

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
CIVILINĖS IR KOMERCINĖS TEISĖS KATEDRA

RASA DIRŽINAUSKAITĖ

Magistrantūros neakivaizdinių studijų

Civilinės teisės programos

II kurso Cvtnm 6-02 gr. studentė

**VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ UŽ KROVINIO VEŽIMO JŪRA SUTARTIES
PAŽEIDIMĄ**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:
Asist. Tomas Mackevičius

Konsultantė:
Doc. dr. Dangutė Ambrasienė

Vilnius,
2007

TURINYS

ĮVADAS	3
1. BENDRIEJI VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS ASPEKTAI	7
2. VEŽĖJO PAREIGOS	15
2.1. Vežėjo pareigos, nustatytos Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje	16
2.1. Vežėjo pareigos, nustatytos Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje	18
2.3. Vežėjo pareiga išduoti konosamentą. Konosamento funkcijos	18
2.4. Siuntėjo ir gavėjo pareigų atlikimas kaip sąlyga tinkamam vežėjo pareigų atlikimui	21
3. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS ATsirADIMO PAGRINDAI IR SĄLYGOS	23
3.1. Vežėjo atsakomybė neatlikus Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje nustatytų pareigų	26
3.2. Vežėjo atsakomybė už pareigų, nustatytų Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje, nevykdymą	29
3.3. Atsakomybė už krovinio pristatymą pavėluotai	31
3.4. Atsakomybė už krovinio neišsaugojimą	32
3.5. Vežėjo atsakomybės dydis	34
3.6. Ieškinio senaties terminas bylose dėl krovinių vežimo jūra sutarčių pažeidimo	38
4. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO VEŽIMO JŪRA SUTARTIES PAŽEIDIMĄ ATLEIDIMO PAGRINDAI	40
4.1. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės vežant pavojingus, degius ir sprogstamus krovinius	46
4.2. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl pateisinamo nuokrypio nuo kurso	47
IŠVADOS	50
LITERATŪROS SĄRAŠAS	52
SANTRAUKA	54
SUMMARY	55

IVADAS

Sparčiai vystantis ekonominiams santykiams vis aktualesnės tampa prekybos su kitomis šalimis perspektyvos. Norėdami užsiimti bet kuria prekybos sritimi neišvengiamai susidursime su krovinių pervežimais. Kadangi kiekvienais metais didėja krovinių apimtys ir transporto priemonių rūšių skaičius, krovinių pervežimas tampa pelninga verslo šaka.

Krovinių gabenimo jūra veikla glaudžiai susijusi su tarptautine prekyba. Labai daug viso pasaulio krovinių vežami jūra. Šios transporto rūšies privalumai yra nedidelės gabenimo kainos gabenant ilgais nuotoliais masinius krovinius, galimybė gabenti įvairios agregatinės būklės krovinius naudojant įvairių tipų laivus, taip pat gabenant juos transportinėmis talpyklomis, kurių vieną iš pagrindinių rūšių yra konteineriai. Jūrų laivams yra būdingas didelis įkrovimas, aukštas našumas ir lankstumas prisitaikant prie krovinių srautų¹. Tačiau, renkantis šią krovinių vežimo rūšį, reikia pasidomėti vežėjo atsakomybe už krovinio praradimą ar sugadinimą, pavėluotą pristatymą.

Temos aktualumas. Lietuva - jūrų valstybė. Priėjimas prie jūros kiekvienai valstybei suteikia privalumų, kuriuos apsprendžia papildomos galimybės vystyti intensyvų bendradarbiavimą neatsiejama su tarptautine prekyba. Lietuvos Respublikos Civiliniame Kodekse yra tik bendrosios nuostatos, reglamentuojančios krovinių vežimą, nepateikiant atskirų vežimo rūšių ypatumų. Todėl yra aktualu atskleisti vežėjo atsakomybės reglamentavimo ypatumus už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą.

Pasirinkta magistro baigiamojo darbo tema “ **Vežėjo atsakomybė už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą**”- aktuali tuo, kad Lietuvos teisinėje literatūroje šia tema dar nebuvo plačiau pasisakyta. Užsienio teisės ir kitų mokslų atstovai šią temą dažniausiai gvildena per savo nacionalinės teisinės sistemos prizmę, atskleisdami pagrindines problemas, kylančias teisiname reguliavime. Taip pat nėra gausi ir Lietuvos teismų sukaupta praktika mus dominančiu klausimu. Tik keliuose Lietuvos Aukščiausiojo Teismo sprendimuose yra nagrinėjamas vežėjo, vežančio krovinius keliais, atsakomybės klausimas, tačiau apie vežėjo atsakomybę už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą nėra pasisakyta.

Todėl, analizuodami pasirinktą temą, bandysime kuo išsamiau atskleisti vežėjo atsakomybės, kylančios dėl krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimo, taikymo sąlygas, atsakomybės ribojimą, vežėjo atsakomybės taikymo problemas, apibendrinti teismų formuojamą praktiką.

Vežėjo atsakomybė už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą yra ribojama. Tai paranku vežėjams, tačiau ar tai nepažeidžia krovinio savininkų interesų? Ar teisės aktai, nustatantys tokią

¹ R. Minalga. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homoliber, 2004, P. 104.

ribojimo sistemą, nediskriminuoja kitų vežėjų vežančių krovinius kitomis transporto rūšimis - sausuma, oru, geležinkeliais? Ar ne per maža kompensacija, nustatyta 1924 m. Briuselio konvencijos, dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo 1968 m. protokolo (Visbiu taisyklės) už krovinio praradimą ar sugadinimą? Ar tinkamai paskirstyta atsakomybė tarp krovinio vežimo jūra sutarties šalių? Ar Lietuvos Respublikoje vežėjo atsakomybė už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą yra tinkamai reglamentuota ir ar sugeba apsaugoti sąžiningus ir teisėtus šalių interesus?

Nagrinėjamos problemos aktualumą rodo tai, kad 2006 metų birželį Lietuvos Respublikos Seimas priėmė įstatymą dėl 1996 m. protokolo, iš dalies keičiančio 1976 m. tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, ratifikavimo. Šis dokumentas gerokai padidina laivų savininkų, kaip vežėjų, atsakomybę už kiekvieno vežimo metu padarytą žalą asmenims ar kroviniui. Taigi galime teigti, kad Lietuvos Respublikos Seimas taip pat mato šioje srityje spręstiną problemą, ir bando ją išspręsti griežtindamas vežėjo atsakomybę.

Tad analizuodami ir nagrinėdami pasirinktą darbo temą, bandysime atskleisti šioje srityje esančias problemas bei pateikti sprendimo būdus, pasiremdami teorine ir empirine medžiaga.

Magistro baigiamojo darbo objektas. Šio magistro baigiamojo darbo tyrimo objektas yra krovinių vežimo jūra teisinis reglamentavimas.

Magistro baigiamojo darbo dalykas. Šio magistro baigiamojo darbo tyrimo dalykas yra vežėjo atsakomybė už krovinio vežimą jūra sutarties pažeidimą. Šiame darbe bus apsiribojama vežėjo civiline atsakomybe, neanalizuojant administracinės ar kitos rūšies atsakomybės.

Magistro baigiamojo darbo tikslas. Atsižvelgiant į pasirinktą tyrimo dalyką, tiesioginis darbo tikslas yra išanalizuoti vežėjo civilinę atsakomybę už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą teoriniu bei praktiniu aspektu.

Siekiant minėto magistro baigiamojo darbo tikslo, keliami tokie tyrimo **uždaviniai**:

- Atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą taikymo sąlygas, remiantis Lietuvos ir kitų šalių teisės aktais bei moksline literatūra;
- Atskleisti vežėjo atsakomybės ribojimus, jų teisinę reikšmę.
- Išnagrinėti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą pagrindus.
- Apibendrinti teismų formuojamą praktiką šiais klausimais ir nustatyti praktines vežėjo atsakomybės įgyvendinimo problemas.

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

Lyginimo metodas naudojamas Lietuvos ir kitų valstybių teisės aktų bei tarptautinių teisės dokumentų, reglamentuojančių vežėjo atsakomybę už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą, analizei. Šis metodas padeda nustatyti, kuo panašus ir kuo skiriasi vežėjo atsakomybės reglamentavimas užsienio valstybių teisės aktuose ir Lietuvos teisės aktuose, palyginti skirtingų mokslininkų požiūrius, formuojamą praktiką šiuo nagrinėjamu klausimu.

Lyginamojo istorinio metodo pagalba buvo siekiama išsiaiškinti kaip buvo sprendžiamas vežėjo atsakomybės klausimas skirtingais istoriniais laikotarpiais Lietuvoje ir kitose pasaulio valstybėse.

Apibendrinimo metodas tyrime buvo pasitelktas išanalizuotai medžiagai apibendrinti, išvadoms ir pasiūlymams suformuluoti.

Empiriniai tyrimo metodai

Pagrindinis tyrimo metu taikytas empirinis tyrimo metodas – **teisinių dokumentų analizės**. Šis metodas bus naudojamas Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių teisės aktų bei tarptautinės teisės dokumentų tyrimui.

Norėdami kuo išsamiau atskleisti mūsų pasirinktą temą, analizavome užsienio šalių teisininkų darbus, nes Lietuvos teisininkai labai mažai rašo šia tema. Simon Baughen yra bene iškiliausias teisininkas, kuris savo darbuose atskleidžia krovinių vežimo jūra ypatumus, todėl jo darbams skirsime didelį dėmesį. Žinoma nepamiršime ir J. F. Wilson., kuris atskleidžia patį krovinių vežimo jūra procesą. Gaila, bet apie vežėjo atsakomybę už krovinių vežimą jūra sutarties pažeidimą pasisakoma labai mažai, todėl pasiremdami ne tik kontinentinės teisės atstovais, bet ir bendrosios teisės tradicijos teisininkų darbais analizuosime:

1 dalyje „Bendrieji vežėjo civilinės atsakomybės aspektai“ apibūdinsime pagrindines sąvokas, naudojamas darbe, apžvelgsime teisės aktus, reglamentuojančius vežėjo atsakomybę už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą, pristatysime pagrindinį tarptautinį aktą - Hagos taisykles, kurios reglamentuoja vežėjo atsakomybę, šio akto reguliavimo sferą, kokiems kroviniams ji taikoma ir kitus mūsų darbui svarbius klausimus.

2 dalyje „Vežėjo pareigos“ apibūdinsime pagrindines pareigas, kurias privalo atlikti vežėjas, kad būtų pasiektas vežimo sutarties tikslas ir krovinyms būtų pristatytas gavėjui laiku ir tinkamos kokybės, išsiaiškinsim konosamento funkcijas, siuntėjo ir gavėjo pareigų tinkamą atlikimą kaip sąlygą tinkamam vežėjo pareigų atlikimui.

3 dalyje „Vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindai ir sąlygos“ aprašysime sąlygas, kurioms esant vežėjui iškils atsakomybė, taip pat apibūdinsime vežėjo atsakomybę už atitinkamų pareigų

neatlikimą, atsakomybę už krovinių neišsaugojimą ar pristatymą pavėluotai, taip pat išsiaiškinsime koks yra vežėjo atsakomybės dydis ir per kiek laiko turi būti paduodamas ieškinys vežėjui ar kitam atitinkamam asmeniui, jei krovinių vežimo jūra sutartis bus pažeista.

4 dalyje „Vežėjo atsakomybės už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą atleidimo pagrindai“ analizuojame Hagos ir Hagos – Visbiu taisyklėse nustatytus pagrindus, kai vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinių neišsaugojimą ar pavėluotą pristatymą.

1. BENDRIEJI VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS ASPEKTAI

Profesorius Valentinas Mikelėnas teisinę atsakomybę apibūdina kaip prievolę, atsirandančią pažeidus teisės saugomą viešąjį arba privatų interesą.² Labai panašiai teisinę atsakomybę apibrėžia ir doc. dr. D. Ambrasienė ir N. Norkūnas, teisinė atsakomybė, atsiradusi asmeniui pažeidus viešą arba privatų interesą.³

Civilinė atsakomybė yra viena iš teisinės atsakomybės rūšių, kuri yra taikoma tada, kai prievolė yra neįvykdoma arba įvykdoma netinkamai. Svarbu pabrėžti, kad prievolės pažeidimas daro žalą ne tik kreditoriui, tačiau ir platesniam asmenų ratui, nes pareigų nevykdymas vienoje civilinės apyvartos grandyje gali sukelti neigiamų pasekmių didesnėje prekinės ir piniginės apyvartos grandyje. Todėl tinkamas atsakomybės reglamentavimas, aiškus atsakingų subjektų ratas, atsakomybės dydis ir taikymas yra labai svarbūs norint, kad civilinė apyvarta cirkuliuotų tinkamai.

Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso (toliau LR CK) 6.245 straipsnis pateikia civilinės atsakomybės sampratą. Civilinė atsakomybė apibūdinama kaip turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius). Civilinė atsakomybė yra vienas iš pažeistos gynybos būdų. Lietuvoje, kaip ir kitose kontinentinės teisės šalyse, civilinė atsakomybė yra dviejų rūšių:

- sutartinė civilinė atsakomybė;
- deliktinė civilinė atsakomybė.

Šis skirstymas yra paremtas pagal prievolių atsiradimo pagrindus. Deliktinė atsakomybė atsiranda dėl žalos, tačiau žala gali būti ir susijusi su sutartiniais santykiais. Sutartinė atsakomybė mūsų teisinėje sistemoje suprantama kaip turtinė prievolė, kuri atsiranda dėl to, kad neįvykdoma ar netinkamai įvykdoma sutartis, kurios viena šalis turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo ar netesybų (sumokėti baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti dėl šalies neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo padarytus nuostolius arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius). (LR CK 6.245 str. 3 d.). Rinkos ekonomikos sąlygomis krovinių vežimai yra atliekami civilinių sutarčių pagrindais, todėl šiame darbe nenagrinėsime deliktinės atsakomybės ypatumų.

LR CK reglamentuoja civilinę atsakomybę normomis, kurios atitinka šiuolaikinės civilinės apyvartos reikalavimus. Vežimų atveju yra ypač reikšmingos LR CK 6.256 4 dalies nuostatos, kurios įtvirtina verslininkų kaltės prezumpciją jų sutartinių prievolių nevykdymo atveju, nes vežėjai

² Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai,- Vilnius: Justitia, 1995, P. 22.

³ Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis./ D. Ambrasienė, E. Baranauskas ir kt. Antroji laida,- Vilnius, 2004, P. 178

ir ekspeditoriai visada yra verslininkai. Iš minėtos teisinės normos galima daryti išvada, kad nustatant vežėjų atsakomybės ribas bei dydžius, yra būtina taikyti ne tik sutartyje nustatytas sąlygas, bet ir įstatymuose bei tarptautinėse sutartyse nustatytas taisykles. Be to reikia pabrėžti, kad sutarties sąlygos negali prieštarauti imperatyvioms įstatymo normoms. Vežėjų civilinę atsakomybę reguliuoja LR CK 6.817 - 6.820 straipsniai, kurie patikslina vežėjų civilinės atsakomybės taikymo taisykles. Labai svarbi teisinė norma, kuri yra imperatyvi, draudžianti panaikinti ar riboti vežėjo civilinę atsakomybę, išskyrus įstatymo nustatytas išimtis (LR CK 6.817 str. 2 d.).

Įstatymų leidėjas pateikia šiuos pagrindinius žalos padarymo atvejus:

1. atsakomybė už transporto priemonių nepateikimą ar jų nepanaudojimą;
2. vežėjo atsakomybė už transporto priemonės vėlavimą;
3. vežėjo atsakomybė už krovinio neišsaugojimą;

Gaila, bet šių atvejų LR CK smulkiau nereglamentuoja.

Lietuvoje prekybinę laivybą reguliuoja *Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas*. Šiame įstatyme nėra reglamentuota vežėjų atsakomybė vykdant krovinio vežimo jūra sutartį. Lietuvos Respublikos teisės aktai nepakankamai reglamentuoja teisinius santykius atsirandančius krovinių vežimo jūra sutarčių pagrindu. Įstatymų leidėjas norėdamas išspręsti šią problemą inkorporavo į LR prekybinės laivybos įstatymą 1924 m. Tarptautinę konvenciją dėl tiesės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) su vėlesniais pakeitimais (LR prekybinės laivybos įstatymo 14 str. 2 dalis), todėl šioms taisyklėms norėtume skirti pagrindinį dėmesį analizuojant vežėjo atsakomybės už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą ypatumus.

Prieš analizuojant vežėjo teisės ir pareigas, atsakomybės atsiradimo sąlygas, jos ribas ir dydžius, bei atleidimo nuo atsakomybės ypatumus norėtume trumpai pristatyti Hagos taisyklių priėmimo sąlygas, kokioms krovinių rūšims jos taikomas ir kitus svarbius dalykus, kurių apžvelgimas yra būtinas tolesnei mūsų analizei.

Devynioliktajame amžiuje laivų valdytojai bei kiti subjektai, išduodantys konosamentus ar kitus lygiareikšmius dokumentus, piktnaudžiavo savo stipresne pozicija sudarant krovinio vežimo sutartis, įtraukiant į sutartis vežėjus rehabilituojančias išlygas, dėl kurių sutartys tapdavo labai sudėtingos ir skirtingas, todėl buvo ieškoma būdų, kaip suvienodinti ir supaprastinti sutartis, nustatant tam tikrus standartus, kurių būtų laikomasi ir būtų apsaugoti krovinių savininkų interesai. Būtinumas imtis priemonių pasauliniu mastu sureguliuoti konosamentų naudojimo taisykles įtakojo ir esminiai nesutarimai kilę dėl konosamento naudojimo tarp JAV ir Anglijos. JAV teismuose ginčai, susiję su krovinių pervežimu jūra naudojant konosamentą, buvo sprendžiama vyraujant

krovinių siuntėjų interesų apsaugai, o Anglijoje ginčai buvo sprendžiama teikiant pirmenybę vežėjų interesams. Galima teigti, kad Anglijos teismų praktikoje vežėjas dažnai buvo visiškai atleidžiamas nuo atsakomybės. Tarptautinės teisės asociacijos Jūrų teisės komiteto 1921 m. surengtame susitikime buvo nuspręsta, kad reikia priimti taisykles, kurios suvienodintų reikalavimus, keliamus konosamentams. Pagaliau 1924 m. Balandžio mėn 25 d. Briuselyje buvo pasirašyta Tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės). Šių taisyklių (kaip ir vėliau priimtų *Hagos-Visbiu taisyklių*) tikslas - apsaugoti krovinių savininkų interesus santykiuose su Vežėjais. *Hagos taisyklės* yra kompromisas tarp krovinių savininkų bei vežėjų interesų. Šio kompromiso esmė - daugybė pareigų, kurių vežėjas negali išvengti, vežėjo atleidimas nuo atsakomybės tam tikrais atvejais ir vežėjo atsakomybės apribojimas. Subjektai galėjo laisva valia inkorporuoti taisykles į vežimo sutarties sąlygas. Tačiau sutarties šalis neturėjo galimybės sumažinti vežėjo atsakomybės ribų (*Hagos taisyklių 3 str. 8 d.*).

Hagos taisyklės apima tris grupes svarbiausių prekybinei laivybai klausimų:

1. konosamento surašymo tvarka ir jo rekvizitų teisinė reikšmė;
2. jūrų vežėjo atsakomybės sąlygos;
3. reikalavimų pateikimo vežėjui tvarka⁴;

Šiame darbe svarbiausia yra vežėjo atsakomybės už padarytą žalą klausimas, tačiau norėdami tinkamai jį atskleisti reikia išsiaiškinti kokių krovinių vežimui ir kokioms krovinių vežimo jūra sutartims yra taikomos Hagos taisyklės.

Hagos taisyklių reguliavimo sfera

Hagos taisyklės reguliuoja vežimo jūra sutartis, kurios yra sudaromos ir patvirtinamos konosamentu ar kitu apyvertintu dokumentu. Tokią išvadą galime daryti iš konvencijos 1 ir 2 straipsnių. 2 straipsnis teigia:

„Vadovaudamasis 6 straipsnio nuostatomis, vežėjas pagal kiekvieną prekių vežimo jūra sutartį tokių prekių pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo, vežimo, saugojimo, priežiūros ir iškrovimo metu turi laikytis toliau nustatytų pareigų ir atsakomybės bei naudotis teisėmis ir imunitetais“⁵.

Pagal 1 (b) straipsnį:

„b) „vežimo sutartis“ taikoma tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių

⁴ Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва. 1981. P. 219.

⁵ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91(1)-4124.

vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius“

Taigi, Hagos taisyklės tiksliai neapibrėžia jų reguliavimo sferos. Kai tam tikras teisės aktas konkrečiai neapibrėžia savo reguliavimo srities, tai padaro teismų praktika.

Hagos taisyklės taikomos, jei buvo numatytas konosamento išdavimas, nepriklausomai nuo to, ar jis buvo realiai išduotas. Tokia interpretacija yra galima todėl, kad konosamentas yra netapatinamas su vežimo sutartimi.⁶ Vežimo sutartį sudaro ir pareiškimai, frachto tarifai bei vežėjo ir išvežimo vietos papročiai ir tradicijos. Pagrindiniu precedentu šiuo klausimu galima įvardinti Anglijos teismo spęstą bylą *Pyrene Co. V. Scindia Steam Navigation Co.*⁷, kurioje teisėjas pasisakė:

“Mano manymu, kiekvienu atveju, kai sudaroma sutartis ir numatoma, kad konosamentas pagal sutartį bus išduotas, tokia sutartis nuo pat pradžių yra lydima konosamento, todėl Taisyklių prasme jo nuo pat pradžių yra vežimo sutartis, reguliuojama Hagos taisyklėmis“.⁸

Hagos taisyklės be konosamento daro nuorodą ir į „tokį apyvartinį dokumentą“. Taisyklės turi būti taikomos, kai konosamentas nors ir neišduodamas, bet frachtavimo sutartyje, bukignote ar dokiniuose pakvitavimuose yra nuoroda į tipinę konosamento formą, išduodamą vežėjo. *The Toledo*⁹ byloje dokiniuose pakvitavimuose buvo nurodyta: „Krovinyš priimtas pervežti pagal įprastinai kompanijos išduodamo konosamento sąlygas su pakeitimais, galiojančiais konkrečiu momentu“¹⁰. Tokiu atveju JAV teismai taikė Hagos taisykles.

Hagos taisyklių 6 straipsnyje yra nurodytas kada taisyklės gali būti netaikomos:

„Nepaisant ankstesnių straipsnių nuostatų, vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas ir siuntėjas gali dėl konkrečių prekių bet kuriomis sąlygomis sudaryti susitarimus nustatant tokių prekių vežėjo atsakomybę, vežėjo teises ir imunitetus arba savo įsipareigojimą dėl laivo tinkamumo plaukinti, jeigu tokia nuostata neprieštarauja viešajai tvarkai ar neriboja jo darbuotojų ar agentų kruopštumo ar stropumo pakraunant, tvarkant, sukraunant, vežant, saugant, prižiūrint ir iškraunant jūra vežamas prekes, jeigu šiuo atveju nebuvo išduotas arba neišduodamas konosamentas, o sutartos sąlygos yra įrašytos pakvitavime, kuris yra neperduodamas dokumentas ir yra taip pažymėtas.

Taip sudarytas susitarimas turi teisinę galią.

⁶ Plačiau apie konosamentą ir jo funkcijas skaitykite 2.3.

⁷ (1954) 1 Lloyd's Reports 321.

⁸ Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. Москва, 1983. С. 10.

⁹ The TOLEDO, DC 91939) AMC 1300, 30 F Supp 93, affd 2 Cir, (1941) amc 1219, 122 F2d255.

¹⁰ Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. Москва, 1983. С. 11.

Šis straipsnis netaikomas įprastoms komercinėms siuntoms įprastos prekybos metu, o tik kitokioms siuntoms, jeigu vežtino turto savybės ar būklė arba vežimo aplinkybės, nuostatos ir sąlygos yra tokios, kad būtų galima pagrįstai pateisinti specialiu susitarimu.¹¹

Taigi apibendrinant galima teigti, kad šio straipsnio pagrindu Hagos taisyklės gali būti netaikomos, esant šioms sąlygoms:

1. išduodamas neapyvartinis dokumentas, apie ką jame pačiam neturi būti nurodyta;
2. vežami ypatingi, specifiški kroviniai;
3. vežimas nėra įprastas prekių išsiuntimas kaip prekybos proceso dalis.¹²

Hagos taisyklių pagrindinis tikslas buvo suvienodinti konosamentų sąlygas, todėl Taisyklės netaikomos laivų frachtavimo sutartims (čarteriams). Tačiau galime išskirti bent tris atvejus, kai Taisyklės taikomos gabenimam čarterio pagrindu.

1. Taisyklės taikomos vežimams pagal čarterį, kai čarterio pagrindu yra išduodamas konosamentas ir konosamentas, o ne čarteris, reguliuoja vežėjo ir konosamento turėtojo santykius, t.y. kai konosamentas perduotas trečiajam asmeniui, nesančiam čarterio šalimi. Konvencijos 5 straipsnio 2 dalis toliau teigia: „... tačiau jei konosamentai išduodami tuo atveju, kai laivas yra naudojamas pagal frachtavimo sutartį, jos turi atitikti šios Konvencijos reikalavimus.“ Ši nuostata yra patikslinama ir jau cituotame Konvencijos 1 (b) straipsnio dalyje, kuriame nurodoma, kad vežimo sutartimi pripažįstamas ir pagal čarterį ar jo pagrindu išduotas konosamentas nuo to momento, nuo kurio toks konosamentas reguliuoja vežėjo ir konosamento turėtojo tarpusavio santykius.

Čarterio pagrindu išduotas konosamentas reguliuoja jo turėtojo (gavėjo) ir laivo valdytojo (vežėjo) santykius tik tada, kai konosamento turėtojas yra trečiasis asmuo, nesantis čarterio šalimi, ir dėl to bus taikomos Hagos taisyklės. Jei konosamento turėtojas yra ir čarterio šalimi (frachtuotoju), tai jo ir vežėjo santykius reguliuos čarteris, o konosamentas atliks tik pakvitavimo vaidmenį, todėl jam Hagos taisyklės nebus taikomos, jei frachtuotojas perleidžia konosamentą trečiajam asmeniui, o pastarasis vėliau jį perleidžia atgal frachtuotojui, tai vėlgi konosamentas galiausiai bus tik pakvitavimu.

2. Hagos taisyklės taikomos vežimams čarterio pagrindu, kai pats čarteris tiesiogiai inkorporuoja taisykles. Čarteriuose būna nurodyta, kad jiems yra taikomos Hagos taisyklės, tuo tikslu yra įrašoma taip vadinamoji *Paramount* išlyga. Ši išlyga daro negaliojančiomis visas kitas

¹¹ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91(1)-4124

¹² Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro dis. soc. Mokslai : teisė (6F)/ LTU. – V., 2002. P. 93.

čarterio išlygas, kuriuos prieštarauja Hagos taisyklėms. Dėl tokios didelės reikšmės, reikalaujama, kad *Paramount* išlyga būtų surašyta aiškiai ir nedviprasmiškai.

3. Galima teigti, kad Taisyklės taikomos vežimams čarterio pagrindu tada, kai į konosamentą, esantį trečiojo asmens dispozicijoje, inkorporuojamos čarterio sąlygos. Tačiau tokiu atveju teisingiau yra kalbėti apie taisyklių taikymą konosamentui, kurio turinys yra papildytas čarterio sąlygomis. Vežėjo ir konosamento disponuotojo santykiams taikomos konosamente nurodytos čarterio sąlygos tiek, kiek jos neprieštarauja Hagos taisyklėms, reguliuojančioms konosamentą.

Konvencijos normos nėra taikomos visų rūšių krovinių gabenimui. Jos netaikomos gyvų gyvūnų bei krovinių, kuris vežimo sutartyje yra nurodytas kaip vežamas ant denio ir yra taip vežamas pervežimo atvejais (*Hagos taisyklių lstr. c) punktas*).

Hagos taisyklių lstr. e) p. nustato, kad prekių vežimas apima laikotarpį nuo momento, kai prekės yra pakrautos į laivą iki momento, kai jos iškraunamos iš laivo. Aiškinant šią normą, galima daryti išvadą, kad Konvencija reguliuoja teisinius santykius tarp krovinių vežimo jūra sutarties dalyvių nuo faktinio pakrovimo iki jo iškrovimo iš laivo momento, o tai reiškia, kad vežėjas už krovinių atsako būtent per šį periodą. Akivaizdu, kad Konvencijos tekstas nėra tobulas, kadangi krovinių iškrovimas iš laivo - tai sudėtinga operacija, kuri gali tęstis ne vieną savaitę. J.F. Wilson šį periodą vadina „nuo takelažo iki takelažo“ (angl. *tackle to tackle*). Tai yra periodas nuo laivo įrangos užkabinimo už krovinių pakrovimo uoste momento iki takelažo atkabinimo nuo krovinių vieneto iškrovimo uoste. Anglijos teismo byloje *Pyrene Co. V. Scindia Steam Navigation Co.*¹³ teismas nusprendė taikyti taisykles, kai ant krovinių krovimo priemonės laive kablo užkabintas krovinyje krovimo momentu nukrito už laivo borto. Portugalijos tiesmas byloje *Tantomar-Transportes Maritimos v. Unifac- Uniao de Importadores de Materias Primas S. A. (1998.07.02)* nusprendė, kad pagal Hagos taisykles vežėjas yra atsakingas ir už krovinių pakrovimo ir iškrovimo operacijas, net jei jas atlieka uosto operatoriai. Žinoma, toks tikslus šio momento nustatymas negali aprėpti visų atvejų, kurie gali įvykti gyvenime. Pavyzdžiui, vienos paletės buvo iškrautos ant krantinės, o po to dėl gamybinių priežasčių trumpam grąžintos į laivą ir po 20 minučių vėl iškraunamos. Taigi, kruopščiai taikydami Konvencijos normas dėl šio periodo nustatymo, pastebėtume, kad vežėjo atsakomybė - „dryžuota“ arba periodinė, ir šis periodiškumas priklauso nuo įprastų technologinių operacijų. Be abejo, taip nėra. Dabar šis klausimas sprendžiamas, remiantis teisingumo ir protingumo

¹³ (1954) 1 Lloyd's Reports 321.

kriterijais. Minėtas periodas gali būti gana ilgas - nuo krovinio perdavimo vežėjui ar jo agentui iki krovinio iškrovimo į nurodytą sandėlį iškrovimo uoste¹⁴.

Hagos taisyklės labiausiai yra kritikuojamos dėl taisyklių taikymo apimties, periodo, kurio metu vežėjas yra atsakingas už krovinį, ir dėl vežėjo atsakomybės sąlygų bei ribų. Todėl buvo rengiami šių taisyklių pakeitimai Tarptautiniame jūrų komitete. Pakeitimų projektas, pakeičiantis ir papildantis 1924 m. Briuselio konvenciją, buvo priimtas 1968 metais. Protokolas įsigaliojo 1977 metais ir vadinamas Visbiu taisyklėmis, kurios pakeitė vežėjo civilinės atsakomybės apribojimus. Tačiau jos nepakankamai papildė Hagos taisykles, todėl ir toliau buvo ieškoma būdų, kaip kuo tinkamiau sureguliuoti teisinius santykius, atsirandančius krovinių vežimo jūra sutarčių pagrindu.

1978 metais Hamburge buvo priimta Jungtinių Tautų Konvencija dėl krovinių vežimo jūra („Hamburgo taisyklės“)¹⁵ Didžioji dauguma išsivysčiusių valstybių dar prie jos neprisijungė¹⁶. Daugiau valstybių pasirašiusių šią konvenciją neturi didelio laivyno. Taigi galime daryti išvadą, kad tai pirmasis tokio plataus pobūdžio tarptautinės teisės dokumentas, kuriame pabandyta surasti visapusišką kompromisą tarp krovinio bei laivų savininkų interesų. Hamburgo taisyklės yra daug didesnės apimties nei Hagos-Visbiu taisyklės. Taisyklės taikomos ir gyvūnų pervežimui bei su tam tikromis išimtimis – krovinio gabenimui ant denio. Jos apima ir taisykles, taikomas tiesioginiams gabenimams bei pavojingų krovinių gabenimams. Taisyklės įtvirtina keletą nuostatų dėl teisminės jurisdikcijos. Skirtingai nuo Hagos taisyklių Hamburgo taisyklės taikomos ne tik krovinio vežimo jūra sutartimis, įformintoms apyvartiniu dokumentu (pavyzdžiui, konosamentu), bet ir vežimo sutartims, įformintoms dokumentais, neturinčiais vežamų prekių apyvartinės funkcijos (pavyzdžiui, jūriniu važtaraščiu). Hamburgo taisyklės analogiškai kaip ir Hagos ir Hagos –Visbiu taisyklės nėra taikomos charteriams, tačiau jos taikomos konosamentams, kurie yra išduoti charterio pagrindu. Hamburgo taisyklės reguliuoja daugiau transporto proceso etapų, t.y. reguliuoja vežėjo atsakomybę nuo to momento, kai vežėjas perima krovinį savo žinios išvykimo uoste, iki to momento, kai jis perduoda krovinį paskirties uoste. Šių taisyklių nuostatos dėl atsakomybės periodo nustatymo yra aiškesnės nei analogiškos kitų konvencijų nuostatos, nes yra konkretizuota, kas yra krovinio priėmimo ir krovinio perdavimo momentas, be to, atsirado ir nurodomojo pobūdžio normų, kurios leidžia šiuos momentus nustatyti pagal pakrovimo ar iškrovimo uosto taisykles (Hamburgo taisyklių 4 straipsnis)¹⁷.

Daugelyje valstybių tebegalioja Hagos taisyklės, nes jos neprisijungė prie protokolo, kuris keičia šias taisykles (Visbiu taisyklės). Todėl šiame darbe mums aktualius klausimus analizuosime

¹⁴ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004, P. 181.

¹⁵ Konvencijos tekstą žr. International Maritime Conventions. Arroyo I. Deventer – Boston, 1991 O. 1447-1467.

¹⁶ Иванов Г.Г. Маковский А. Л. Международное частное морское право. Ленинград, 1984.Р. 151-152.

¹⁷ 1978 m. JTO Konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės)

būtent Hagos taisyklių normomis. Tačiau pateiksime ir Hagos – Visbiu taisyklių, Hamburgo taisyklių ir kitų susijusių įstatymų normų analizę. Šiuolaikinės apyvartos reikalavimus norinčiai patenkinti valstybei būtų pravartu prisijungti prie Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklių, nes jos daug pažangiau reglamentuoja pervežimo teisinius santykius nei kritikuotinos Hagos taisyklės.

2. VEŽĖJO PAREIGOS

Hagos taisyklėse yra nurodyta daug vežėjų pareigų, kurių tinkamas atlikimas yra būtinas siekiant, kad prievolės, atsirandančios pagal krovinių vežimo sutartį, būtų įvykdytos. Hagos taisyklių 2 straipsnyje nustatyta, kad vežėjas pagal kiekvieną prekių vežimo jūra sutartį tokių prekių pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo, vežimo, saugojimo, priežiūros ir iškrovimo metu turi laikytis taisyklėse nustatytų pareigų ir atsakomybės bei naudotis teisėmis ir imunitetais.

Krovinių vežimo jūra sutartimi viena jos šalis – vežėjas- įsipareigoja siuntėjo įteiktą krovinį nugabenti jūra iš vieno uosto į kitą ir išduoti krovinį asmeniui, turinčiam teisę jį gauti (gavėjui), o kita sutarties šalis – siuntėjas – įsipareigoja sumokėti už tai nustatytą mokestį¹⁸. Ši sutartis gali būti sudaryta su sąlyga, kad krovinio gabenimui bus pateiktas visas laivas, jo dalis arba atskiros jo patalpos, arba be tokios sąlygos. Taigi krovinio vežimo sutartį iš kitų sutarčių išskiria vežėjo pareigos ypatybės, t.y. jo suteikiama paslauga, nukreipta į krovinio perkėlimą iš vienos į kitą, atliekamą tam tikroje natūralioje terpėje (jūra) ir tai terpei tinkamomis specialiomis transporto priemonėmis (laivais). Atkreiptinas dėmesys, kad asmens daikto gabenimas nesukuria vežimo prievolės, tol kol gabenamas krovinytis nepatalpinamas transporto priemonėje arba ant jos (ant laivo denio, laivo triume ir pan.).¹⁹

Bristolio Universiteto Teisės mokslų dėstytojas Simon Baughen vežėjo pareigas suskirsto į dvi grupes. Pirmoji, pateikta Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje, yra susijusi su navigaciniu tinkamumu (prieš reisą ar jo pradžioje deramai kruopščiai: paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti; tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti; 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). Antroji, pateikta aukščiau minėto straipsnio 2 dalyje, susijusi su vežėjo pareiga tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes. Vežėjas privalo rūpintis, kad laivas būtų tinkamas plaukioti jūromis prieš reisą ir jo pradžioje. Ši frazė buvo interpretuojama kaip periodas bent jau nuo krovinio krovimo pradžios iki tada, kai laivas pradeda savo reisą.²⁰

Toliau panagrinėsime atskirai pareigas, kurios nustatytos Hagos taisyklių 1 dalyje ir to paties straipsnio 2 dalyje, nes jų tinkamas išskyrimas yra svarbus taikant išimtis nurodytas Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje, kurios atleidžia nuo atsakomybės.

¹⁸Сиваков О. В., Новосельцев А. В., Транспортное право: Учебное пособие. Москва: “Былина”, 2000. P. 74-75

¹⁹Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro dis. soc. Mokslai : teisė (6F)/ LTU. – V., 2002. P. 92.

²⁰Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London, 2005. P. 123

2.1. Vežėjo pareigos, nustatytos Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje

Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje yra pateiktas vežėjo pareigų sąrašas, kurios turi būti atliktos, kad laivas būtų paruoštas plaukimui.

Vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai:

- a) paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukiooti;
- 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.²¹

Galime teigti, kad visų šiame punkte nurodytų pareigų atlikimas yra būtinas, kad laivas būtų paruoštas krovinių gabenimui²². Vežėjas privalo jas atlikti prieš reisą ir jo pradžioje²³. Teisės profesorius John F Wilson teigia, kad tai apima laikotarpį bent jau nuo krovinio krovimo į laivą pradžios iki laivo išvykimo iš uosto.²⁴

Laivo paruošimas plaukti turi būti suvokiamas ne tik kaip fizinė laivo būklė, bet ir kaip tinkamumas gabenti tam tikrus krovinius, kurie yra nustatyti krovinių vežimo jūra sutartyje.²⁵ Mechaniškai netvarkingas laivas ir nekompetentinga įgula gali paversti laivą netinkamą plaukti, kaip ir gabenamas pavojingas krovinytas nesilaikant tarptautinių reguliavimų.

Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 11 straipsnyje yra nurodytas, kad dirbti laive leidžiama tik jūrininkams, turintiems galiojančius jūrinio laipsnio diplomus ar kvalifikacijos liudijimus bei jų patvirtinimus, kurie suteikia jiems teisę eiti atitinkamas pareigas laive. Jūrinio laipsnio suteikimo tvarką nustato susisiekimo ministras, vadovaudamasis 1978 metų Tarptautine jūrininkų mokymo, diplomavimo ir budėjimo normų konvencija (1995 metų jos pataisomis). Administracija, remdamasi Lietuvos Respublikos teisės aktu, Tarptautinės jūrų organizacijos ir Tarptautinės darbo organizacijos rezoliucijų reikalavimais, tvirtina kiekvienam Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotam laivui minimalią įgulos sudėtį ir išduoda laivui laivo įgulos minimumo liudijimą, be kurio draudžiama išplaukti į jūrą.

²¹ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91(1)-4124

²² Apie vežėjo atsakomybę pažeidus šias pareigas skaitykite šio darbo 3.1. dalyje.

²³ Apie vežėjo atsakomybę pažeidus šias pareigas skaitykite šio darbo 3.1. dalyje.

²⁴ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004, P. 181.

²⁵ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 238.

Visi vandens transporto terminalo darbai yra sudėtingi, brangūs ir reikalauja tinkamo techninio aprūpinimo bei skrupulingo organizavimo. Norint geriau suprasti vežėjo pareigų turinį reikia išsiaiškinti kokių darbų tinkamą įvykdymą privalo garantuoti vežėjas

Laivo pakrovimas susideda iš šių darbų:

- Terminalo darbai, t.y. krovinių priėmimas, saugojimas, rūšiavimas, jų išsiuntimas, kranų darbas ir t.t..
- Stividoriniai darbai, kurie yra atliekami laive ir apima pristatytų iki borto krovinių pakrovimas į laivą, tvirtinimas triume ir t.t.
- Talmanų darbai, kurių esmė yra krovinių skaičiavimas terminaluose, pakraunant ir iškraunant laivus;²⁶

Taigi matome, kad vien jau prekių pakrovimas į laivą yra sudėtingas procesas, o vežėjas privalo pakrovimo metu išlaikyti laivą tinkamą plaukti.

Lietuvos Respublikos bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklėse taip pat yra įtvirtinama pareiga paruošti laivą plaukimui. Jų 8 straipsnyje yra nurodyta, kad laivas turi būti tinkamas plaukioti, o krovinių patalpos būtų tinkamos kroviniui priimti. Ruošiant laivą krovinio priėmimui atliekami šie darbai:

- krovinių patalpos ir sistemos, einančios per krovinių patalpas, paruošiamos pagal gabenti ruošiamo krovinio savybes;
- patikrinama krovos įrangos techninė būklė;
- patikrinamas angų, kurių pakrovus laivą pasiekti nebus galima ir kurios pagal savo paskirtį turi būti uždarytos, uždarymo sandarumas;
- patikrinamas vandens lygio sausinimo šuliniuose (lijaluose) matavimo įrangos, taip pat sausinimo sistemos tvarkingumas;
- patikrinamas priešgaisrinės saugos priemonių tvarkingumas;
- patikrinamas krovos angų dangčių sandarumas ir liukų uždarymo sistemos hidraulinės pavaros.²⁷

Matome, kad laivo paruošimo darbų yra labai daug ir visų jų tinkamas atlikimas yra būtinas, kad laivas galėtų plukdyti krovinius.

²⁶ Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis.soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006. P.42-43

Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo 8 straipsnis irgi nustato reikalavimą, kad laivas būtų tinkamas plaukti ir pateikia išaiškinimą koks laivas yra tinkamas plaukti. Tinkamu plaukiojimo rajone yra pripažįstamas laivas, suprojektuotas, pastatytas, įrengtas ir eksploatuojamas taip, kad užtikrintų jam nustatytus techninius, navigacinius, ekologinius, darbų saugos, priešgaisrinės saugos bei jūrininkų darbo laive reikalavimus, o laivo valdytojas turi tai patvirtinančius galiojančius dokumentus.²⁸

Vežėjas ir laivas neatsako už krovinio praradimą ar sužalojimą, jei žala atsirado dėl laivo navigacinio netinkamumo (angl. unseaworthiness), jei tik šis navigacinis netinkamumas neatsirado dėl vežėjo rūpestingumo stokos ar dėl to, kad jis netinkamai vykdė savo pareigas, įtvirtintas Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje

2.1. Vežėjo pareigos, nustatytos Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje

Antroji grupė pareigų, kitų autorių vadinama tiesiog rūpinimasis kroviniu, yra aptartos Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje. Straipsnis buvo sukonstruotas taip, kad iš vežėjo būtų galima reikalauti protingo rūpestingumo. Ši pareiga apima laikotarpį J.F. Wilson vadinama „nuo takelažo iki takelažo“ (angl. *tackle to tackle*). Tai yra periodas nuo laivo įrangos užkabinimo už krovinio pakrovimo uoste momento iki takelažo atkabinimo nuo krovinio vieneto iškrovimo uoste. Čia galima pastebėti, kad jūrų transporte, skirtingai nuo kitų transporto rūšių, vežėjas įpareigotas iškrauti krovinį (Hagos taisyklių 3 str. 1d. 2 d.).²⁹

Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje yra nurodyta, kad vežėjas tinkamai ir rūpestingai pakrauna, tvarko, sukrauna, veža, laiko prižiūri ir iškrauna vežamas prekes³⁰. Matome, kad iš vežėjo reikalaujama vykdyti savo pareigas ne tik tinkamai bet ir rūpestingai, tai rodo, kad reikalaujama didesnio rūpestingumo nei paprastai. Sąvoka „tinkamai“ turėtų būti suvokiama kaip vežėjo elgesys, kuris yra paremtas visa jam prieinama informacija ir taip pat atsižvelgiant į prekių rūšį ir kitas ypatybes.³¹

2.3. Vežėjo pareiga išduoti konosamentą. Konosamento funkcijos.

Jūriniame transporte istoriškai susiformavo dvi jo eksploatacijos formos: nereguliari (trampinė) laivyba, kai laivas plaukia atskirais įvairių kryptų reisais, ir reguliari (linijinė) laivyba, kai laivas

²⁸ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 75-2264.

²⁹ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004, P.181.

³⁰ Plačiau apie vežėjo atsakomybę pažeidus šias pareigas skaitykite šio darbo 3.2. dalyje

³¹ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 241

tam tikru periodiškumu plaukioja tarp apibrėžtų uostų. Šios laivybos formos nulėmė ir dvi pagrindines sutarčių dėl krovinių gabenimo jūra formas, charterio sutartį ir tiesiog krovinių vežimo jūra sutartį, kuri dažniausiai yra įforminama konosamentu.³²

Trampine laivybos forma krovinių pervežimai vykdomi sudarant charterio sutartis, kurios šalys yra laivo valdytojas, pateikiantis laivą krovinių gabenimui, ir frachtuotojas, samdantis laivą krovinių gabenimui. Charteris yra bene pirmoji vežimo jūra sutarties rūšis.³³ Išskiriama keletą charterio rūšių, tačiau tik reisinis charteris yra pripažįstamas vežimo sutartimi arba bent jau savarankiška sutarties rūšimi. Reisinis charteris nors ir pripažįstamas vežimo sutartimi, tačiau kai kuriuose šalyse (pavyzdžiui, Anglijoje, JAV, Italijoje, Olandijoje, Šveicarijoje ir kitose valstybėse) reguliuojamos kartu su kitais charteriais, t.y. atskirai ir kirtingai nuo krovinių vežimo jūra sutarties.

Reguliari laivybos linija yra steigama esant tam tikroms ekonominėms prielaidoms. Tokiai laivybai funkcionuoti reikalingas pakankamas krovinių kiekis, kurie siunčiami apibrėžtu maršrutu palyginti nedidelėmis partijomis santykinai trumpais laiko tarpais. Linijinėje laivyboje kroviniai gabenami tam tikru maršrutu, nurodant tarpinius uostus, santykinai reguliariais laiko tarpais. Pervežimai yra atliekami pagal skelbiamą tvarkaraštį, kuriame paprastai nurodoma: linija eksploatuojančios firmos duomenys, uostų, į kuriuos užplaukia linijos laivai, pavadinimai ir jų pagrindinės charakteristikos, liniją aptarnaujančių agentinių firmų duomenys ir kita informacija.³⁴

Krovinių pervežimai linijinėje laivyboje įgyvendinamai sudarant ne charterius, o krovinių vežimo sutartis. Sutartis dažniausiai yra įforminama konosamentu. Hagos taisyklėse sutarčių dėl krovinių gabenimo jūra forma nurodomas konosamentas. Tai yra suprantama, nes charteris reguliuojamas nacionalinėmis teisės normomis. Daugelyje valstybių charteris nėra tapatinamas su krovinių vežimo jūra sutartimi ir jis reguliuojamas dispozityviomis normomis, paliekant sutarties šalims didelę susitarimų laisvę. Todėl charteriuose yra numatoma daugybė nuostatų, kuriomis siekiama išsamiai sureguliuoti visus įmanomus klausimus. Konosamento sferon patenkantys vežimo santykiai yra ganėtinai detalai reguliuojami imperatyviomis teisės normomis, kurių dalis yra unifikuotos tarptautiniu mastu. Kaip jau minėjome ankstesnėje dalyje Hagos taisyklės, kurios unifikavo konosamentų išdavimo tvarką, buvo priimtos, nes asmenys išduodantys konosamentus ar kitus lygiareikšmius dokumentus, piktnaudžiavo savo stipresne pozicija sudarant krovinių vežimo sutartis, įtraukiant į sutartis vežėjus reabilituojančias išlygas, dėl kurių sutartys tapdavo labai

³² Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro dis. soc. Mokslai : teisė (6F)/ LTU. – V., 2002.. P. 19.

³³ Tetley W. International conflicts of laws. Common, Civil and Maritime. Montreal, QC, Canada, 1994. P.247.

³⁴ Современное морское право и практика его применения Отв. Редю Баринаова И.И.Б Киселев А. Федоров Лю М. Москва: „Транспорт“, 1985, P. 99

sudėtingos ir skirtingas, todėl buvo ieškoma būdų, kaip suvienodinti ir supaprastinti sutartis, nustatant tam tikrus standartus, kurių būtų laikomasi, apsaugoti krovinių savininkų interesus

Konosamentas ne tik įrodo sutarties sudarymą, tačiau turi ir papildomų funkcijų. Konosamento pirminė funkcija, kai kroviniai jūra būdavo gabenami tik pagal charterius, - pažymėti krovinio įteikimą vežėjui (laivo valdytojui). Vėliau, besivystant tarptautinei prekybai, konosamentas buvo pradėtas naudoti kaip apyvarstinis dokumentas, t.y. po krovinio išsiuntimo, siuntėjas (konosamento turėtojas) galėjo disponuoti kroviniu ir perleisti jį kitam asmeniui, perleisdamas patį konosamentą. Taigi konosamentas atlieka pagrindinis tris funkcijas:

1. jis, kaip pakvitavimas, įrodo, kad vežėjas priėmė krovinį savo žinion;
2. konosamentu įforminama vežimo sutartis, t.y. jis įrodo vežimo sutarties buvimą ir jos turinį;
3. konosamentas atlieka apyvarstinio dokumento funkciją.³⁵

Vežimo sutartis gali būti įforminama ir kitais būdais ne tik konosamentu. Pavyzdžiui, tokia sutartis gali būti įforminama pasirašant jūrinį važtaraštį. 1991 metais Tarptautinis jūrinis komitetas³⁶ sukūrė Vieningas jūrinių važtaraščių taisyklės, kurios taikomos tik šalių susitarimo pagrindu.

Kai kuriuose valstybėse konosamento išdavimas gabenant krovinius jūra yra privalomas. Konosamentą išduoda vežėjas. Daugelio valstybių įstatymai numato, kad siuntėjas konosamento nepasirašo. Todėl konosamentas yra vertinamas ne kaip sutartis, o kaip sutarties įrodymas. Tačiau Prancūzijos įstatymai numato, kad konosamentą pasirašo ir siuntėjas, todėl jis laikomas vežimo sutartimi.³⁷ Kai konosamentą pasirašo tik vežėjas, tada vežimo sutartį sudaro: siuntėjo oferta, žodiniai ir rašytiniai patvarkymai krovinio išsiuntimui, vežėjo reklama, vežėjo skelbiami tarifai, pats konosamentas ir net tam tikra vežėjo praktika.³⁸ Tinkamas ir išsamus konosamento užpildymas, ypač tinkamas duomenų įrašymas apie priimtą vežti krovinį, leidžia jį naudoti kaip apyvarstinį dokumentą. Gavėjas, perimdamas konosamentą bei priimdamas krovinį iš vežėjo, vadovaujasi tik tais duomenimis apie krovinį ir vežimo sutarties sąlygomis, kurios nurodytos konosamente.

Taigi matome, kad vežėjo pareiga išduoti konosamentą yra labai svarbi pervežimų jūra teisiniuose santykiuose. Todėl *Hagos taisyklių 3 str. 3 d.* numatyta, kad gavę krovinį vežėjas, laivo kapitonas ar vežėjo agentas privalo išduoti siuntėjui konosamentą, kuriame turi būti nurodyti pagrindiniai ženklai, kurie būtini norint nustatyti, kad prekės yra tokios, kokias siuntėjas raštu

³⁵ Современное морское право и практика его применения Отв. Редю Баринаова И.И.Б Киселев А. Федоров Л. М. Москва: „Транспорт“, 1985, P. 108.

³⁶ Tarptautinis jūrinis komitetas yra tarptautinė nevyriausybinė jūrų teisės organizacija.

³⁷ Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва. 1981. P. 216.

³⁸ Tetley W. International Conflicts of Laws: Common, Civil and Maritime. Montreal: Blais, P. 1994

nurodo prieš pradėdant krauti tokias prekes, šie ženklai turi būti įspausti ar kitaip aiškiai parodyti ant neuždengtų prekių arba ant dėžių ar dangos, kuria prekės apdengtos, taip, kad esant įprastinėms sąlygoms ženklai išliktų įskaitomi iki reiso pabaigos; paketų ar vienetų skaičių arba kiekį, arba svorį, atsižvelgus į tai, ką konkrečiu atveju raštu nurodo siuntėjas; akivaizdžią prekių būklę. Tačiau šis įpareigojimas turi dvi išlygas. Pirma, jei vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas turi pakankamą pagrindą įtarti, kad šie duomenys netiksliai apibūdina iš tikrųjų gautas prekes, arba jei jis neturėjo tinkamų patikrinimo priemonių. Antra, siuntėjas yra įpareigotas garantuoti informacijos, pateikiamos vežėjui, tikslumą ir reikalaujama, kad siuntėjas būtų apdraudęs vežėją, jei nuostoliai kyla dėl tokios informacijos netikslumo.³⁹ Toks konosamentas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių vežėjas gavo jame nurodytas prekes, kurios atitinka paketų ir vienetų skaičių arba kiekį ir svorį.

2.4 Siuntėjo ir gavėjo pareigų atlikimas kaip sąlyga tinkamam vežėjo pareigų atlikimui

Tinkamas vežėjo pareigų atlikimas yra neatsiejamai susijęs su kitų teisinio santykio dalyvių tinkamu pareigų atlikimu. Norėtume apžvelgti ką turi atlikti siuntėjas, gavėjas, tam kad vežėjas galėtų tinkamai atlikti savo pareigas ir pristatyti krovinį į sutartą uostą.

Siuntėjas privalo paruošti krovinį pakrovimui ir savalaikiai pristatyti jį į reikiamą vietą. Jei krovinio pakrovimo pareiga pagal vežimo jūra sutartį tenka siuntėjui, tai jis privalo baigti visus darbus laiku. Siuntėjas privalo laiku pateikti vežėjui visus su krovinium susijusius dokumentus, numatytus uosto, muitinės, sanitarinėse ir kitose taisyklėse. Jei siuntėjas laiku pateikia krovinį, tai vežėjas gali tinkamai įvykdyti savo pareigą ir pristatyti krovinį sutartu laiku.

Gavėjo pagrindinė užduotis yra laiku priimti krovinį. Vežėjas gali neperduoti krovinio, jeigu gavėjas neatlieka sutartyje numatytų mokėjimų, t.y. nesumoka viso ar dalies atitinkamo frachto, ar kitų vežėjui priklausančių gauti mokėjimų (mokesčių už laivo prastovas, vežėjų patirtų būtinų išlaidų krovinio sąskaita padengimo ir kt.). Jei gavėjas nustatyta tvarka neatsiima krovinio, vežėjas informuoja apie tai siuntėją. Per tam tikrą laiką negavus siuntėjo nurodymų, krovinys siuntėjo rizika bei jo sąskaita atiduodamas saugojimui ir po kurio laiko, neatsiėmus krovinio, jis realizuojamas. Visi vežėjui priklausantys mokėjimai bei krovinio saugojimo ir pardavimo išlaidos padengiamos sumomis, gautomis iš krovinio pardavimo, o likusi dalis deponuojama.⁴⁰

³⁹ Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis.soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006 P. 42-43

⁴⁰ Садиков О. Н. Праиоие регулирование международных перевозок. Москва. 1981. P. 216

Gavėjas ir siuntėjas privalo tinkamai atlikti savo pareigas, nes jei bus įrodyta, kad dėl jų kaltės nebuvo pasiektas krovinių vežimo jūra sutarties tikslas, vežėjas bus atleistas nuo atsakomybės.

3. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS ATSIKADIMO PAGRINDAI IR SĄLYGOS

Vežėjas atsako už krovinių neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą), tai pat pavėluotą pristatymą, jeigu aplinkybės dėl kurių kroviniai buvo neišsaugoti ir (ar) pavėluotai pristatyti, atsirado tada, kai kroviniai buvo vežėjo žinioje, t.y. nuo jų pakrovimo į laivą momento iki iškrovimo iš laivo momento.⁴¹ Vežėjo atsakomybė už krovinių neišsaugojimą yra preziumuojama. Tai visų pirma reiškia, jog jei kroviny s sugadintas ar prarastas vežimo metu, tai laikoma, kad dėl to kaltas vežėjas - nebent šis įrodo, jog kroviny s prarastas ar sugadintas dėl jo atsakomybę pašalinančių aplinkybių įtakos.

Teisės aktai pagrįstai numato tokią padidintą vežėjo atsakomybę – juk vežėjui neretai patikimas itin didelės vertės kroviny s, priimdamas kroviny s vežėjas deklaruoja savo patikimumą, o siuntėjas savo patikimumą vežėjui.

Vežėjui patikimas gabenti turtas, kurį jis privalo įteikti gavėjui, todėl jo įsipareigojimai verčia būti jį ypatingai pareigingu, t.y. labai atsargiu ir atidžiu.

Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.817 straipsnyje yra nurodoma, kad už neįvykdytą arba netinkamai įvykdytą sutartį šalys atsako vežimo sutarties, CK, taip pat atskirų transporto šakų kodeksų ir kitų įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka.

CK reglamentuojamos civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos yra:

- Neteisėti veiksmai
- Priežastinis ryšys, kuris atspindi dviejų objektyvios tikrovės reiškinių - priežasties ir pasekmės sąsają;
- Kaltė kaip civilinės atsakomybės sąlyga;
- Žala ir nuostoliai.

Žala yra būtinas civilinės atsakomybės pagrindas, nes nesant žalos arba nuostolių civilinės atsakomybės teisinis santykis yra neįmanomas. Atsakomybė dėl kaltės yra bendroji civilinės atsakomybės taisyklė, tačiau galima atsakomybė ir be kaltės. Paties vežėjo atsakomybė paprastai nustatoma už atskirus vežimo prievolės pažeidimus imperatyvioms normoms, todėl bet kokios vežimo sutarties sąlygos, panaikinančios arba ribojančios vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, išskyrus įstatymo numatytas išimtis.

Šalių atsakomybės reglamentavimas tarp vežimo šalių yra specifiškas. Pasak A. Messent ir D. A. Glass, yra du požiūriai į vežėjų atsakomybę. Pirmasis iš jų yra būdingas Prancūzijai ir kitoms

⁴¹ Ambrasienė D. Ir kiti Civilinė teisė Prievolių teisė. Vadovėlis Vilnius 2006 p. 498

šalims, kurios remiasi šia teisine subtradicija.⁴² Pagal šią sistemą vežėjas atsakingas už sugadintą, pavėluotą pristatyti ar prarastą krovinį visais atvejais, nebent jis įrodys, kad jis neįvykdė įsipareigojimų dėl įvykių, kurie jį nuo atsakomybės atleidžia. Šie įvykiai yra force majeure.

Antrasis požiūris yra būdingas šalims, kurių manymu, egzistuoja vežėjo neapdairumo prezumpcija, kurią jis turi paneigti.

Šalių atsakomybė už sutarties pažeidimą yra sutartinė, nes ji yra pirmiausiai susijusi su vežimo sutarties nevykdymu arba netinkamu vykdymu. Viena iš sutarties funkcijų yra šalių atsakomybės dydžio ir ribų nustatymas sutarties nevykdymo atveju. Dėl šios priežasties paprastai kiekvienoje sutartyje yra apibrėžiamos normos, nustatančios šalių atsakomybę, pagal kurias šalis, kuri nukentėjo nuo sutarties netinkamo vykdymo turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo iš sutarties pažeidėjo. Civilinės atsakomybė pasireiškia kaip neigiamos materialinės pasekmės pažeidėjams bei žalos nukentėjusiajai šaliai kompensavimu. Civilinė atsakomybė turi realizuoti kompensacinę funkciją, t.y. šalių lygybės principą.

Bendras civilinės atsakomybės principas reiškia, kad nuostoliai sutartinės atsakomybės atveju turi būti atlyginti visiškai. Tačiau vežimo santykiuose šalių atsakomybė specifiška tuo, kad ji yra ribota ir netaikomas visiškos atsakomybės principas. Ribojimai galimi keliais atvejais:

- kai kroviny sužalojamas arba prarandamas, tada atlyginami tik teigiami (pozityvūs) nuostoliai, o negautos pajamos nekompensuojamos;
- gali būti atlyginami tik neviršijantys tam tikro dydžio teigiami nuostoliai krovinio sužalojimo ar praradimo atvejais bei neviršijantys tam tikro dydžio nuostoliai, jei kroviny vėluojamas pristatyti. Pirmasis nuostolių atlyginimo apribojimas susijęs su galimybe išieškoti iš vežėjo nuostolius, neviršijantys krovinio vertės, užmokesčio už vežimą, muitų rinkliavų ir mokesčių bei kitų su krovinio vežimu susijusių išlaidų, kai kroviny sužalojamas arba prarandama. Antrasis vežėjo atsakomybės ribojimas yra susijęs su galimybe išieškoti tik nustatyto maksimalaus dydžio pozityvius nuostolius krovinio sužalojimo ar praradimo atvejais.⁴³

Teisinėje literatūroje vyrauja dvi pozicijos kokia apimtimi atsako vežėjas vežimo sutarties pažeidimo atveju. Pirmoji, teigia, kad vežėjas privalo pilnai atlyginti nuostolius remiantis bendrosiomis civilinę atsakomybę reglamentuojančiomis nuostatomis. Antroji, kurios vienas iš pagrindinių atstovų yra Sadikovas, nurodo, kad vežėjas atsako ne tik bendraisiais pagrindais, bet taip

⁴² De Witt R. Multimodal transport. Carrier liability and documentation, - London, 1995, P-34

⁴³ Ambrasienė D. Ir kiti Civilinė teisė Prievolių teisė Vadovėlis Vilnius 2006 p. 490

pat ir specialiaisiais. Jis atsako už krovinio neišsaugojimą ir vėluotą krovinio pristatymą, taip pat ir už kitus įsipareigojimus, kurie yra nurodyti vežimo sutartyje, t.y. krovinio savininkų teisėtų nurodymo nevykdymo, krovinio iškrovimo ne toje vietoje, pervežimo dokumentų netektį. Tačiau sutartyje šalys gali numatyti ir kitokių įsipareigojimų, kurių nevykdymas arba netinkamas vykdymas užtraukia atsakomybę.⁴⁴

Daugelyje pasaulio valstybių, tarp jų ir Rusijoje, vežėjo atsakomybė yra reglamentuojama skirtingai priklausomai nuo to, koku būdu yra atliekamas vežimas: jūra, oru, geležinkeliais. Pavyzdžiui, Rusijos įstatymai numato galimybę vežėjui, kuris veža krovinį oru vežimo sutartyje susitarti dėl savo atsakomybės ribojimo. Tačiau jūrų pervežimo atveju bet koks susitarimas tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo, kuris gali riboti vežėjo atsakomybę yra niekinis ir negalioja. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.817 straipsnio 2 dalyje draudžia bet kokias vežimo sutarties sąlygas, kurios panaikina arba riboja vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, išskyrus įstatymo numatytas išimtis. Tačiau Rusijos teisėje vežėjui suteikia galimybę sudaryti susitarimą atleidžiantį jį nuo atsakomybės nuo krovinio pakrovimo į laivą ir iki jo pristatymo gavėjui, jei neišduodamas konosamentas ir vežėjas turi pažymą apie tai. Nurodytų sutarčių sudarymas yra leistinas tik tam tikrai krovinio rūšiai ir sąlygos, kurių laikomasi pervežant krovinį pateisina ypatingos sutarties sudarymą.⁴⁵

Kaip jau minėjome aukščiau vežimo jūra sutarčių atveju nebūtinai turi būti vežėjo kaltė, nes jis gali būti pripažintas kaltu ir jei neįvykdo tam tikrų pareigų ir tai nebūtinai susiję su tyčia ar nepakankamu rūpestingumu ar atidumu. Nepakankamas rūpestingumas ar atidumas, kurį jis turi parodyti konkrečioje situacijoje, pagal savo padėtį elgdamasis taip, kad nepadarytų žalos kitam asmeniui ar kad neatsirastų nuostolių yra vežėjo kaltės išraiška, kuri yra pagrindas civilinei atsakomybei taikyti.

Vežėjas negali pažeisti ne tik įstatymų ir kitų teisės aktų, bet ir bendrųjų principų – protingumo, atidumo, rūpestingumo. Atsargumas reiškia tai, kad rūpestingas ir apdairus vežėjas turi numatyti galimas grėsmes ir pavojus žalai atsirasti, konkrečiai imant, kroviniui prarasti, todėl privalo imtis adekvačių priemonių jam išsaugoti. Turėdamas savo dispozicijoje svetimą krovinį, praradęs ar sugadinęs jį vežėjas yra atsakingas ir už menkiausią savo klaidą. Rusijos teisininkas O. N. Sadikovas pažymi, kad terminas „kaltė“ Rusijos Civilinio kodekso 796 straipsnyje, reglamentuojančiame

⁴⁴ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003. С.471.

⁴⁵ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003. С.467-468

vežėjo civilinę atsakomybę, yra nenaudojamas, tačiau jame yra nuoroda į aplinkybes, kurioms esant vežėjas negali išvengti žalos padarymo ir kurių jis negali pašalinti.⁴⁶

Transporto kodeksuose yra detalai nurodytas aplinkybių sąrašas, kurioms esant, vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės. Hagos taisyklių 4 straipsnyje yra taip pat pateiktas sąrašas atvejų, kai vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės. Tačiau apie vežėjo atleidimą nuo atsakomybės plačiau nagrinėsime sekančioje šio darbo dalyje.⁴⁷

Reikėtų apibūdinti įsipareigojimus, kurių nevykdymas užtraukia atsakomybę. D. A. Medvidevas ir V. T. Smirnovas nurodo, kad pervežant krovinius atsakomybę užtraukia ir įsipareigojimų, kurie ne tik yra reglamentuoti jau sudarytoje pervežimo sutartyje, bet susiję su pervežimo organizavimu nevykdymas. Tai būtų transporto priemonių nepateikimas ar jų nepanaudojimas. Tokia dalykai nėra konkrečios vežimo sutarties objektu, tačiau juos reikia atlikti norint, kad būtų tinkamai įvykdyta sutartis. Vežimo sutarties konkretus turinį sudaro vežėjo ir siuntėjo įsipareigojimai, kuriais siekiama, kad konkretus kroviny s būtų laiku pristatytas į konkretų punktą, garantuojant jo saugumą, konkrečiai sutartyje nurodytam gavėjui, o taip pat nustatyto mokesčio sumokėjimas už krovinio pristatymą. Nevykdymas arba netinkamas vykdymas minėtų įsipareigojimų užtraukia šalims atsakomybę, kurios taikymą numato atitinkami transporto kodeksai, civilinis kodeksas ir tarptautinės sutartys prie kurių yra prisijungusi Lietuva.

Kaip jau minėjome Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklėse nėra išsamaus vežėjo atsakomybės reglamentavimo. Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 1 dalyje yra nustatyta, kad vežėjas atsako už krovinio praradimą, sužalojimą ar pavėluotą pristatymą, jei tik jis neįrodys, kad jis, jo darbuotojai ar agentai tinkamai atliko savo pareigas ir padarė visas įmanomas pastangas žalai atsirasti. Taigi šių taisyklių pagrindas yra vežėjo kaltės prezumpcija. Tačiau Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad vežėjas atlygina žalą atsiradusią dėl gaisro tik tuo atveju, kada įrodyta, jog gaisras atsirado dėl jo kaltės. Reikėtų pabrėžti, kad šiose taisyklėse skirtingai nuo Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklių nėra vežėjo atleidimo nuo atsakomybės baigtinio sąrašo.

3.1. Vežėjo atsakomybė neatlikus Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje nustatytų pareigų

Jei kroviny s yra prarandamas ar sugadinamas yra labai svarbu išsiaiškinti, kuri iš pareigų rūšių yra pažeistos, nes atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, nurodyti Hagos taisyklių 4 straipsnio

⁴⁶ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003 С. 470,

⁴⁷ Plačiau apie tai šio darbo 4 dalyje.

2 dalyje, gali būti taikomi tik jei yra pažeidžiamos pareigos, nurodytos 3 straipsnio 2 dalimi, o ne 3 straipsnio 1 dalyje.

Pavyzdžiui, byloje *Maxime Footwear Co Ltd v Canadian Govt Merchant Marine Ltd* laivas užsidedė dėl laivo įgulos nerūpestingumo (*ang. negligence*) litavimo lempa lituojant denio angą, kai jau buvo pradėta krauti krovinį. Buvo pripažinta, kad žala atsirado, dėl to, kad laivo savininkas nevykdė savo pareigų remiantis Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalimi, o tai reiškė, kad negalima pasinaudoti išimtimis, nustatytomis 4 straipsnio 2 dalyje.⁴⁸ Jei būtų pripažinta, kad pareigos buvo nevykdytos, nurodytos Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje, tada laivo savininkas būtų galėjęs pasinaudoti 4 straipsnio 2 dalies a punktu, kuriame nurodoma, kad vežėjas, laivas neatsako už netekimą ar sužalojimą, padarytą ar atsiradusį dėl kapitono, jūrininko, locmano ar vežėjo darbuotojų veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą.

Vežėjas privalo atlikti pareigas nustatytas Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje prieš reisą ir jo pradžioje. Jei vežėjas paruošė laivą plaukti ir įvykdė kitas pareigas susijusias su laivo navigaciniu tinkamumu, tai jei laivas tapo netinkamas plaukti kelionės metu, tai nebus pripažinta, kad jis neatliko pareigų pagal Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalį. *Leesh River Tea Co v British India Steam Navigation Co* byloje arbatos dėžės buvo plukdomos iš Kalkutos į Londoną. Viename iš tarpinių uostų uosto krovikai išjudino iš vietos vieną iš vožtuvų dangčių. To pasakoje, vanduo pateko į triumus ir sugadino arbatą. Teismas nusprendė, kad vežėjas nepažeidė Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalies. Tačiau gali būti, kad kai yra nustatoma, kad laivas yra netinkamas plaukti kelionės eigoje, tas netinkamumas jau buvo kelionės pradžioje ir vežėjas neatliko tinkamai savo pareigų.⁴⁹

Vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai atlikti savo pareigas. Neaiškumo kyla dėl sąvokų „deramai kruopščiai“ (*angl. due diligence*)⁵⁰. Bendrosios teisinės sistemos teisininkai šią sąvoką lygina su *duty of care*, kuri reiškia pareigą rūpestingai elgtis. Tačiau šios sąvokos skiriasi, nes krovinių pervežimo jūra atveju, vežėjas įpareigojamas deramai kruopščiai elgtis pats, nes šios pareigos jis negali niekam perleisti. Net jei jis ir įpareigotų kitą asmenį deramai kruopščiai paruošti laivą, jei šis to neįvykdytų, tai vežėjas būtų už tai atsakingas. Tokios nuomonės laikosi ir teismai, nagrinėjantys vežėjo atsakomybės klausimus. *The Manchester Castle* byloje buvo nustatyta, kad krovinyms buvo prarastas dėl netinkamai pritvirtintų vožtuvų dangčių. Vožtuvai buvo tikrinami prieš kelionę ir montuotojas, kurį nusamdė vežėjas, po patikros tinkamai nepritvirtino dangčių. Nors vežėjas stengėsi įrodyti, kad ne jis kaltas, o samdytas montuotojas, tačiau Teismas

⁴⁸ Baughen Simon. *Shipping Law*. 3rd Edition, - London, p. 123.

⁴⁹ Indira Carr. *International Trade Law*. Third Edition, London, 2005. P. 242

⁵⁰ Wilson J. F. *Carriage of goods by sea*. Fifth edition, - London, 2004, P. 189

nusprendė, kad visgi atsakingas yra vežėjas, nes būtent jo pareiga yra užtikrinti, kad laivas būtų tinkamai paruoštas kelionei.⁵¹ Vežėjai stengiasi įrodyti, kad savo pareigų vykdymą jie perleido kompetentingoms įmonėms, kurios ir yra atsakingos dėl laivo navigacinio tinkamumo. Tačiau teismai šį argumentą atmesdavo, nes tai neatitiktų pačios krovinių vežimo sutarties esmės, jei krovinio saugumas priklausytų nuo to, kokią kompaniją pasamdytų vežėjas ir kaip gerai jos ją kontroliuotų.

Kaip jau minėjome neaiškumo kyla, kaip yra suvokiamas deramas kruopštumas. Teismų praktikoje vyrauja nuomonė, kad norint sužinoti ar vežėjas tinkamai atliko savo pareigas, reikia atsižvelgti kaip jo vietoje būtų pasiūlyęs kitas kvalifikuotas asmuo. Kiekvienu atveju reikia atsakyti į klausimą ar apdairus ir kvalifikuotas vežėjas būtų leidęs eksploatuoti laivą tokios būklės, koks jis buvo eksploatuotas nagrinėjamu atveju.⁵²

Vežėjas nebus atsakingas už krovinių tol, kol jis neatsiras jo kontrolėje. Kai vežėjas perima laivą ir perėmimo metu nesimato defektų, dėl kurių krovinyje buvo sugadintas arba prarastas, vežėjas nebus už tai atsakingas. Ypatingai jei krovinių vežimo sutarties pažeidimą sąlygojo laivo gamybiniai trūkumai. Būtų sunku vežėją pripažinti atsakingu tokiu atveju, nes jis negali kontroliuoti laivų gamintojų darbo. Tačiau, jei tie trūkumai galėjo būti pastebėti laivo perėmimo metu pasitelkus ekspertus ir pagalbą, tada vežėjas bus atsakingas.⁵³

Kaip jau minėjome, jei vežėjas nevykdė savo pareigų remiantis Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalimi, tai reiškė, kad jis negali pasinaudoti išimtimis, nustatytomis 4 straipsnio 2 dalyje. Tačiau labai ilgai buvo manoma, kad nors ir buvo pažeistos pareigos nurodytos Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje, tačiau galima pasinaudoti 4 straipsnio 6 dalimi, kuri ne tik atleidžia vežėją nuo atsakomybės už sprogių ir kitų pavojingų prekių gabenimą, bet dar ir suteikia vežėjui galimybę išieškoti iš siuntėjo jo patirtus nuostolius⁵⁴. Tačiau, *Mediterranean Freight Service Ltd v BP Oil International Ltd (The Fiona)* byloje naftos krovinyje užteršė ne tik jūrą, bet ir sugadino kartu gabenamą krovinį. Šiuo atveju laivas buvo netinkamas plaukti, net ir tai nustačius vežėjas norėjo pasinaudoti 4 straipsnio 6 dalies išlyga. Tačiau Diamond J. pateikė savo nuomonę apie pavojingų prekių sunaikinimą nereikalaujant iš vežėjo nuostolių atlyginimo, jei kelionės metu krovinyje tapo pavojingas. Būtų neteisinga ir neatitiktų šiuolaikinės tarptautinės prekybos principų jei vežėjas, kuris nevykdė savo pareigų ir neparuošė laivo kelionei, galėtų sunaikinti prekes ir net nekompensuoti jų vertės siuntėjui. Galime daryti išvada, kad jei laivas buvo netinkamas plaukti, tai vežėjas turės

⁵¹ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 242.

⁵² Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 240.

⁵³ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004, P. 190.

⁵⁴ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 241

atsakyti už pavojingų prekių sunaikinimą ir turės atlyginti nuostolius siuntėjui. Visai kitokia situacija, jei vežėjas nežinojo ir negalėjo žinoti, kad krovinyje yra degus, sprogstamas ar pavojingas.

Praktikoje iškilo kalsimas ar Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje nurodytos pareigos 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 apima ir konteinerių tinkamą parengimą. Kai konteinerius pateikia pats vežėjas, tai neabejotinai tai apims šio straipsnio reguliavimo sritį. *The Red Jacket* byloje prekės buvo vežamos konteineriuose, kuriuos pateikė vežėjas. Kaip paaiškėjo vėliau konteineris buvo brokuotas ir kelionės metu jis atsidarė ir buvo nublokštas į jūrą. JAV teismas šioje byloje nusprendė, kad Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje nustatytas įpareigojimas vežėjui reiškia, kad jis privalo užtikrinti, kad visa laivo įranga būtų tinkama. Tačiau liko atviras klausimas ar Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalis apima konteinerius, kuriuos pateikia siuntėjas. Visgi vežėjas neišvengs atsakomybės, jei vieno siuntėjo kroviniai bus sugadinti ar prarasti dėl kito siuntėjo konteinerių netinkamumo, kai jų kroviniai buvo gabenami viename laive.⁵⁵

Mažai tikėtina, kad vežėjas bus pripažintas nevykdęs savo pareigų pagal Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalį, jei konteineriai buvo sugadinti prieš pakraunant juos į laivą⁵⁶.

Vežėjas prieš kiekvieną reisą neturi įrodinėti, kad paruošė laivą reisui. Tik jei krovinio savininkas ginčija tinkamą pareigų atlikimą, tada vežėjas privalo tai įrodinėti. Vežėjas privalo įrodyti pareigų tinkamą atlikimą, nes tik jam yra prieinami visi faktai.

3.2. Vežėjo atsakomybė už pareigų, nustatytų Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje, nevykdymą

Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje yra nurodyta, kad vežėjas tinkamai ir rūpestingai pakrauna, tvarko, sukrauna, veža, laiko prižiūri ir iškrauna vežamas prekes. Sąvoka „tinkamai“ turėtų būti suvokiama kaip vežėjo elgesys, kuris yra paremtas visa jam prieinama informacija ir taip pat atsižvelgiant į prekių rūšį ir kitas ypatybes.⁵⁷

Albacora v Westcott and Laurance byloje faktinės aplinkybės buvo tokios: buvo vežama sūdyta žuvis, kuri vežimo metu būtinai turėjo būti laikoma šaldytuve, tačiau šis faktas nebuvo žinomas vežėjui. Kai krovinyje atvyko į Genują jis buvo sugadintas dėl patekusių bakterijų, kurios susidarė dėl netinkamų tokio krovinio vežimo sąlygų. Tačiau konteineriai nebuvo specialiai pažymėti ir teismas nagrinėjęs šią bylą nusprendė, kad siuntėjas nepateikė reikiamos informacijos vežėjui.

⁵⁵ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London P. 140.

⁵⁶ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London P. 141

⁵⁷ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 241

Galime daryti išvadą, kad siuntėjas privalo suteikti visą informaciją apie krovinį bei jo laikymo sąlygas vežant jį.⁵⁸

Vežėjas pareigas, nurodytas Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje, kaip ir pareigas, nurodytas Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje, turi įvykdyti pats. *International Packers v Ocean SS Co.* byloje buvo gabenama konservuota mėsa iš Melburno į Glasgow. Kelionės metu į laivą pateko jūros vanduo ir sugadino dėžės, kuriose buvo vežama konservuota mėsa. Vežėjas kreipėsi į ekspertą, kad sužinotų kaip jis turėtų elgtis. Ekspertas jam patarė dalį krovinio parduoti, o kitą dalį vežti į pristatymo vietą. Atvykus į pristatymo vietą paaiškėjo, kad likusi krovinio dalis yra taip pat sugadinta dėl drėgmės. Krovinio savininkai pateikė ieškinį, kuriame reikalavo pripažinti, kad vežėjas neįvykdė savo pareigų, nustatytų Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje. Vežėjai teigė, kad jie įvykdė visas pareigas ir jie neatsakingi dėl eksperto klaidingo patarimo, nes jis pats turėtų už tai atsakyti. Teismas šiuo atveju nusprendė, kad vežėjų eksperto duotas patarimas buvo neatsargus ar aplaidus ir vežėjai turėjo atlyginti nuostolius, nes jų ekspertas davė tokį patarimą. Taigi galime preziumuoti, kad jei vežėjo patarimas nebūtų neapdairus, tada vežėjas išvengtų atsakomybės.⁵⁹

Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje nurodytų pareigų pažeidimo atveju nėra aišku ar ieškovas turi įrodyti, kad vežėjas pažeidė savo įsipareigojimus, ar vežėjas turi įrodyti savo pareigų tinkamą atlikimą. *Albacora v Westcott and Laurance* byloje Lordas Pearson pateikė savo nuomonę šiuo klausimu. Jo nuomone, Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje nurodytų pareigų tikslas yra ne tik nukreiptas į galutinio rezultato pasiekimą, t.y. kad krovinyš būtų saugiai ir laiku pristatytas į sutartą uostą. Šio straipsnio tikslas yra įpareigoti vežėją tai atlikti tinkamai ir atsargiai.⁶⁰ Jei prekės buvo pristatytos į sutartą uostą sugadintos, tai dar nereiškia, kad vežėjas neįvykdė savo įsipareigojimų pagal Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalį. Vis dėlto, tokiu atveju krovinio savininkas gali reikalauti iš vežėjo atlyginti jo patirtus nuostolius. Reikėtų paminėti, kad negalima tikėtis, kad krovinio savininkas žinos kas vyko pervežimo metu, todėl ji krovinyš buvo sugadintas ir vežėjas neįrodo, kad krovinyš buvo tinkamai gabenamas, teismas gali pripažinti, kad vežėjas neįvykdė savo įsipareigojimų. Taigi galima daryti išvadą, kad įrodinėjimo pareiga tenka vežėjui, nes jis turi visą prieinamą informaciją.

⁵⁸ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London P. 126.

⁵⁹ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 246

⁶⁰ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London P. 127.

3.3. Atsakomybė už krovinio pristatymą pavėluotai

Vežėjas turi pristatyti krovinį į vežimo sutartyje nurodytą vietą sutartyje nurodytu laiku. Jei sutartyje nėra nurodytas laikas, kada turi būti pristatytas kroviny, tai jis turi būti pristatytas per protingai apskaičiuotą terminą, kurio reikia tokiam maršrutui ir tokiam kroviniui nugabenti. Reikia apžvelgti veiksnius, nuo kurių priklauso savalaikis krovinio pristatymas:

- savalaikis krovinio pakrovimas, jei tau yra vežėjo pareiga;
- krovinio išsiuntimas iš uosto nustatytu laiku;
- tinkamas krovinio gavėjo informavimas atvyksiantį arba jau atvykusį krovinį sutartyje nurodytu adresu;
- savalaikis laivų iškrovimas, jei tai yra vežėjo pareiga;⁶¹

Hagos taisyklėse yra nurodyta, kad vežėjas tinkamai ir rūpestingai pakrauna, tvarko, sukrauna, veža, laiko prižiūri ir iškrauna vežamas prekes. Teisės aktai nurodo, net baudą už laiku nepristatytą krovinį. Bauda skaičiuojama už kiekvieną pavėluotą parą, tačiau bendra suma negali viršyti krovinio pervežimo kainos. Tačiau vežėjas gali išvengti tokios baudos mokėjimo, jei jis įrodo, kad pavėlavimas įvyko dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo išvengti ir kurios nuo jo nepriklausė. Tai galėtų būti jei krovinio siuntėjas nesumokėjo jūrų uosto mokesčio ir laivui nebuvo leidžiama laiku išvykti iš uosto. Arba jei pavėlavimas įvyko dėl darbų, kurie buvo atliekami tam, kad būtų išsaugota žmonių gyvybė ar sveikata.⁶² Nors Lietuvos teisės aktuose nėra nurodyta tokių baudų apskaičiavimo tvarka, tačiau galima jas nustatyti vežimo sutartyje.

T. E. Abovas teigė, kad aplinkybės dėl kurių kroviny buvo pavėluotai pristatytas turi būti atsiradusios be vežėjo kaltės. Jeigu, pavyzdžiui, dėl krovinio siuntėjo kaltės nebuvo pateikta pakankamai vagonų, nes jis neapskaičiavo arba netinkamai apskaičiavo. Jei yra transporto priemonės gedimas, kurį būtinai reikia pašalinti, kad nekeltų grėsmės žmonių gyvybei ir sveikatai, tokiu atveju visada vežėjas bus atleidžiamas nuo atsakomybės dėl krovinio pavėluoto pristatymo.⁶³

Jeigu vėluotai pristačius krovinį, jis pats tapo nenaudotinu ar sumažėjo jo vertė, dėl jo nepristatymo laiku, tai vežėjas turi atlyginti nuostolius, kurie atsirado sumažėjus krovinio vertei, o jei to padaryti yra neįmanoma, tada turi atlyginti visą krovinio vertę. Šiuo atveju yra kalbama apie du skirtingus krovinio pervežimo sutarties sąlygų pažeidimus: krovinio nepristatymas laiku ir krovinio neišsaugojimas, kuriems yra taikomos du skirtingi atsakomybės taikymo būdai. Pirmuoju

⁶¹ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003 С. 473.

⁶² Там же С. 475.

⁶³ Там же С. 474.

atveju už ne laiku pristatytą krovinį, antruoju – nuostolių padengimas, kuris atsirado netekus viso ar dalies krovinio, pasibaigus jo realizacijos laikotarpiui. Krovinių, kurių kokybei neturi įtakos laikas, tai siuntėjas gali išieškoti iš vežėjo baudą už krovinio pristatymo termino pažeidimą.

Reikėtų paminėti, kad nei Hagos taisyklėse nei Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatyme nėra detaliau reglamentuota vežėjo atsakomybė už krovinio pristatymą ne laiku. Taigi galime daryti išvadą, kad sutarties šalys gali pačios nustatyti savo atsakomybės sąlyga, tačiau jos neturi riboti ar apskritai panaikinti vežėjo atsakomybę.

3.4. Atsakomybė už krovinio neišsaugojimą

Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse vežėjo atsakomybė už krovinio neišsaugojimą reguliuojama bendraisiais pagrindais. Vėl kartojama bendra taisyklė, pagal kurią vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio sugadinimą, jeigu įrodo, kad krovinyje ar bagažas buvo visiškai ar iš dalies prarastas arba sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso (LR CK 6.820 str. 1 d.). LR civilinis kodeksas detaliai reglamentuoja vežėjo atsakomybę dėl krovinio praradimo ar sužalojimo ir nustato taisyklę, pagal kurią vežėjas privalo gražinti siuntėjui, gavėjui, krovinio, bagažo vežimo užmokestį, jei jis krovinio ar bagažo neišsaugojo ir jeigu vežimo mokestis nėra įskaitomas į krovinio ar bagažo vertę (LR CK 6.820 str. 3 d.).

Pasaulinėje praktikoje vežėjas atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės dėl krovinio neišsaugojimo (praradimo, trūkumo, sužalojimo) tik tuo atveju, jeigu įrodo, kad krovinyje ar bagažas buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas, dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso. Lietuvos įstatymų leidėjas tai pat pasirinko tokį kelią. Mokslininkai nurodo pagrindinius atleidimo nuo atsakomybės aspektus, nes krovinių pervežimų atskiromis transporto priemonėmis taikomi ir kiti atleidimo nuo atsakomybės pagrindai įtvirtinti tarptautinėse sutartyse.

Vežėjas atsako už krovinio neišsaugojimą kai krovinyje buvo jo dispozicijoje, nuo krovinio pakrovimo į laivą iki jo pristatymo gavėjui, jeigu neįrodys, kad krovinyje buvo prarastas, sugadintas dėl aplinkybių, kuriuos kilo ne dėl vežėjo kaltės ir jis negali tų aplinkybių pašalinti savo jėgomis.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad vežėjo atsakomybė dėl krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimo, kai vežėjas sužaloja ar praranda krovinį, yra labai panaši į deliktą, t.y. prievolę, atsirandančią dėl žalos padarymo.

Ši atsakomybės rūšis yra pagrįsta kaltės principu. Rusų teisininkai D. A. Medvedevas ir B. T. Smirnovas teigia, kad bendroji vežėjo atsakomybės už krovinio neišsaugojimą yra kaltė, kuri yra preziumuojama. Vežėjas norėdamas išvengti atsakomybės jei vežamas kroviny buvo prarastas ar sugadintas pats privalo įrodyti savo nekaltumą.⁶⁴

V. A. Jegizarovas mano, kad vežėjo atsakomybė mūsų nagrinėjamu atveju „telpa“ į bendrosios civilinės atsakomybės rėmus, kuri yra pagrįsta kaltės principu, be jokių didesnių išlygų ar išimčių. Jis tvirtina, kad vežėjo atsakomybė už krovinio neišsaugojimą yra analogiškai civilinei atsakomybei už sutartinių įsipareigojimų nevykdymą. Prie atsakomybės už krovinio neišsaugojimą atsiradimo sąlygų yra priskirtini: neteisėtas elgesys, kuris yra priežastiniame ryšyje su atsiradusiais nuostoliais, kurie kilo dėl vežimo sutarties pažeidimo, nuostoliai, vežėjo kaltė. Jis mano, kad būtinai turi būti visi elementai kai yra sugadinamas arba prarandamas kroviny. V. A. Jegizarovo nuomone, neteisėti veiksmai gali pasireikšti ir kaip veikimas (aktyvių veiksmų vykdymas, kuris sukelia nuostolius) ir neveikimu (kai vežėjas nevykdo veiksmų, kurie galėtų išsaugoti krovinį). Atsakomybė kyla tada, kai neteisėti veiksmai galutiniai baigėsi ir sukėlė tam tikrą žalą. Priežastinis ryšys yra būtinas tarp vežėjo neteisėtų veiksmų ir krovinio praradimo ar sugadinimo.⁶⁵

Vadovaujantis šio teisininko požiūriu galime manyti, kad krovinio siuntėjas ar gavėjas privalo įrodyti, kad yra vežėjas atliko neteisėtus veiksmus ir tai, jog jie yra priežastiniame ryšyje su atsiradusia žala. Tačiau tai būtų padaryti būtų labai sunku, nes šios pervežimų teisinio santykio šalys neturi galimybių nei informacijos tai padaryti. Dėl to yra įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija ir jis turi įrodyti, kad neatliko neteisėtų veiksmų ir nesukėlė savo veiksmais žalos. Rusijos civiliniame kodekse yra speciali norma, kuri nurodo, kad kaltės nebuvimas yra įrodinėjimas asmens, pažeidusio įsipareigojimus. Todėl specialiuose Rusijos transporto kodeksuose yra nurodytos aplinkybės, kurioms esant vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės. Pervėžėjo atsakomybė už krovinio pažeidimą yra kertinis pervežimo santykių akmuo, ir kai yra kalbama apie jų atsakomybę dažnai net nevartojama kaltės sąvoka. Jie vežėjas nesirems savo nekaltumu, tai nors ir kaltė nebus įrodyta, jis vis tiek atsakys už žalą, kurią patyrė krovinio siuntėjas.

Deja, Hagos ir Hagos Visbiu taisyklės nenurodo kada laikoma, kad kroviny yra prarastas. Tačiau Hamburgo taisyklių normos, reguliuojančios vežėjo atsakomybę už parastą bei sugadintą krovinį nurodo, kad kroviny laikomas parastu, jei kroviny nėra pristatytas per 60 dienų nuo nurodyto termino.

⁶⁴ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003 С.478.

⁶⁵ Там же С. 478.

3.5. Vežėjo atsakomybės dydis

Daugelį metų kyla ginčas, ar laivo savininko atsakomybės ribojimas nėra diskriminacinis, nes vienai verslo šakai yra sudarytos konkurencinį pranašumą didinančios sąlygos.

Tačiau reikėtų atsižvelgti į tai, jog jei vežėjo atsakomybė nebūtų ribojama, kiekvieną kartą išplaukiant laivui jis rizikuotų visomis savo santaupomis ir turtu, nes dėl dabartinio jūrinių vežimų masto ir laivų dydžio galimų katastrofų padariniai gali būti milžiniški.

Įtvirtinus neribotą atsakomybės modelį vargu ar atsirastų norinčių užsiimti itin brangių ir jautrių temperatūros pokyčiams ar smūgiams krovinių gabenimu jūromis. Vienas neapdairus žingsnis ar tiesiog nelaimingas atsitikimas galėtų reikšti laivybos verslo pabaigą ir besidriekiančių skolinių įsipareigojimų krovinių savininkams šleifą. Greičiausiai neatsirastų draudikų, norinčių drausti neribojamą vežėjų jūromis atsakomybę, o jei ir atsirastų – vargu ar draudimo įmokos būtų įkandamos. Tikėtina, jog padidėjus draudimo įmokoms išaugtų ir frachto dydžiai, kas, savaime suprantama, turėtų tiesioginės įtakos ir galutinei krovinio kainai. Laivybos versle klestėtų “vieno laivo” bendrovės, kurios krovinių sugadinimo ar praradimo atveju atsakytų tik to laivo verte. Skambių frazių nereikia apibūdinti situacijos beviltiškumą, jei toks laivas su itin brangių krovinių siunta nuskeštų.

Todėl Hagos taisyklių 4 straipsnio 5 dalyje nustatytas 100 svarų limitą už vieną paketą arba už vieneta, kuris sumokamas jei kroviny yra sužalojamas arba sugadinamas. Tačiau siuntėjas šio limitu gali išvengti jei jis įrodo, kad ši suma neatitinka krovinio vertės. *Rosa* byloje šis limitas buvo padidintas iki 200 svarų sterlingų. Gali būti manoma, kad šios normos esmė yra paketo vertės ribojimas, kai krovinio vertė ir rūšis deklaracijoje buvo sudaryta tik tam, kad būtų išvengta paketo vertės ribojimo. Tačiau jei vertė ir prekių rūšis realiai neatitinka konkrečių prekių vertės ir rūšies, tai tada visgi galima remtis šia norma.

Hagos-Visbiu taisyklės, kurių naujausia redakcija įsigaliojo Lietuvoje dar 2004 m. birželio 2 d. vežėjo atsakomybės dydį susiejo su fiksuotu valiutos vienetu. Kaip ir kitose transporto šakose, vežėjo atsakomybė ribojama tarptautinio valiutos fondo (TVF) nustatomu atsiskaitymo vienetu – specialiaja skolinimosi teise (SST)⁶⁶. SST ir lito santykį skelbia Lietuvos bankas (šiuo metu SST vertė yra maždaug 4 LTL). Vadovaujantis Hagos-Visbiu taisyklėmis, krovinio savininkas gali tikėtis tik 666,67 SST (~ 2 666 LTL) už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vieneta arba 2 SST (~

⁶⁶ 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.

8 LTL) už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis. Jeigu į konosamentą yra įrašyta siunčiamų prekių rūšis ir vertė, laivo savininkas ar valdytojas atsako nurodyta verte. Tiesa, tenka pastebėti, jog praktikoje vežėjas itin retai sutinka daryti tokius įrašus, kadangi jo paties civilinę atsakomybę už krovinių sugadinimą ar praradimą draudikai paprastai draudžia tik Hagos-Visbiu taisyklėse nurodytomis sumomis. Jeigu konosamente nenurodytas krovinių, sukrauti į konteinerį arba į kitą įrenginį, naudojamą kroviniams vežti jūra, krovinių vienetas skaičius, laikoma, kad juose yra vienas krovinyš arba vienas krovinio vienetas. Tačiau reikėtų pabrėžti, kad Hagos –Visbiu taisyklėse yra nustatyta vežėjo atsakomybės maksimalios ribos. Tarptautinės teisės aktai nustato maksimalią atlygintą sumą už vieno pervežimo metu padarytus nuostolius. Tokios sumos dydis tiesiogiai priklauso nuo gabenusio prekes laivo tonažo. 1976 m. tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo įsigaliojo Lietuvoje 2004 m. liepos 1 d. Pagal šį tarptautinį dokumentą savo atsakomybę apriboti gali ne tik laivų savininkai, bet ir jų nuomininkai, valdytojai ar asmenys, atliekantys laivo gelbėjimo operaciją. Beje, ne visais atvejais minėti asmenys turi teisę atlyginti tik tam tikrą padarytos žalos ar nuostolių dalį: jie privalės visiškai patenkinti reikalavimus dėl taršos nafta aplinkai, negalės atsisakyti sumažinti atlyginimą už laivo išgelbėjimą ir pan. Atsakomybės ribos 1976 m. konvencijoje yra siejamos su laivo tonažu – kuo didesnis laivas, tuo didesnę maksimalių nuostolių sumą privalės atlyginti vežėjas. Nedidelio laivo (iki 500 tonų) savininko ar valdytojo atsakomybė už prarastus ar sugadintus krovinius neviršys 668 000 LTL (167 000 SST). Žinoma, kuo didesnis laivas, tuo aukštesnės atsakomybės ribos, tačiau ir asmenų, siuntusių krovinius, ratas bus didesnis bei nuostoliai dėl gabento prekių kiekio bus kur kas ženklesni.

Ne didesnio nei 2000 tonų laivo savininkas už sugadintą krovinį atsakys jau 4 000 000 LTL ribose (1 000 000 SST). Laivui, kurio tonažas viršija pirmiau nurodytąją, už kiekvieną papildomą talpos vienetą prie nurodytos sumos pridedama:

- už kiekvieną toną nuo 2 001 iki 3 000 tonų – 1 600 LTL (400 SST);
- už kiekvieną toną nuo 30 001 iki 70 000 tonų – 1 200 LTL (300 SST);
- už kiekvieną toną daugiau kaip 70 000 tonų – 800 LT (200 SST)

Pagal Hagos taisyklių 4 str. 5 d. vežėjo atsakomybės-už vieną krovinio vietą ar vienetą. Akivaizdu, kad ši taisyklė negali patenkinti šiuolaikinės civilinės apyvartos poreikių, ypač po vadinamosios „konteinerinės revoliucijos“. Vėliau atsakomybės limitas ir žalos dydžio nustatymo metodika buvo pakeisti, bet toms šalims, kurios neprisijungė (ar kitaip neišreiškė savo valios dėl

jų privalomumo) prie Hagos-Visbiu taisyklių, atsiranda problemų, taikant šią nuostatą, kadangi konteinerių irgi galima apibūdinti kaip „krovinio vietą“ ar „krovinio vienetą“. JAV šis klausimas gavo „konteinerinio“ pavadinimą. Jungtinių Valstijų teismai stengiasi įvairiais būdais išspręsti šią problemą. Pavyzdžiui, vienose bylose konteineris pripažįstamas laivo dalimi, tokiu atveju „krovinio vieneto“ ar „krovinio vietos“ taisyklę galima taikyti kroviniui, kuris yra konteineryje. Kiti teismai, atvirkščiai, rėmėsi fikcija lyg tai konteineriai nepristatyti pervežimui, bet kiti teismai už pagrindą ima krovinių aprašymą konosamente. Be abejo, geriausiai „konteinerinis“ klausimas išspręstas Hagos-Visbiu taisyklėse, kur buvo pakeista 4 straipsnio 5 dalis, pakeistoje redakcijoje nustatanti vežėjo atsakomybės ribas ne tik prarasto krovinio vietą, bet ir už bruto svorio kilogramą prarasto ar sugadinto krovinio. Atsirado alternatyva sprendžiant klausimą dėl atlyginimo už prekes kai jos vežamos konteinериuose. Jei krovinio masė maža, o apimtis didelė, tai krovinio savininkas galės pasinaudoti teise reikalauti atsiskaitymo vienetų už vieną svorio kilogramą.⁶⁷

Hagos taisyklių 4 str. 5 d. leidžiama pakeisti atsakomybės minimalias ribas. Tada krovinio siuntėjas privalo nurodyti ir pareikšti tikrąją krovinio vertę, kuri gali būti didesnė nei nustatytas taisyklėse limitas. Taip yra sukuriama speciali prezumpcija, kurią vežėjas gali paneigti. Vežėjas neatsako už atsiradusią žalą tuo atveju, jei siuntėjas pateikė netikslius duomenis apie krovinio pobūdį bei jo vertę. Oleg Dobritko nuomone, pastaroji nuostata yra principinė ir inkorporuota į kitus transporto teisės tarptautinius dokumentus (Pvz., CMR konvencijos 11 straipsnis). Kiekvienas vežėjas, kuris įrodė, kad tikroji krovinio vertė yra mažesnė nei nurodyta konosamente, už prarastą ar sugadintą krovinį atsako tik nurodyto Konvencijos maksimumo ribose.⁶⁸

Nagrinėjant atsakomybės dydžio ribojimą, svarbu išsiaiškinti, kokiems ieškiniams jos taikomas, ar šiuo ribojimo gali pasinaudoti tik vežėjas ar ir kiti asmenys, kuriuos jis pasitelkia į pagalbą, kad būtų nugabentas krovinyje į siuntėjo nurodytą vietą. Aktualus klausimas yra koks vežėjo elgesys galėtų atimti teisę riboti atsakomybės dydį.

Bendrosios teisės doktrina neleidžia asmeniui, kuris nėra sutarties šalis pasinaudoti išimtimis, kurios riboja jo atsakomybę ar jos dydį. *Adler v. Dickson (The Himalaya)*⁶⁹ byloje buvo išaiškinta,

⁶⁷ Derkintytė Regina. Kai pralaimėta kova su jūra. Jūra-Mope-Sea. Nr. 2007/02.

http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200702&id_num=11 Aplankyta 2007-09-12 15.03

⁶⁸ Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis.soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006 P. 119.

⁶⁹ (1954) 2 Lloyd's Rep 267.

kad laivo įgulos narys negali pasinaudoti atsakomybės ribojimo išimtimis, jei jam yra pareikštas ieškinys dėl aplaidumo, nes jis nėra sutarties šalis.

*Scruttons v. Midlan Silicones*⁷⁰ byloje Lordų Rūmai neleido pasinaudoti išimtimis laivų pakrovimo įmonei, kuriai buvo pareikštas ieškinys dėl krovinio sugadinimo jo iškrovimo iš laivo metu.

Tačiau tai neatrodo teisinga teismų praktika, nes vežėjo samdomi darbuotojai veikia pagal vežėjo nurodymus, jo ir siuntėjo naudai. Taigi logiška būtų leisti jiems naudotis tokiais teisėmis ir privilegijoms kaip ir vežėjui.

Iš dalies ši problema buvo išspręsta Hagos- Visbiu taisyklėse įtvirtinant 4 bis straipsnį, kuriame yra nurodyta, kad jeigu ieškinys yra pareiškiamas vežėjo darbuotojui ar agentui (jei toks darbuotojas ar agentas nėra nepriklausomas rangovas), toks darbuotojas ar agentas turi teisę pasinaudoti gynybos priemonėmis ir ribota atsakomybe, į kurias vežėjas turi teisę pagal šią Konvenciją. Taigi, jei aukščiau minėtoje *Adler v. Dickson* byloje darbininkai būtų galėję pasinaudoti atsakomybės dydžio ribojimais, jei būtų sprendžiam vadovaujantis Hagos- Visbiu taisyklėmis. Tačiau,

Scruttons v. Midlan Silicones byloje sprendimas būtų nepakitęs, nes Hagos- Visbiu taisyklių 4 bis straipsnis nepaima nepriklausomų rangovų, kokia šiuo atveju ir buvo laivų iškrovimo darbais užsiimanti firma.

Atrodytų nėra jokios logiškos priežasties kodėl yra išskiriame nepriklausomi rangovai iš kitų darbininkų. Ši išskyrimą sąlygojo Bendrojoje teisės sistemoje egzistuojančios problemos, susijusios su sutarties konfidencialumu ir nepriklausomo rangovo sąvoka. Tačiau yra keletas būdų, kaip nepriklausomas rangovas galėtų pasinaudoti atsakomybės dydžio ribojimo normomis. Jis gali reikalauti, kad vežėjas apdraustų padidėjusią atsakomybę prieš pradedant krovimo darbus. Kitas būtas būtų rangovo reikalavimas, kad jis būtų padarytas vežimo sutarties šalimi ir taip užsitikrinti, kad jis galės pasinaudoti Hagos- Visbiu taisyklėse nurodytais atsakomybės dydžio ribojimais.

Hamburgo taisyklės, kurios įsigaliojo nuo 1992 lapkričio 14 dienos, padidino atsakomybės maksimumą iki 835 atsiskaitymo vienetų už krovinių vietą ar vienetą bei 2,5 atsiskaitymo vienetų už vieną prarastą bruto kilogramą, priklausomai nuo to, kuri suma didesnė. Atsakomybės limitas, pavėlavus pristatyti krovinį, lygus frachto už pavėluotai pristatyta krovinį kainai, padaugintai iš 2,5. Tačiau ji negali būti didesnė nei bendra frachto suma. Bet kuriuo atveju kompensacijos suma negali

⁷⁰ (1962) Lloyd's Rep. 446.

būti didesnė nei krovinių vertė jo viso praradimo atveju. Kaip ir Hagos-Visbiu taisyklės nuostatos dėl atsakomybės apribojimo taikomos ne tik sutartinei bet ir deliktinei atsakomybei.

3.6. Ieškinio senaties terminas bylose dėl krovinių vežimo jūra sutarčių pažeidimo

Hagos taisyklių 3 straipsnio 6 dalyje yra nurodyta, kad jeigu vežėjui ar jo agentui iškrovimo uoste raštu nepranešama apie prekių netekimą ar sužalojimą ir bendrą tokio netekimo ar sužalojimo pobūdį prieš perduodant prekes asmeniui pagal vežimo sutartį turinčiam teisę jas priimti saugoti, arba prekių perdavimo metu, arba jei netekimas ar sužalojimas netampa akivaizdūs per tris dienas, toks perdavimas yra *prima facie* įrodymas, kad vežėjas pristatė konosamente nurodytas prekes. Tačiau jei netekimas ar sužalojimas neakivaizdūs, pranešimas turi būti pateiktas per tris dienas nuo prekių pristatymo. Daroma išlyga kai rašytinis pranešimas nebūtinai, t.y. jei priimant prekes prekių būklė buvo bendrai apžiūreta arba patikrinta.⁷¹

Vežėjas ir laivas bet kuriuo atveju yra visiškai atleidžiami nuo atsakomybės už prekių netekimą ar sužalojimą, jei ieškinys nebuvo pareikštas per vienerius metus nuo prekių pristatymo arba nuo dienos, kai jos turėjo būti pristatytos.

Labai svarbu išsiaiškinti nuo kada vienerių metų terminas yra pradedamas skaičiuoti. Jis skaičiuojamas nuo prekių pristatymo, o ne nuo įsipareigojimų įvykdymo. Kai kroviny yra pristatomas ne į šalių sutartą uostą, o į kitą uostą, tai pristatymas bus tame uoste, kuriame vežėjas pristatė prekes, jei taip buvo sutarta pasikeitus aplinkybėms. Tačiau jei šalys nesusitarė kitaip, tai senaties terminas bus pradedamas skaičiuoti nuo tos dienos, kai kroviny turėjo būti pristatytas krovinių vežimo jūra sutartyje nurodytame uoste.

Ieškinys gali būti pareiškimas vežėjui ir /arba laivui. Hagos taisyklių 3 straipsnio 8 dalyje ir 4 straipsnio 3 dalyje kaip atsakomybės subjektus irgi mini laivą ir vežėją. *Taip yra todėl, kad ieškiniai turėtų būtų nukreipti ne tik asmeniškai (in personam) vežėjui, bet ir pačiam laivui (in rem).* Taikyti senaties terminą gali reikalauti tik vežėjas, kuris yra susijęs sutartiniais santykiais su ieškovu.

Labai svarbu išsiaiškinti, kas yra vežėjas Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklių prasme. Hagos taisyklių 1 straipsnio a dalyje yra nustatyta, kad vežėjas yra laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo sutartį su siuntėju. Kiekviename konosamente ar kitame dokumente būna nurodyta, kas yra vežėjas. Paprastai laivo frachtavimo sutartį ar laiko charterį pasirašo laivo

⁷¹ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91(1)-4124.

savininkas. Tokiu atveju vežėju bus laikomas laivo savininkas. Frachtavimo sutartį gali pasirašyti ir frachtuotojas, o ir laivo savininkas. Tokiu atveju jei frachtuotojas veikė kaip laivo savininko agentas ar tarpininkas, tada laivo savininkas bus atsakingas už tinkamą pareigų atlikimą ir turės atsakyti už krovinio sužalojimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą. Tačiau gali būti, kad frachtuotojas savo vardu išduoda frachtavimo sutartį. Tokiu atveju jis bus atsakingas pagal krovinių vežimo sutartį.

Vežėjo sąvoką Hagos taisyklėse atskleidė Robert Goff J. *The Khian Zephyr* byloje:

„...taisyklių 1(a) dalyje pateikiant vežėjo sąvoką yra nurodomas ne tik laivo savininkas bet ir frachtuotojas, nes gali pasitaikyti atvejų kai bus pateiktas ieškinys pagal frachtavimo sutartį, kurioje frachtuotojas yra atsakingas siuntėjui už krovinį, o laivo savininkas nėra jokiam teisiniam santykiu su siuntėju. Taip yra užtikrinama, kad Hagos taisyklių nuostatos bus taikomos ne tik laivo savininkui, kurio laive yra fiziškai gabenamos prekės ar jo įgulos nariams, bet ir frachtuotojui, kuris yra krovinio vežimo jūra sutarties šalimi⁷².“

Tačiau, frachtuotojo vardu išduoti konosamentai gali turėti išlygą, kuria sutartinę atsakomybę perkelia laivo savininkui. Reiki paminėti, kad tai tokia sąlyga gali būti įtraukta ne visose susitarimuose. Kai frachtuotojui yra išnuomojamas visas laivas ir jo samdyta įgula plukdo prekes į nustatytą vietas, tada pats frachtuotojas bus atsakingas. Tai yra pagrįstas ribojimas, nes tokiu atveju laivo savininkas negali kontroliuoti jam priklausančio laivo ir prekių pervežimo eigos.

Hagos Visbiu taisyklės papildė 3 straipsnį nauju 3 straipsnio 6 dalies bis punktu, kuriame numatyta kad, ieškinys dėl nuostolių atlyginimo gali būti pareikštas trečiajam asmeniui net ir po vienerių metų, jeigu jis pareiškiamas per laikotarpį, numatytą pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę. Tačiau šis numatytas laikotarpis neturi būti trumpesnis negu trys mėnesiai nuo dienos, kai tokį ieškinį dėl nuostolių atlyginimo pateikęs asmuo susitarė dėl reikalavimų patenkinimo arba jam laikantis procesinės teisės normų buvo įteiktas šaukimas į teismą byloje, kurioje jis yra atsakovas.⁷³

Hagos taisyklės buvo papildytos šiuo straipsniu, nes praktikoje pasitaikydavo atvejų, kai siuntėjas prarasdavo siunčiamas prekes ne dėl vežėjo kaltės, o dėl kito siuntėjo, kurio krovinyje buvo gabenamas tuo pačiu laivu, kaltės.

Senaties terminas buvo įtvirtintas tam, kad ieškovas turėtų realią galimybę apginti savo pažeistą teisę, skatinti asmenį kuo greičiau ginti savo pažeistą teisę ir palengvinti įrodinėjimo procesą.

⁷² Indira Carr. *International Trade Law*. Third Edition, London, 2005. P. 238.

⁷³ Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, susienodinimo (Visbiu taisyklės) // Valstybės žinios. 2003-09-26. Nr. 91(1)-4123.

4. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO VEŽIMO JŪRA SUTARTIES PAŽEIDIMĄ ATLEIDIMO PAGRINDAI

Rizika, užgulanti laivo savininko ar valdytojo pečius, didžiulė – jei nepavyksta įrodyti, kad nėra aplinkybių, eliminuojančių minėtų asmenų atsakomybę (gamtos stichija, politiniai neramumai, netinkamas įpakavimas ar ženklavimas ir pan.), keleto kontenerių griūtis, netinkama temperatūra ar vėdinimas laivo talpyklose gali sąlygoti milijoninius nuostolius.

Hagos taisyklių 4 straipsnio 1 dalyje yra nurodyta, kad nei vežėjas, nei laivas neatsako už netekimą 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 triumai, 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 straipsnio 1 dalies nuostatas. Jeigu netekimas ar sužalojimas atsirado dėl laivo netinkamumo plaukiojimo, pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis pripažinti išimtį pagal šį straipsnį. Vežėjas ir laivas neatsako už krovinio praradimą ar sužalojimą, jei žala atsirado dėl laivo navigacinio netinkamumo (angl. unseaworthiness), jei tik šis navigacinis netinkamumas neatsirado dėl vežėjo rūpestingumo stokos ar dėl to, kad jis netinkamai vykdė savo pareigas, įtvirtintas šių taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje. Pareiga įrodyti, kad vežėjas tinkamai ir rūpestingai vykdė minėtas pareigas, tenka vežėjui, iš ko galime padaryti išvadą, kad Hagos taisyklių 4 straipsnio 1 dalyje yra įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija.

Hagos taisyklės turi visiško atleidimo nuo atsakomybės aplinkybių sąrašą. Vežėjas nuo atsakomybės atleidžiamas, jei krovinyje yra prarastas ar sugadintas:

- a) dėl veiksmų ar aplaidumo kapitono, įgulos nario, locmano ar vežėjo tarnautojo dėl vadovavimo laivui bei navigacinės klaidos
- b) dėl gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo;
- c) dėl rizikos, pavojų ir nelaimingų atsitikimų jūroje ar kituose laivybai tinkamuose vandenyse;
- d) dėl nenugalimos jėgos ar stichinių nelaimių;
- e) dėl karo veiksmų;
- f) dėl visuomenei priešingų elementų veiksmų;
- g) dėl valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymo, suėmimo ar turto arešto vadovaujantis teisine procedūra;
- h) dėl karantino apribojimų;

- i) dėl krovinio siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo;
- j) dėl streikų, lokautų, darbo sustabdymo ar apribojimo dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai;
- k) dėl sukilimų ar riaušių;
 - l) dėl gyvybių ar turto gelbėjimo ar bandymų išgelbėti jūroje;
- m) dėl natūralių kai kurių krovinių savybių ar dėl jų defektų, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prasti ar sumažėjo jų svoris ir apimtis;
- n) dėl netinkamo įpakavimo;
- o) dėl netinkamo markiravimo;
- p) dėl paslėptų trūkumų, kurių negalima aptikti rūpestingai apžiūrint krovinį;
- q) dėl bet kurios kitos priežasties, kuri įvyko ne dėl vežėjo veiksmų ir jo kaltės bei ne dėl jo agentų veiksmų ir jų kaltės, bet įrodinėjimo pareiga tenka asmeniui, kuris siekia pasinaudoti šio straipsnio privalumais.⁷⁴

Hagos taisyklių 4 str. 2 d. nurodyti atleidimo nuo atsakomybės pagrindai yra gana plataus ir bendro pobūdžio. Sunkumų gali atsirasti taikant minėtojo straipsnio antrosios dalies a) ir b) punktus. Čia reikia atskirti vadovavimo laivui ir navigacinės klaidos nuo vežėjo pareigų elgtis su kroviniu rūpestingai ir priešgaisrinės apsaugos reikalavimų vykdymo. Taisyklė, pagal kurią vežėjas ar laivo savininkas atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą dėl kapitono, locmano, kitų komandos narių navigacinės klaidos pirmą kartą atsirado 1983 metais JAV Karterio įstatyme. Hagos ir Hagos-Visbiu taisyklių kūrėjai pasinaudojo šia patirtimi ir įtvirtino minėtą normą šiose tarptautinėse sutartyse.

International Packers London Ltd v Ocean Steam Ship Co Ltd byloje vežėjas galėjo pasiremti atleidimo nuo atsakomybės išimtimis kai jūros vanduo pateko į triumus dėl to, kad igula nesugebėjo tinkamai užrakinti triumų, kai oras buvo nenuspėjamas. Įgulos veiksmai pagal bylos aplinkybes nesukėlė rizikos kroviniui, vis dėlto vežėjas galėjo pasiremti išimtimis.⁷⁵

Lordų Rūmai savo sprendimuose ne kartą akcentavo, kad netinkamo maršruto parinkimas į navigacinės klaidos sąvoką šio straipsnio prasme neįeina.

Pavyzdžiui, laivavedys ar laivo kapitonas padarė klaidą, dėl kurios laivas įsirežė į krantą. Buvo sugadintas laivo korpusas, dėl šios priežasties vanduo pateko į triumą, o krovinyje buvo

⁷⁴ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91(1)-4124.

⁷⁵ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London psl. 129.

sugadintas. Akivaizdu, kad šioje situacijoje vežėjas bus atleistas nuo atsakomybės. Apsisaugoti nuo analogiškų nemalonių įvykių krovinio savininkas gali padedant draudimo bendrovei.⁷⁶

Kitas atvejis dėl netinkamo vadovavimo įgulai: kapitono padėjėjas laiku nedavė komandos uždaryti triumą, dėl to į krovinį pateko vanduo ir jis buvo sugadintas. Šiuo atveju vežėjo negalima atleisti nuo atsakomybės, kadangi jis privalo tinkamai pakrauti krovinį bei rūpintis juo. Be to, ši operacija atliekama vadovaujantis nustatytais taisyklėmis ir pagal laivo kapitono patvirtintą išankstinį ir faktinį laivo pakrovimo ir krovinio išdėstymo planą (schemą) MA saugios laivybos įstatymo SI str.), netgi jei konosamente nurodyta FIOS išlyga (angl. free in and out and stowed), pagal kurią vežėjas atleistas nuo krovinio pakrovimo, iškrovimo, išdėstymo bei tvirtinimo laive išlaidų, laivo kapitonas atsakingas už šių operacijų teisingą atlikimą pagal LR saugios laivybos įstatymo 31 str. 2 d.⁷⁷

Daugelyje bylų vežėjai rėmėsi tuo, kad dėl įgulos aplaidumo krovinyje buvo sugadintas, prarastas ar laiku nepristatytas. Krovinio savininkas perduodamas krovinį vežėjui tikisi, kad vežėjas atliks pareigas nustatytas Hagos taisyklių 3 str. 1 d., kuri įpareigoja vežėją tinkamai sukomplektuoti įgulą. Tinkamas įgulos sukomplektavimas praktikoje suprantamas kaip kompetetingo kapitono, jūrininko, locmano ir kitų įgulos narių parinkimas, kurie sugeba atlikti jų pareigoms priskirtus darbus.

Navigacinės klaidos taisyklė, įtvirtinta Hagos ir Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 2 d. a) p., kritikuojama, nes pažeidžia krovinių savininkų interesus. Šios kritikos pasekmė yra ta, kad Hamburgo taisyklėse, kurios buvo pasirašytos 1978 metais kovo mėnesio 30 dieną, laivo ekipažo ar locmano navigacinė klaida jau neminima kaip vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas. Vežėjas privalo parinkti tinkamą įgulą ir yra atsakingas jei jo parinkti įgulos nariai elgiasi aplaidžiai ar yra ne kompetetingi.

Dėl gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės (Hagos taisyklių 4 str. 2 b). Gaisrą reikėtų suprasti kaip ugnį, bet ne apskritai karštį. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad šia išimtimi galima remtis ir tada, kai gaisro priežastis buvo nerūpestingi įgulos narių veiksmai. Tačiau šioje situacijoje yra daromos kelios išimtis. Pirmoje, jei įgulos narys yra toks svarbus, kad net įkūnija patį vežėją. Antra, jei laivas yra netinkamas plaukti ir vežėjas negali įrodyti, kad jis tinkamai įvykdė savo pareigą užtikrinti laivo tinkamą navigaciją.

⁷⁶ Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis.soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006 P.117.

⁷⁷ Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis.soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006. P.118

Tačiau gaisras kilęs laive nesudaro pagrindo manyti, kad laivas yra netinkamas plaukti⁷⁸. Byloje *Apostolis* Didžiosios Britanijos teismas turėjo nuspręsti ar vežėjas pažeidė Hagos ir Hagos Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalį, kai kroviny buvo sugadintas, kai gaisras kilo bekraunant krovinį. Gaisro priežastis buvo nerūpestingai numesta cigaretė į laivo denį. Taigi teismas nusprendė, kad gaisras kilo tikrai ne dėlto, kad laivas buvo neparuoštas ir netinkamas plaukti.⁷⁹

Tačiau jei gaisras kilo dėl vežėjo kaltės ar jo dalyvavimo, tai jis negalės pasiremti šia išimtimi. Ar vežėjas prisidėjo prie gaisro kilimo yra fakto klausimas, kuris yra nustatinėjamas kiekvienu konkrečiu atveju. Kai vežėjas yra valstybinės įmonė kyla problemų įrodinėjant jos kaltę, nes dažniausiai visas vežimo paslaugas atlieka fiziniai asmenys. Tokiu atveju sunkumų kyla dėl to, kad kiekvienu atveju reikia įrodinėti, kad asmenys veikė įmonės vardu ir neviršijo savo įgaliojimų. Kitais žodžiais tariant, tai reiškia, kad būtų pripažinta, jog kompanija yra atsakinga už žalą, neatsargiai ir aplaidžiai pasielgęs asmuo turėtų vadovauti kompanijai ar atstovauti jai santykiuose su trečiaisiais asmenimis. Kaip jau minėta anksčiau jei gaisras kilo dėl laivo įgulos nario aplaidumo, vežėjas vis tiek galės pasinaudoti analizuojama išimtimi. Kompanijos vardu veikia darbuotojai, tačiau tik darbuotojas, kuris vadovauja kompanijai ar priima už ją sprendimus veikia kaip kompanija, t.y. vežėjas.⁸⁰

Dėl rizikos, pavojų ar atsitiktinumų jūroje ar kituose vandenyse (Hagos taisyklių 4 str, 2 d. c) vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės. Šia išimtimi jau buvo naudojamosi prieš Hagos taisyklių priėmimą. Vežėjas galėjo išvengti atsakomybės remdamasis nelaimingais atsitikimais jūroje, jei ieškovas įrodydavo, kad žala buvo padaryta dėl vežėjo aplaidumo. Ši taisyklė buvo kritikuojama, nes ieškovui uždedama per sunki našta įrodant vežėjo pareigų netinkamą atlikimą. Teoriškai galima teigti, kad vežėjas šia išimtimi gali piktnaudžiauti ir prisidengti ja norėdamas pateisinti bet kokią neaiškios kilmės žalą, kurią apima ši išimtis. Pavyzdžiui, vežėjas galėjo pasiremti šia išimtimi, jei kroviny buvo sugadintas dėl vandens, patekusio pro triumus, kelionės metu. Tokiu atveju ieškovas turėtų įrodyti, kad vežėjas elgėsi aplaidžiai arba neįvykdė pareigų, nustatytų Hagos taisyklių 3 straipsnyje. Ieškovas turėtų įrodyti kaip vanduo pateko į laivą, o tam reikia žinoti laivo veikimą. Tokią informaciją žino tik vežėjas, taigi būtų protingiausia įrodinėjimo našta perkelti būtent jam.

The Hellenic Dolphin byloje vanduo pateko į laivą, nes laivo korpusas patyrė smūgį. Kada buvo patirtas smūgis buvo neįmanoma nustatyti. Tačiau nepaisant to vežėjas galėjo

⁷⁸ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London psl. 131.

⁷⁹ Idem P. 130.

⁸⁰ Indira Carr. International Trade Law. Third Edition, London, 2005. P. 242

pasinaudoti pavojų jūroje išimtimi. Teisėjas nustatė, kad vežėjas galėjo įrodyti, kad tinkamai atliko savo pareigas paruošti laivą.⁸¹

Galima situacija kai ieškovas negali įrodyti, kad vežėjas pažeidė Hagos taisyklių 3 straipsnį ir vežėjas nesugeba įrodyti, kad jis elgėsi rūpestingai. Net ir šiuo atveju vežėjas galės pasinaudoti pavojų jūroje išimtimi, jie bus nustatyta, kad vandens patekimas į laivą yra vienintelė žalos atsiradimo priežastis.

The Torenia byloje krovinyas buvo sugadintas ne tik dėl vandens patekusio į laivą, bet ir dėl laivo konstrukcijos defektų. Šiuo atveju vežėjas galėjo išvengti atsakomybės tik remiantis Hagos taisyklių 4 straipsnio p dalimi, kurioje yra nurodyta, kad vežėjas gali išvengti atsakomybės jei krovinyas buvo sugadintas dėl paslėptų trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant.⁸²

Šių sprendimų esmė yra ta, kad vežėjo galimybė išvengti atsakomybės kai jis ar jo tarnautojas elgėsi neapdairiai, nerūpestingai yra daugiau teorinė nei galima praktiškai.

Rusų teisininkai mano, kad pavojus nebūtinai turi būti nenugalimas. Jų nuomone, pakanka, kad jis būtų staigus ir dėl to nėra galimybės užtikrinti krovinių saugumą bei užkirsti kelią nuostoliams, bet vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės dėl tokios „rizikos“ ir „pavojų“, kaip vėjo stiprumas, jūros giluma ir pan. Didžiosios Britanijos teismai šią problemą nagrinėja vežėjo veiksmų ypatingoje situacijoje vertinimo pozicija ir jei teismas nustato, kad žala atsirado ir dėl vežėjo veiksmų (pvz., dėl netinkamai pakrauto krovinio laivas apvirto) tai vežėjas nuo atsakomybės neatleidžiamas. Blogas oras nenugalima jėga nepripažįstamas.

Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalies d punkte yra nurodoma, kad vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl gamtos jėgų pasireiškimo. Gamtos jėgų pasireiškimas gali būti pripažįstamas štormas. Štormo stiprumas ir greitis yra nustatomas pagal Boforto skalę. Joje balais nurodomas vėjo stiprumas ir greitis, jūros paviršiaus būklė. Stiprus štormas atitinka 10 ir 11 balų. Tada galimi dideli laivo įrangos ir antstatų pažeidimai. Plaukiojant tokiomis sąlygomis laivo kapitonas, pareiškęs jūrinį protestą iškrovimo uoste, ir laivo savininkas turi teisę tikėtis išvengti atsakomybės už krovinio nuostolius, jei tai atsitiko tik dėl štormo. Tačiau pervežant krovinius į JAV uostus reikia žinoti, kad žiemos mėnesiais 10-11 balų štormas Šiaurės Atlante pagal JAV teismų praktiką yra laikomas įprastu reiškiniu. Ir tik uraganas (12 balų), pridaręs laivui daug žalos, gali būti pateisinama priežastis. Tokia pozicija yra kritikuojama, nes pažeidžia laivo savininkų interesus, Tačiau 90 % visų krovinių, gabenamų JAV, tenka užsienio laivams. Taigi daugiausiai žalos padaroma būtent užsienio, o ne saviems vežėjams.

⁸¹ Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London P. 132.

⁸² Baughen Simon. Shipping Law. 3rd Edition, - London P. 133.

Areštas ar sulaikymas, kaip atleidimo nuo atsakomybės pagrindas, gali būti taikomas tik tais atvejais, jei toks areštas įvyko dėl atitinkamos šalies įstatymų pasikeitimo ar dėl naujų aplinkybių, kuriomis vietinė valdžia apribojo laivininkystės laisvę ir pan.⁸³ Jeigu šis faktorius egzistavo iki reiso pradžios, šią aplinkybę nebūtų galima pripažinti neeiline, kadangi ji įvyktų pagal tos šalies įstatymus. Taigi, darytina išvada, kad šioje situacijoje vežėjas nebūtų atleistas nuo atsakomybės pagal Hagos taisyklių 4 str. 2 d. g) p.

Dėl visuomenei priešingų elementų veiksmų, karo veiksmų (Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalies e, f punktai) yra atleidžiamas nuo atsakomybės. Karo veiksmai suprantami kaip karo veiksmai tarp valstybių, tarp kurių užyra labai sunkus diplomatiniai santykiai. Ši išimtis gal plati ir manoma, kad apima ir civilinį karą. Visuomenei priešingi elementai turėtų būti suprantami kaip valstybės priešai, teroristai, piratai.

Dėl krovinių siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės (Hagos taisyklių 4 str. 2 dalis i p.). *Ismail v Polish Ocean Lines* byloje Lordas Denning manė, kad ši išimtis taikoma, kai žala kilo dėl blogo sandėliavimo, kai sandėliavimas vyko pagal krovinių siuntėjo nurodymus ir be vežėjo įsikišimo.

Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalies m punkte yra nurodyta, kad vežėjas neatsako už netekimą ar sužalojimą, padarytus arba atsiradusius dėl natūralių kai kurių krovinių savybių ar dėl jų defektų, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prasti ar sumažėjo jų svoris ir apimtis. Ši išimtis apima netekimą, kuris atsirado dėl pačio krovinių savybių, o ne dėl vežimo būdo. Jie vežėjas tinkamai laikėsi siuntėjo patiktų vežimo instrukcijų ir krovinyms negali būti saugiai vežamas, vežėjas išvengs atsakomybės.

Aukščiau minėtoje byloje (psl.10) *Albacora v Westcott and Laurance* vežėjas būtų galėjęs pasinaudoti šia išimtimi, jei nebūtų pažeidęs Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalies. Krovinyms galėjo būti gabenamas tik šaldomas, tačiau vežimo instrukcijose tokio reikalavimo nebuvo, o vežėjas pats neturėjo jokios priežasties įtarti, kad kroviniui buvo reikalingas šaldymas.

Netinkama pakuotė nurodoma kaip priežastis dėl kurios vežėjas gali išvengti atsakomybės. Apie pakuotės tinkamumą negalima spręsti izoliuotai, bet turi būti sprendžiama atsižvelgiant ir į kitus krovinius su kuriais tas krovinyms bus gabenamas. *Silver v Ocean SS Co* byloje buvo pripažinta, kad šaldytų kiaušinių pakuotės buvo netinkamai laikomos, nes jų aštrūs kampai

⁸³ Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis.soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006. P.118

neišvengiamai būtų sužaloję vienas kitą vežimo metu.⁸⁴ Nors vežėjas žinojo, kad siuntėjas netinkamai supakavo krovinį, tačiau jis galėjo pasiremti šia išimtimi. Situacija yra ne tokia aiški, kai ieškovo prekės yra sugadinamos dėl netinkamos pakuotės prekių, kai jos yra vežamos tame pačiame laive, tačiau nepriklauso ieškovui. *Goodwin, Ferreira & Co Ltd v Lamport & Holt*, byloje Roche J. pasisakė, kad ši išimtis galėtų būti praplečiama ir apimti atvejus, kai ieškovo krovinyje buvo sugadintas dėl netinkamos kitam siuntėjui priklausančių prekių pakuotės.⁸⁵ Tačiau norėdamas pasiremti šiuo atsakomybės išvengimo būdu vežėjas privalo įrodyti, kad jis neturėjo tinkamų priemonių nustatyti šiuos defektus krovinio krovimo į laivą metu. Tačiau, jei vežėjas apie tai žinojo, jis negalės pasiremti šia išimtimi.

Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalies paskutiniame punkte yra nurodyta, kad vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės dėl bet kurios kitos priežasties, kuri įvyko ne dėl vežėjo veiksmų ir jo kaltės bei ne dėl jo agentų veiksmų ir jų kaltės, bet įrodinėjimo pareiga tenka asmeniui, kuris siekia pasinaudoti šio straipsnio privalumais. Šios išimties praktiškas panaudojimas yra labai ribotas, nes vežėjas privalo įrodyti, kad jo ar jo tarnautojų kaltė nesąlygojo žalos atsiradimo. Jie darbininkai nors kiek nekalti dėl žalos atsiradimo, tada vežėjas negalės pasinaudoti šia išimtimi.

4.1. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės vežant pavojingus, degius ir sprogstamus krovinius

Norėtume aptarti degių, sprogstamų ar pavojingų prekių pervežimo ypatumus. Vežėjui yra suteikta teisė bet kada prieš iškraunant paskirties uoste iškrauti bet kurioje vietoje, sunaikinti arba padaryti nekenksmingomis be kompensacijos degias, sprogstamas ar pavojingas prekes, jei vežėjas nežinojo apie prekių savybes ir jei būtų žinojęs, nebūtų sutikęs jų vežti. Jeigu tokios prekės, pakrautos žinant jų savybes ir sutikus vežti, tampa pavojingos laivui arba kroviniui, vežėjas gali jas panašiu būdu iškrauti bet kurioje vietoje, sunaikinti arba padaryti nekenksmingomis be jokios vežėjo atsakomybės, išskyrus bendrąją avariją, jeigu taip atsitinka.⁸⁶ Tokia norma yra numatyta tam, kad vežėjas būtų visada informuotas apie vežamų prekių savybes ir rūši, nes tokias prekes reikia transportuoti labai atsargiai. Taigi siuntėjas, nuslėpęs informaciją apie gabenamų prekių savybes, rizikuoja ne tik jas prarasti, bet ir atlyginti vežėjo nuostolius susijusius su tokių prekių vežimu, sunaikinimu ar neutralizavimu. Nesąžiningas siuntėjas privalės

⁸⁴ Baughen Simon. *Shipping Law*. 3rd Edition, - London P. 133.

⁸⁵ *Idem* P. 134-135.

⁸⁶ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91(1)-4124.

atlyginti ir kito siuntėjo nuostolius, jei kito siuntėjo prekės buvo gabenamos tame pačiame laive ir buvo prarastos ar sugadintos dėl degių, sprogstamų ar pavojingų prekių vežimo tame pačiame laive. *Brass v Maitland* byloje buvo vežami balinimo milteliai, kurių sudėtyje buvo chlorido. Pervežimo metu chloras išgraužė statinaites ir išsiliejęs skystis sugadino kitas prekes gabenamas tame pačiame laive. Vežėjas nebuvo informuotas dėl šių prekių pavojingumo. Buvo pripažinta, kad statinaitės buvo netinkama talpa tokio tipo kroviniui gabenti. Teismai akcentavo, kad šioje situacijoje siuntėjas ne tik nesuteikė informacijos vežėjui apie pavojingas gabenamo krovinio savybes, bet ir pateikė krovinį transportuoti netinkamai supakuotą.⁸⁷ Tačiau, jei jis būtų buvęs tinkamai supakuotas, tai siuntėjas būtų išvengęs atsakomybės, nes protingas ir apdairus vežėjas turėjo ir galėjo žinoti, kad balinimo milteliuose yra pavojingos medžiagos - chlorido. Taigi, sprendžiant šį klausimą, reikia atsižvelgti ir į tai, ar vežėjas tinkamai bendradarbiavo su siuntėju ir dėjo visas pastangas išsiaiškinti visas vežamo krovinio savybes. Be to reiktų pabrėžti, kad kai kurių krovinių sudėtinės medžiagos yra žinomos visiems vidutiniškai protingiems ir sąmoningiems žmonėms.

4.2. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl pateisinamo nuokrypio nuo kurso

Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklėse yra nurodyta, kad nuokrypis nuo kurso gelbstint arba bandant gelbėti gyvybę ar turtą jūroje arba bet kuris pagrįstas nuokrypis nuo kurso nėra laikomas šių taisyklių arba vežimo sutarties pažeidimu, ir vežėjas neatsako už dėl to atsiradusius nuostolius ar žalą.⁸⁸

Didžiosios Britanijos teismai patyrė sunkumų interpretuojant kas yra laikoma nuokrypis nuo taisyklių. Aišku, kad nuokrypis nuo taisyklių, kuris yra pateisinamas, turi būti nustatomas kiekvienu atveju ir tai yra fakto klausimu. *Stag Line v Foscolo, Mango & Co* byloje laivas plaukiantis iš Swansea į Konstantinopolį nukrypo nuo kurso ir užsuko į Šventosios Ives salą išlaipinti du inžinierius, kurie buvo pakviesti į laivą, kad būtų ištirtas kuro taupymo įrenginys⁸⁹. Išplaukiant iš salos laivas užplaukė ant seklumos ir krovinyje buvo prarastas. Lordų rūmai nusprendė, kad tai nebuvo pateisinamas nukrypimas nuo kurso ir neleido vežėjui pasiremti Hagos taisyklėje leidžiamu nukrypimu nuo kurso. Norint kuo aiškiau suvokti pagrįsto nukrypimo nuo kurso sąvoką, Greer LJ argumentavo, kad pagrįstas nukrypimas nuo kurso yra toks, kuris yra atliekamas krovinio savininko ar laivo naudai ir nei vienas protingas krovinio savininkas tokiam

⁸⁷ Docray m. Carriage of Goods by Sea. Third Edition, London. 2000, p.33-34.

⁸⁸ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004, P. 208.

⁸⁹ Idem P. 209.

nukrypimui neprieštarautų. Nuomonių dėl šios sąvokos prasmės buvo daug, nes nebuvo sutariama ar nukrypimas turėtų būti dėl krovinio savininko ir dėl laivo savininko interesų ar dėl vieno iš jų. Lordas Atkin, kuris išsamiausiai atskleidė pagrįsto nukrypimo nuo kurso sąvoką, nemanė, kad tai yra pagrindinis reikalavimas. Jo nuomone, nukrypimas nuo kurso yra pateisinamas ir pagrįstas nors ir jis būtų atliekamas tik krovinio savininko arba tik laivo naudai arba tiesiogiai nei vieno iš jų naudai. Pavyzdžiui, jei prasidėjus kelionei buvo reikalingas tam tikras keleivis ar įgulos narys dėl valstybinės svarbos, arba jei buvo nustatyta, kad laive yra bėglys, norintis išvengti teisingumo.⁹⁰

Taigi kiekvienu atveju stengiantis nustatyti ar nuokrypis buvo pagrįstas, reikia atsižvelgti kaip protingas ir apdairus asmuo būtų pasiėlgęs atsižvelgiant į krovinio pristatymo laiką ir į visas kitas šalis.

Labai retai vežėjas praktiškai pasiremdavo šia išimtimi. Teismai labai griežtai interpretuoja nukrypimo nuo kurso pateisinimo priežastis. Jungtinių Amerikos Valstijų akte, kuriame yra įgyvendinamos Hagos taisyklių 4 straipsnio 4 dalies nuostatos yra nurodoma, kad nukrypimas nuo reiso norint išlaipinti keleivius ar pakrauti, iškrauti krovinį nėra pateisinamas nukrypimas nuo kurso.

Praktikoje kyla klausimas ar sutarties šalys vežimo sutartyje gali susitarti dėl nukrypimo nuo kurso dėl tam tikrų priežasčių. Tačiau jei tos priežastys nebūtų pripažintos patenkančios į Hagos taisyklių 4 straipsnio 4 dalį, tai būtų pripažintos niekinėmis pagal Hagos taisyklių 3 straipsnio 8 dalį, kurioje yra numatyta, kad bet kuris vežimo sutarties straipsnis, sąlyga ar susitarimas, pagal kurį vežėjas arba laivas atleidžiami nuo atsakomybės už prekių netekimą ar sužalojimą, atsiradusius arba padarytus dėl aplaidumo, kaltės ar nesugebėjimo vykdyti šiame straipsnyje numatytas teises ir prievoles, arba pagal kurį atsakomybė sumažinama kitaip, nei numatyta šioje Konvencijoje, yra niekinis, negalioja ir neturi teisinės galios.⁹¹

Glynn v. Margetson byloje buvo gabenami apelsinai iš Malangos į Liverpulį. Buvo susitarta, kad laivas stos tam tikruose uostuose pakeliui į Liverpulį. Tačiau laivas stojo uostuose, kurie pagal maršrutą yra visai nepakeliui į Liverpulį. Todėl apelsinai atvyko į pristatymo uostą sugedę ir netinkami naudoti. Teismai sprendė ar vežėjas pažeidė savo įsipareigojimus ir nusprendė, kad jis turėjo teisę sustoti uostuose, kurie yra tame pačiame maršrute ir negalėjo nukrypti nuo kurso tik tam, kas sustoti nuo kurso nutolusiam uoste.⁹²

⁹⁰ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004, P. 209.

⁹¹ Idem P.210

⁹² Idem P. 211.

Taigi matome, kad vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės ne tik Hagos taisyklių 4 straipsnio 4 dalyje nurodytais atvejais, bet ir kitais Taisyklių numatytais atvejais. Tačiau kiekvienu atveju reikia išanalizuoti visas faktines aplinkybes, nes tik jų visapusiškas ištyrimas garantuos teisėtų krovinių vežimo sutarties šalių interesų apgynimą ir sutarties šalių teisių ir pareigų pusiausvyrą.

IŠVADOS

1. Prievolės pažeidimas daro žalą ne tik kreditoriui, tačiau ir platesniam asmenų ratui, nes pareigų nevykdymas vienoje civilinės apyvartos grandyje gali sukelti neigiamų pasekmių didesnėje prekinės ir piniginės apyvartos grandyje.
2. Analizuojant Lietuvos Respublikos teisės aktus, galime daryti išvadą, kad jie nepakankamai išsamiai reglamentuoja vežėjo atsakomybės už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimo klausimus, todėl tik remiantis tarptautiniais teisės aktais galima išanalizuota mus dominančius aspektus.
3. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) yra ypač svarbus teisės aktas, nustatantis kokias pareigas privalo atlikti vežėjas, kad būtų pasiektas krovinių vežimo sutarties tikslas ir krovinsys laiku būtų pristatytas gavėjui.
4. Vežėjo atsakomybės už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą atsiradimo pagrindai ir sąlygos nėra išsamiai atskleisti ir tarptautiniuose aktuose, todėl būtina remtis užsienio teismų formuojama praktika, nes Lietuvos teismų praktikos šiai klausimais beveik nėra.
5. Krovinių vežimo sutarties sąlygos, panaikinančios arba ribojančios vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, nes taip bus suardyta teisių ir pareigų pusiausvyra pervežimo teisiniuose santykiuose. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.817 straipsnio 2 dalyje draudžia bet kokias vežimo sutarties sąlygas, kurios panaikina arba riboja vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, išskyrus įstatymo numatytas išimtis.
6. Vežėjas prieš kiekvieną reisą neturi įrodinėti, kad paruošė laivą reisui ir tik jei krovinio savininkas ginčija tinkamą pareigų atlikimą, tada vežėjas privalo tai įrodinėti, nes tik jam yra prieinami visi faktai.
7. Vežėjas pareigas, nurodytas Hagos taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje, kaip ir pareigas, nurodytas Hagos taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje, turi įvykdyti pats ir net jei jis įpareigotų kitą asmenį atlikti jam priklausančias pareigas, jei šis to neįvykdytų, tai vežėjas būtų už tai atsakingas.
8. Vežėjas turi pristatyti tinkamos būklės krovinį į vežimo sutartyje nurodytą vietą sutartyje nurodytu laiku, o jei sutartyje nėra nurodytas laikas, tai jis turi būti pristatytas per protingai apskaičiuotą terminą, kurio reikia tokiam maršrutui ir tokiam kroviniui nugabenti. Todėl labai svarbu išsiaiškinti ar vežėjas padarė viską, ką jis galėjo, kad krovinsys būtų pristatytas laiku ir tinkamos būklės.

9. Vežėjo atsakomybės dydis ribojimas Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklėse nustatytais dydžiais, kuriais atlyginama už krovinio vieneta ar kilogramą, tačiau kompensacijos suma negali būti didesnė nei krovinio vertė jo viso praradimo atveju. Vežėjo atsakomybės ribojimas yra pagrįstas, nes jei vežėjo atsakomybė nebūtų ribojama, kiekvieną kartą išplaukiant laivui jis rizikuotų visomis savo santaupomis ir turtu, nes dėl dabartinio jūrinių vežimų masto ir laivų dydžio galimų katastrofų padariniai gali būti milžiniški.
10. Vežėjas ir laivas bet kuriuo atveju yra visiškai atleidžiami nuo atsakomybės už prekių netekimą ar sužalojimą, jei ieškinys nebuvo pareikštas per vienerius metus nuo prekių pristatymo arba nuo dienos, kai jos turėjo būti pristatytos, taigi ieškovas turi kuo greičiau suformuoti savo reikalavimus ir juos pareikti, kad būtų apginta jo pažeista teisė.
11. Jei krovinys yra prarandamas ar sugadinamas yra labai svarbu išsiaiškinti, kuri iš pareigų rūšių yra pažeistos, nes atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, nurodyti Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje, gali būti taikomi tik jei yra pažeidžiamos pareigos, nurodytos 3 straipsnio 2 dalimi, o ne 3 straipsnio 1 dalyje.
12. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl laivo ekipažo ar locmano kaltės pažeidžia krovinų savininkų interesus, nes krovinio savininkas perduodamas krovinį vežėjui pagrįstai gali reikalauti, kad jis sukomplektuotų kompetentingą įgulą.
13. Jei nebūtų nustatyta išimčių, kurioms esant vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, tai vežėjas atsakytų už krovinų netekimą net ir jei krovinys buvo prarastas ar sugadintas dėl gaisro, rizikos pavojų ar atsitiktinumų jūroje įtakos.
14. Kiekvienu atveju reikia žiūrėti į visą aplinkybes prieš atleidžiant vežėją nuo atsakomybės, nes dažnai vežėjas neįvykdo pareigų, kurių atlikimas yra būtinas, kad krovinys pasiektų kelionės tikslą ir būtų pristatytas gavėjui.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos įstatymai:

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262
2. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.
3. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 75-2264.

Lietuvos Respublikos Seimo ratifikuotos tarptautinės sutartys:

1. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003.Nr. 91(1)-4124.
2. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių 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.

Kitos teisės aktai:

1. 1978 m. JTO Konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės);
2. Dėl bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklių, patvirtintų susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 28 d. įsakymu Nr. 270, dalinio pakeitimo // Valstybės žinios. 2001. Nr. 34-1141.

Specialioji literatūra:

1. D. Ambrasienė, E. Baranauskas ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida.- Vilnius, 2004.
2. Black's law dictionary. London: Paul St. Minn, 1990.
3. Baughen S. Shipping Law. 3rd Edition, - London, 2005.

4. Carr Indira. International Trade Law. Third Edition. London, 2005.
5. Dobritko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01S)/ MRU.- V., 2006.
6. Docray m. Carriage of Goods by Sea. Third Edition. London, 2000.
7. Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro dis. soc. Mokslai : teisė (6F)/ LTU. –V., 2002.
8. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homoliber, 2004.
9. Mikėlėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai,- Vilnius: Justitia. 1995.
10. Mockevičius R. Lietuvos Respublikos įstatymuose vartojamų sąvokų žodynas . Pirmas leidimas - Vilnius, VĮ Teisinės informacijos centras, 2000.
11. Tetley W. International Conflicts of Laws: Common, Civil and Maritime. Montreal: Blais, P. 1994
12. Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004.
13. De Witt R. Multimodal transport. Carrier liability and documentation, - London, 1995.
14. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003.
15. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва. 1981.
16. Сиваков О. В., Новосельцев А. В., Транспортное право: Учебное пособие. Москва: “Бьлина”, 2000.
17. Современное морское право и практика его применения Отв. Редю Баринавою И.И.Б Киселев А. Федоров Лю М. Москва: „Транспорт“, 1985.
18. Иванов Г.Г. Маковский А. Л. Международное частное морское право. Ленинград, 1984
19. Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем. Москва, 1983.

Vežėjo atsakomybė už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą

Rasa Diržinauskaitė

SANTRAUKA

Pagrindinės sąvokos: krovinių vežimo jūra sutartis, vežėjo atsakomybė, krovinių vežimo sutarties pažeidimas, atleidimas nuo atsakomybės, vežėjo atsakomybės ribojimas.

Šiais laikais labai daug pasaulio krovinių yra gabenami jūra. Tačiau renkantis šią krovinių vežimo rūšį reikia pasidomėti vežėjo atsakomybe už krovinių praradimą ar sugadinimą, pavėluotą pristatymą. Vežėjo atsakomybė už krovinių vežimo jūra aktuali ir mažai ištirta tema.

Šiame magistro baigiamajam darbe, atskleidžiami vežėjo įsipareigojimai, imunitetai, kuriuos jis turi, jo atsakomybės ribos, atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, nustatyti Hagos/Visbiu taisyklėse. Didžiausias diskusijas kelia vežėjo atsakomybės dydis nepristačius krovinių laiku ar jų praradus, todėl šiam klausimui skyrėme daug dėmesio. Analizuosime vežėjo atsakomybės ribojimo sistemos pagrįstumą ir trūkumus.

Šie aspektai yra nagrinėjame ne tik teoriniame lygmenyje atskleidžiant žymių teisininkų mintis, bet ir praktiniame lygmenyje pateikiant teismų sprendimus

Carrier's liability for the breach of the contract on the carriage of goods by sea

Rasa Diržinauskaitė

SUMMARY

Key words: contract of carriage of goods by sea, carrier's liability, breach of the contract of carriage of goods, exemption of liability, restriction of carrier's liability.

Nowadays a lot of the world's cargoes are carried by sea. Before choosing this kind of transport everyone has to find out more about the carrier's responsibility in case of cargoes lost, damage or delay. Carrier's liability for cargoes damage or lost is very actual and unexplored subject.

In this Master's thesis, we will reveal obligations of the carrier, immunities to which he is entitled and the extent to which he can limit his liability, the catalogue of exceptions provided by Hague / Visby rules. It is widely discussed about the amount of losses the carrier has to cover in case of cargo's delay or damage, so we are drawing great attention towards this question. We are analyzing the limitation of carrier's liability and revealing its legitimacy and disadvantages.

Moreover, these questions are analyzed not only in theoretical level revealing famous lawyer's point of view, but also in practical level reviewing court rulings.