

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
TARPTAUTINĖS IR EUROPOS SĄJUNGOS TEISĖS INSTITUTAS

LINA BYTAUTAITĖ
(TARPTAUTINĖS JŪRŲ TEISĖS STUDIJŲ PROGRAMA)

BENDROJI AVARIJA IR JOS ĮTAKA VEŽĖJO ATSAKOMYBEI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Doc. dr. Katažyna Mikša

Vilnius, 2016

TURINYS

ĮVADAS.....	3
1. BENDROJI AVARIJA.....	7
1.1. Bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas.....	7
1.2. Bendrosios avarijos samprata ir formos.....	15
1.3. Bendrosios avarijos požymiai.....	21
2. VEŽĖJO JŪRŲ TRANSPORTU ATSAKOMYBĖ.....	25
2.1. Vežėjo jūrų transportu ir jo atsakomybės teisinis reglamentavimas.....	25
2.2. Vežėjo jūrų transportu atsakomybės sąvoka.....	37
2.3. Vežėjo jūrų transportu atsakomybės bendrieji principai.....	42
3. BENDROSIOS AVARIJOS YPATUMAI VEŽĖJO ATŽVILGIU.....	45
3.1. Bendrosios avarijos sąlygų specifika ir išlaidų tarp bendrosios avarijos dalyvių paskirstymo ypatumai.....	45
3.2. Jorko-Antverpeno taisyklių analizė.....	55
3.3. Bendrosios avarijos atvejų analizė.....	59
3.4. Krovinių vežėjo jūra atsakomybės sąlygos vežimo organizavimo sutartyse bendrosios avarijos atveju.....	66
IŠVADOS.....	75
LITERATŪRA.....	77
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS.....	87
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA.....	88
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA.....	89
PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ.....	90

ĮVADAS

BAIGIAMOJO DARBO AKTUALUMAS IR TIRIAMA PROBLEMA. Krovinių vežimas jūrų transportu – populiariausia transportavimo rūšis. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos duomenimis (angl. UNCTAD) apie 80 proc. pasaulinės prekybos pagal apimtį¹ ir virš 70 proc. pagal vertę² yra vykdoma pervežant krovinius tarptautiniu jūrų transportu. Apžvelgiant transporto rinkos 2015 m. statistinius rodiklius Lietuvoje, krovinių krova Klaipėdos uoste ir Būtingės terminale tendencingai didėja nuo 2013 m.³, per 2015 m. krauta 47,12 mln.t krovinių, t. y. 7,7 proc. daugiau palyginus su 2014 m. Didėjant gabenamų krovinių kiekiui, būtinas saugus ir efektyvus krovinių gabenimas jūrų transportu. Europos jūrų saugumo agentūros (angl. EMSA) analizė apie 2011-2014 metų laivybos avarijas rodo, kad pasaulyje daugėja atvejų, kai laivai patiria avarijas ir incidentus, 2014 m. jų registruota beveik tris kartus daugiau nei 2011 m., net 3025, o jos prognozuojamas 2015 m. avarijų skaičius turėtų siekti iki 4000.⁴ Minėta analizė rodo, kad labiausiai paplitusi laivų avarijų priežastis yra laivo kontrolės praradimas, jis sudaro apie 24 proc. visų avarijų laivyboje priežasčių, laivo susidūrimas su krantinėmis ir kitais techniniais uosto įrenginiais – 18 proc., laivų susidūrimai – 17 proc., lygiai tiek pat ir laivo užplaukimas ant seklos, laivo techniniai gedimai – 12 proc., gaisras laive – 8 proc.⁵ Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos duomenimis⁶ 3 jūriniai incidentai ir 6 avarijos, kurių viena priskirta prie labai sunkių, įvykusių Lietuvos teritoriniuose vandenyse arba susijusių su laivais, plaukiojančiais su Lietuvos valstybės vėliava, užregistruoti 2015 m., o 2014 m. jų buvo beveik dvigubai daugiau – 21 įvykis, iš kurių 15 avarijų ir 6 jūriniai incidentai. Nors avarijų ir incidentų laivyboje skaičius nėra didelis, tačiau Lietuvai, kaip jūrinei valstybei, kurioje sėkmingai plėtojamas krovinių gabenimo jūrų transportu verslas, yra aktualios problemos, kylančios tarptautinėje krovinių transportavimo jūra sferoje. Verta paminėti, kad nuo 2013 m. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos intensyvumas nuolat auga – į 2015 m. Klaipėdos uostą atplaukė 7140 laivų, t. y. 221 daugiau nei 2013 m.⁷ Dėl minėtų avarijų ir incidentų jūroje vežimo jūra

¹ “Review of maritime transport 2015,” United Nations Conference on Trade and Development, žiūrėta 2016 birželio 10 d., http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf, p. 22.

² “Safety & Shipping Review 2016,” Allianz Global Corporate & Speciality, žiūrėta 2016 birželio 15 d., http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf, p. 2.

³ „Transporto rinkos statistinių rodiklių apžvalga (2015 m. sausio-gruodžio mėn.),“ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, žiūrėta 2016 birželio 16 d., [http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei\(3\).pdf](http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei(3).pdf)

⁴ “Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015,” European Maritime Safety Agency, žiūrėta 2016 birželio 16 d., <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/2551-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2015.html>, p. 15.

⁵ *Ibid.*, p. 31.

⁶ “Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus 2016 m. liepos 1 d. Jūrų laivų avarijų ir incidentų, įvykusių 2015 metais, apžvalga Nr. (8.4.3.) 7R-5162,” Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d.

<http://www.tm.lt/dok/J%C5%ABr%C5%B3%20laiv%C5%B3%20avarij%C5%B3%202015%20ap%C5%BEvalga.pdf>, p. 3.

⁷ *Ibid.*, p. 4.

dalyviai patiria didžiulių finansinių išlaidų bei nuostolių, ypačiai tai paliečia krovinių, gabenamo jūra, savininką, kai yra paskelbiama bendroji avarija. Kalbant apie bendrąją avariją svarbu pažymėti, kad šis incidentas yra susijęs tik su laivybos transportu. Bendroji avarija tiek nacionalinėje teisėje,⁸ tiek tarptautinėje jūrų teisėje taikomose Jorko-Antverpeno taisyklėse (angl. *York-Antwerp Rules*)⁹ apibrėžiama panašiai, t. y., kaip nuostoliai, kai sąmoningai ir pagrįstai padaromos išlaidos arba aukojimai, kad būtų išgelbėtas nuo bendro pavojaus laivas, frachtas ir laivu vežami kroviniai. Ekspertai teigia, kad apie vieną trečdalį didelių avarių ar incidentų, susijusių su laivais, atvejų yra siekiama sąmoningais veiksmais išgelbėti ne tik laivą, bet ir veikiama kitų asmenų – laivu vežamų krovinių savininkų ir asmenų, turinčių teisę į reiso metu uždirbtą frachtą – interesais, siekiant išvengti daug didesnių nuostolių – visiško laivo ir jame esančio krovinių praradimo bei frachto netekimo.¹⁰ Bendrosios avarijos metu sąmoningai patirti nuostoliai yra dalijami tarp dalyvavusių asmenų proporcingai jų turiniams interesams ir tai neretai tampa teisinių ginčų objektu, kadangi išlaidos dažnai siekia milijonus. Dažniausiai bendrąją avariją skelbia laivo savininkas (vežėjas).¹¹ Atkreiptinas dėmesys į tai, kad bendra gabenamų krovinių vertė dažnai viršija laivo vertę, todėl laivo savininko dalyvavimas atlyginant šias išlaidas ne retai yra minimalus.¹² Vežėjas, sudarydamas vežimo jūra sutartis, dažnai įtraukia į jas ir bendrąją avariją reglamentuojančias normas, kurios ne visada yra palankios kitai šaliai, kuomet bendrosios avarijos situaciją lemia vežėjo kaltė.¹³ Todėl kyla klausimas, ar šiuo metu galiojančios bendrosios avarijos teisinio reglamentavimo normos atlieka vieną iš pagrindinių savo tikslų – teisingo rizikos tarp vežimo jūra dalyvių paskirstymą, nesuteikiant privilegijų vežėjui kitų bendrojoje avarijoje dalyvavusių asmenų atžvilgiu. Kadangi krovinių vežėjo atsakomybės reglamentavimas yra labai svarbus visam tarptautinių pervežimų jūrų transportu verslui, taip pat siekiant išvengti teisinių ginčų dėl krovinių transportavimo metu atsiradusios žalos atlyginimo, svarbu nustatyti kokią įtaką bendroji avarija turi vežėjo atsakomybei. Lietuvos teritorija nėra didelė ir didžiąją rinkos dalį užima tarptautiniai pervežimai, todėl darbe didelis dėmesys skiriamas vežėjo atsakomybei bendrosios avarijos atveju pagal tarptautinius teisės aktus. Verta paminėti, kad bendroji avarija yra vienas iš seniausių ir unikaliausių jūrinės teisės elementų.¹⁴ Nors

⁸ „Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas“, *Valstybės žinios* 101, 2300 (1996), 2 str. 1 d.

⁹ „York-Antwerp Rules 2016“, Comite Maritime International, žiūrėta 2016 birželio 13 d. [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/York-Antwerp%20Rules%202016%20\(Tabular%20Format%20Final%20Clean\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Tabular%20Format%20Final%20Clean).pdf), A Taisyklės 1 d.

¹⁰ Matthew Marshall, „General Average – the figures and their relation to the debate on reform“, pranešimas konferencijoje Legal and Liability Open Forum, Singapūras, 2004 rugsėjo 14 d., p. 1-2.

¹¹ Tetley, William, „General average now and in the future“, McGill University, žiūrėta 2012 rugsėjo 22 d. <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf>, p. 26.

¹² „Draudimas. Jūrinis krovinių draudimas“, Jūra Mopė Sea, žiūrėta 2016 birželio 6 d. <http://www.jura.lt/en/internet-publications/9505-draudimas-jrini-krovini-draudimas>

¹³ „Clauses and Documents“, BIMCO, žiūrėta 2016 birželio 10 d., http://apps.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents.aspx, „Gencon“ Charter PART II 2 ir 12 punktai; CONGENBILL 2007 (3) punktas; „GENTIME“ General Time Charter Party PART II 14 (b) punktas, Appendix A (Protective Clauses) C ir E punktai.

¹⁴ Hudson, N. Geoffrey and Michael D. Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment. Third edition.* New York: Informa Law from Routledge, 2014, p. 3.

jau kurį laiką vyksta diskusijos ar šis institutas dar turi reikšmės šiuolaikiniame laivybos verslo pasaulyje, jo aktualumą rodo Tarptautinio Jūrinio Komiteto (angl. CMI) konferencijose nuolat vykstantys laivų savininkų, krovinių siuntėjų ir gavėjų, draudikų bei kitų suinteresuotų asmenų debatai, kurių naujausias rezultatas – 2016 m. gegužės mėnesį CMI konferencijoje Niujorke priimta Jorko-Antverpeno taisyklių paskutinė redakcija,¹⁵ todėl tikslinga analizuoti ir nustatyti, ar šie pasikeitimai turės įtakos vežėjo atsakomybės reglamentavimui bendrosios avarijos atveju.

BAIGIAMOJO DARBO MOKSLINIS NAUJUMAS IR TIRIAMOS PROBLEMOS IŠTYRIMO LYGIS. Atlikta mokslinės literatūros ir tyrimų apžvalga leidžia daryti prielaidą, kad Lietuvos mokslininkai nėra analizavę bendrosios avarijos poveikio vežėjo atsakomybei. Užsienio valstybių praktikų ir mokslininkų darbuose bendrosios avarijos ir jos įtakos vežėjo atsakomybei klausimas taip pat nėra nagrinėjamas detaliai. Mokslininkai (William Tetley, Simon Baughen, Geoffrey N. Hudson, Michael D. Harvey) bendrosios avarijos sampratą ir principus nagrinėja skirtingais aspektais, daugiausia siekdami atskleisti bendrosios avarijos požymius, aptaria bendrosios avarijos reglamentavimui taikomų Jorko-Antverpeno taisyklių ypatumus, tačiau išsamiai neanalizuoja bendrosios avarijos poveikio vežėjo atsakomybei, todėl kyla būtinybė detaliai iširti ir išsiaiškinti bendrosios avarijos poveikį vežėjo atsakomybei, bendrajai avarijai taikomų teisės normų spragas, privalumus ir trūkumus. Analizė padėtų įvertinti, ar nacionalinis teisinis bendrosios avarijos reglamentavimas atitinka pasaulio laivyboje taikomą reglamentavimą bei nesudaro sąlygų vežėjui išvengti atsakomybės bendrosios avarijos paskelbimo atveju.

BAIGIAMOJO DARBO REIKŠMĖ. Bendrosios avarijos ir jos įtakos krovinio vežėjo atsakomybei analizė yra svarbi praktikai. Pažinus bendrosios avarijos sampratą, bendrosios avarijos reglamentavimo ypatumus, atskleidus šiuo metu bendrosios avarijos reglamentavimui taikomų teisės aktų ir normų problemines sritis nagrinėjamu klausimu, atsiranda galimybė transporto jūra dalyviams, ypač krovinio savininkams, tinkamai vertinti situaciją ir bendrosios avarijos paskelbimo atveju išvengti didesnių nuostolių.

TYRIMO TIKSLAS. Atskleisti bendrosios avarijos reglamentavimo ypatumus bei nustatyti kokią įtaką turi bendroji avarija vieno iš pervežimo jūra dalyvių – vežėjo (laivo savininko ar frachtuotojo, sudarančio vežimo jūra sutartį) atsakomybei.

TYRIMO UŽDAVINIAI.

1. Atskleisti bendrosios avarijos prigimtį bei principus.
2. Atskleisti vežėjo jūrų transportu atsakomybės pagrindus, atleidimo nuo atsakomybės pagrindus bei sąlygas.

¹⁵ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9.

3. Nustatyti bendrosios avarijos reglamentavimo ypatumus, susijusius su vežėjo atsakomybe.

TYRIMO METODIKA. Šiame darbe naudojant teorinius analizės, lyginamąjį, apibendrinimo bei empirinius tyrimo metodus (mokslinės literatūros, teisinių dokumentų ir kitų rašytinių šaltinių analizę) bus analizuojami bendrąją avariją ir vežėjo jūrų transportu atsakomybę reglamentuojantys teisės aktai, teisminių bylų, susijusių su atsakomybės vežėjui taikymu bendrosios avarijos atveju, sprendimų praktika, bus analizuojami skirtingų mokslininkų požiūriai, apibendrinama išanalizuota medžiaga išvadoms ir pasiūlymams formuluoti, atliekamas lyginamas bendrosios avarijos reglamentavimo tarptautiniuose ir Lietuvos teisės aktuose vertinimas, lyginamasis istorinis metodas padės išsiaiškinti teisės normų, reglamentuojančių bendrąją avariją, priėmimo tikslus, aiškinti įvykusius pasikeitimus, nustatyti dėsningumus ir principus. Šių metodų taikymas turi didelę reikšmę tyrimo metu gautų apibendrinimų ir išvadų teisingumui bei patikimumui, sudaro galimybę surinkti ir analizuoti visapusišką informaciją tiriamą temą.

TYRIMO STRUKTŪRA. Šio darbo struktūrą sudaro įvadas, trys skyriai, skirti suformuluotų tyrimo uždavinių išsprendimui, išvados, literatūros sąrašas, anotacija ir santrauka (lietuvių ir anglų kalbomis). Pirmajame šio darbo skyriuje aptariamos bendrąją avariją reglamentuojančios teisės normos, nagrinėjama bendrosios avarijos samprata, bendrosios avarijos formos ir požymiai. Antras šio darbo skyrius skirtas vežėjo atsakomybės bendrai charakteristikai aptarti, nustatant vežėjo jūrų transportu ir jo atsakomybei taikomą teisinį reglamentavimą, nagrinėjant vežėjo jūrų transportu atsakomybės sampratą, vežėjo atsakomybės pagrindus, vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygas. Trečiame šio darbo skyriuje analizuojama bendrosios avarijos esmė ir teisinė jos sąlygų reikšmė vežimo dokumentuose, atskleidžiami taikomų teisės normų bendrosios avarijos reglamentavimo srityje ypatumai, turintys reikšmės vežėjo atsakomybės taikymui.

GINAMASIS TEIGINYS. Tarptautinės teisės normos taikomos bendrosios avarijos reglamentavimui leidžia vežėjui išvengti atsakomybės bendrosios avarijos paskelbimo atveju.

1. BENDROJI AVARIJA

1.1. Bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas

Bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas paprastai įtvirtinamas valstybių nacionaliniuose teisės aktuose, taip pat numatant sąlygas, kad juose numatytos nuostatos bus taikomas tokiu atveju, jei pervežimo sutarties šalys nėra susitarusios kitaip.¹⁶

Plačiausiai šiuo metu jūriniuose pervežimų dokumentuose naudojama nuoroda į Jorko-Antverpeno taisykles (jų 1994 metų redakcija).¹⁷ Tai sudaro teisinį pagrindą laivo ir krovinio savininkų santykių reguliavimui bendrosios avarijos atveju. Todėl laivo ir krovinio savininkų, t.y. krovinio gabenimo jūra sutarties šalių, teisių ir pareigų nustatymas sutartyje ir iškilusių problemų sprendimas priklauso nuo to, kokiomis sąlygomis ir nuostatomis bus vadovaujama įvykus bendrajai avarijai.

Bendrosios avarijos sąlygos įtraukiamos beveik į visas frachtavimo sutartis ir konosamentus,¹⁸ kuriuose įtvirtinti punktai su nuorodomis į Jorko-Antverpeno taisykles, ar nacionalinius vienos ar kitos šalies įstatymus, toks reguliavimas sudaro beveik 99 proc. bendrosios avarijos atvejų.¹⁹

Daugelyje jūrinių valstybių sprendžiant bylas, susijusias su bendrosios avarijos įvykiais, buvo taikomas skirtingas bendrosios avarijos reglamentavimas, nevienodai taikomi nuostolių ir įnašų apskaičiavimo metodai bei tvarka, todėl pagrindinis Jorko-Antverpeno taisyklių priėmimo tikslas buvo suvienodinti teisinį reglamentavimą, taikomą visose jūrinėse valstybėse, sprendžiant bendrosios avarijos įvykių nagrinėjimo klausimus.²⁰

Pirmieji žingsniai link bendrajai avarijai taikomų teisės normų unifikavimo buvo atlikti 1860 m. rugsėjo mėn. *Glasgow* mieste, priimant kelias rezolucijas, numatančias unifikuoti bendrosios avarijos teisinį reglamentavimą, kartu įtraukiant į visų jūrinių valstybių teisinę sistemą. 1864 m. buvo parengtos pirmosios taisyklės, žinomos kaip Jorko taisyklės, ir pasiūlyta jas valstybėms įtraukti į savo teises sistemas, bei svarstyta apie unifikuotų taisyklių įtraukimą į pervežimo jūra dokumentus (konosamentus ir čarterines sutartis). Jorko taisyklės buvo tobulintos, 1877 m. Antverpene pridodant 12 papildomų taisyklių. Po ilgai trukusių laivų savininkų, krovinių siuntėjų ir gavėjų bei draudikų

¹⁶ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 46 str.; *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2013. 1st Edition*. London: Global Legal Group Ltd, 2013, p. 14-210.

¹⁷ Cornah, Richard, "York Antwerp Rules 2016 a Summary of the Changes," žiūrėta 2016 birželio 20 d., <http://www.ctplc.com/media/407923/york-antwerp-rules-2016.pdf>

¹⁸ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13.

¹⁹ Macdonald, John, "General average - English and US law and practice, against the background of the York-Antwerp Rules 1994," žiūrėta 2016 birželio 13 d. <http://www.gard.no/web/updates/content/53532/general-average-english-and-us-law-and-practice-against-the-background-of-the-york-antwerp-rules-1994>

²⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *Tarptautinė laivybos teisė* (Vilnius: Registrų centras, 2009), 234.

pasitarimų, 1890 m. Tarptautinė teisės asociacija (angl. *International Law Association*) priėmė Jorko-Antverpeno taisyklės. Šių taisyklių normos buvo įtrauktos į didelį skaičių čarterinių sutarčių, konosamentų ir jūrinio draudimo polisų bei plačiai taikomos.²¹

Jorko-Antverpeno taisyklės Tarptautinio Jūrų komiteto, sudaryto iš nacionalinių Jūrų teisės asociacijų, buvo keletą kartų taisytos, atnaujintos. Paskutinė Jorko-Antverpeno taisyklių redakcija 2004 m. nesulaukė daugelio suinteresuotų verslo šalių pritarimo, ypač laivų savininkų, buvo teigiama, kad jos yra skubotos, nes tik prieš dešimtmetį (1994 m.) buvo patvirtinta nauja taisyklių redakcija, galbūt todėl, 2004 m. taisyklių redakcija labai retai įtraukiama į pervežimo jūra sutartis.²² 2012 m. CMI konferencijoje Pekine buvo sudaryta tarptautinė darbo grupė, kurios užduotis buvo atlikti bendrą Jorko-Antverpeno taisyklių apžvalgą ir parengti naują jų projektą, kuris atitiktų laivo ir krovinio savininkų bei jų draudikų keliamus reikalavimus. Jos rezultatas – 2016 m. gegužės mėn. CMI konferencijoje Niujorke priimta Jorko-Antverpeno taisyklių paskutinė redakcija.²³

2016 m. Jorko-Antverpeno taisyklės sudaro septynios raidėmis pažymėtos normos apibrėžiančios bendrų atvejų reguliavimą, ir dvidešimt trys skaičiais pažymėtos normos, reguliuojančios specialius bendrosios avarijos atvejus. Raidėmis pažymėtos taisyklės apibrėžia bendrosios avarijos sąvoką, numato pagrindinius nuostolių, įnašų, turto verčių apskaičiavimo ir bendrosios avarijos paskirstymo principus.²⁴ Skaičiais pažymėtos taisyklės detalizuoja bendrosios avarijos specialiais atvejais reglamentavimą, taip reguliuojami atskiri bendrosios avarijos atvejai: krovinio išmetimas už borto (I taisyklė); nuostoliai ir praradimai atsiradę dėl aukojimų dėl bendro saugumo (II taisyklė); gaisro gesinimas laive (III taisyklė); nuolaužų šalinimas (IV taisyklė); sąmoningas užplaukimas ant seklumos (V taisyklė); apmokėjimas už gelbėjimą (VI taisyklė); laivo variklių ir katilų pažeidimas (VII taisyklė); laivo, užplaukusio ant seklumos, iškrovimo išlaidos, ir su tuo susiję pažeidimai (žala) (VIII taisyklė); kroviniai, laivo dalys ir atsargos naudojamos kaip kuras (IX taisyklė), prieglobsčio uoste ir kt. susidariusios išlaidos (X taisyklė); išlaidos laivo įgulos darbo užmokesčiui ir aprūpinimui, ir kitos išlaidos susidarančios laivui plaukiant į prieglobsčio uostą ar prieglobsčio uoste (XI taisyklė); žala, atsiradusi iškraunant krovinį (XII taisyklė); remonto kainos išskaitos (XIII taisyklė); laikinas remontas (XIV taisyklė); frachto praradimas (XV taisyklė); atlyginamasis bendrosios avarijos dalijimo tvarka nuostolis, susidaręs dėl paaukotų krovinių sužalojimo arba žuvimo (XVI taisyklė); įnašų (įmokų) dydžiai (XVII taisyklė); laivo pažeidimai (XVIII taisyklė); nedeklaruotas ar neteisingai deklaruotas kroviny (XIX taisyklė); fondų sąlygos

²¹ “General Average. A preliminary review,” United Nations Conference on Trade and Development, žiūrėta 2016 vasario 29 d. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl58_en.pdf, p. 5.

²² “General Average “York Antwerp Rules 2016” adopted by the Comité Maritime International (CMI), Tuesday, 24th May 2016,” Comité Maritime International, žiūrėta 2016 birželio 13 d. <http://www.igpandi.org/article/general-average-york-antwerp-rules-2016-adopted-comite-maritime-international-cmi>

²³ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9.

²⁴ *Ibid.*, A-G Taisyklės.

(XX taisyklė); palūkanos (procentai) dėl nuostolių, pripažįstamų bendrojoje avarijoje (XXI taisyklė); deponitinių lėšų tvarkymas (XXII taisyklė); terminų nustatymas dėl bendrosios avarijos dalijimo (XXIII taisyklė). Šios normos aprašo įnašų į bendrąją avariją apskaičiavimo tvarką ir terminus (XVII-XXIII taisyklės).²⁵

Dar 1950 m. Jorko-Antverpeno taisyklės rengė asmenys įtvirtino taisyklę (angl. *Rule of Interpretation*), kurioje nustatyta kolizinių normų taikymo tvarka, kai kyla taikytinos teisės problema, jos pagrindu, esant prieštaravimų tarp bendrosios ir specialiosios dalies normų, taikomos specialiosios skaičiais pažymėtos taisyklės. Jos atsiradimui įtakos turėjo *Vlassopoulos v British & Foreign Marine Insurance Co (The Makis)*²⁶ byloje priimtas sprendimas, kuomet teisėjo buvo nuspręsta, kad raidėmis pažymėtos taisyklės yra bendrosios taisyklės, o skaičiais pažymėtos taisyklės taikomos specialioms bendrosios avarijos atvejams, taip įtvirtinant kolizinių normų taikymo tvarką.

Taigi galima daryti išvadą, kad Jorko-Antverpeno taisyklių paskirtis yra užtikrinti ir vienodai taikyti bendrosios avarijos nuostolių teisingą paskirstymą tarp visų jūriniame incidente dalyvavusių asmenų (laivo, krovinio ir frachto savininkų), proporcingai jų turto bendrosios avarijos metu vertei. Nors remiantis praktikų teigimu Jorko-Antverpeno taisyklės vis dar sunku taikyti ir vienodai interpretuoti.²⁷

Vertinant tarptautiniu požiūriu Jorko-Antverpeno taisyklės neturi įstatyminės galios, jos galioja tik įtraukus jas į vežimo jūra sutartis, pvz., kaip Prancūzijos, Italijos, Vokietijos, JAV ir Anglijos teisėje, jos įtrauktos į nacionalinius teisės aktus kaip neimperatyvios normos, arba, kaip Švedijos, Norvegijos, Danijos nacionaliniuose teisės aktuose numatytos nuostatos nukreipiančios bendrosios avarijos reguliavimą į šias taisykles.²⁸ Dėl to galima sutikti su mokslininkų Geoffrey N. Hudson ir Michael D. Harvey nuomonėmis, kad Jorko-Antverpeno taisyklių nuostatos ir jų taikymo sąlygos yra diktuojamos ne valstybių, o krovinių pervežimo jūra verslo pasaulio atstovų.²⁹

Taigi jūra pervežimų sutarties šalys gali į sutartį įtraukti sąlygą, numatančią, kad santykiai dėl bendrosios avarijos bus reguliuojami remiantis Jorko-Antverpeno taisyklių nuostatomis. Taip jos tampa privalomos įtraukus jas į atitinkamas jūrinių konosamentų arba frachtavimo sutarčių nuostatas net nebūdamos įtvirtintos tarptautinėje konvencijoje.³⁰

Detaliau Jorko-Antverpeno taisyklių normos nagrinėjamos darbo 3.2 skyriuje.

²⁵ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9.

²⁶ "General Average. A preliminary review," *supra* note 21, p. 6.

²⁷ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 235; "General Average. A preliminary review," *supra* note 21, p. 1; Cornah, Richard, *supra* note 17, p. 2.

²⁸ Light, A. Didem, "How have general average concepts developed across maritime countries and jurisdictions?" Comite Maritime International, žiūrėta 2016 vasario 29 d. http://www.cmi2015istanbul.org/CMIIWGGG_CollIstanbul_ProfLight.pdf, p. 15.

²⁹ Hudson, N. Geoffrey and Michael D. Harvey, *supra* note 14, p. 5.

³⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 234.

Lietuvoje bendrosios avarijos nuostolių nustatymo, dalijimo ir ginčų sprendimo tvarką numato ir reguliuoja LR Prekybinės laivybos įstatymas.³¹ Kaip ir Jorko-Antverpeno taisyklėse (A Taisyklės 1 d.), juo apibrėžiama bendrosios avarijos sąvoka (2 str. 1 d.). Minėtu įstatymu apibrėžti nuostoliai ir išlaidos bei papildomos išlaidos priskiriamos bendrajai avarijai, taip pat numatyta kokie nuostoliai ir išlaidos nėra priskiriami bendrajai avarijai (47 – 49 str.), jis numato ir bendrosios avarijos dalijimo tvarką, pagrindinius dispašos³² surašymo principus, ginčų, kylančių dėl dispašos sudarymo nagrinėjimo tvarką (50 – 52 str.). Atkreiptinas dėmesys, kad nacionalinėje teisėje įtvirtinta nuostata, kuri numato nuostolių ir išlaidų priskyrimą bendrojoje avarijoje ir jų nustatymą pagal nacionalinę teisę tik tuo atveju, jei pervežimo jūra sutarties šalių susitarimu nėra nustatyta kitaip (LR Prekybinės laivybos įstatymo 46 str. 2 d.). Kadangi labai didelė dalis vežimo jūra sutarčių šalių susitarimuose vyrauja nuoroda į Jorko-Antverpeno taisyklės, tai tokiu atveju turto verčių ir nuostolių dydis ir įnašai bendrojoje avarijoje būtų nustatomi pagal Jorko-Antverpeno taisyklių normas. Tačiau nesant pervežimo sutartyje numatyto bendrosios avarijos reguliavimo, jeigu bendroji avarija turėtų būti dalijama Lietuvos Respublikoje, tai būtų daroma pagal LR Prekybinės laivybos įstatymą.³³ Nors Jorko-Antverpeno taisyklės nenustato bendrosios avarijos reguliavimo vietos,³⁴ tačiau nesant sutarimo tarp pervežimo sutarties šalių, paprastai bendrosios avarijos teisinis reguliavimas atliekamas ten, kur reisas laikomas pasibaigusiu.³⁵

Išnagrinėjus LR Prekybinės laivybos įstatyme numatytas normas bendrosios avarijos reguliavimui, galima daryti išvadą, kad jos neprieštaruja Jorko-Antverpeno taisyklių įtvirtintoms normoms, tačiau nacionalinėse teisinėse normose yra numatytas siauresnis bendrosios avarijos atvejų reglamentavimas.³⁶ Taip pat atkreiptinas dėmesys į tai, kad nuo 1996 m. LR Prekybinės laivybos įstatymo nuostatos, reglamentuojančios bendrąją avariją nebuvo iš esmės peržiūrėtos ir keistos (buvo atlikti tik keli nežymūs pakeitimai),³⁷ nors Tarptautinis jūrų komitetas per šį laikotarpį parengė jau antrąją Jorko-Antverpeno taisyklių redakciją.

Vokietijoje bendrosios avarijos procedūra yra reguliuojama pagal Vokietijos Komercinį kodeksą (vok. *Handelsgesetzbuch*).³⁸ Jame numatytos nuostatos, taikomos tik tokiu atveju, jei pervežimo sutarties šalys nėra sutarusios kitaip. Vadinasi, sutarties šalys gali sutarti, kad bendrosios avarijos reguliavimas bus vykdomas pagal Jorko-Antverpeno taisyklės. Tačiau, jei nėra nuorodos į

³¹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 46-52 str.

³² Dokumentas, į kurį įrašomas bendrosios avarijos nuostolių dydis ir jų padalijimas laivo valdytojui, krovinių ir frachtosavininkams.

³³ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 46 str.

³⁴ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, G Taisyklės 2 d.

³⁵ *Ibid.*, G Taisyklės 1 d.

³⁶ Jorko-Antverpeno taisyklių B Taisyklėje numatytas bendrosios avarijos reguliavimas dėl velkamų laivų ir vilkikų, tuo tarpu LR Prekybinės laivybos įstatyme apie velkamus laivus ir vilkikus bendrosios avarijos atveju nėra pasisakoma.

³⁷ Iš LR Prekybinės laivybos įstatymo 51 str. išbraukta 6 dalis, numatanti, kad dispašos registruojamos dispašų registre Susisiekimo ministerijos nustatyta tvarka, bei 49 str. 1 d. papildyta 7 punktu, numatančiu, kad specialioji kompensacija, kurią laivo savininkas privalo sumokėti gelbėtojui pagal 1989 metų Tarptautinės turto gelbėjimo vandenyse konvencijos 14 straipsnį.

³⁸ *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2013. 1st Edition.* London: Global Legal Group Ltd, 2013, p. 86.

taikomą teisinį reguliavimą bendrosios avarijos atveju, taikoma Vokietijos teisinės normos, kurios panašiai, kaip ir Lietuvos, numato pagrindinius aspektus bendrosios avarijos atveju – dalijimą, reikalavimus sutarties šaliai, kurios nusikalstami veiksmai privedė prie bendro pavojaus, atlyginti žalą ir kreditoriniai reikalavimai, įskaitant ir jūrinius suvaržymus.³⁹

Kadangi šiuo metu bendrajai avarijai reguliuoti nėra taikomos tarptautinės konvencijos, Anglijos teisėje apie bendrąją avariją yra pasisakoma 1906 m. Jūrinio Draudimo akte (nuo 2016 m. galiojantis 2015 m. Draudimo aktas) (angl. *Marine Insurance Act 1906*).⁴⁰ Tačiau praktikoje, daugiausia atvejų taikomos į sutartis įtrauktos Jorko-Antverpeno taisyklės ar nuorodos į jas.⁴¹

Kipre yra pripažįstamos visos į sutartis įtrauktos bendrosios avarijos sąlygos, ir teismai gerbia sutarties šalių pasirinkimą. Jorko- Antverpeno taisyklės Kipre neturi įstatyminės galios ir tokių taisyklių taikymas yra daugiau susitarimo tarp šalių reikalas.⁴²

Danijoje bendrąją avariją reglamentuoja Danijos prekybinės laivybos aktas (angl. *Danish Merchant Shipping Act (DMSA)*);⁴³ 1974m. Jorko- Antverpeno taisyklės ir jų 1990 pakeitimas yra įtrauktas į DMSA.⁴⁴ Taisyklės nėra privalomos ir ieškiniui dėl bendrosios avarijos reikalavimų taikomos normos nustatytos sutarčių sąlygose (pagal pasirinktą Jorko- Antverpeno taisyklių versiją). Jei šalis nėra aptarusios jokių taisyklių, taikomos 1990 Jorko- Antverpeno taisyklės. Bendrosios avarijos dalijimas atliekamas sutinkamai su 1990 Jorko- Antverpeno taisyklių normomis (ar pasirinkta Jorko- Antverpeno taisyklių versija).⁴⁵

Prancūzijoje bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas yra apibrėžtas Transporto kodekse (angl. *The Code of Transports*), kurio nuostatos nėra imperatyvios, jei yra sudaryta pervežimo sutartis, numatanti kitą teisinį reguliavimą. Praktikoje, jūrinės sutartys bendrosios avarijos reglamentavimą nukreipia į Jorko- Antverpeno taisykles. Taip pat akcentuojama, kad Jorko- Antverpeno taisyklės yra tikslesnės nei normos, reguliuojančios bendrąją avariją, nurodytos Transporto kodekse, tačiau pagrindiniai principai išlieka tapatūs.⁴⁶

Graikijoje bendroji avarija ir įnašai yra reguliuojami pagal Graikijos įstatymą (*CPML*), kurio schema yra labai artima 1950 m. Jorko- Antverpeno taisyklių versijai. Tačiau suinteresuotos šalys gali laisva valia pasirinkti bendrosios avarijos reguliavimą, t.y. nuspręsti ar taikyti Jorko- Antverpeno taisykles, ar kitą reguliavimą. Be to, pagal nacionalinius teisės straipsnius ir Graikijos Aukščiausiojo

³⁹ *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2016*, Global Legal Group Ltd, žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. <https://www.iclg.co.uk/practice-areas/shipping-law/shipping-law-2016>

⁴⁰ "Marine Insurance Act 1906", The Official Home of Revised Enacted UK Legislation, žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>, 66 dalis.

⁴¹ "Shipping Law 2013", *supra* note 38, p. 76.

⁴² "Shipping Law 2016", *op. cit.*

⁴³ "Danish Merchant Shipping Act," Danish Maritime Authority, žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d.

<http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/acts/2010/lbk-856-01072010-s%C3%B8loven.pdf>; 17 skyriaus 461 str.

⁴⁴ "Shipping Law 2013", *op. cit.*, p. 66.

⁴⁵ "Shipping Law 2016", *op. cit.*

⁴⁶ "Shipping Law 2013", *op. cit.*, p. 81-82.

teismo praktiką, bet koks susitarimas tarp šalių, pakeičiant senaties terminą yra niekinis ir negalioja, jis yra griežtai toks kokį nustato Graikijos įstatymas, kadangi Jorko- Antverpeno taisyklės nėra laikomos kaip teisės aktas Graikijoje, tačiau greičiau kaip verslo atstovų nuostatai įtraukti į sutartis. Taip pat įstatymu numatyta, kad gelbėjimo mokestis gali būti kaip bendrosios avarijos dalis, numatant, kad gelbėjimo operacijos buvo vykdomos dėl bendro pavojaus liečiančio ir laivą, ir krovinį.⁴⁷

Iš aukščiau aprašytų duomenų, galima daryti išvadą, kad daugelis pasaulio jūrinių valstybių bendrajai avarijai reguliuoti numato panašų metodą kaip ir Lietuvoje, t.y. nacionalinės teisės normos taikomos tuo atveju, jei pervežimo jūra sutarties šalys nesusitaria kitaip.

Bendrosios avarijos reglamentavime yra svarbus vežėjo jūrų transportu pareigų ir atsakomybės nustatymas, todėl nagrinėjant bendrosios avarijos įvykius svarbu aptarti ir vežėjo atsakomybei šiuo metu taikomą teisinį reglamentavimą (Hagos-Visbiu taisyklės,⁴⁸ Hamburgo taisyklės)⁴⁹ bei naują reglamentavimą, kuris būtų taikomas, ratifikavus konvenciją (Roterdamo taisyklės)⁵⁰.

Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos būtų taikomos ir tuo atveju, jei į konosamentą yra įtraukiamos ir teisėtos nuostatos dėl bendrosios avarijos.⁵¹ Kitoks vežėjo jūrų transportu atsakomybės reglamentavimas atsakomybės apribojimo aspektu yra bendrosios avarijos atveju, kai žala padaroma sąmoningai, pvz. Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad jei degiosios, sprogstamosios ar pavojingos 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. Hagos-Visbiu taisyklėse yra numatyti ir kiti atvejai, kuomet vežėjas jūrų transportu atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą, tokiais atvejais vežėjas turi įrodyti, kad jis nėra atsakingas už krovinio netekimą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukinti, jeigu tai nebuvo padaryta dėl vežėjo nesugebėjimo deramai kruopščiai parengti laivą plaukiojimui bei užtikrinti, kad jo įgula būtų tinkamai parengta, laivas būtų paruoštas kelionei ir aprūpintas, o triumai, šaldymo ir vėsinimo kameros bei visos kitos laivo patalpos, kuriose gali būti vežami kroviniai, parengti, kad būtų tinkamai ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti.⁵² Iš to

⁴⁷ "Shipping Law 2016", *supra* note 39.

⁴⁸ "Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolais," *Valstybės žinios* 91, 4124 (2003); "Lietuvos Respublikos įstatymas dėl protokolo (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), ratifikavimo.," *Valstybės žinios* 91(1), 4101 (2003).

⁴⁹ "United Nations Convention on the carriage of goods by sea (1978) (Hamburg Rules)," United Nations Conference on Trade and Development, žiūrėta 2016 gegužės 15 d. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf

⁵⁰ "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules")," United Nations Commission on International Trade Law, žiūrėta 2016 gegužės 15 d. http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf

⁵¹ "Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolais," *Valstybės žinios* 91, 4124 (2003), 5 str.

⁵² *Ibid.*, 4 str. 2 d., 3 str. 1, 2 d.

išplaukia, kad bendrosios avarijos atveju vežėjas yra įpareigotas mokėti nustatytus įnašus, kaip ir kiti pervežimo jūra dalyviai.

Hamburgo taisyklių 24 straipsnio 1 dalies nuostata, kaip ir Hagos-Visbiu taisyklėse numato, kad į krovinių vežimo jūra sutartį gali būti įtrauktos teisinės normos, reglamentuojančios bendrosios avarijos įvykius, tačiau minėto straipsnio 2 dalyje numatytas platesnis bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas.

Roterdamo taisyklių nuostatos reglamentuojančios bendrąją avariją nustato, kad niekas šiose taisyklėse netrukdo įrašyti pervežimo sutartyse sąlygų ar taikyti nacionaliniuose teisės aktuose numatytas nuostatas, susijusias su bendrosios avarijos reguliavimu.⁵³

Kadangi tarptautiniame jūrų verslo pasaulyje yra svarstomi klausimai dėl nebeatitinkančio šiuo metu esamą situaciją galiojančio jūrinių pervežimų reglamentavimo, yra svarbu aptarti kaip pasikeistų bendrosios avarijos reguliavimo specifika įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, kurios numato platesnes krovinių vežėjo atsakomybės ribas (nebėra numatyta, kad vežėjui netaikoma atsakomybė dėl navigacijos klaidos) bei papildomų pareigų vežėjui, pvz. laivo tinkamumo plaukinti užtikrinimą viso reiso metu. Kaip jau minėta aukščiau, Roterdamo taisyklių 84 straipsnis leidžia įrašyti į pervežimo sutartis nuostatas, susijusias su bendrosios avarijos reguliavimu, tokiu atveju vežėjo atsakomybės klausimas būtų sprendžiamas taikant Roterdamo taisyklių nuostatas. Tačiau detaliau nagrinėjant Roterdamo taisyklės, galima išskirti šiuos jos straipsnius, kurie nustato vežėjo atsakomybės sąlygas kuomet kroviniai gali tapti pavojingais (15 str.) ir krovinių aukojimas pervežimo metu (16 str.) bei vežėjo atsakomybės pagrindus (17 str.). Nors Roterdamo taisyklių 17 straipsnyje nurodoma, kad vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės 15 ir 16 straipsnių nurodytais atvejais, tačiau tik nesant vežėjo ar jo įgaliotų asmenų kaltei, tačiau kaltės nebuvimas turi būti įrodomas.⁵⁴ Tačiau yra mažai tikėtina, kad vežėjas gali išvengti atsakomybės paaukojęs krovinį (pvz. išmetant krovinį su tikslu palengvinti laivą), jei laivas iš pradžių tapo netinkamu plaukinti. Taigi, tuo atveju, jei bendrosios avarijos reguliavimas bus atliekamas pagal Roterdamo taisykles, vežėjui išvengti atsakomybės dėl krovinių paaukojimo ar atsikračius galimai pavojingo krovinio, nustačius, kad laivas įvykio metu nebuvo tinkamas plaukinti, nors reiso pradžioje buvo nustatyta, kad jis atitiko jam keliamus reikalavimus, nepavyks.

Pagal žemiau pateiktą pavyzdį, galima įvertinti, kokią įtaką turi kitoks vežėjo pareigų ir atsakomybės nustatymas teisės aktuose. Pastaraisiais metais daugiausia sunkiausių atvejų patyrė konteineriniai laivai dėl gaisro kilusio dėl krovinių.⁵⁵ O tai sukėlė sudėtingus teisinius ginčus, ypač faktiniais klausimais, kuomet krovinių siuntėjas tvirtina prastą krovinio sukrovimą (pvz., virš kuro

⁵³ Roterdamo taisyklės, *supra* note 50, 84 str.

⁵⁴ *Ibid.*, 17 str. 2 d.

⁵⁵ Cornah, Richard, "Rotterdam Rules," Charles Taylor plc, žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.ctplc.com/media/71589/rotterdam-rules.pdf>

talpyklų), o vežėjas ginasi deklaruodamas pavojingą krovinio prigimtį, apie kurią buvo nutylėta iš krovinio savininko pusės. Tokia situacija kilo 1998 m. Anglijos aukščiausioje teisme konteinerinio laivo *Aconcagua* byloje⁵⁶. Vežėjas (frachtuotojas pateikęs reikalavimą dėl 27 mln. dolerių kompensacijos) laimėjo bylą, remdamasis, kad tai buvo apgaulingas kroviny, o siuntėjas negalėjo įrodyti, kad kuro talpyklos šildymas buvo gaisro priežastimi, t.y., kad laivas tapo netinkamu plaukiooti dėl vežėjo kaltės. Tačiau jei talpyklos šildymas būtų buvęs priežastimi, teismas būtų nurodęs, kad tai būtų buvęs aplaidumas laivo valdyme – pagal Hagos-Visbiu taisykles vežėjui numatytas atleidimas nuo atsakomybės. Pagal Roterdamo taisykles vežėjui tokia atleidimo nuo atsakomybės sąlyga nenumatyta. Todėl šiuo atveju būtų labai svarbu nustatyti sukkelto pavojaus priežastį (nuslėptos krovinio savybės/įgulos klaida).

Teisės ekspertai teigia, kad Roterdamo taisyklėse yra tokių sričių, kaip įrodinėjimo našta ar nuostolių dalijimas, kur galutinį išaiškinimą turi pateikti ir tais klausimais pasisakyti teismas, nagrinėdamas su tuo susijusias bylas.⁵⁷

Teigiama, kad priėmus Roterdamo taisykles, P&I klubai mokės dažniau krovinių savininkų dalies įnašus bendrosios avarijos atveju, kadangi krovinių savininkams bus mažiau priežasčių atsisakyti mokėti motyvuojant frachtavimo sutarties pažeidimu, pvz. neužtikrinus laivo tinkamumo plaukiooti viso reiso metu⁵⁸. Atsižvelgiant į darbe pateiktą statistiką, susijusią su avarijomis ir incidentais jūroje, ir įvertinus galimą vežėjo atsakomybės ribų ir pareigų praplėtimą, kyla klausimas, ar įsigaliojus naujam reglamentavimui laivų savininkai (vežėjai) dažnai skelbs bendrąją avariją.

Plačiau minėtose taisyklėse vežėjo atsakomybei taikomi klausimai aptariamais darbo 2.1 skyriuje.

Apibendrinant galima teigti, kad bendrosios avarijos reguliavimo srityje labai didelę reikšmę turi Jorko-Antverpeno taisyklės, kadangi pervežimo šalys dažniausiai į frachtavimo sutartis ir konosamentus įtraukia specialias sąlygas dėl bendrosios avarijos reguliavimo remiantis Jorko-Antverpeno taisyklėmis.

⁵⁶ Rory Butler and Julian Clark, Holman, Fenwick & Willan, London, “English law – Has justice finally been done on the calcium hypochlorite cases?” *Gard News*, November 2009/January 2010, žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. <http://www.gard.no/web/updates/content/136121/english-law-has-justice-finally-been-done-on-the-calcium-hypochlorite-cases>

⁵⁷ Cornah, Richard, *supra* note 55.

⁵⁸ *Ibid.*

1.2. Bendrosios avarijos samprata ir formos

Anglijos teismas pirmą kartą apibrėžė bendrosios avarijos sąvoką 1801 m. *Birkley v Presgrave* byloje,⁵⁹ nurodydamas, kad “visi nuostoliai, atsirandantys kaip pasekmė aukojimų ir išlaidų, siekiant apsaugoti laivą ir krovinius, yra laikomi bendrąja avarija, ir turi būti proporcingai dengiami visų suinteresuotų pusių“. Šiuo bendrosios avarijos sąvokos apibrėžimu Anglijos jūrų teisinėje sistemoje buvo vadovaujama ir sprendžiant vėlesnes bylas, kurių sprendimų praktika remtasi nustatant bendrosios avarijos reguliavimą ir šias teisės normas įtraukiant į Didžiosios Britanijos Jūrų draudimo įstatymą (angl. *Marine Insurance Act 1906*).⁶⁰ 1974 m. Jorko-Antverpeno taisyklėse ir vėlesnėse jų versijose bendrosios avarijos sąvoka išliko iš esmės ta pati, kaip ir Didžiosios Britanijos Jūrų draudimo įstatyme, kuri nustatė, kad bendrąja avarija gali būti pripažįstami tik tokie aukojimai ir išlaidos, kurie padaryti sąmoningai ir pagrįstai, dėl turto išsaugojimo pavojaus metu.⁶¹

Nacionalinėje teisėje bendroji avarija yra laikoma nuostoliais, kurie susidaro esant tam tikroms sąlygoms, t.y., kai sąmoningai ir pagrįstai padaromos išlaidos arba aukojimai, kad būtų išgelbėtas nuo bendro pavojaus laivas, frachtas ir laivu vežami kroviniai.⁶²

Prof. W. Tetley nurodo, kad bendroji avarija yra rizikos tarp jūrų pervežimo dalyvių paskirstymo mechanizmas, egzistuojantis daug seniau nei jūrinis draudimas.⁶³ Galima sutikti su šiuo bendrosios avarijos apibūdinimu, kadangi bendrosios avarijos institutas ir atspindi rizikos paskirstymą tarp visų krovinių pervežimo jūra dalyvių.

Pats bendrosios avarijos institutas, jo ištakos siekia šimtmečius, egzistuoja iki šių dienų ir yra tarptautinės jūrų teisės dalis.⁶⁴ Jūrų įstatyme, menančiame Bizantijos laikus, buvo surinkti teisės papročiai, susiklostę antikos ir viduramžių laikotarpiu jūrų prekybos laivybos, krovinių gabenimo, laivų frachtavimo bei nuostolių tarp laivo valdytojo ir krovinio savininko padalijimo.⁶⁵ Jau tuomet buvo įtvirtinta jūrų teisės norma, nustatanti, kad jei iš laivo yra išmetama dalis krovinio tuo tikslu, kad būtų išgelbėtas laivas ir neprarastas visas kroviny, padengti išlaidas privalo naudą gavusi pusė. Šis principas, išplėtotas romėnų teisės laikotarpiu, viduramžiais tapo jūrų teisės sistemos dalimi, o toliau plėtojant buvo inkorporuotas į daugelio Europos valstybių jūrinių teisės kodeksų.⁶⁶ Nors senovės jūriniame įstatyme buvo kalbama tik apie krovinio išmetimą laivui ir kroviniui atsidūrus pavojuje, šiuolaikinė bendrosios avarijos samprata apima daug platesnę reikšmę, ją taikant visiems

⁵⁹ “General Average. A preliminary review,” *supra* note 21, p. 8.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 8.

⁶¹ „Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, A Taisyklės 1 d.

⁶² Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 2 str. 1 d.

⁶³ Tetley, William, *supra* note 11, 3 psl.

⁶⁴ “General Average. A preliminary review“, *op. cit.*, p. 4.

⁶⁵ Mindaugas Maksimaitis, *Užsienio teisės istorija* (Vilnius: Justitia, 2002), 223.

⁶⁶ “General Average. A preliminary review“, *op. cit.*, p. 4.

kitiems atvejams, kai sąmoningai vykdomi aukojimai ir patiriamos išlaidos visų naudai gelbėjant laivą ir krovinius, tačiau pagrindinis reguliavimo tikslas išliko bendras – paskirstyti riziką tarp visų vežimo jūra dalyvių.⁶⁷

Atkreiptinas dėmesys, kad bendrosios avarijos sąvoka yra naudojama apibrėžti:⁶⁸

- 1) bendrosios avarijos įvyki, kuomet sąmoningai ir pagrįstai padaromos išlaidos ir aukojimai, kad nuo bendro pavojaus būtų išgelbėtas laivas, krovinys ir frachtas;
- 2) bendrosios avarijos nuostolius, kaip bendrosios avarijos įvykio rezultata;
- 3) bendrosios avarijos įnašus, kuriuos turi sumokėti turtą išsaugoję vežimo jūra dalyviai prarasto krovinio ir kito turto savininkams.

Bendrosios avarijos dalyviais dažniausiai būna laivo bei krovinio savininkai, tačiau gali būti išskiriamas ir trečias dalyvis – frachto gavėjas.⁶⁹

Norint geriau suprasti bendrosios avarijos sampratą, galima trumpai aptarti dviejų rūšių incidentus jūroje, kurių skirtumas toks, kad vienu atveju nuostoliai dėl pervežamų krovinių ir laivo apgadinimo atsiranda laivo įgulai neatliekant specialių veiksmų, pvz., audros metu netinkamai pritvirtintas krovinys, vežamas ant laivo denio, iškrenta už borto arba kitaip apgadinamas, dėl laivo įgulos netinkamo pasirengimo laivas užplaukia ant seklumos ir kiti panašūs įvykiai; kitu atveju nuostoliai tiek laivui, tiek kroviniui galimi, esant ir tokiems incidentams, kuomet skęstančio laivo kapitonas sąmoningai nukreipia laivą ant seklumos, ar per audrą dėl įvairių aplinkybių vežėjas priverstas dalį ant denio sukrauto krovinio išmesti į jūrą.⁷⁰ Tokiais įgulos veiksmais siekiama išvengti dar didesnių nuostolių atsiradimo, visiško laivo ir jame esančio krovinio, tame tarpe ir frachto praradimo, t.y. tokiais veiksmais yra sąmoningai siekiama ne tik išgelbėti laivą, tačiau kartu ir laivu vežamus krovinius, todėl galima teigti, kad taip veikiama visų pervežimo jūra dalyvių – laivo savininko, krovinių savininkų ir asmenų, turinčių teisę į frachto gavimą – interesais.⁷¹ Aukščiau paminėtu antru atveju būtent sąmoningi laivo įgulos veiksmai skiria incidentus nuo kitų, ir tai yra vienas iš būtinų bendrosios avarijos požymių. Laivo įgula sąmoningai padaro žalą kroviniui, daliai krovinio ar laivui, tokiu būdu siekdama išvengti didesnių nuostolių, pvz., laivo nuskendimo, sudegimo ir panašiai.⁷² Galima teigti, kad tokiais atvejais krovinio ar laivo, kuriems padaryta žala siekiant išgelbėti likusį turtą, savininkų lėšomis apsaugomi tų pervežimo jūra dalyvių, kurių turtas išgelbėtas, interesai.⁷³

⁶⁷ “General Average. A preliminary review,” *supra* note 21, p. 4

⁶⁸ *Ibid.*, p. 9

⁶⁹ Baughen, Simon, *Shipping law. Fourth edition*. New York: Routledge-Cavendish, 2009., p. 325

⁷⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 232.

⁷¹ *Ibid.*, 232-233.

⁷² Matthew Marshall, *supra* note 10, p. 2.

⁷³ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, p. 233.

Bendrosios avarijos atveju yra išskiriamos dvi pagrindinės jos formos, susijusios su nuostolių ir išlaidų atsiradimu:⁷⁴

- 1) nuostoliai, atsiradę sąmoningai padarant žalą turtui;
- 2) išlaidų atsiradimas, mokant už paslaugas, su tikslu pašalinti gresiantį pavojų pervežimo jūra dalyviams.

Prie pirmosios bendrosios avarijos formos tiek nacionaliniai, tiek tarptautiniai teisės aktai ir normos, reguliuojantys bendrąją avariją, dažniausiai priskiria šiuos nuostolius:⁷⁵

- 1) nuostolius atsiradusius dėl krovinių arba laivui priklausančių dalių išmetimo už laivo borto; gali būti ir nuostoliai atsiradę vandeniui prasiskverbus į triumus per liukus ar laive padarytas angas, kurie buvo atidaryti dėl sąmoningo krovinių ir laivo dalių išmetimo, turint tokį pat tikslą – gelbėti turtą;
- 2) nuostoliai atsiradę laivui ir kroviniams dėl gaisro laive;
- 3) nuostoliai atsiradę dėl sąmoningo laivo užvedimo ant seklumos arba laivo nutempimo nuo seklumos;
- 4) nuostoliai perkraunant krovinius ir kitą laivo turtą (kuras, aprūpinimo reikmenys) dėl laivo užplaukusio ant seklumos ir su tuo susijusios išlaidos;
- 5) išlaidos sumokėtos už gelbėjimo darbus, siekiant apsaugoti laivą, frachtą ir krovinį nuo pavojaus;
- 6) frachto netekimas, kai prarandamas kroviny.

Išlaidos dar kitaip įvardijamos kaip papildomos, kadangi atsiranda dėl suteiktų paslaugų, tokių kaip prieglobsčio uoste rinkliavos ar kt., priskiriamos kitai bendrosios avarijos formai. Žemiau pateikiami atvejai, kuomet patirtos papildomos išlaidos laikomos bendrajai avarijai priskirtinomis išlaidomis.⁷⁶ Tai būtų išlaidos:

- 1) kurios susidaro kuomet laivas dėl saugumo priverstinai turi įplaukti į prieglobsčio uostą arba grįžti į išvykimo uostą dėl incidento jūroje;
- 2) susijusios su laivo išplaukimu iš laivo prieglobsčio uosto;
- 3) susidariusios perkraunant krovinius laive arba iškraunant iš laivo, jam esant prieglobsčio uoste dėl saugios laivybos arba turint tikslą pataisyti laivo sugadinimus, kurie atsirado dėl incidento jūroje;
- 4) dėl krovinių, kurie buvo iškrauti iš laivo dėl jo remonto, saugojimo;

⁷⁴ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, A Taisyklės 1 d.; Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 2 str. 1 d.; „Review of the rules on general average,“ Comite Maritime International, žiūrėta 2016 balandžio 20 d. <http://www.comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html>. B) dalies 2 punktą.

⁷⁵ Jorko-Antverpeno taisyklės, *op. cit.*, I-VII Taisyklės; Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 47 str.

⁷⁶ Jorko-Antverpeno taisyklės, *op. cit.*, F taisyklė, VIII-XI Taisyklės; Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 48 str.

- 5) laivo įgulos darbo užmokesčiui, aprūpinimo reikmėms (išlaikymo išlaidos) dėl pratęsto reiso, kuomet laivas įplaukia į prieglobsčio uostą dėl saugumo ar kitų minėtų aplinkybių bendrojoje avarijoje; taip pat dėl laivo remonto būtino garantuoti saugumą pradėtam laivo reiso tęsimui;
- 6) susidarančios, atliekant laikiną laivo remontą, kuomet taisomi laivo sugadinimai, kuriuos galima priskirti bendrajai avarijai.

Tiek nacionalinėje teisėje, tiek tarptautinėje laivybos sferoje dažniausiai yra išskiriami tokie nuostoliai ir išlaidos, kurie nepriskiriami bendrajai avarijai išlaidomis:⁷⁷

- 1) nuostoliai ir išlaidos, susidarę dėl netinkamai laivu vežamų krovinių, pvz., už laivo borto išmesti savaime užsidegę kroviniai, kurie laive buvo vežami ne pagal saugias laivybos taisykles (Jorko-Antverpeno taisyklių I taisyklė);
- 2) gaisro metu susidarę nuostoliai dėl dūmų ar šilumos poveikio (Jorko-Antverpeno taisyklių III taisyklė);
- 3) nuostoliai, susidarę nukertant laivo dalių nuolaužas arba laivo dalis, kurios anksčiau buvo nugriautos arba pamestos dėl incidento jūroje (Jorko-Antverpeno taisyklių IV taisyklė);
- 4) nuostoliai ir išlaidos, atsiradę dėl laivo pažeidimo, nustatyto išvykimo uoste, jei reiso metu neįvyksta jokių incidentų jūroje; arba dėl laivo reiso metu pasistūmusio iš vietos krovinio perkėlimo, jeigu toks perkėlimas nebuvo būtinas saugiai laivybai;
- 5) visi laivo ar krovinių nuostoliai ir išlaidos, atsiradę dėl reiso laiko pailgėjimo, ir rinkos pasikeitimo.

Toks nuostolių ir išlaidų nustatymas bei priskyrimas bendrajai avarijai leidžia teisingai paskirstyti atsiradusius nuostolius ir tinkamai įgyvendinti kompensavimo funkciją. Taip pat nuostolių ir išlaidų nustatymas į priskirtinus bendrajai avarijai ir nepriskirtinus yra labai svarbus dėl bendros skaičiavimo bazės bendrojoje avarijoje sudarymo ir nuostolių paskirstymo tarp pervežimo jūra dalyvių.

Kaip jau buvo minėta, kad bendrosios avarijos dalyviais laikomi laivo, krovinio ir frachto savininkai, todėl bendrosios avarijos nuostoliai ir išlaidos paskirstomi tarp šių dalyvių proporcingai kiekvienam iš jų priklausančio turto, nustatomo kaip kontribucinis dydis pagal patvirtintą tvarką ar vadovaujantis nacionalinių teisės aktų nuostatomis⁷⁸ bei Jorko-Antverpeno taisyklėmis,⁷⁹ dalies vertei. Dažniausiai bendrosios avarijos įmokos yra sumokamos draudimo bendrovių, kuriose laivo ir krovinio savininkai bei frachtą gaunantys asmenys yra apdraudę riziką.⁸⁰

⁷⁷Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, I-V Taisyklės; Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 49 str. 1 d.

⁷⁸Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 50 str.

⁷⁹Jorko-Antverpeno taisyklės, *op. cit.*, G taisyklės 1 d.

⁸⁰Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, p. 239.

Galima teigti, kad, norint paskirstyti bendrąją avariją, būtina nustatyti turėto ir išgelbėto turto vertę ir išsiaiškinti kokie nuostoliai bei išlaidos nepriskiriami bendrajai avarijai, nes su vežimo jūra dalyviams priklausančio turto įvertinimu bendrosios avarijos atveju susijęs jos įnašų dydžių skaičiavimas ir nustatymas.

Nuostolius, kurie nepriskiriami bendrajai avarijai dengia pats turto savininkas, jie nėra dalijami tarp jos dalyvių, tokie nuostoliai yra vadinami daline avarija.⁸¹

Akcentuotina, kad daugumą atvejų bendrąją avariją lemia vieno iš vežimo jūra dalyvių kaltė.⁸² Incidentas jūroje gali įvykti dėl netinkamo laivo parengimo plaukti jūra ar navigacijos klaidos (tai būtų vežėjo atsakomybė) arba dėl krovinio savininko (siuntėjo) kaltės (klaidinančios krovinio savybių informacijos pateikimas pervežimui). Pagal Europos jūrų saugumo agentūros (angl. *EMSA*) duomenis, iš jos analizuotų 908 jūrinių incidentų įvykusių per 2011-2014 m. laikotarpį, buvo nustatyta, kad 607 įtakos turėjo žmogaus klaida (navigacijos klaidos), kas sudaro 67 proc. visų analizuotų įvykių; laivo įrangos gedimas sudarė 218 atvejų arba 24 proc.; kiti atvejai (dėl pavojingų medžiagų gabenimo, kitų laivų susidūrimo, aplinkos poveikio) sudarė 83 atvejus, t.y. apie 9 proc.⁸³ Pagal surinktus 2015 m. statistikos duomenis, Lietuvoje nustatytos tokios jūrinių avarijų ir incidentų priežastys: žmogaus klaida – 4 įvykiai, manevravimo klaida ir kitos nenumatytos priežastys – 2 įvykiai, ir po vieną įvykį dėl darbo saugos taisyklių pažeidimo, įrenginių techninės būklės ir mechanizmų techninių gedimų.⁸⁴ Iš šių duomenų, galima daryti išvadą, kad žymi jūrinių incidentų ir avarijų įvyksta būtent dėl navigacijos ir žmogaus klaidos. Bendrosios avarijos teisiniame reglamentavime yra numatytas reguliavimas esant ir vienos iš pervežimo jūra dalyvių kaltei, numatant, kad jeigu šis turtas buvo išgelbėtas, jo savininkai vis tiek turi mokėti įnašus bendrojoje avarijoje nustatyta tvarka, t.y. ir tokiais atvejais bendrosios avarijos nuostoliai taip pat paskirstomi proporcingai tarp vežimo jūra dalyvių, tačiau tiek nacionalinės, tiek tarptautinės teisės normos numato galimybę ir teisę iš kaltų bendrosios avarijos dalyvių išieškoti sumokėtus įnašus.⁸⁵

Taigi galima teigti, kad bendroji avarija suprantama kaip sąmoningai patirti nuostoliai, kurie yra dalijami tarp dalyvavusių asmenų proporcingai jų turtiniams interesams ir esant atitinkamoms aplinkybėms. Iš to seka, kad bendrosios avarijos institutas turėtų būti pagrįstas lygybės principu, kuriuo įtvirtintas mechanizmas paskirstyti riziką tarp laivo savininko (vežėjo) ir krovinio savininkų bei frachto gavėjo, nustatant atitinkamas sąlygas ir taisykles, todėl bendrosios avarijos reguliavimu

⁸¹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 48 str. 2 d.

⁸² “General Average in the 21st Century: What Are The Arguments?” Maritime Law Association of the United States, žiūrėta 2016 birželio 13 d. <http://malooofandbrowne.com/wp-content/uploads/2013/07/General-Average-in-the-21st-Century-What-are-the-Arguments.pdf>, p.6

⁸³ European Maritime Safety Agency, *supra* note 4, p. 45.

⁸⁴ “Jūrų laivų avarijų ir incidentų, įvykusių 2015 metais, apžvalga” *supra* note 6, p. 7.

⁸⁵ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 46 str. 1 d.; Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, D taisyklė

turėtų būti užtikrintas visų pervežimo jūrą dalyvių interesai lygiavertiškai, bei taip išvengta teisinių ginčų.

Mokslininkai nagrinėję bendrosios avarijos sampratą (prof. W. Tetley, S. Baughen) išskiria pagrindinius jos elementus, kurie ir nusako bendrosios avarijos esmę, tai:⁸⁶ 1) nuostoliai ir išlaidos, 2) sąmoningi ir pagrįsti veiksmai, 3) realus pavojus ir 4) bendra nauda. Galima sutikti su šia nuomone, kadangi remiantis šiais bendrosios avarijos elementais, bendrąją avariją galima laikyti kaip esant realiam pavojui pervežimo jūra laikotarpiu sąmoningai ir tikslingai padarytus nuostolius vežimo jūra dalyvių (laivo, krovinio savininkų, frachto gavėjų) turtui išgelbėti, kuomet padaryti nuostoliai ir patirtos išlaidos yra kompensuojamos visų vežimo jūra dalyvių proporcingai.

⁸⁶ Tetley, William, *supra* note 11, p. 5; Baughen, Simon, *supra* note 69., p. 326

1.3. Bendrosios avarijos požymiai

Kad įvykis ir su juo susiję nuostoliai būtų pripažinti bendrąja avarija, tam būtini tam tikri specialieji požymiai.⁸⁷ Tai numatyta tiek nacionaliniuose teisės aktuose, tiek Jorko-Antverpeno taisyklėse, kurios yra plačiai taikomos bendrosios avarijos reguliavimui.⁸⁸

Toliau darbe detaliau aptariant bendrosios avarijos požymius, juos būtų galima suskirstyti į:⁸⁹

- 1) pavojų;
- 2) sąmoningumą ir tikslingumą;
- 3) bendrą naudą;
- 4) nuostolių atsiradimo momentą ir verčių nustatymą;
- 5) tiesioginius nuostolius;
- 6) bendrosios avarijos sėkmę.

Bendrąjai avarijai pripažinti turi būti realus pavojus.⁹⁰ Tačiau praktikoje ši bendrosios avarijos sąlyga dažnai sukelia tam tikrų sunkumų, kadangi grėšiant ar įvykus pavojui laivo įgulai ne visada pakanka laiko ar galimybių įvertinti ar gresiantis pavojus yra realus pavojus.⁹¹ Tai patvirtina byloje *Watson v Firemen's Fund Insurance Co (1922)*⁹² konstatuoti faktai: laivu vežami kroviniai buvo sugadinti dėl kapitono įjungtos priešgaisrinės sistemos, teismas konstatavo, kad negalima skelbti bendrosios avarijos kadangi gaisro pavojus nebuvo realus. Taip pat būtina, kad pavojus grėstų visų bendrosios avarijos dalyvių turtui, t.y ir laivo savininko, ir krovinio savininko turtui, jei realus pavojus gresia tik laivui arba tik vežamam kroviniui ar jo daliai, tuomet išlaidos nėra laikomos bendrosios avarijos išlaidomis⁹³ Yra žinoma, kad krovinių vežimo jūra veikla priskiriama prie rizikos faktorių turinčių veiklų. Atkreiptinas dėmesys į realaus pavojaus požymį bendrojoje avarijoje – šiuo atveju jis turi būti toks, kurio nebuvo galima tikėtis įprasto krovinių pervežimo jūra metu.⁹⁴ Todėl galima teigti, šis požymis bendrąją avariją išskiria iš kitų jūrinių incidentų, kadangi yra laikoma, kad jei pavojingų aplinkybių atsiradimo nebuvo galima tikėtis įprasto vežimo jūra metu, įvykus incidentui, įvykis bus pripažintas bendrąja avarija. Tai gali patvirtinti ir byloje *Wilson v Bank of Victoria (1867)*⁹⁵ priimtas sprendimas: laivo savininkas siekė pripažinti įvykį bendrąja avarija ir taip

⁸⁷ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, p. 235.

⁸⁸ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 2 str. 1 d.; Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, A taisyklė.

⁸⁹ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 235-238.

⁹⁰ "General Average. A preliminary review," *supra* note 21, p. 10.

⁹¹ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 332-333.

⁹² Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 235.

⁹³ Cornah, Richard, "A Guide to General Average," Charles Taylor plc, žiūrėta 2016 vasario 29 d., <http://www.ctplc.com/media/72233/A-Guide-to-General-Average.pdf>, p. 7.

⁹⁴ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 236.

⁹⁵ *Ibid.*, 236.

padalinti visiems pervežimo dalyviams nuostolius, kai audros metu patyrė papildomų išlaidų įjungus kitą laivo variklį dėl sugedusio, tačiau teismas nutarė, kad atvejis nelaikytinas bendrąja avarija, kadangi variklis galėjo sugesti esant bet kokioms oro sąlygoms. Tai rodo, kad incidentas jūroje lemiantis bendrąją avariją turi turėti išskirtinį pobūdį ir bendrosios avarijos nuostolių ir išlaidų paprastai negalima numatyti. Todėl galima daryti išvadą, kad tik nustačius, kad įvykio metu patirtos išlaidos ir nuostoliai buvo būtini dėl realaus iškilusio pavojaus visam turtui, tos išlaidos bus pripažįstamos bendrosios avarijos išlaidomis.

Kitas būtinas bendrosios avarijos požymis – tai tikslingai ir sąmoningai turtui padaryti nuostoliai ir išlaidos. Ar įvykis priskirtinas bendrajai avarijai ar ne, vertinamas tik sąmoningų ir tikslingų veiksmų atlikimas, šios sąlygos laikomasi labai griežtai.⁹⁶ Todėl yra priimtina, kad visi bendrosios avarijos dalyviai turėtų tik sąmoningai ir tikslingai siekti tokių nuostolių ir išlaidų atsiradimo.⁹⁷ Pavyzdžiui, įvykis nebus laikomas bendrąja avarija, jei atliekami įgulos veiksmai bus susiję su įprastine avarija ar dėl normalaus gamtos reiškinių sukeltamų padarinių, taip pat ir atvirkštiniu atveju, nuostoliai ir išlaidos susidarę dėl sąmoningų ir tikslingų įgulos veiksmų, bet esant tokioms aplinkybėms, kai vis tiek jų nebuvo galima išvengti, nėra pripažįstami bendrąja avarija. Paminėtinas pavyzdys, atskleidžiantis šios bendrosios avarijos požymio ypatybes: nuostoliai susidarę nukertant laivo dalių nuolaužas arba laivo dalis, kurios anksčiau buvo nugriautos arba pamestos dėl nelaimingo atsitikimo, nepripažįstami bendrąja avarija.⁹⁸ Darytina išvada, kad jei nesąmoningai padarytų nuostolių dėka pavyksta išsaugoti laivą ir krovinį ar dalį jo, tokie nuostoliai nebus laikomi bendrąja avarija. Manytina, kad pagrįstos ir protingos išlaidos, kurių dėka išgelbėjama ar išsaugojama didesnė turto (krovinio ir laivo), kuriam gresia pavojus, turėtų būti mažesnės nei patiriama žala.

Tam, kad įvykis būtų pripažintas bendrąja avarija, visi krovinių vežimo jūra dalyviai turi gauti bendrą naudą. Todėl siekiant bendros naudos vežime jūra dalyvaujantiems asmenims sąmoningai ir tikslingai atliekami veiksmai turėtų būti skirti apsaugoti visų vežimo jūra dalyvių turtą nuo gresiančio pavojaus, o ne kurio nors vieno iš jų.⁹⁹ Prie tokių pavyzdžių galėtų būti išlaidos, susidarančios iškraunant krovinį iš laivo turint tikslą gelbėti ir laivą, ir krovinį, o ne tik išlaidos, susidarančios iškraunant krovinį iš laivo su tikslu tik sumažinti laivo grimzlę ir palengvinti laivo nutempimą nuo sekumos, ar sugedus laivo, gabenančio šaldytą krovinį tropikų teritorijoje, neplanuotas užplaukimas į uostą laivo šaldytuvų remontui.¹⁰⁰ Darytina išvada, kad minėtos išlaidos

⁹⁶ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 332; Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, *Rule Paramount*; Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 236.

⁹⁷ Matthew Marshall, *supra* note 10, p. 2.

⁹⁸ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 49 str. 1 d. 3 p.; Jorko-Antverpeno taisyklės, *op. cit.*, IV taisyklė

⁹⁹ “General Average. A preliminary review,” *supra* note 21, p. 10.

¹⁰⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 237; Cornah, Richard, “A Guide to General Average” *supra* note 93, p. 7.

nebūtų priskiriamos bendrajai avarijai, kurių naudą patiria tik kuris nors vienas iš pervežimo jūra dalyvių ir jos nebūtų skirstomos tarp jų, kadangi netenkina bendrajai avarijai keliamų reikalavimų, t.y. nėra bendros naudos visiems krovinių vežimo jūra dalyviams.

Bendrosios avarijos nuostoliai ir išlaidos atsiranda krovinių vežimo jūra metu, tai yra krovinių vežimas jūra negali baigtis anksčiau nei krovinių iškrovimas iš laivo.¹⁰¹ Vadinasi tam, kad įvykis būtų pripažintas bendrąja avarija, nuostoliai ar kitos išlaidos turi atsirasti vežimo jūra metu. Pavyzdžiui, jei laive kyla gaisras baigiant iškrauti krovinius, ir įgula gesindama gaisrą vandeniui apgadina nežymų kiekį kroviniame denyje likusio krovinių, įvykis būtų pripažintas bendrąja avarija ir nors didžioji krovinių dalis jau buvo iškrauta, jų savininkai privalėtų proporcingai prisidėti prie susidariusių nuostolių dengimo.¹⁰²

Dažniausiai įnašams į bendrąją avariją apskaičiuoti yra taikoma laivo, krovinių ir frachto vertė, kuri nustatoma pasibaigus krovinių pervežimui jūra laiko ir vietos atžvilgiu, o ne bendrąją avariją sukėlusiu veiksmu metu buvusi vertė, ar pervežimo pradžioje buvusi nustatyta turto vertė.¹⁰³ Tokiu pavyzdžiu galėtų būti įvykis ir momentas, kuomet laivas, patyręs žalą dėl sąmoningo užplaukimo ant seklumos, dar susidurtų su kitu laivu, tuomet dalijant bendrosios avarijos nuostolius, laivo vertė būtų nustatoma po susidūrimo su kitu laivu.¹⁰⁴ Panašiai kontribucinę vertę nustato ir nacionaliniai teisės aktai, pvz., LR Prekybinės laivybos įstatymo 50 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad bendrosios avarijos įnašų dydis nustatomas pagal turto vertę, buvusią pasibaigus laivo reisui. Nacionaliniuose teisės aktuose bei taisyklėse gali būti nustatytos ir įvairios išimtys, pvz., įnašams dėl krovinių, kurių vertė nustatoma pagal krovinių gavėjo pateiktą sąskaitą, o jei tokia sąskaita nebuvo pateikta, pagal jo pakrovimo vietos ir dienos krovinių vertę.¹⁰⁵ Detaliau bendrosios avarijos nuostolių ir išlaidų skirstymo tarp bendrosios avarijos dalyvių sąlygos ir bendrosios avarijos įnašų pagal turto vertę nustatymo ypatumai aptariami darbo 3.1 skyriuje.

Tokie nuostoliai, susidarantys dėl laivo ar krovinių vėlavimo, negautų pajamų, rinkos ar jos dalies praradimo ir pan., t.y. netiesioginiai nuostoliai, nėra įtraukiami į bendrosios avarijos nuostolius ir tokios išlaidos krovinių vežimo jūra dalyviams nėra skirstomos proporcingai.¹⁰⁶ Tokia nuostolių ir išlaidų apskaičiavimo tvarka numatyta ir Jorko-Antverpeno taisyklėse, nustatant, kad bendrojoje avarijoje pripažįstami tik tie nuostoliai, žala ar išlaidos, kurie yra tiesiogiai susiję su bendrosios

¹⁰¹ "General Average. A preliminary review," *supra* note 21, p. 17.

¹⁰² Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, XII taisyklė.

¹⁰³ *Ibid.*, G Taisyklės 1 d.

¹⁰⁴ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 237.

¹⁰⁵ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 50 str. 6 d.; Jorko-Antverpeno taisyklės, *op. cit.*, XVII taisyklės a) ir i) punktai.

¹⁰⁶ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 237-238.

avarijos įvykių, t.y. būtinas priežastinis ryšys.¹⁰⁷ Galima teigti, kad pagal teisės aktus, apskaičiuojant įnašus į bendrąją avariją, įtraukiami tik tiesioginiai nuostoliai.¹⁰⁸

Bendrosios avarijos sėkmė būtina sąlyga, kad nuostoliai ir išlaidos būtų pripažintos ir dalijamos.¹⁰⁹ Byloje *Chellew v Royal Commission for the Sugar Supply*¹¹⁰ buvo konstatuoti faktai: dėl bendro saugumo laivui plaukiant į prieglobsčio uostą, laivas ir krovinys nuskendo nepasiekus prieglobsčio uosto; bei priimtas sprendimas, kad negalimas bendrosios avarijos skelbimas, kadangi turtas nebuvo išgelbėtas. Iš to seka, kad jei turto (laivo ir krovinio, bei frachto) išgelbėti nepavyksta, bendrosios avarijos nuostoliai ir išlaidos nėra dalijami vežimo jūra dalyviams. Tik sėkmės atveju nuostoliai ir išlaidos, patirtos bendrosios avarijos metu, būtų dalijamos proporcingai tarp jos dalyvių turto ir nuostolių atžvilgiu, t.y. tie pervežimo jūra dalyviai, kurių turtas buvo išgelbėtas, iš dalies padengtų nuostolius tų dalyvių, kurių turtas buvo paaukotas bendrai naudai.¹¹¹

Apibendrinus galima daryti išvadą, kad klausimas dėl bendrosios avarijos sprendžiamas tik įvertinus ir nustatius visų požymių ir sąlygų visumą.

¹⁰⁷ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, C taisyklės 1 d.

¹⁰⁸ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 50 str. 6 d

¹⁰⁹ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 333.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 238.

2. VEŽĖJO JŪRŲ TRANSPORTU ATSAKOMYBĖ

2.1. Vežėjo jūrų transportu ir jo atsakomybės teisinis reglamentavimas

Vežėjo jūrų transportu teisės, pareigos bei jo atsakomybė, sąlygos numatomos tiek valstybių nacionaliniuose teisės aktuose, tiek tarptautiniuose dokumentuose.¹¹² Lietuvos Respublikos teisės aktuose, įtvirtintos nuostatos, kad tuo atveju, jei pervežimui nėra taikoma tarptautinė sutartis, taikomi nacionaliniai teisės aktai.¹¹³

Tarptautinis pervežimų reglamentavimas yra specifinis, kadangi krovinių pervežimas atliekamas pagal tarptautinius susitarimus, todėl tik nesant tam tikro teisinio santykių reguliavimo, remiamasi nacionaliniais teisės aktais.¹¹⁴ Tarptautinių pervežimų srityje yra labai svarbūs tinkamas vežėjo jūrų transportu atsakomybės teisinis reglamentavimas, aiškus atsakomybės dydžio ir taikymo nustatymas, kadangi tai leidžia išvengti galimų ginčų arba tikėtis mažesnio jų skaičiaus.

Šiuo metu tarptautinėje pervežimų sferoje krovinių vežimą jūrų transportu ir vežėjo atsakomybę reglamentuoja 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), bei ją keičiantis 1968 m. Briuselio protokolas (Visbiu taisyklės) (Hagos-Visbiu taisyklės)¹¹⁵ bei 1978 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės)).¹¹⁶ Parengtos, tačiau dar neįsigaliojusios Roterdamo taisyklės,¹¹⁷ kuriose numatytos platesnės krovinio vežėjo atsakomybės ribos bei vežėjui priskirta papildomų pareigų).¹¹⁸

Hagos taisyklių parengimo tikslas buvo suderinti visų vežimo jūra dalyvių įsipareigojimus ir teises, suvienodinti jau taikomas teisės normas vežėjo atsakomybei.¹¹⁹ Buvo siekiama tinkamai reglamentuoti vežėjo pareigas krovinių siuntėjui, numatant vežėjo deramą rūpestingumą paruošiant reisui laivą ir užtikrinant saugų prekių transportavimą, o tinkamai atlikus konvencijoje nustatytas pareigas, įgyti apsaugą nuo krovinio siuntėjo reikalavimų atlyginti patirtą žalą dėl prekių praradimo ar sugadinimo.¹²⁰ Hagos-Visbiu taisyklės buvo patvirtintos paaiškėjus Hagos taisyklių trūkumams.¹²¹

¹¹² Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 2 str., 3 str. 1 d., 4 d.; “Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas,” *Valstybės žinios* 74, 2262 (2000), 6.808 str., 6.817 str.

¹¹³ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 1 str. 1 d.; “Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas,” *op. cit.*, 1.13 str.

¹¹⁴ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 1 str. 1 d.; “Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas,” *op. cit.*, 1.13 str.

¹¹⁵ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*

¹¹⁶ Hamburgo taisyklės, *supra* note 49, šią konvenciją šiuo metu yra ratifikavusios 34 šalys, kurios neturi savo laivyno ar turi labai mažus laivynus; Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 125

¹¹⁷ Roterdamo taisyklės, *supra* note 50

¹¹⁸ Jasutienė, Lina, “Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transport vežėjo pareigas,” *Socialinių mokslų studijos* 5, 3 (2013): 927–943. https://www.mruni.eu/upload/iblock/b4f/014_jasutiene.pdf, p. 928

¹¹⁹ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, preambulė.

¹²⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 109.

¹²¹ *Ibid.*

Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos taikomos kiekvienam konosamentui dėl krovinių vežimo tarp skirtingų valstybių uostų, tokiu atveju konosamentas turi būti išduotas valstybėje, konvencijos narėje, ar kroviniai turi būti vežami iš tokios valstybės uosto, ar sutartyje, nurodytoje konosamente, turi būti numatyta, kad taisyklės taikomos sutarčiai, o taip pat Hagos-Visbiu taisyklės nedraudžia valstybėms konvencijos narėms taikyti taisyklių ir kitiems konosamentams.¹²² Šiuo metu Hagos-Visbiu taisyklės yra pagrindinis teisinių santykių, kylančių iš krovinių vežimo jūra sutarties, teisinis reguliavimas. Hagos-Visbiu konvenciją yra ratifikavusios dauguma jūrinių valstybių, kitos perkėlė šių taisyklių nuostatas į savo nacionalinę teisę.¹²³

Kaip nustatyta Hagos-Visbiu taisyklių 1 straipsnyje, vežėju laikomas laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo sutartį su siuntėju. Taigi remiantis šia sąvoka, laivo savininkas arba frachtuotojas sudaręs su krovinių siuntėju vežimo sutartį, pagal ją turi laikytis jam taisyklėse nustatytų pareigų ir atsakomybės krovinių pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo, vežimo, saugojimo, priežiūros ir iškrovimo metu, taip pat turi teisę naudotis taisyklėse numatytomis teisėmis ir imunitetais.¹²⁴ Atkreiptinas dėmesys, kad Hagos-Visbiu taisyklės nėra taikomos laivu vežamiems kroviniams ant denio kuomet taip yra nurodyta vežimo sutartyje, bei jos nereglementuoja vežėjo ir krovinių siuntėjo santykių, kuomet laivu vežami gyvi gyvūnai.¹²⁵ Todėl pervežant tokius krovinius jos nebūtų taikomos. Hagos-Visbiu taisyklių taikymo laikotarpis apima krovinių vežimą nuo jų pakrovimo į laivą iki jų iškrovimo iš laivo.¹²⁶ Vadinasi ir laikas, kuomet vežėjas yra atsakingas, tęsiasi nuo krovinių pakrovimo į laivą iki jų pristatymo iškrovimo uoste, iškrovus juos iš laivo. Tai svarbus aspektas, nustatant ir vertinant vežėjui taikytiną atsakomybę. Tokiu būdu krovinių pakrovimas į laivą siejamas su momentu, kai krovinyš kerta laivo borto liniją, lygiai toks pats momento skaičiavimas taikomas iškraunant krovinius, todėl ir vežėjo atsakomybė būtų laikoma nuo šių momentų.

Hagos-Visbiu taisyklių normose nustatytos ne tik vežėjo jūrų transportu teisės ir imunitetai, pareigos prieš reisą ir kelionės metu, kurias jis privalo vykdyti pakraunant, tvarkant, vežant, saugant, prižiūrint ir iškraunant krovinius, vežėjo atsakomybės taikymo momentai, bet ir jos ribos bei atleidimo nuo atsakomybės sąlygos.¹²⁷ Numatyti 17 atvejų, kai vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, įtvirtinti Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje, kurioje nurodyta, kad nei vežėjas, nei laivas neatsako už netekimą ar sužalojimą, padarytus arba atsiradusius dėl:¹²⁸

¹²² Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 10str.

¹²³ "Yearbook 2015," Comité Maritime International, žiūrėta 2016 rugsėjo 6 d.

http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2015%20FINAL.pdf, p. 449-451; "Shipping Law 2013", *supra* note 38, p. 14-210.

¹²⁴ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 2 str.

¹²⁵ *Ibid.*, 1 str. c) p.

¹²⁶ *Ibid.*, 1 str. e) p.

¹²⁷ *Ibid.*, 4 str. 2 d.

¹²⁸ *Ibid.*, 4 str. 2 d. a)-q) p.

- 1) kapitono, jūrininko, locmano arba vežėjo darbuotojo veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą;
- 2) gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo;
- 3) rizikos, pavojų ir nelaimingų atsitikimų jūroje ar kituose laivybai tinkamuose vandenyse;
- 4) gamtos jėgų pasireiškimo;
- 5) karo veiksmų;
- 6) valstybės priešų veiksmų;
- 7) valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymo, suėmimo ar turto arešto vadovaujantis teisine procedūra;
- 8) karantino apribojimų;
- 9) siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo;
- 10) streikų, lokautų, darbo sustabdymo ar apribojimo dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai;
- 11) sukilimų ir pilietinių neramumų;
- 12) gelbėjimo ar bandymo gelbėti gyvybę ar turtą jūroje;
- 13) dydžio ar svorio sumažėjimo arba dėl bet kurio kito netekimo ar sužalojimo, atsirandančio dėl prigimtinio prekių defekto, kokybės ar prigimtinio trūkumo;
- 14) nepakankamos pakuotės;
- 15) nepakankamo arba netinkamo ženklinimo;
- 16) paslėptų trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant;
- 17) bet kurios kitos priežasties, nesant vežėjo faktinės kaltės ar dalyvavimo arba nesant vežėjo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo, tačiau įrodymo pareigą turi asmuo, reikalaujantis pripažinti tokią išimtį, kad įrodytų, jog nei vežėjo faktinė kaltė ar jo dalyvavimas, nei vežėjo agentų ar jo darbuotojų faktinė kaltė ar aplaidumas neprisidėjo prie nuostolių ar žalos.

Visais išvardintais atvejais vežėjas būtų atleidžiamas nuo atsakomybės, todėl tikėtina, kad siekdamas jos išvengti, vežėjas gali naudotis jam suteikiamomis išimtimis.

Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos numato sąlygas kokiais atvejais ir koku būdu yra ribojama vežėjo jūrų transportu atsakomybė, nustatant kompensacijos už prarastą krovinį dydžius, taip pat įtvirtinant vežėjo ribotos atsakomybės netaikymą, jeigu įrodoma, kad žala, atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta.¹²⁹ Taip pat Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos neriboja pačiam vežėjui visiškai arba iš dalies

¹²⁹Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 4 str. 5 d. a) ir e) p.

atsisakyti visų ar bet kurių savo teisių ir imunitetų arba padidinti savo atsakomybę ir įsipareigojimus, tik tokiu atveju, teisių ir imunitetų atsisakymas ar atsakomybės ir įsipareigojimų padidinimas turi būti aiškiai įvardintas (nurodytas siuntėjui išduotame konosamente).¹³⁰

Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos būtų taikomos ir tuo atveju, jei į konosamentą yra įtraukiamos ir teisėtos nuostatos dėl bendrosios avarijos,¹³¹ t.y. bendrosios avarijos atveju nustatant vežėjo atsakomybei keliamus reikalavimus remiamasi minėtų taisyklių nuostatomis.

Atkreiptinas dėmesys, kad Hagos-Visbiu taisyklės nereglamentuoja teisinių santykių dėl vežėjo atsakomybės už krovinio netekimą ar sužalojimą, susijusius su krovinių saugojimu, priežiūra ir tvarkymu prieš jį pakraunant į laivą ir jas iškrovus iš laivo, tačiau neužkerta kelio nustatyti ir susitarti pačioms šalims.¹³²

1978 m. Jungtinių tautų konvencija dėl krovinių gabenimo jūra buvo priimta Hamburgo konferencijoje, todėl dar kitaip vadinama Hamburgo taisyklėmis, įsigaliojo 1992 m. lapkričio 14 d., ją ratifikavo nedaug šalių.¹³³ Tikėtina, kad konvenciją ratifikavusios šalys atstovauja krovinių savininkų interesus, galbūt todėl jos nesulaukė didesnio palaikymo iš jūrinių valstybių.¹³⁴ Hamburgo taisyklėse numatytas platesnis krovinių vežimo jūra teisinis reguliavimas nei Hagos-Visbiu taisyklėse, t.y. taisyklės taikomos ne tik krovinio vežimo jūra sutartims (konosamentams), bet ir kitoms vežimo jūra sutartims, pvz., jūriniams važtaraščiams.¹³⁵ Keisti Hagos-Visbiu taisyklės ragino krovinių savininkai nepatenkinti dėl Hagos ar Hagos-Visbiu taisyklių pagrindu įteisinto vežėjų atsakomybės ribojimo (nedidelės vežėjo jūrų transportu atsakomybės ribos, ir daug atvejų, kuomet vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, buvo laikomas labai palankiu vežėjams).¹³⁶ Hamburgo taisyklėse yra nurodoma, kad vežėjas yra atsakingas už žalą (nuostolius) ar vėlavimą pristatyti prekes, kai tai įvyko esant kroviniui vežėjo žinioje, kitu atveju jis turėtų įrodyti, kad vežėjas ėmėsi visų priemonių, siekdamas išvengti žalos ar nuostolių.¹³⁷ Hagos-Visbiu taisyklės, priešingai nei Hamburgo taisyklės nenumatė vežėjo jūrų transportu atsakomybės už krovinio pavėluotą pristatymą ir dėl to atsiradusių nuostolių atlyginimą. Tai nauja sąlyga, yra numatyta, kad jei nesusitarta kitaip, vežimas turi būti atliktas per laiką, kokio galima būtų tikėtis iš rūpestingo vežėjo bei turi būti atsižvelgta į konkrečias aplinkybes, kitu atveju krovinių savininkas turi teisę reikalauti padengti nuostolius.¹³⁸ Tačiau vis dėlto vyrauja situacija, kuomet sudarant krovinių pervežimo jūra sutartis, dažniausiai numatoma sąlyga, kad vežėjas nėra atsakingas už nuostolius, atsirandančius dėl

¹³⁰ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 5 str.

¹³¹ *Ibid.*, 5 str. antra pastraipa

¹³² *Ibid.*

¹³³ Hamburgo taisyklės, *supra* note 49, 2 str. 1 d.

¹³⁴ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 125.

¹³⁵ Hamburgo taisyklės, *op. cit.*, 5 str. 1 d.

¹³⁶ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 124.

¹³⁷ Hamburgo taisyklės, *op. cit.*, 2 str. 1 d.

¹³⁸ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 125.

pavėluoto krovinio pristatymo.¹³⁹ Tai rodo vežėjo jūrų transportu įtakingumą kitų pervežimo jūra dalyvių atžvilgiu.

Dar viena nepalanki vežėjui nuostata Hamburgo taisyklėse, jei krovinyms pervežimo metu buvo sugadintas ar prarastas, arba pavėluotas pristatyti į paskirties uostą buvo preziumuojama vežėjo kaltė.¹⁴⁰ Vežėjas pagal Hamburgo taisyklės nebus laikomas kaltu, tik kai tokia žala atsiranda dėl kilusio gaisro, tuomet jau krovinio savininko pareiga įrodyti, kad gaisras kilo dėl vežėjo kaltės, jo darbuotojų ar atstovų kaltės ar nerūpestingumo.¹⁴¹ Hamburgo taisyklėse prailgintas vežėjo atsakomybės už krovinį laikotarpis.¹⁴² Taikant šias taisykles, vežėjui atsakomybė jau tenka už krovinį nuo to momento, kai jis jam buvo perduotas pakrovimo uoste iki jo pristatymo ir perdavimo gavėjui paskirties uoste. Atvejais, kuomet vežėjui netaikomas atsakomybės ribojimas¹⁴³ liko nepakeisti lyginant su Hagos-Visbiu taisyklėmis. Visi šie pakeitimai rodo nepalankumą vežėjui, jo atsakomybės atžvilgiu.

2008 m. buvo priimta konvencija, dar kitaip žinoma kaip Roterdamo taisyklės, kurios pagrindinis tikslas buvo reglamentuoti pervežimo jūra sutartis ne tik dėl vežimo jūra, bet ir vežimo jūra iš dalies (multimodaliniai pervežimai).¹⁴⁴ Konvencijos iniciatorių nuomonė dėl naujo pervežimų jūra reglamentavimo buvo ta, kad Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklių nuostatos nebeaktualios ir neatitinka šiuolaikinių poreikių šioje srityje.¹⁴⁵ Konvencija nėra įsigaliojusi, kadangi jos neratifikavo reikiamas skaičius valstybių. Pagrindinė Roterdamo taisyklių naujovė, lyginant su ankstesnėmis pervežimus jūra reguliuojančiomis tarptautinėmis taisyklėmis (Hagos, Hagos-Visbiu, Hamburgo) yra ta, kad joje išplėstos taikymo ribos – vežėjo atsakomybė prasideda nuo krovinių gavimo momento ir baigiasi iki krovinių perdavimo gavėjui momento, t.y. konvencija taikoma ir tuomet, kai kroviniai sugadinami arba prarandami vežant krovinius jau ne jūra, tačiau krovinių vežimas jūra turi būti sudėtinis krovinio transportavimas.¹⁴⁶ Hamburgo taisyklėmis buvo nustatyta, kad vežėjas atsakingas už laikotarpį nuo krovinių gavimo pakrovimo uoste iki iškrovimo uoste, Hagos-Visbiu taisyklėmis buvo nustatytas vežėjo atsakomybės laikotarpis nuo krovinių pakrovimo į laivą iki jų iškrovimo iš laivo, o Roterdamo taisyklėmis nustatomas dar platesnis vežėjo atsakomybės laikotarpis. Roterdamo taisyklėse nustatytos pagrindinės vežėjo pareigos (tinkamas krovinio pakrovimas, vežimas, saugojimas, iškrovimas; laivo parengimas tinkamu plaukioti ir kt.) mažai kuo skiriasi nuo pareigų,

¹³⁹ “Port to Port Bill of Lading (as Carrier B/L),” Mitsui O.S.K. Lines, žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.mol.co.jp/en/bl/img/bl-c.pdf>, 5 str. 6 p.

¹⁴⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 124.

¹⁴¹ Hamburgo taisyklės, *supra* note 49, 5 str. 4 d.

¹⁴² *Ibid.*, 4 str. 1 d.

¹⁴³ *Ibid.*, 8 str. 1 d.

¹⁴⁴ Roterdamo taisyklės, *supra* note 50, preambulė.

¹⁴⁵ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 126.

¹⁴⁶ Roterdamo taisyklės, *op. cit.*, 5 str.

įvirtintų Hagos-Visbiu taisyklėse (3 str. 1 d.).¹⁴⁷ Tačiau pagal naująją konvenciją, minėtas pareigas vežėjas privalo vykdyti ne tik prieš reisą, bet ir reiso metu. Konvencijoje yra sumažintas aplinkybių skaičius (iki 15),¹⁴⁸ kuomet vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės – už dėl kapitono ar kitų įgulos narių aplaidumo atsiradusią žalą vežėjas privalės atsakyti, skirtingai nei buvo numatyta Hagos-Visbiu taisyklėse (4 str. 2 d. a) p.).

Lietuva 2003 m. liepos 3 d. įstatymu ratifikavo Protokolą (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantį 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).¹⁴⁹ Yra laikoma, kad Lietuva ratifikavo ir Hagos taisyklės, iš dalies pakeistas Visbiu taisyklėmis, kadangi pagal Protokolą dėl SST numatyta, kad kai protokolą ratifikuoja valstybė, kuri nėra Konvencijos šalis, tai prilygsta Konvencijos ratifikavimui.¹⁵⁰ Krovinių vežimo jūra reglamentavimas apibrėžtas LR Prekybinės laivybos įstatymo 14 straipsnio 2 dalyje, nustatant, kad kroviniai jūra vežami vadovaujantis Hagos-Visbiu taisyklėmis, o taip pat numatyta, kad šalys dėl taisyklių taikymo gali susitarti kitaip.¹⁵¹

Atsižvelgiant į tai, kad tiek Lietuvos Respublikoje, tiek daugelyje kitų jūrinių valstybių, tarptautiniams krovinių vežimams jūrų transportu yra taikoma ir jų subjektų teisinius santykius reguliuoja Hagos-Visbiu taisyklės, o ne Hamburgo taisyklės, darbe nagrinėjant vežėjo atsakomybės taikymo aspektus didesnis dėmesys skiriamas Hagos-Visbiu taisyklėms.

Aptariant krovinių vežėjo jūrų transportu atsakomybės reglamentavimą tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu aspektu, svarbu paminėti ir 1976 m. tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo bei 1996 m. protokolą, iš dalies keičiantį 1976 m. konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, kurią Lietuva ratifikavo 2003 m. gruodžio 16 d. įstatymu Nr. IX-1897, kurios atsiradimo pagrindas buvo būtinumas nustatyti tam tikras vienodas atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo taisykles.¹⁵² Taisyklėse numatyti ir reglamentuoti tokie teisiniai aspektai: asmenys, kurie pagal konvenciją turi teisę riboti atsakomybę; reikalavimai, kuriems taikomas ribojimas, taip pat reikalavimai, kuriems nėra taikomi ribojimai (pvz., reikalavimui dėl atlyginimo už gelbėjimo darbus ar dėl dalies bendrojoje avarijoje ribojimas nėra taikomas); ribojimą panaikinantys veiksmai (kaip ir aukščiau minėtose tarptautinėse konvencijose, taip ir šioje, numatyta, kad atsakingas asmuo neturi teisės riboti savo atsakomybės, jei įrodoma, kad žala atsirado

¹⁴⁷ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 127.

¹⁴⁸ Roterdamo taisyklės, *op. cit.*, 17 str. 3 d.

¹⁴⁹ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51.

¹⁵⁰ „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-41-690/2016“, LAT, <http://www.lat.lt/lt/teismo-nutartys/nutartys-nuo-2006-6bt1.html>, konstatuojamosios dalies „Kasacinio teismo argumentai ir išaiškinimai“, 22 punkte.

¹⁵¹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 14 str. 2 ir 3 d.

¹⁵² „1976 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo“, *Valstybės žinios* 36, 1185 (2004); „1996 m. Protokolas, iš dalies keičiantis 1976 m. konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo“, *Valstybės žinios* 99, 3839 (2006), preambulė.

dėl jo asmeninio veikimo ar neveikimo sąmoningai siekiant padaryti tokią žalą arba dėl neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta); apibrėžtos atsakomybės ribos, nustatant tam tikro dydžio reikalavimus dėl žalos atlyginimo; konvencijos taikymo sritis.¹⁵³

LR Civilinis kodeksas (jo šeštosios knygos „Prievolių teisė“ XL skyrius „Vežimas“) taip pat reglamentuoja vežėjo jūrų transportu atsakomybę, apibrėžia jos ypatumus.¹⁵⁴

LR Civilinio kodekso nuostatose įtvirtinta, kad kroviniai vežami pagal vežimo sutartis, kurių sąlygas nustato šis kodeksas, atskirų transporto šakų kodeksai ir kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys bei kiti transporto teisės aktai.¹⁵⁵

Pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį, ir yra paprastai nustatoma, kad vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu.¹⁵⁶

Taip pat yra numatyta sąlyga, kurią vežėjas privalo vykdyti, tai yra vežėjas privalo pateikti krovinio siuntėjui tinkamos būklės transporto priemones (šiuo atveju būtų laivas, kuris turi tenkinti laivo tinkamumo plaukiooti sąlygą) krovinio siuntėjo užsakyme, vežimo sutartyje arba vežimų organizavimo sutartyje nustatytais terminais.¹⁵⁷

Lietuvos teisės aktai numato, kad už vežimo sutarties neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą šalims gali būti taikomas vežimo sutartyse nustatytas reglamentavimas, LR Civilinio kodekso nuostatos, atskirų transporto šakų kodeksų ir kitų įstatymų nuostatos.¹⁵⁸ Vežimo sutarties sąlygos, kurios panaikina ar riboja vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, taip apsaugoma kita sutarties šalis dėl savivaliavimo, tačiau nacionaliniuose teisės aktuose nustatytos ir išimtys,¹⁵⁹ kuriomis gali naudotis vežėjas. Įtvirtinta tokia nuostata, kad vežėjas už transporto priemonių nepateikimą atsako vežimo sutarties ar įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka, tačiau jis gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu tai įvyko dėl nenugalimos jėgos; krovinių vežimo nutraukimo ar apribojimo tam tikrais maršrutais transporto įstatymų nustatyta tvarka; kitais atskirų transporto šakų kodeksų ar kitų įstatymų numatytais atvejais.¹⁶⁰ LR Civilinio kodekse yra įtvirtintas vežėjo atsakomybės laikotarpis, nustatant, kad vežėjas yra atsakingas už krovinio neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) po krovinio priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad kroviny buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių

¹⁵³ Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, *supra* note 152, 1-4, 6, 15 str.

¹⁵⁴ „Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas,“ *Valstybės žinios* 74, 2262 (2000), 6.807, 6.808, 6.810, 6.813-6.822 str.

¹⁵⁵ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.807 str.

¹⁵⁶ *Ibid.*, 6.808 str.

¹⁵⁷ *Ibid.*, 6.814 str. 1 d.

¹⁵⁸ *Ibid.*, 6.817 str. 1 d.

¹⁵⁹ *Ibid.*, 6.817 str. 2 d.

¹⁶⁰ *Ibid.*, 6.818 str.

pašalinimas nuo jo nepriklauso atvejais, tokiu atveju vežėjas privalės gražinti ir frachtą (užmokestis už vežimo jūra paslaugas), jeigu jis nebuvo įskaitytas į krovinio vertę.¹⁶¹ Taip pat akcentuotina, kad yra numatyta ir krovinio savininko teisių apsauga dėl vežėjo vienašališkai surašytų dokumentų apie krovinio neišsaugojimo ar sužalojimo priežastis, kadangi jie gali būti ginčijami teismo tvarka ir turi būti vertinami teismo kartu su kitais byloje esančiais įrodymais, patvirtinančiais vežėjo atsakomybės pagrindus.¹⁶²

Kitas labai svarbus nacionalinėje teisėje taikomas teisės aktas pervežimams jūra yra LR Prekybinės laivybos įstatymas, kuriame įtvirtintas teisinis reglamentavimas taikomas prekybinėje laivyboje, jis numato, kad jeigu krovinių vežimo jūra sutarties šalys nėra susitarusios dėl taikytinos teisės, tai tokiu atveju santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja ne krovinio savininko ar siuntėjo, bet vežėjo šalies įstatymai.¹⁶³ Įstatyme numatyta ir bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas, nustatant, kad teisinius santykius susijusius su ja reguliuoja tos šalies, kurios uoste laivas po įvykio, sukėlusio bendrąją avariją, baigė reisą, įstatymai, numatant ir išimtį, kad jeigu dėl bendrosios avarijos nuostolius patyrę asmenys yra iš vienos valstybės, taikomi tos valstybės įstatymai.¹⁶⁴ LR Prekybinės laivybos įstatymas pervežimo jūra šalims suteikia teisę turtinį ginčą spręsti ir ne Lietuvoje, o perduoti užsienio valstybės teismui arba arbitražui, tokiu atveju būtinas ginčo dalyvių susitarimas.¹⁶⁵

LR Prekybinės laivybos įstatymas nedraudžia vežėjui į sutartį įtraukti sąlygas, numatančias užsienio prekybinės laivybos įstatymų ir papročių taikymą, pvz. bendrosios avarijos atveju numatyti, kad bus taikomos Jorko-Antverpeno taisyklės, tačiau vežėjui negali būti panaikinta ar sumažinama atsakomybė už krovinių praradimą, trūkumą ar sužalojimą.¹⁶⁶ Taip apsaugoma krovinio siuntėjo (savininko) teisė, dėl netinkamai vykdomų vežėjo pareigų.

LR Prekybinės laivybos įstatymas taip pat numato krovinių vežimo jūra sutarties atsisakymo bei nutraukimo sąlygas; pateiktas sąrašas atvejų, kuomet kiekviena krovinių vežimo jūra sutarties šalis turi teisę nutraukti sutartį neatlygindama antrajai šaliai nuostolių iki laivo išplaukimo iš krovinių išsiuntimo uosto: dėl karo ir kitokių veiksmų, galinčių kelti pavojų laivui ir kroviniams; jeigu krovinių išsiuntimo uostas arba paskirties uostas yra blokuojami; jeigu laivas sulaikomas valstybės institucijų sprendimu dėl priežasčių, nepriklausančių nuo kurios nors krovinių vežimo jūra sutarties šalies; jeigu laivas paimamas naudoti specialioms valstybės reikalem; jeigu valdžios institucijos

¹⁶¹ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.820 str. 1, 3 d.

¹⁶² *Ibid.*, 6.820 str. 4 d.

¹⁶³ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 5 str. 7 d.

¹⁶⁴ *Ibid.*, 5 str. 11, 15, 17 d.

¹⁶⁵ *Ibid.*, 5 str. 17 d.

¹⁶⁶ *Ibid.*, 5 str. 15 d.

uždraudžia vežtinus krovinius išvežti iš išsiuntimo uosto arba įvežti į paskirties uostą.¹⁶⁷ Minėtais atvejais laivo reiso metu taip pat gali būti nutraukta sutartis, tik tokiu atveju krovinių siuntėjas turi sumokėti vežėjui frachtą, proporcingą laivo su krovinių nuplauktam nuotoliui, bei vežėjo turėtas su krovinių susijusias išlaidas.¹⁶⁸

Galima daryti išvadą, kad vežėjo atsakomybė dėl krovinių praradimo ar sugadinimo reglamentuojama bei atsakomybės dydis yra nustatomas remiantis Lietuvos Respublikoje galiojančiais įstatymais ir pervežimo jūra sutartimis, jei įstatymais tai numato.

Verta paminėti ir dokumentus, susijusius su pervežimo jūra sutartimis. Tarptautiniai pervežimai jūrų transportu atliekami šalims (vežėjui (laivo savininkui ar frachtuotojui) ir krovinių savininkui) sutarus dėl krovinių vežimo jūra. Tarptautinėje jūrų teisėje vyraujantys tokie pagrindiniai susitarimai (sutartys) yra laivo frachtavimo sutartys (reisinės frachtavimo sutartys (reisiniai čarteriai) (angl. *voyage charter*), terminuotos frachtavimo sutartys (terminuoti čarteriai) (angl. *time charter*), laivo nuomos be įgulos sutartys (angl. *bareboat charter* ar *demise charter*)) ir jūrinio vežimo (krovinių) dokumentai.¹⁶⁹

Vienas pagrindinių jūrinio vežimo (krovinių) dokumentų, tai – konosamentas (angl. *bill of lading*), kuris paprastai krovinių siuntėjui yra išduodamas vežėjo jūrų transportu, jo pagrindinės būtų tokios funkcijos:¹⁷⁰

1) krovinių priėmimo fakto patvirtinimas;

2) pervežimo sutarties įrodymas;

3) nuosavybės teisės įrodymas (konosamentas turi tokią funkciją tik tuo atveju, jei jis yra orderinis, t.y. toks konosamentas, pagal kurį vežėjas įsipareigoja pristatyti krovinį nurodytam gavėjui arba asmeniui, šio gavėjo paskirtam ar nurodytam).

Kiti svarbūs dokumentai – laivo frachtavimo sutartys. Laivo frachtavimo sutartimi (čarteriu) šalys (laivo valdytojas ir frachtuotojas) susitaria, kad už mokestį bus leista naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams vežti.¹⁷¹ Šiuo atveju laivo valdytojas nebūtinai turi būti laivo savininkas, tai gali būti ir asmuo, kuris laivu naudojasi kitu teisėtu pagrindu.¹⁷²

Toliau pateikta kelių valstybių apžvalga, kuri leis susidaryti nuomonę, apie nurodytose šalyse šiuo metu taikomą jūriniam pervežimams reguliavimą.

¹⁶⁷ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 26 str. 1 d.

¹⁶⁸ *Ibid.*, 26 str. 2 d.

¹⁶⁹ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 134.

¹⁷⁰ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 1.106 str. .

¹⁷¹ *Ibid.*, 6.810 str. .

¹⁷² Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 2 str. 24 d.

Vokietija yra Hagos konvencijos šalis, į jos teisę, reguliuojančią jūrinius pervežimus, inkorporuotos Hagos taisyklės su jas keičiamais protokolais.¹⁷³ Šioje šalyje, tuo atveju, jei konosamentas buvo išduotas pagal tokią jurisdikciją, kurioje taikomos Hagos taisyklės, t.y. kai valstybė yra Hagos konvencijos dalyvė, tai ir Vokietijoje teisinis reglamentavimas bus atliekamas remiantis Hagos taisyklėmis, o visais kitais atvejais, šalyje taikomos Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos.¹⁷⁴ Krovinių savininkų pretenzijos gali būti pareikštos frachtavimo sutarčių pagrindu (įskaitant ir reišines frachtavimo sutartis) ar konosamento pagrindu suvaržymus.¹⁷⁵ Vokietijos jūrų teisėje 2013 m. pavasarį buvo įgyvendinti svarbūs pakeitimai, t.y. panaikinta išimtis dėl atsakomybės taikymo gaisro atveju ir navigacijos klaidos, vis dėlto vežėjui gali būti palanki situacija minėtais atvejais, jei atsakomybę lengvinančios sąlygos yra atitinkamai numatytos frachtavimo sutartyje ar konosamente.¹⁷⁶ Taip pat Vokietijos teismai praplėtė išimtį dėl neribotos vežėjo atsakomybės esant dideliam vežėjo aplaidumui, priskiriant ir vadovavimo (organizavimo) klaidas.¹⁷⁷

Hagos-Visbiu taisyklės į Anglijos teisę įtrauktos 1971 m. Krovinių vežimo jūra aktu (angl. *Carriage of Goods by Sea Act 1971*).¹⁷⁸ Anglijos 1992 m. Krovinių vežimo jūra aktas (angl. *Carriage of Goods by Sea Act 1992*)¹⁷⁹ reglamentuoja teises ir atsakomybę, kylančias iš konosamentų, įskaitant ir teisę pateikti ieškinį. Hagos-Visbiu taisyklių normos, įtrauktos į nacionalinį teisės aktą, taikomos esant tokioms aplinkybėms kuomet konosamentas yra išduodamas susitariančioje Valstybėje, ar siuntimo uostas yra susitariančioje Valstybėje, tačiau jei pretenzija pagal konosamentą kyla Anglijoje pagal Anglijos teisę, tuomet Anglijos teismas taikys Hagos-Visbiu taisykles, neatsižvelgiant, kad konosamente gali būti numatytas Hagos taisyklių taikymas, kadangi pagal Anglijos teisę tai taikoma remiantis teismų praktika.¹⁸⁰

Jūriniam vežimams iš Kanados taikomos normos, numatytos Hagos-Visbiu taisyklėse, kadangi šios šalies nacionalinis teisės aktas – Jūrinis atsakomybės aktas (angl. *Marine Liability Act*)¹⁸¹ numato, kad pervežimams iš Kanados pagal konosamentą taikomos Hagos-Visbiu taisyklės.¹⁸²

Kipras yra ratifikavęs Hagos taisykles.¹⁸³ Pagal šioje šalyje vykusių bylų *Kounnas and Sons Ltd v Zim* (1966) 1 CLR 181 ir *Said Hamade v Anthimos Demetriou Ltd a.o.* (1994) 1 A.A.Δ. 443)¹⁸⁴

¹⁷³ “Shipping Law 2013”, *supra* note 38, p. 87.

¹⁷⁴ “Shipping Law 2016”, *supra* note 39.

¹⁷⁵ “Shipping Law 2016”, *supra* note 39.

¹⁷⁶ *Ibid.*

¹⁷⁷ *Ibid.*

¹⁷⁸ “Carriage of Goods by Sea Act 1971,” The Official Home of Revised Enacted UK Legislation, žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d., <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/contents>; 1 str.

¹⁷⁹ *Ibid.*, 2, 3 str.

¹⁸⁰ “Shipping Law 2016”, *op. cit.*

¹⁸¹ “Marine Liability Act,” The Department of Justice, žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d., <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.7/>

¹⁸² “Shipping Law 2013”, *supra* note 38, p. 39.

¹⁸³ “Shipping Law 2016”, *op. cit.*

¹⁸⁴ *Ibid.*

suformuotus sprendimus Hagos taisyklės taikomos ir charterio sutartims, jei jos yra aiškiai įtrauktos ir yra aiškus nurodymas (konstatavimas) konosamente.

Danija ratifikavo Hagos-Visbiu taisykles, kurios yra įgyvendintos Nacionaliniame Danijos prekybinės laivybos akte (DMSA), tačiau keletas nuostatų šiame akte yra paremta pagal Hamburgo taisykles, nors Danija nėra ratifikavusi Hamburgo taisyklių.¹⁸⁵ Danija pasirašė, tačiau dar neratifikavo Roterdamo taisyklių.¹⁸⁶ Pagrindiniai aspektai vežėjo atsakomybės atžvilgiu šioje šalyje būtų tokie: vežėjas yra atsakingas už krovinių laikotarpiu kai jis yra jo dispozicijoje, tai reiškia, kad principas nuo laivo denio iki laivo denio (angl. *tackle to tackle*) netaikomas; vežėjas gali išvengti atsakomybės už krovinių praradimą ar sugadinimą, jei tai įvyko dėl kapitono, įgulos, locmano ar kito darbuotojo dirbančio laivų servise klaidos ar aplaidumo navigacijoje ar laivo valdyme, taip pat vežėjas gali tikėtis išvengti atsakomybės gaisro atveju, nebent gaisras yra sukeltas dėl paties vežėjo kaltės ar aplaidumo.¹⁸⁷

Prancūzijoje jūriniam pervežimui reguliuoti taikoma Hagos taisyklių, Hagos-Visbiu taisyklių ir Transporto kodekso normos.¹⁸⁸ Nei Roterdamo taisyklės, nei Hamburgo taisyklės Prancūzijoje negalioja, tačiau Hamburgo taisyklės galėtų būti taikomos tik jei yra numatyta vežimo sutartyse.¹⁸⁹ vežėjui taikomas atsakomybės ribojimas, nebent žalos priežastys atsiranda dėl netinkamo vežėjo elgesio.¹⁹⁰

Graikijoje Hagos-Visbiu taisyklės buvo inkorporuotos į Graikijos teisę įstatymu, tačiau Hagos-Visbiu taisyklės netaikomos, tais atvejais taikomos Graikijos įstatymo atitinkamų straipsnių nuostatos, kurios yra panašios į Hagos taisykles; taip pat Graikija 2009 m. yra pasirašiusi Roterdamo taisykles, tačiau jos dar nėra ratifikuotos.¹⁹¹ Hagos-Visbiu taisyklės taikomos privalomai visam transportui vykdomam pagal konosamentus ar panašius pervežimo dokumentus (įrodančius teisę į krovinių, bet ne jūrinis važtaraštis), kur pakrovimo ir iškrovimo uostai yra skirtingose valstybėse, ir jūrų transportui tarp Graikijos uostų, nesvarbu ar konosamentas išduotas, ar ne.¹⁹²

Iš pateiktos informacijos galima daryti išvadą, kad šiuo metu plačiausiai taikomos Hagos-Visbiu taisyklės tiek Lietuvoje, tiek kitose šalyse, tačiau kai kuriose šalyse numatomas griežtesnis vežėjo atsakomybės reglamentavimas, pvz., praplečiant vežėjo atsakomybės laikotarpį, pvz. Danijoje, ar panaikinant išimtis tam tikrais atvejais dėl atsakomybės vežėjui taikymo, pvz. Vokietijoje.

¹⁸⁵ "Shipping Law 2013", *supra* note 38, p. 67.

¹⁸⁶ "Shipping Law 2016", *supra* note 39.

¹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ "Shipping Law 2013", *op. cit.*, p. 82.

¹⁹⁰ "Shipping Law 2016", *op. cit.*

¹⁹¹ *Ibid.*

¹⁹² *Ibid.*

Mokslininko prof. W. Tetley teigimu Hagos-Visbiu taisyklės buvo rezultatas, pasiekus kompromisą tarp vežėjo ir krovinių siuntėjo, kuris turėjo garantuoti jų interesų balansą.¹⁹³ Galima sutikti su nuomone, kad teisinis reguliavimas turi užtikrinti vežėjo ir krovinių siuntėjo interesų balansą, nesudarant vežėjui privilegijų atsakomybės taikymo atžvilgiu. Taip pat ir Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pasisako, kad doktrinoje aiškinant Hagos-Visbiu taisykles siūloma atsižvelgti į patį taisyklių tekstą, kurios rodo, koks buvo pasiektas derybų tarp vežėjų ir krovinių siuntėjų interesų patenkinimo rezultatas.¹⁹⁴

Apibendrinant galima daryti išvadą, kad vežėjo jūrų transportu atsakomybės teisiniame reglamentavime tiek nacionalinėje teisėje, tiek tarptautinėje teisėje, būtina užtikrinti ir krovinių siuntėjo ir vežėjo interesus, kad būtų pasiektas abiejų pusių interesų patenkinimas, kuris aktualus ir bendrosios avarijos atveju.

¹⁹³ Tetley, William. "Interpretation and Construction of the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules," *Journal of International Maritime Law (JIML)* 10, 2004, p. 47., VII skyriaus 5 punkte.

¹⁹⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 18 d. nutartis, *supra* note 150, konstatuojamosios dalies „Kasacinio teismo argumentai ir išaiškinimai“, 24 punkte.

2.2. Vežėjo jūrų transportu atsakomybės sąvoka

Vežėjas yra apibūdinamas kaip laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo jūra sutartį.¹⁹⁵ Krovinių vežimo jūra sutartis įtvirtina šalių pareigas susitarimu, pagal kurį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti jūra į paskirties uostą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą frachtą.¹⁹⁶ Taip vežėjo sąvoka ir joje minimi elementai yra apibrėžiami nacionalinėje teisėje. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymu yra apibrėžta, kad juo reglamentuojami santykiai, atsirandantys vežant jūrų laivais krovinius, kiti civiliniai teisiniai santykiai, susiję su laivyba jūra tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys.¹⁹⁷ Vienoje iš jų (Hagos-Visbiu taisyklėse), kurios taikomos ir Lietuvoje, vežėjo sąvoka apibrėžiama ta pačia reikšme.¹⁹⁸ Kaip nustatyta Hagos-Visbiu taisyklėse, 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.¹⁹⁹ Taip vežėjo atsakomybė yra siejama su jo pareigų vykdymu.

Teisės teoretikai teisinę atsakomybę apibrėžia kaip teisinį įsipareigojimą teisės subjektams garantuoti naudojimąsi savo teisėmis atitinkamų pareigų vykdymu, o jų nevykdymas taps šių teisių praradimu.²⁰⁰ Todėl galime teigti, kad atsakomybė yra specifinis teisinis santykis tarp vežėjo jūrų transportu ir kitų dalyvių (laivu vežamų krovinių savininkų ir asmenų, turinčių teisę į reiso metu uždirbtą frachtą), kuriam būdingas pareigos ir teisės normų vykdymas, garantuojamas abipuse nauda.²⁰¹

Kadangi sudarant vežimo jūra sutartį tarp vežėjo ir kitos sutarties šalies yra sukuriami civiliniai teisiniai santykiai, darbe trumpai aptariama civilinės atsakomybės samprata, jos atsiradimo pagrindai bei pagrindiniai principai.

Civilinė atsakomybė taikoma tai sutarties šaliai (vežėjui ar krovinio savininkui), kuri neįvykdė sutartyje priimtų įsipareigojimų ar netinkamai juos įvykdė, taip pat turinio pobūdžio kuomet yra padaryta žala kito asmens teisėms.²⁰² Civilinė atsakomybė yra viena iš teisinės atsakomybės rūšių, kuri yra taikoma tada, kai prievolė yra neįvykdoma arba įvykdoma netinkamai, taikant sankcijas,

¹⁹⁵ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 2 str. 27 d.

¹⁹⁶ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.808 str.

¹⁹⁷ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 1 str. 1 d.

¹⁹⁸ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 1 str. a) p.

¹⁹⁹ *Ibid.*, 2 str.

²⁰⁰ Alfonsas Vaišvila, *Teisės teorija: vadovėlis* (Vilnius: Justitia, 2000), 350.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 355.

²⁰² *Ibid.*, p. 361.

kurios dažniausiai yra netesybos (sutartyje nustatyta bauda už joje numatytų įsipareigojimų neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą) ar delspinigiai (suma, kurią turi sumokėti ne laiku pareigą įvykdęs asmuo).²⁰³

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.245 straipsnio 1 dalyje pateikta civilinės atsakomybės samprata 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). Taip gali būti suprantama ir vežėjo civilinė atsakomybė.

Vežėjo jūrų transportu civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindais, kaip ir bet kurios kitos teisinės atsakomybės atsiradimo sąlygos, galėtų būti šie elementai:²⁰⁴

- 1) teisės norma, kurios pagrindu atsiranda teisės ir pareigos;
- 2) naudojimasis teise;
- 3) žalos ar nuostolių padarymas naudojantis šia teise.

Civilinių teisinių santykių dalyvių (sutarties šalių) atsakomybė nustatoma tarptautinėse sutartyse, nacionaliniuose įstatymuose, sutartyse, sudaromose tarp šalių, kurių pagrindinis tikslas – nustatyti vežėjo atsakomybės pagrindus bei atsakomybės ribas.²⁰⁵ Vežėjo jūrų transportu civilinė atsakomybė galima tik esant jos atsiradimo pagrindui – teisės pažeidimui (sutartinės prievolės pažeidimui).²⁰⁶ Apibendrinant galima teigti, kad vežėjas yra atsakingas už netinkamą sutarties vykdymą, kuris gali pasireikšti krovinio praradimu ar sugadinimu; pavėluotu krovinio pristatymu; sutartu laiku transporto priemonės nepateikimu; bei kitais atvejais.

Šiuo metu plačiai laivybos srityje taikomos tarptautinės jūrų teisės normos, nustato ką vežėjas privalo atlikti prieš reisą:²⁰⁷

- 1) paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti;
- 2) tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti;
- 3) parengti triumus, šaldymo ir vėsinimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriose yra vežamos prekės, kad šie būtų tinkamai ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes.

Teisinių ginčų atveju, nagrinėjama, ar konkrečiu atveju vežėjas tinkamai įvykdė pareigą elgtis rūpestingai ir užtikrinti laivo tinkamumą plaukioti, siekdamas išvengti žalos atsiradimo.²⁰⁸ Laivo

²⁰³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.245 str. 3 d.

²⁰⁴ Alfonsas Vaišvila, *supra* note 200, p. 359.

²⁰⁵ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 2 str.; Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *op. cit.*, 6.817 str.

²⁰⁶ Valentinus Mikelėnas, *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas* (Vilnius: Justitia, 2003), 357.

²⁰⁷ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 3 str.

²⁰⁸ “Case 281 U.S.515, Charter Shipping v. Bowring, Jones & Tidy, 1930,” Admiralty and Maritime Law Guide, žiūrėta 2016 kovo 10 d.

<http://www.admiraltylawguide.com/supct/CharterShipping.htm>; “Case 98-20630, *Folger Coffee Co. v. Olivebank*, 2000,” Admiralty and Maritime Law Guide, žiūrėta 2016 kovo 10 d., <http://www.admiraltylawguide.com/circt/5thfolger.html>; „Singapore Court of Appeal. Sunlight Mercantile Pte Ltd v Ever Lucky Shipping Co Ltd (2004),“ DMC’s CaseNotes, žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. [http://archive.onlinedmc.co.uk/sunlight_mercantile_v_ever_lucky_shipping_\(cofa\).htm](http://archive.onlinedmc.co.uk/sunlight_mercantile_v_ever_lucky_shipping_(cofa).htm)

tinkamumo plaukioi užtikrinimo pareiga vežėjui yra svarbi sprendžiant klausimą dėl atsakomybės taikymo.²⁰⁹ Jei krovinio netekimas ar sugadinimas atsirado dėl laivo netinkamumo plaukioi, pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas, siekdamas išvengti atsakomybės.²¹⁰ Darytina išvada, kad minėtų vežėjo pareigų neatlikimas ar netinkamas įvykdymas yra tiesiogiai susijęs su jam taikomu atsakomybės klausimu.

Nagrinėjant vežėjo jūrų transportu atsakomybę, turi būti aptartos būtinosios civilinės atsakomybės sąlygos:

- 1) neteisėti veiksmai;
- 2) žala (nuostoliai);
- 3) priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir žalos;
- 4) kaltė.

Teisės aktuose nustatyta, kad civilinė atsakomybė atsiranda neteisėto veikimo (atlikti draudžiami veiksmai) ar neteisėto neveikimo, pvz., nustatytų pareigų neatlikimas, arba tiesiog pažeidžiant bendro pobūdžio pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai (LR Civilinio kodekso 6.246 str. 1 d.).²¹¹ Neteisėtais veiksmais galėtų būti laikomi veiksmai, kai vežėjas netinkamai atlieka savo pareigas: neužtikrindamas deramo kruopštumo pakrauna, tvarko, veža ar iškrauna vežamas prekes; ar neatlieka nustatytų pareigų užtikrinant laivo tinkamumą plaukioi.

Žala apibūdinama kaip turto netekimas arba sugadinimas, patirtos išlaidos (nuostoliai), taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų galėjęs gauti, jei nebūtų buvę neteisėtų veiksmų asmuo).²¹² Vežėjo atsakomybės nagrinėjimo atveju, žala gali pasireikšti turto sunaikinimu (krovinio praradimas), turto vertės sumažėjimu ar turtinės padėties grąžinimu į ankstesnę padėtį arba tam tikrų materialiujų vertybių negavimu.²¹³ Vežimo jūra atveju galimas visiškas krovinio praradimas (kai pagal krovinio vežimo jūra sutartį gavėjui nepristatomas krovinys, kuris turėjo būti pristatytas (krovinio sunaikinimas; pametimas, nežinant jo buvimo vietos) arba pristatomas krovinys yra tokios būklės, kurio negalima naudoti (iš esmės krovinys sugadintas, jo remontas finansiškai nepagrįstas ar neįmanomas)) arba dalinis krovinio praradimas (kai pagal krovinio vežimo jūra sutartį gavėjui pristatomas krovinys mažesnis, nei buvo priimta vežti). Tokiu atveju, yra laikoma, kad padaryti nuostoliai turi būti atlyginti visiškai, išskyrus atvejus, kai įstatymas ar sutartis nustato ribotą atsakomybę.²¹⁴ Labai svarbus yra žalos ar nuostolių nustatymo aspektas, kadangi žala turi būti

²⁰⁹ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 3 str. 1 d. a) p.

²¹⁰ *Ibid.*, 4 str. 1 d.

²¹¹ Valentinus Mikelėnas, *supra* note 206, 336.

²¹² Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.249 str. 1 d.

²¹³ Valentinus Mikelėnas, *op. cit.*, 342.

²¹⁴ *Ibid.*, 346.

tiksliai nustatyta, kad kompensuota būtų tiek, kiek asmuo iš tikrųjų neteko.²¹⁵ Todėl galima teigti, kad kompensuoti padarytą žalą yra vienas iš pagrindinių civilinės atsakomybės tikslų. Tačiau teisės normose, reglamentuojančiose jūrinius pervežimus, įtvirtinta išimtis – ribotos atsakomybės galimybė.²¹⁶ Ir tai siejama su rizikinga transporto veikla. Ribotos atsakomybės išimtis paprastai nustatoma, kai žalos kompensuoti neįmanoma dėl objektyvių priežasčių.²¹⁷ Vežėjo jūrų transportu atsakomybė yra ribojama, nustatant maksimalų atlygintiną nuostolių dydį.²¹⁸

Labai svarbi vežėjo jūrų transportu atsakomybės vertinimo sąlyga – priežastinio ryšio tarp neteisėtų veiksmų ir nuostolių buvimas ir jo nustatymas,²¹⁹ kadangi turėtų būti atlyginami tik tie nuostoliai, kurie susiję su veiksmais (veikimu, neveikimu), nulėmusiais vežėjo civilinę atsakomybę tokiu būdu, kad atsiradę nuostoliai būtų laikomi vežėjo veiksmų (tiek veikimo, tiek neveikimo) rezultatu. Priežastinio ryšio sąlyga būtina, kadangi vežėjo jūrų transportu civilinė atsakomybė pasireiškia nuostolių atlyginimu.²²⁰ Todėl į ją turėtų būti itin atidžiai atsižvelgiama, užkertant kelią netinkamų vežėjo atsakomybės ribų nustatymui, t.y. jos neturėtų būti nei praplėstos, nei labai susiaurintos, kad būtų išvengta nesąžiningumo ir neteisingumo tiek vežėjo, tiek krovinio savininko atžvilgiu.²²¹ Priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir nuostolių reiškia, kad vežėjo veiksmai (neveikimas) buvo atlikti anksčiau nei atsirado nuostolių, o atsiradę nuostoliai yra vežėjo elgesio rezultatas, pvz. dėl netinkamo laivo parengimo plaukiojimui prarasti kroviniai. Priežastiniam ryšiui konstatuoti užtenka įrodyti, kad vežėjo elgesys yra pakankama nuostolių atsiradimo priežastis.²²²

Kaip būtina vežėjo atsakomybės sąlyga turėtų būti ir vežėjo kaltė. LR Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad civilinė atsakomybė atsiranda tik tais atvejais, jeigu įpareigotas asmuo kaltas, išskyrus įstatymų arba sutarties numatytus atvejus, kuriais civilinė atsakomybė atsiranda be kaltės. Tarptautinės teisės aktai nenumato vežėjo atsakomybės be kaltės, išskyrus bendrosios avarijos atvejus.²²³ Ieškoviui įrodžius žalą, neteisėtus veiksmus ir priežastinį ryšį tarp jų, kaltė yra preziumuojama, t.y. kitaip nei kitos civilinės atsakomybės sąlygos, ši sąlyga neprivalo būti įrodoma ieškovo.²²⁴ Laikoma, kad asmuo yra kaltas, jeigu atsižvelgiant į prievolės esmę bei kitas aplinkybes jis nebuvo tiek rūpestingas ir apdairus, kiek atitinkamomis sąlygomis buvo būtina.²²⁵ Tokia sąlyga dažnai taikoma dėl vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamą plaukiojimui. Krovinių vežimas jūra paprastai vyksta šalims sudarius sutartį dėl krovinių pervežimo. Taip vežėjui atsiranda

²¹⁵ Valentinas Mikelėnas, *supra* note 206, 346.

²¹⁶ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 4 str. 5 d. a) p.

²¹⁷ Valentinas Mikelėnas, *op. cit.*, 346.

²¹⁸ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 4 str. 5 d. a) p.

²¹⁹ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.247 str.

²²⁰ Valentinas Mikelėnas, *op. cit.*, 337.

²²¹ *Ibid.*

²²² *Ibid.*, 338.

²²³ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 4 str. 6 p.

²²⁴ *Ibid.*, 4 str. 1 d.

²²⁵ Valentinas Mikelėnas, *op. cit.*, p. 339.

sutartinė atsakomybė. LR Civiliniame kodekse įtvirtinta norma, kad vežėjo sutartinė atsakomybė atsiranda be kaltės, jei jis neįrodo, kad įsipareigojimų saugiai pervežti krovinius neįvykdė dėl nenugalimos jėgos.²²⁶ Tai grindžiama tuo, kad vežėjo (kaip įmonės, verslininko) tikslas yra gauti pelno, todėl jis veikia savo rizika, prisiimdamas visą neigiamą savo veiklos padarinių riziką.²²⁷ Tačiau ši norma nėra imperatyvi, nes leidžia sutarties šalims susitarti, kad atsakomybė bus taikoma tik esant kaltei, taip pat jei kiti įstatymai ar teisės aktai yra numatę kitas sąlygas.²²⁸

Civilinė atsakomybė yra dviejų rūšių: sutartinė (jai būdinga, kad šalis dar iki civilinės teisės pažeidimo sieja civiliniai teisiniai santykiai, pažeidimas dažniausiai pasireiškia sutarties pažeidimu, o atsakomybė gali pasireikšti tiek nuostolių atlyginimu, tiek netesybomis) ir deliktinė (jos šalių iki teisės pažeidimo nesieja teisiniai santykiai, nors atskirais įstatymu nustatytais atvejais ją galima taikyti ir tuomet, kai šalis sieja sutartiniai santykiai (pvz. vežėjo atsakomybė už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą), atsakomybė pasireiškia tik nuostolių atlyginimu).²²⁹ Nagrinėjamu atveju įstatymai nenumato, kad vežėjas jūrų transportu už vežimo sutarties pažeidimą atsakytų pagal deliktinę atsakomybę, todėl vežėjo civilinė atsakomybė laikoma sutartine,²³⁰ kadangi sutartinė atsakomybė atsiranda pažeidus sutartyje įtvirtintas pareigas, kaip prievolė atlyginti žalą, atsiradusią neįvykdžius ar netinkamai įvykdžius sutartį.

Be bendrųjų civilinės atsakomybės nuostatų, vežėjo jūrų transportu atsakomybei taikomi tam tikri niuansai, kurie riboja šalių teisę laisvai susitarti, numatomos specialios taisyklės.²³¹

Analizuojant vežėjo atsakomybę, labai svarbu tiksliai nustatyti atsakomybės pradžios ir pabaigos momentus. Taip pat, ar bus taikoma vežėjui civilinė atsakomybė, priklauso ne tik nuo to, ar konkrečiu atveju nustatyti vežėjo jūrų transportu civilinės atsakomybės pagrindai, bet ir nuo to, ar nėra jo atsakomybę šalinančių aplinkybių.²³²

Apibendrinant galima teigti, kad vežėjo jūrų transportu civilinė atsakomybė laikytina vienu iš nukentėjusios sutarties šalies teisės gynybos būdų. Ją taikant, sutartį pažeidęs vežėjas turėtų neigiamų turtinių padarinių (savo sąskaita atlyginti nuostolius), o krovinio savininkas, kurio atžvilgiu yra padaryta žala, įgytų teisę į kompensaciją dėl nuostolių patyrimo.²³³ Vežimo sutarties nevykdymas ar netinkamas vykdymas pažeidžia kitos šalies teises arba teisėtus interesus, todėl pagal nacionalines ir tarptautines teisės normas šaliai, kurios interesai yra pažeisti, atsiranda teisė į teisminę gynybą, priimamas sprendimas dėl kaltojo asmens atsakomybės.

²²⁶ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.256 str. 1 d.

²²⁷ Valentinas Mikelėnas, *supra* note 206, p. 358.

²²⁸ *Ibid.*

²²⁹ *Ibid.*, p. 335.

²³⁰ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *op. cit.*, 6.256 str., 6.808 str.

²³¹ Hagos-Visbio taisyklės, *supra* note 51, 3 str. 8 p.

²³² *Ibid.*, 4 str. 2 d.

²³³ Valentinas Mikelėnas, *op. cit.*, p. 334.

2.3. Vežėjo jūrų transportu atsakomybės bendrieji principai

Aptariant vežėjo jūrų transportu atsakomybės bendruosius principus, verta paminėti, kad bendruoju požiūriu, atsakomybės principai yra kildinami iš tų tikslų, kurie keliami atsakomybei:²³⁴

1) sumažinti teises tiek, kiek buvo sumažintos pareigos paties pažeidusio asmens, kitaip teisingumo vykdymas;

2) atlyginti žalą (nuostolius), padarytus neįvykdžius ar netinkamai įvykdžius pareigas;

3) ugdyti žmonių pagarbą teisei ir teisingumui;

4) vykdyti teisės pažeidimų prevenciją.

Vežėjo jūrų transportu atsakomybei galėtų būti keliami tapatūs tikslai – teisingumo vykdymas, padarytos žalos (nuostolių) atlyginimas, įstatymų ir kitų teisės normų, sutarčių laikymasis, prevencijos teisės pažeidimo srityje įgyvendinimas.

Minėtų tikslų įgyvendinimas grindžiamas tokiais bendraisiais principais:²³⁵

1) sutarčių reikia laikytis, tai reiškia, kad sutarčių laikymasis padaro naudojimąsi teisėmis legaliu, taip vykdant sutartyse nustatytas konkrečias pareigas;

2) žala ir nuostoliai, kurie padaromi naudojantis suteiktomis teisėmis, turi būti atlyginami;

3) teisėtumo principas, kuris nusako, kad atsakomybė gali būti taikoma tik už įstatymu numatytus pažeidimus, ir pagal įstatymu ar kitu teisės aktu numatytą tvarką;

4) pagrįstumo principas: atsakomybė gali būti taikoma tik nustačius teisės pažeidimą ir su pažeidimu susijusias aplinkybes (priežastinį ryšį, kaltę, nuostolius);

5) teisingumo principas, kurio esmė atkurti asmens pažeistas teisės asmens neįvykdžiusio (netinkamai įvykdžiusio) pareigų sąskaita, t.y. nustatyti sutarties šalių teisių ir pareigų pusiausvyrą;

6) tikslingumo principas, jis turėtų pasireikšti tuo, kad atsakingam asmeniui taikomos priverstinio poveikio priemonės atitiktų atsakomybei keliamus tikslus. Šio principo tikslas skatinti nepažeisti suteiktų teisių;

7) atsakomybės neišvengiamumo principas – padarius teisės pažeidimą turi būti garantuojama, kad pažeidėjas atitinkamai praras ir teises tokia apimtimi. Atsakomybės neišvengiamumas rodo, kad atsakomybės taikymas yra veiksmingas. Jei nėra vykdomas atsakomybės neišvengiamumo principas, tuomet didėja pažeidusiojo asmens reikšmingumas (privilegijos), pvz., nebaudžiamas vežėjas, padaręs teisės pažeidimą, kitų rinkos dalyvių atžvilgiu, įgytų privilegijų, kurias jis susikurtų teisės pažeidimu;

²³⁴ Alfonsas Vaišvila, *supra* note 200, p. 362.

²³⁵ *Ibid.*, p. 362-363.

8) teisinės atsakomybės veiksmingumo principas, kuris parodo kiek veiksmingos priemonės, kurios yra taikomos asmens atsakomybei.

Visi aukščiau išvardinti bendrieji teisinės atsakomybės principai galioja ir vežėjo jūrų transportu atsakomybei. Vienas iš pagrindinių vežėjo atsakomybės principų yra, tai, kad vežėjas atsako už jo žinioje esantį krovinį nuo priėmimo vežti momento iki jo perdavimo gavėjui, vadinasi per tą laikotarpį atsiradusi žala turėtų būti kompensuota vežėjo.²³⁶ Taigi, viena iš esminių vežėjo atsakomybės funkcijų yra kompensavimo funkcija, kurios pagrindinis tikslas yra nuostolių atlyginimas – visiškai kompensuoti padarytą žalą. Nors, atkreiptinas dėmesys, kad tiek tarptautiniuose, tiek nacionaliniuose teisės aktuose, reglamentuojančiuose tarptautinius pervežimus, yra įtvirtinta šalių ribota atsakomybė, t.y. netaikomas visiškos atsakomybės principas.²³⁷ Tačiau visiškos atsakomybės principas bus taikomas tuo atveju, jei žala bus atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, kurie padaryti tyčia ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta.²³⁸ Tuomet sutarties šaliai, siekiančiai, kad vežėjas nepasinaudotų savo atsakomybės ribojimo teise, tektų įrodyti, kad vežėjas elgėsi nepakankamai rūpestingai, bei žinodamas, kad žala kroviniui greičiausiai bus padaryta arba veikė tyčia.²³⁹

Kas liečia pagrįstumo principą, šiuo atveju šalis ginanti savo pažeistas teises vežėjui neįvykdžius ar netinkamai įvykdžius sutartyje aptartas pareigas, dėl vežimo metu sugadintų ar prarastų prekių gavėjas teisės aktų nustatyta tvarka ir terminais turi teisę pateikti vežėjui rašytinį pranešimą (pretenziją).²⁴⁰

Teisingumo principas pasireiškia taip, kad galiojančios teisės normos nustato, kad dėl vežėjo kaltės, pvz. didelio neatsargumo, susidarę visi patirti nuostoliai turi būti atlyginami.²⁴¹ Iš to seka, kad turi būti atlygintos ir negautos pajamos. Nors tiek nacionaliniai teisės aktai, tiek tarptautinės sutartys bendrosios avarijos atveju nenumato galimybės atlyginti netiesioginės žalos (negautų pajamų) krovinio sugadinimo ar praradimo atveju, tai yra atlyginami tik tiesioginiai nuostoliai.²⁴² LR civilinio kodekso 6.252 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad šalių susitarimas dėl civilinės atsakomybės už nuostolius (žalą), padarytus dėl skolininko tyčios ar didelio neatsargumo, netaikymo ar jos dydžio apribojimo negalioja.²⁴³ Tai įtvirtina atsakomybės neišvengiamumo principą, t. y. turi būti atlyginti visi nuostoliai, kai jie padaromi tyčia ar dėl didelio neatsargumo, nepaisant tarptautinės teisės

²³⁶ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 3 str. 2 p.

²³⁷ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 4 str. 5 a) p.; Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, *supra* note 152, 2 str., 6 str.; Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 58 str.

²³⁸ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 4 str.

²³⁹ *Ibid.*, 4 str. 5 e) p.

²⁴⁰ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 6.256 str., 6.821 str.; Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 70 str.

²⁴¹ Valentinas Mikelėnas, *supra* note 206, 348.

²⁴² Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 49 str. 1 d. 6) p.; Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, C Taisyklės 3 d.

²⁴³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *op. cit.*, 6.256 str., 6.808 str.

normose numatyto atsakomybės ribojimo.²⁴⁴ Tokia norma, kai šalių susitarimas esant vežėjo tyčiai ar dideliam neatsargumui negalioja, įtvirtinta ir Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalyje, kuri numato, kad bet kuris vežimo sutarties straipsnis, sąlyga ar susitarimas, pagal kurį vežėjas arba laivas atleidžiami nuo atsakomybės už prekių netekimą ar sužalojimą, atsiradus 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. Todėl galima daryti išvadą, kad taip yra apsaugomos sutarties šalys nuo neteisėtų ir nesąžiningų veiksmų. Tarptautinėje jūrinėje pervežimų srityje dažniausiai tyčiniiais traktuojami tokie veiksmai, kurie sukelti dėl didelio neatsargumo, kai nesilaikoma bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklių, pvz., krovinio gabenimas, nesilaikant specialių gabenimo sąlygų; krovinio perdavimas neįgaliotam asmeniui ir kt.²⁴⁵

Apibendrinus galima teigti, kad vežėjo jūrų transportu atsakomybės bendrieji principai atskleidžia vežėjo jūrų transportu atsakomybės tikslą, t. y. dėl jo kaltės padarytų nuostolių, žalą patyrusiai pusei, atlyginimas turi būti tinkamai įgyvendintas.

²⁴⁴ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 4 str. 5 d) ir e) p.

²⁴⁵ "Bendrosios krovinių vežimo jūra taisyklės," *Valstybės žinios* 34, 1141 (2001).

3. BENDROSIOS AVARIJOS YPATUMAI VEŽĖJO ATŽVILGIU

3.1. Bendrosios avarijos sąlygų specifika ir išlaidų tarp bendrosios avarijos dalyvių paskirstymo ypatumai

Bendrosios avarijos elementai atspindi jos sąlygų specifiškumą, taip išskiriant bendrąją avariją iš kitų jūrinių incidentų ar avarių. Šiuos pagrindinius elementus galima apibūdinti taip:²⁴⁶

- aukojimai ir išlaidos bendrojoje avarijoje privalo būti nepaprasti (ypatingi, nenumatyti) (angl. *extraordinary*), tai reiškia, kad įprastos patirtos išlaidos ar nuostoliai, kuriuos patyrė laivo savininkas vykdydamas pervežimo sutartį, nebus laikomos bendrąja avarija. Tai įtvirtinta ir Jorko-Antverpeno taisyklėse, kuriose nustatytas bendrosios avarijos reglamentavimas, kuomet yra sugadinami laivo įrengimai (variklis).²⁴⁷ Šios taisyklės nuostatoje aiškiai nubrėžta riba, kuomet nuostoliai priskirtini bendrajai avarijai tik esant ypatingomis sąlygomis, pvz. skirtumas tarp laivo, užplaukusio ant seklumos, įrengimų sugadinimo, pavojaus metu, ir laivo variklio sugedimo, kuris įvyksta tiesiog laivui plaukiant (tai laikytina įprasta situacija, todėl nepripažįstama bendrąja avarija);

- bendrojoje avarijoje veiksmai turi būti sąmoningi ir tikslingi, o ne neišvengiami, t.y. turtas negali realybėje jau būti prarastas tuo pat metu, kai atliekamas „aukojimas“, šis principas, pvz. taikant nuolaužų nukirtimą, taip pat įtvirtintas Jorko-Antverpeno taisyklėse.²⁴⁸

- turi būti realus pavojus, tačiau tai neturi būti neišvengiamas, bet turi būti realus.²⁴⁹ Tokią situaciją parodo bylos *Vlassopoulos v British & Foreign Marine Insurance Co (The Makis)*²⁵⁰ duomenys: laivas dėl gedimo variklyje įplaukė į prieglobsčio uostą, nors realaus pavojaus įplaukimo metu nebuvo, tačiau šie veiksmai buvo pateisinti gresiančio pavojaus tikimybe. Kitu pavyzdžiu galėtų būti, dreifuojantis laivas sugedusiu varikliu viduryje vandenyno, kuris bus laikomas esantis pavojuje (rizikingoje situacijoje), nors oras tuo metu gali būti ramus ir čia nebus tiesioginės rizikos būsimiems praradimams ar žalai. Kitu atveju, jei laivo, kuris yra be gedimų, kapitonas, gavęs pranešimą apie besiantinantį cikloną, nuspręs, ieškoti prieglobsčio laivui, tai nebus laikoma bendrąja avarija.²⁵¹ Iš šių pavyzdžių galima teigti, kad šis būtinas bendrosios avarijos elementas sukelia ginčytinų situacijų, kadangi sunku įvertinti ir nustatyti, ar veiksmai, kurių buvo imtasi bendram

²⁴⁶ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p.4-5.

²⁴⁷ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, VII taisyklė

²⁴⁸ *Ibid.*, IV taisyklė

²⁴⁹ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 333.

²⁵⁰ "General Average. A preliminary review," *supra* note 21, p. 6.

²⁵¹ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *op. cit.*, p. 7.

saugumui realaus pavojaus metu, yra tinkami, o priemonės, kad ir panaudotos sąmoningai, tačiau yra laikytinos tik prevencinėmis priemonėmis, nepriskiriamomis prie bendrosios avarijos išlaidų;

- veiksmas turi apimti bendrą visų pervežimo jūra dalyvių saugumą, o ne skirta apsaugoti tik vienos iš dalyvių turtui. Galimą situaciją parodo šis pavyzdys: laivas gabena šaldytą krovinį, pervežimo metu sugenda laivo šaldymo įrenginiai laivui plaukiant per tropikų zoną, laivas priverstas užplaukti į uostą remontui. Šiuo atveju bet kokie praradimai ar nuostoliai gresia tik šaldytam kroviniui, t.y. tam tikram kroviniui, o ne visam laivu gabenamam kroviniui ir pačiam laivui, t.y. laivas dėl likusio krovinio galėtų saugiai tęsti kelionę. Dėl tokio nukrypimo nuo kurso į kitą uostą remontui susidariusios papildomos išlaidos nebūtų pripažįstamos bendrąja avarija²⁵² ir išlaidas turėtų dengti tas, kas jas patyrė, ar kas yra atsakingas už jų padarymą.²⁵³

Kaip vertinami vežėjo veiksmai kilus pavojui ir kokius sprendimus turėtų priimti vežėjas bendrosios avarijos atveju dėl nuostolių padarymo, kad jo veiksmai būtų laikomi sąmoningais ir tikslingais, o pavojus realus bendrojoje avarijoje, klausimas sudėtingas, ir būtent čia atsiskleidžia vežėjo vaidmuo bendrojoje avarijoje.²⁵⁴ Prof. W. Tetley nurodo, kad vežėjo atsakomybė atsiranda ir esant netyčinei kaltei, pvz., remiantis bendrosios teisės nuostatomis vežėjui nėra suteikta teisė bendrojoje avarijoje gauti kompensacijos iš krovinio savininko, jei pavojus dėl kurio susidarė nenumatyti nuostoliai ir išlaidos, kilo dėl vežėjo ar jo darbuotojų netinkamų veiksmų ar aplaidumo.²⁵⁵ Vadinasi vežėjas neturės teisės reikalauti bendrosios avarijos įmokų iš krovinio savininko, jei nuostoliai kilo ir dėl jo netyčinės kaltės.²⁵⁶ Norėdami išvengti šios situacijos, vežėjai į konosamentų sąlygas įtraukia „*New Jason Clause*“ sąlygą, leidžiančią išvengti atsakomybės ir gauti teisę į bendrosios avarijos išmokas esant netyčinei vežėjo kaltei.²⁵⁷ Atkreiptinas dėmesys, kad vežėjo ar jo darbuotojų veiksmų, aplaidumas ar nesugebėjimas vesti ar valdyti laivą kartu su laivo įrangos gedimu sudaro didžiąją dalį bendrosios avarijos atvejų.²⁵⁸

Bendrosios avarijos nuostolių ir išlaidų skaičiavimo ir dalijimo procesas prasideda dažniausiai laivo savininkui (vežėjui), o ne kitiems bendrosios avarijos dalyviams, deklaruojant bendrąją avariją.²⁵⁹

Pagrindiniai veiksmai kai įvyksta nelaimė ir skelbiama bendroji avarija yra tokie: pirmiausia informuojami visi suinteresuoti asmenys tuo tikslu, kad būtų paskirti atsakingi asmenys bendrajai avarijai reguliuoti ir derinti su tuo susijusius klausimus (dispašeris, draudikai, bendrosios avarijos

²⁵² Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 7.

²⁵³ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 48 str. 2 d.

²⁵⁴ Cullen, Peter J, "Carriage of Goods and Passengers in the 21st Century. Ocean Carriage – Hague Visby Rules," Canadian Maritime Law Association, 2008 birželio 9 d., <http://www.cmla.org/papers/OceanCarriageHagueVisbyRules.pdf>, p. 14

²⁵⁵ Tetley, William, *supra* note 11, p. 10.

²⁵⁶ Cullen, Peter J., *op. cit.*, p. 14

²⁵⁷ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 334. Plačiau apie „*New Jason Clause*“ darbo 3.4 skyriuje.

²⁵⁸ Maritime Law Association of the United States, *supra* note 82, p.6

²⁵⁹ Tetley, William, *supra* note 11, p. 26.

survejeris, advokatai, laivų klasifikacinės bendrovės survejeriai (jei laivui reikia remonto ar jis remontuojamas), uosto agentai (atstovai), frachtuotojas (reisinės ar terminuotos frachtavimo sutarties atvejais) ir kt.; laivo kapitonas pateikia laivo savininkui pranešimą apie įvykusią situaciją; nustatomas pradinis veikslių planas ir organizavimo darbai.²⁶⁰

Istoriškai, Anglijos teisės į bendrąją avariją buvo siauras požiūris, apsiribojant išlaidomis ir nuostoliais laivui patyrus pavojų iki momento, kai jis nebegresia darbai.²⁶¹ Kontinentinės teisės ir Amerikos teisės sistemos požiūris šiuo klausimu buvo platesnis, suprantant, kad pasiekus saugią poziciją yra tik pirmas žingsnis, siekiant užbaigti pradinį bendros kelionės tikslą ne tarpiniame uoste, bet iškrovimo uoste.²⁶² Galima sutikti su šia nuomone, kadangi pervežimo verslo srities dalyviams yra svarbus kelionės užbaigimas; kroviny, kuris yra saugus, bet labai toli nuo tikslo, gali būti laikomas prarastu. Todėl būtų teisinga tuos nuostolius ir išlaidas, kurie susidaro po užtikrintos turto apsaugos, kol laivas ir kroviniai pasiekia pirminę paskirties vietą, pripažinti bendrosios avarijos dalyku. Darytina išvada, kad įteisinus Jorko-Antverpeno taisyklėse 1860 m. ir bendros naudos (angl. *common benefit*) išlaidas, o ne tik pasiekiant prie bendro saugumo (angl. *common safety*) išlaidų, toks sutarimas bendrosios avarijos išlaidomis pripažinti atsižvelgiant į bendrą visų dalyvių naudą padidino tikimybę, kad kelionė bus tęsiama be ilgų teisinių ginčų ir uždelsimo, o galimybė pripažinti perkrovimo išlaidas, kaip pakeičiamosiomis išlaidomis, leis dažnai krovinių siųsti toliau, t.y. į paskirties vietą.²⁶³

Jorko-Antverpeno taisyklės pripažįsta du pagrindinius išlaidų bendrojoje avarijoje tipus – bendro saugumo išlaidas (turto aukojimas, pvz. krovinių sugadinimas gaisro metu užliejus triumus vandeniui, ar išlaidos, kurios yra patirtos kuomet laivas ir kroviny yra pavojuje, pvz., gelbėjimo, lichterių nuoma) bei bendros naudos mokėjimai (kuomet pavojaus saugumui nebėra, tačiau jos būtinos tęsti kelionei, pvz., išlaidos susijusios su prieglobsčio uostu (įvairūs uosto mokesčiai, rinkliavos); krovinių iškrovimo, sandėliavimo, perkrovimo išlaidos, būtinos dėl laivo remonto ir kt.).²⁶⁴

Kyla labai daug problemų ir niuansų bendrosios avarijos dalijime su kuriais susiduria dispašeriai, tam tikslui yra leidžiamos bendrosios avarijos dalijimo instrukcijos.²⁶⁵ Dispašeriai (ekspertai, surašantys dispašą (dokumentą, į kurį įrašomas bendrosios avarijos nuostolių dydis ir jų padalijimas laivo valdytojui, krovinių ir frachto savininkams)):²⁶⁶

²⁶⁰ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 20-21.

²⁶¹ *Ibid.*, p. 8.

²⁶² *Ibid.*

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, C ir F taisyklės.

²⁶⁵ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *op. cit.*, p. 8.

²⁶⁶ "Review of the rules on general average," Comité Maritime International, žiūrėta 2016 balandžio 20 d. <http://www.comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html> D dalies a) p.; p. 14.

1) turi pateikti detalią ir visiems suprantamą ataskaitą dėl bendrosios avarijos apie sąlygą ar sąlygas įrašytas į krovinių frachtavimo sutartis ar/ir konosamentus, kurie yra susiję su bendrosios avarijos reguliavimu, o jei tokių sąlygų nebuvo numatyta, teisę ir praktiką taikomą vietoje kur baigėsi pervežimas. Esant konfliktui tarp įrašytų sąlygų (dokumentuose įrašomos skirtingos nuorodos į bendrajai avarijai reguliuoti taikytiną teisę), dispašeris turi nurodyti priežastį kodėl buvo pasirinktas atitinkamas bendrosios avarijos reguliavimo pagrindas.

2) išdėstyti faktus, kurie sukėlė bendrosios avarijos įvykį;

3) tuo atveju, kur taikomos Jorko-Antverpeno taisyklės ar panašus reglamentavimas, turi nustatyti atitinkamas taisykles (pažymėtas raidėmis ir skaičiais), kurių pagrindu buvo nustatyti leidžiami mokėjimai bendrojoje avarijoje;

4) atlikti atitinkamą tyrimą, ar bus galimas išieškojimas iš trečiųjų asmenų, ir kokie veiksmai dėl to turėtų būti atliekami.

Taigi pagrindiniai dispašerio uždaviniai bendrosios avarijos atveju atliekant nuostolių nustatymą ir paskirstymą yra nustatyti ar įvykis pripažintinas bendrąja avarija, t.y. ar yra būtini požymiai; apskaičiuoti nuostolių sumą, kuri bus proporcingai skirstoma bei nustatyti bendrosios avarijos dalyvių turto vertes, bei jų pagrindu apskaičiuoti bendrosios avarijos įnašus. Tai parodo, kad pats bendrosios avarijos dalijimo procesas yra sudėtingas ir dažnai užtrunka ne vienerius metus.²⁶⁷

Dokumentai, kuriuos turi pateikti laivo savininkas bendrosios avarijos atveju, gali būti labai įvairūs, priklausomai nuo susiklosčiusio įvykio.²⁶⁸

Tarptautinėje jūrų teisinėje praktikoje nustatant įnašų dalis bei išgelbėto ir paaukoto turto vertes bendrojoje avarijoje (įmokų ir išmokų nustatymas), laikomasi pagrindinių principų:²⁶⁹ nustatoma turto, buvusio pavojuje vertė; įmokų vertės bendrojoje avarijoje pagal nustatytas taisykles; nustatomas momentas, kai krovinių pervežimas laikomas užbaigtu; paaukoto turto bendrosios avarijos metu vertė. Bendrosios avarijos dalijimo procesas yra tiesiogiai susijęs su dalyviams priklausančio turto, kuris buvo įvykio metu, įvertinimu, nes jo pagrindu skaičiuojami bendrosios avarijos įnašai.²⁷⁰ Įmokų verčių nustatymui turi būti atsižvelgta į tai, kokią naudą likusio turto savininkas gaus, t.y. kiekvieno turto savininko įmoka turi būti skaičiuojama *neto* verte (be mokesčių, atsiradusių turtui po bendrosios avarijos įvykio).²⁷¹ Įprastai pervežimas yra laikomas pasibaigusiu, kai kroviniai iškraunami paskirties uoste, tačiau, jei pervežimas dėl bendrosios avarijos įvykio buvo nutrauktas tarpiniame uoste, tokiu atveju pervežimo pabaiga bus laikoma tarpiniame uoste.²⁷²

²⁶⁷ Matthew Marshall, *supra* note 10, p. 15.

²⁶⁸ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 36.

²⁶⁹ "Review of the rules on general average", *supra* note 266, B dalies 4 p., p. 6.

²⁷⁰ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *op. cit.*, p. 10.

²⁷¹ "Review of the rules on general average", *op. cit.*, B dalies 4 p. 2 papunktis, p. 6.

²⁷² *Ibid.*, B dalies 4 p. 3 papunktis, p. 6.

Paminėtina, kad bendrosios avarijos nuostoliais pripažįstamos ir tokios pervežimo išlaidos, kai dėl sugadinimo kroviny tarpiniame uoste yra transportuojamas į paskirties uostą kitu laivu.²⁷³

Apibendrinant galima paminėti, kad toks detalus bendrosios avarijos dalijimo procesas svarbus įgyvendinant pagrindinį jos principą – lygiateisiškumo tarp bendrosios avarijos dalyvių užtikrinimą. Teisingas įmokų ir nuostolių paskirstymas turi būti užtikrintas tarp turto, kuris yra paaukotas, savininkų ir turto, kuris yra išgelbėtas, savininkų. Todėl dalijant bendrąją avariją prie suminės įnašų vertės pridedama prarasto ar sugadinto turto dėl bendrosios avarijos suma, leidžiama pagal bendrajai avarijai taikomą nustatytą reglamentavimą.²⁷⁴ Jei tai nebūtų daroma, prarasto krovinio savininkas iš bendrosios avarijos gautų naudą neprisidėdamas prie bendrosios avarijos nuostolių, o tai suteiktų privilegijų prarasto turto savininkams dalyvaujant bendrojoje avarijoje neprisidėjęs prie įnašų, pvz., tokio pat krovinio tik išlikusios nesugadinto bendrojoje avarijoje savininkas turi mokėti įmokas, nors krovinio dar nėra atgavęs.²⁷⁵

Toliau trumpai aptariami laivo savininko, krovinio savininko, frachto, terminuotos frachtavimo sutarties, pervežamų konteinerių atžvilgiu nustatomi įmokų ir išmokų bendrojoje avarijoje skaičiavimo ypatumai.

Paprastai laivo savininko įnašai apskaičiuojami nuo laivo sugadintos vertės, nustatytos pasibaigus kelionei, tai reiškia paskutiniame paskirties uoste iškrovus krovinį (jei kelionė nėra nutraukta tarpiniame uoste).²⁷⁶ Paprastai, laivo savininkas gauna vertinimo sertifikatą iš laivų brokerio, kuriame yra nustatyta tokio laivo rinkos vertė, pagal kurią išskaičiuojamos visos išlaidos, kurios buvo atliktos laivo remontui po bendrosios avarijos įvykio, kad būtų nustatytas žalos dydis.²⁷⁷ Remiantis Jorko-Antverpeno taisyklių XVII taisykle, nėra atsižvelgiama į tai, kokia naudinga ar nuostolinga frachtavimo sutartis buvo. Nacionalinėje teisėje apibrėžta, kad nuostoliai dėl laivo, jo mašinų arba laivo priklausinių sugadinimo, nustatomi pagal remonto darbų ir pakeistų laivo dalių kainą, kai laivo dalys yra remontuojamos ar keičiamos; kitais atvejais atitinkamai sumažinus laivo vertę dėl sugadinimų, bet neviršijant pagrįstos remonto kainos.²⁷⁸ Taip pat verčių ir įmokų nustatymas priklauso nuo laivo ir atitinkamų jo dalių amžiaus, pvz., tais atvejais, kai senosios medžiagos arba laivo dalys pakeičiamos naujomis ne senesniame kaip 15 metų laive, išskaičiuojamas vienas trečdalis laivo remonto kainos.²⁷⁹

Krovinio savininkai, remiantis Jorko-Antverpeno taisyklių XVII taisykle, sumoka bendrosios avarijos įmokas nuo krovinio vertės, nustatytos iškrovimo momentu kaip nurodyta sąskaitose, o jei

²⁷³ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, F ir G taisyklės.

²⁷⁴ “Review of the rules on general average“, *supra* note 266, B dalies 4 p. 4 papunktis, p. 6.

²⁷⁵ Cornah, Richard, “A Guide to General Average“, *supra* note 93, p. 11.

²⁷⁶ *Ibid.*, p. 38.

²⁷⁷ *Ibid.*

²⁷⁸ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 50 str. 1 d.

²⁷⁹ *Ibid.*, 50 str. 2 d.

tokių sąskaitų nėra, krovinio vertė nustatoma pagal išsiuntimo metu buvusią vertę.²⁸⁰ Sąskaitoje, pateiktoje bendrosios avarijos dalijimo sudarymui, įskaitoma suma susijusi su CIF (apmokėjimas (angl. *cost*), draudimas (angl. *insurance*) ir frachtas (angl. *freight*)) sąlygomis, išskyrus jei frachtas yra mokamas krovinio pristatymo vietoje.²⁸¹ Taip pat reikalaujama, kad dispašeriui būtų pateikta visa informacija apie krovinio pažeidimą, jei toks buvo, kadangi nuostoliai dėl pažeidimo iš nustatytos krovinio vertės yra išskaičiuojami, taip pat jei krovins yra visiškai prarastas bendrojoje avarijoje ar nepasiekus paskirties vietos parduotas (realizuotas) dėl pažeidimų sukeltų bendrosios avarijos metu, detali informacija reikalinga apie tokio krovinio vertę, traktuojant, kad krovins vis tiek būtų pristatytas į kelionės pradžioje nustatytą paskirties vietą.²⁸²

Ar uždirbtas frachtas bendrojoje avarijoje yra dalijamas, t.y. jį uždirbęs asmuo turi mokėti įnašus, priklauso nuo frachtavimo sutarčių sąlygų, pvz. jei konosamente ar reisinėje frachtavimo sutartyje yra konstatuota, kad frachtas yra sumokėtas iš anksto ir negražinamas (nepriklausomai nuo to, ar laivas ir/ar krovins prarastas ar ne), frachto vertė bus įtraukta į krovinio vertę (CIF sąlygos) ir bendrojoje avarijoje nebus išskiriamas frachto įnašų skaičiavimas, tačiau jei frachtas yra mokamas paskirties vietoje su sąlyga kad yra tinkamai pristatytas krovins, frachtas jau yra priskiriamas vežėjo rizikai ir jis įsiskaičiuojamas bendrojoje avarijoje neto verte, t.y. nuo uždirbto frachto išskaičiuojami mokesčiai, tokie kaip uosto mokesčiai paskirties uoste, krovinio iškrovimo mokesčiai, atlyginimas įgulai ir sunaudotas kuras kelionės užbaigimui (paprastai nurodomi kaip neapibrėžtos išlaidos); jei laivu yra vykdomas pervežimas terminuotos frachtavimo sutarties pagrindu ir frachtas yra mokamas pagal konosamentą iš anksto, laivo savininkas išvengia įmokų nuo nuomos sumos, nebent yra tokia situacija, kai pagal konosamentą frachtas yra mokamas paskirties vietoje, tuomet padalijimas yra atliekamas tarp laivo savininko ir frachtuotojo atsižvelgiant į atitinkamą sumą tenkančią kiekvieno rizikai.²⁸³

Pervežimo metu bendrojoje avarijoje išgelbėtų konteinerių savininkai, įmokas moka apskaičiuotas pagal grynąją (neto) vertę paskirties vietoje, tačiau jei toks vertinimas sukelia abejonių, tuomet dėl įmokų mokėjimo nustatymo dispašeriui turi būti pateikta apdrausta vertė ar dokumente užfiksuota vertė.²⁸⁴

Kad būtų lengviau suprasti bendrosios avarijos skaičiavimo mechanizmą, žemiau pateikiame pavyzdį, parodantį pagrindinius bendrosios avarijos dalijimo dėsningumus – pirmiausia nustatant bendrojoje avarijoje patirtas išlaidas ir nuostolius (bet kokių atveju, jie turi būti leidžiami pagal bendrosios avarijos reguliavimo tvarką) ir nustatant turto, buvusio pavojuje vertę (kontribucinę

²⁸⁰ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 38.

²⁸¹ *Ibid.*

²⁸² *Ibid.*

²⁸³ *Ibid.*, p. 38-39.

²⁸⁴ *Ibid.*, p. 39.

vertę), kurios atžvilgiu būtų galima apskaičiuoti mokėtinų įnašų dalyviams vertes bendrojoje avarijoje pagal nustatytas taisykles.²⁸⁵ Tarkime, kad bendrosios avarijos nuostoliai ir išlaidos sudaro 2.100.000 Eur, iš kurių laivo savininko nuostoliai ir išlaidos sudaro 1.500.000 Eur (sugadintų laivo įrengimų remontas 250.000 Eur; krovinio perkrovimo į lichterius išlaidos 100.000 Eur; laivo nuvilkimo išlaidos 1.150.000 Eur), o krovinio savininkų nuostoliai sudaro 600.000 Eur (paaukoto krovinio vertė 500.000 Eur; kroviniui padaryti nuostoliai (žala) dėl priverstinio iškrovimo, sandėliavimo ir perkrovimo 100.000 Eur). Nustatyta kontribucinė turto vertė sudaro 21.000.000 Eur, iš kurių laivo vertė bendrojoje avarijoje sudaro 7.000.000 Eur (sužaloto laivo vertė kelionės pabaigos vietoje 6.750.000 Eur; sugadintų laivo įrengimų remontas 250.000 Eur) ir krovinio vertė bendrojoje avarijoje sudaro 14.000.000 Eur (krovinio vertė nustatyta pagal sąskaitą, atskaičius nuostolius dėl krovinio praradimo ir sugadinimo 13.400.000 Eur; paaukoto krovinio vertė ir kroviniui padaryti nuostoliai (žala) dėl priverstinio iškrovimo, sandėliavimo ir perkrovimo 600.000 Eur). Taip pavyzdys rodo, kad apskaičiuojamas bendrosios avarijos įnašo dydis sudarys 10 proc. kontribucinės turto vertės. Tokiu atveju, laivo savininko įmoka sudarytų 700.000 Eur (patirti nuostoliai ir išlaidos (gautinas kreditas) 1.500.000 Eur; mokėtinas įnašas bendrojoje avarijoje 700.000 Eur), o krovinio savininko 1.400.000 Eur (patirti nuostoliai ir išlaidos (gautinas kreditas) 600.000 Eur; mokėtinas įnašas bendrojoje avarijoje 1.400.000 Eur). Pavyzdys rodo, kad visuomet bendrojoje avarijoje didesnę įnašo dalį teks įmokėti didesnės vertės išsaugoto turto turėtojui, pavyzdžio atveju laivo savininkas turėtų gauti 800.000 Eur, o krovinio savininkas turėtų sumokėti 800.000 Eur. Todėl galima daryti išvadą, kad didesnes išlaidas patyręs pervežimo jūra dalyvis sieks, kad jam būtų atlyginti nuostoliai remiantis bendrosios avarijos deklaravimu, o asmuo, kurio turtas yra išsaugotas, priešingai, sieks, kad tokio nuostolių padalijimo tvarkos nebūtų.

Tuo atveju, kai bendrosios avarijos reguliavimui turi būti taikomos Jorko-Antverpeno taisyklės, tuomet remiamasi taisyklėse numatyta detalia bendrosios avarijos įnašų apskaičiavimo tvarka bei krovinio ir laivo verčių (kontribucinių verčių) apskaičiavimo sąlygomis.²⁸⁶

Yra svarbu, kad laivo savininkas kaip galima greičiau būtų informuotas dėl krovinio kiekio praradimo ir apgadinimo, tokia informacija turėtų būti pateikta kiek įmanoma tikslesnė kontribucinei vertei, taip užtikrinamas tikslesnis bendrosios avarijos nuostolių nustatymas.²⁸⁷ Bendrosios avarijos survejeris ruošdamas informaciją turi atitinkamai gauti minėtą informaciją ir būtinais atsižvelgti į šias detales:²⁸⁸ 1) jei buvo gaisras: gaisro atvejais teisingas nuostolių ir sugadinimų klasifikavimas yra svarbiausias ir neteisingas pranešimas gali dažnai privesti prie painiavos, nustatant nuostolius. Tuo

²⁸⁵ "Review of the rules on general average", *supra* note 266, B dalies 5 p., p. 7-8.

²⁸⁶ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, A taisyklės 2 d.

²⁸⁷ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 26.

²⁸⁸ *Ibid.*

atveju, jei remiamasi Jorko-Antverpeno taisyklėmis, žala turi būti kvalifikuota tiksliai pagal priežastį, kitaip tariant gaisras, karštis, dūmai, vanduo, putos ar kitos priemonės naudotos gesinti gaisrą ir t.t., reikia turėti omenyje, kad dūmų žala, nors ir padidėjusi dėl CO₂ naudojimo gesinimo tikslais, negali būti laikoma kaip „gesinimo žala“ tuo tikslu pripažinti išmokas bendrojoje avarijoje pagal Jorko-Antverpeno taisykles.; 2) išmetimas už borto: yra būtina ne tik žinoti išmesto krovinio rūšį ir kiekį, bet taip pat turėti žinių apie tai, ar toks krovinyš buvo tokios būklės ir kiekio išmetimo metu, sveikos, sugadintos ar bevertės būklės; 3) krovimo žalos: kaip numatyta Jorko-Antverpeno taisyklių XII Taisyklėje, žalos dėl iškrovimo, sandėliavimo ar perkrovimo gali būti pripažįstamos bendrosios avarijos išmokomis. Žala kuri atsiranda per tokią operaciją, bet visiškai dėl kitos priežasties, pvz., dėl gaisro sandėlyje ant kranto, turi būti pažymėtos atskirai (išskirtos).

Paminėtinas ir tokių bendrosios avarijos išlaidų skirstymo niuansas, pvz., kai laivas atplaukia į prieglobsčio uostą, jam gali prireikti labai didelio remonto, kad jis saugiai galėtų tęsti kelionę. Tikėtina situacija, kuri pareikalautų iškrauti dalį ar visą krovinį, kad būtų galima atlikti laivo remontą. Tuomet išlaidos dėl krovinio iškrovimo, sandėliavimo ir perkrovimo yra taip pat pripažįstamos kaip bendrosios avarijos išlaidos.²⁸⁹ Ta pačia sąlyga gali naudotis ir šalys, jei krovinyš yra pervežamas į paskirties vietą kitu laivu, vietoj sandėliavimo ar perkrovimo, tik šiuo atveju papildomos išlaidos dėl gabenimo gali būti pripažintos kaip bendrosios avarijos išlaidos, neviršijančios tų išlaidų, kurios būtų sumokėtos sandėliavimo ir perkrovimo atveju.²⁹⁰ Todėl nuostolius patyrę bendrosios avarijos dalyviai turėtų įvertinti būsimus nuostolius bei numatyti visas galimybes, ir pasielgti tinkamai.

Pakankamai kebli situacija susiklosto kuomet laivas su kroviniu patiria nedideles bendrosios avarijos išlaidas ar yra nežymūs bendrosios avarijos aukojimai. Jei yra daugybę konosamentų ir krovinių gavėjų, išlaidos paruošiant pilną bendrosios avarijos nuostolių nustatymą ir surenkant visas palyginti mažas įmokas iš visų krovinių savininkų, žymiai padidina laiko ir lėšų sąnaudas, bei tampa neproporcingai didelė suma tos kuri turi būti surinkta įnašams atžvilgiu, todėl tokia problema paprastai sprendžiama dviem būdais:²⁹¹

1) komerciniais tikslais laivo savininkas gali nuspręsti prisiimti visas bendrosios avarijos išlaidas ir jas padengti. Jei laivu vežami kroviniai pagal terminuotą frachtavimo sutartį, laivo savininkas gali paprašyti, kad frachtuotojas padengtų krovinio savininkų įnašus su tikslu išlaikyti gerą reputaciją krovinio savininkų atžvilgiu;

2) kita alternatyva yra dispašeriui paruošti skaičiavimą ir pateikti laivo savininkų draudikams apmokėti grindžiant ekonominėmis prielaidomis. Tačiau jos nėra akivaizdžios, ypač kai krovinių

²⁸⁹ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, X taisyklės b) p.

²⁹⁰ *Ibid.*, F taisyklė.

²⁹¹ Cornah, Richard, “A Guide to General Average“, *supra* note 93, p. 18.

vertė yra palyginti daug didesnė su laivo verte. Todėl yra siūloma laivų draudimo sutartyse nurodyti sumą, kuri dėl nežymių bendrosios avarijos atveju metu būtų dengiama draudikų.

Galima išskirti tokius bendrosios avarijos nuostolių dengimo vykdymo užtikrinimo aspektus:²⁹²

1) teisių apsauga bendrojoje avarijoje pagal pervežimo sutartį. Pervežimo šalys paprastai į pervežimo sutartį įrašo specialias nuostatas dėl bendrosios avarijos, ir dažniausiai pasitaikanti sąlyga yra, kad bendroji avarija bus reguliuojama remiantis Jorko-Antverpeno taisyklių atitinkama versija, toks susitarimas gali būti ir frachtavimo sutartyje, jei tokia sudaroma, ar konosamente, arba abiejuose dokumentuose.²⁹³ Jorko-Antverpeno taisyklėse apibrėžiama, kad bendroji avarija yra pripažįstama, nepriklausomai nuo to, ar šalis pažeidžia sutartį, ar yra vienos iš vežimo jūra sutarties šalies kaltė.²⁹⁴ Todėl galima daryti išvadą, kad reguliuojant bendrąją avariją, laikantis procedūros ir nustatytų taisyklių, bei esant įtarimui, kad nagrinėjamu atveju gali būti vienos iš vežimo jūra sutarties šalies kaltė ar tiesiog sutarties pažeidimas, paprastai yra apsaugomi ir ginami likusių šalių interesai. Tačiau lygiai taip pat, bendrosios avarijos pripažinimas nesuteikia nei vienai šaliai teisių, taip pat ir teisių į gynybą, kurios būtų priežastimi nemokėti bendrosios avarijos įmokų, pavyzdžiui dėl krovinio sugadinimo ar įtariant sutarties pažeidimą.

2) Laivo savininkui įsipareigojimai. Paprastai laivo savininkas (vežėjas) yra tas asmuo, kuris pirmiausia rūpinasi, kad paskelbus bendrąją avariją būtų apsaugotos pervežimo dalyvių teisės, nes dažniausia jis kreipiasi dėl bendrosios avarijos įmokų. Laivo savininkas krovinį savo dispozicijoje krovinį laiko kaip užstatą, kol bus sumokėtos bendrosios avarijos įmokos, kaip sąlyga kad krovinyš buvo pristatytas.²⁹⁵ Praktikoje, beveik niekada negali būti tiksliai nustatytas įmokų bendrojoje avarijoje dydis įvykio metu, todėl toks užstatas yra būtinas kaip garantija vietoj mokėjimo ir tai dažniausiai būna abiejų šalių pasirašyta bendrosios avarijos garantija (dažniausiai pasitaikanti *Lloyd's* forma).²⁹⁶ Teisė išieškoti iš krovinio savininko bendrosios avarijos įmokas gali būti ir tuo atveju, jei nebuvo jokios bendrosios avarijos garantijos, tačiau tai sukelia daug sunkumų, ypač tuo atveju, jei pervežimo metu ar iškart po krovinio pristatymo pasikeičia krovinio savininkas.²⁹⁷

3) Laivo savininko pareiga apsaugoti krovinį. Laivo savininkas turi tęstinę pareigą saugoti krovinį esantį jo žinioje, ir gali jei būtina kelionės metu atlikti susitarimus dėl įvairių sąlygų pakeitimo, pvz. dėl krovinio pardavimo.²⁹⁸ Atkreiptinas dėmesys, kad tokiu atveju, jei įmanoma, apie sprendimą dėl krovinio turėtų būti informuotas jo savininkas, o jei to neįmanoma atlikti (pvz., didelis skaičius krovinių savininkų), tokiu atveju laivo savininkas (vežėjas) turi elgtis savo nuožiūra

²⁹² Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 13-15.

²⁹³ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13.

²⁹⁴ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, D taisyklė.

²⁹⁵ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *op. cit.*, p. 14.

²⁹⁶ "Review of the rules on general average", *supra* note 266, C dalies 2 ir 3 p., p. 10-12.

²⁹⁷ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *op. cit.*, p. 14.

²⁹⁸ *Ibid.*

turėdamas geriausias ketinimus krovinių savininkų atžvilgiu. Kas liečia garantijas dėl įnašų bendrojoje avarijoje mokėjimo atskirais atvejais, tai verta paminėti tokius įvykius, kai bendrosios avarijos išlaidos ir aukojimai padaryti laivo savininko turtui yra palyginti nežymūs su bendrosios avarijos mokėjimais krovinių savininkams. Tokiais atvejais nebūtų jokios prasmės laivo savininkui kaip užstatą laikyti krovinį ar gauti iš krovinio savininko garantijas, tačiau jei nebus tokios garantijos, paaukoto krovinio savininkas gali būti paliktas be kompensavimo. Todėl pagal Anglijos teisę ir pagal daugelį kitų jurisdikcijų laivo savininkui (vežėjui) yra nustatyta pareiga gauti bendrosios avarijos garantijas ne tik dėl savęs, bet ir dėl kitų krovinių savininkų, kurie bendrojoje avarijoje patyrė nuostolių.²⁹⁹

4) Gelbėjimo garantija. Turi būti užtikrinta, kad bus padengtos gelbėjimo išlaidos.

Paminėtina, kad teisės aktuose, reglamentuojančiuose bendrosios avarijos dalijimą, numatyta kompensavimo sąlyga (metiniai procentai) tam pervežimo jūra dalyviui, kuris patyrė išlaidas, kadangi nuo tokių išlaidų atsiradimo iki jų paskirstymo kitiems bendrosios avarijos dalyviams praeina nemažai laiko.³⁰⁰

Lietuvoje labai plačiai nuskambėjęs bendrosios avarijos įvykis buvo dėl kelte „Lisco Gloria“ kilusio gaisro. Bendrosios avarijos ir gelbėjimo įmokas privalėjo sumokėti tiek vežėjas, tiek krovinių savininkai ar jų draudikai proporcingai pagal likusią išgelbėto turto vertę, o išlikusį ir išgelbėtą krovinį savininkai galėjo atsiimti, pateikę bendrosios avarijos ir gelbėjimo garantijas, užtikrinančias bendrosios avarijos įmokos sumokėjimą.³⁰¹

Atkreiptinas dėmesys, kad krovinių vežimo jūra sutarties šalis, pateikusi reikalavimą dėl bendrosios avarijos nuostolių ir išlaidų, privalo įrodyti, kad pareikštieji nuostoliai arba išlaidos iš tikrųjų turi būti priskirti bendrajai avarijai, vadinasi įrodinėjimo pareiga tenka reikalavimą pateikusiai šaliai.³⁰²

Apibendrinus galima teigti, kad tik tos bendrajai avarijai priskirtos išlaidos, kurios sąmoningai patiriamos gelbėjant laivą ir visus krovinius yra apmokamos, o jų nustatymas atliekamas pagal reglamentuotą tvarką (pvz., Jorko-Antverpeno taisyklės). Bendrosios avarijos atveju vežimo dalyvių patirtus nuostolius ir išlaidas turtui gelbėti proporcingai kompensuoja visi, kurių turtas buvo išgelbėtas.

²⁹⁹ Cornah, Richard, „A Guide to General Average“, *supra* note 93, p. 14.

³⁰⁰ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 50 str. 4 d.; Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, XXI taisyklė.

³⁰¹ Mindaugas Šimkūnas, „Vežėjai sužinojo, kad gelbėjimas irgi kainuoja“, Advokato Mindaugo Šimkūno ir partnerių kontora VERUM, 2011 sausio 17 d., <http://www.verum.lt/publikacijos/transporto-teise/vezejai-suzinojo-kad-gelbejimas-irgi-kainuoja/>

³⁰² Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *op. cit.*, 51 str. 2 d.

3.2. Jorko-Antverpeno taisyklių analizė

Jorko-Antverpeno taisyklių normos ar nuoroda į jas, įrašytos į pervežimo jūra sutartis, nustato bendrosios avarijos atvejų reglamentavimą. Labai svarbu įvertinti, kad Jorko-Antverpeno taisyklės neturi konvencijos statuso ir galioja tik jas įtraukus į pervežimo jūra sutartis.

Jorko-Antverpeno taisyklėse numatyta detali bendrosios avarijos įnašų apskaičiavimo tvarka, krovinio ir laivo verčių apskaičiavimo sąlygos, todėl daugelyje šalių jūrinių ar su laivyba susijusių valstybių bendrajai avarijai reguliuoti taiko būtent jas su atitinkamais pakeitimais.³⁰³ Jorko Antverpeno taisyklės atlieka naudingą funkciją padėdamos atskirti esminius dalykus: vežėjo pareigų tinkamai vykdyti pervežimą atlikimas ir nuostolių bei išlaidų susidarymas ypatingomis aplinkybėmis, bei draudikų, apdraudusių turtą ir civilinę atsakomybę, kai susipina jų interesai esant sudėtingiems įvykiams.³⁰⁴

Jorko-Antverpeno taisyklės įtvirtina pagrindinę taisyklę, kuri atspindi ir bendrosios avarijos esmę, jos pagrindinį principą – tai, kad nuostoliais bendrojoje avarijoje pripažįstami tik sąmoningai padarytos išlaidos ar aukojimai.³⁰⁵ Vyrauja nuostata, kad, taikant šią taisyklę negali būti absoliutaus standarto kas yra laikoma „sąmoningu“ ir vertinant ar išlaidos ir aukojimai buvo padaryti sąmoningai, turi būti atsižvelgiama į faktus, kurie vyravo incidento metu.³⁰⁶

Pirmoje Jorko-Antverpeno taisyklių normoje nustatyta kolizinių normų taikymo tvarka bylos *Vlassopoulos v British & Foreign Marine Insurance Co (The Makis)* (1929)³⁰⁷ pagrindu, numatant, kad skaičiais pažymėtos taisyklės taikomos specialioms bendrosios avarijos atvejams ir tik tuo atveju, jei to nereglementuoja raidėmis pažymėtos taisyklės. Teismai remiasi šios bylos sprendimu ir vėlesnėse bylose, pvz., *Eagle Terminal Tankers, Inc., As Owner of the „eaglecourier“, v. Insurance Company of U.s.s.r. (ingosstrakh), Ltd.*, (1981),³⁰⁸ kai buvo nuspręsta, kad teismas neteisingai taikė Jorko-Antverpeno taisyklių A taisyklę, neatsižvelgdamas į minėtų taisyklių specialiąsias taisykles dėl ginčo bendrojoje avarijoje papildomų išlaidų prieglobsčio uoste.

Jorko-Antverpeno taisyklių C Taisyklė neįtraukia nuostolių dėl vėlavimo (uždelsimo), tačiau X ir XI Taisyklės numato, kad bendrojoje avarijoje mokėjimai dėl vėlavimo galimi prieglobsčio uoste

³⁰³ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 325.

³⁰⁴ “Review of the rules on general average“, *supra* note 266, B dalies 1 p., p. 4.

³⁰⁵ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, *Rule Paramount*.

³⁰⁶ “Review of the rules on general average“, *op. cit.*, B dalies 1 p., p. 4.

³⁰⁷ “General Average. A preliminary review“, *supra* note 21, p. 6.

³⁰⁸ “Eagle Terminal Tankers, Inc., As Owner of the „eaglecourier“, v. Insurance Company of U.s.s.r. (ingosstrakh), Ltd., (1981)“, Justia, žiūrėta 2016 birželio 20 d., <http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/637/890/348805/>

(uosto mokesčiai, atlyginimas ir įgulos aprūpinimas), tokiu atveju X ir XI Taisyklė turės viršenybę C Taisyklės atžvilgiu, ir tokie mokėjimai bus priskiriami bendrajai avarijai.³⁰⁹

Taip pat verta aptarti ir tokius bendrosios avarijos atvejus, kai laivas yra taip sugadintas, kad jo remontas yra negalimas ar neracionalus iš ekonominės pusės, ar kuomet krovinyš yra greitai gendantis, laivo savininkui gali reikėti spręsti nutraukti kelionę. Galimos tokios aplinkybės, kurios būtų pateisinamos dėl kelionės nutraukimo:³¹⁰

- 1) laivas yra labai stipriai sugadintas ir būtinos remonto išlaidos kelionei užbaigti viršys laivo vertę, kai jis bus suremontuotas;
- 2) remonto trukmė yra tokia ilga, kad iš esmės keičiasi pervežimo sutarties prigimtis, dėl ko iš tikro tarėsi šalys;
- 3) krovinyš greitai genda ir yra labai didelė tikimybė, kad pasiekus paskirties vietą jis bus sugedęs;
- 4) aplinkybės staiga keičiasi, tokios kaip karo pradžia.

Bendrosios avarijos situacijoje kuomet yra nutrauktas pervežimo atlikimas, yra tikėtina, kad įmokų dydis, ypač laivo, bus labai sumažintas, tačiau pagrindinė taisyklė turėtų būti tokia, kad nė viena suinteresuota šalis negali tikėtis mokėti bendrosios avarijos įmokų kurios yra didesnės nei apskaičiuota kontribucinė turto vertė.³¹¹

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad jei kelionė yra nutraukta, tai neįtakoja prieglobsčio uosto išlaidų – atlyginimas įgulai ir aprūpinimas jos, kuras ir atsargos bei uosto mokesčiai, yra pripažįstami iki tos datos kai kelionė buvo nutraukta, ar užbaigus krovinio iškrovimą, priklausomai nuo to kuris atvejis yra vėlesnis.³¹² Jorko-Antverpeno taisyklėse, pažymėtose skaičiais, nėra specialaus paminėjimo dėl faktiškų krovinio iškrovimo aukščiau minėtomis aplinkybėmis išlaidų, todėl darytina išvada, kad jei krovinio iškrovimas yra būtinas bendram saugumui, galbūt jei yra besitęsiantis pavojus dėl galimo gaisro ar sprogo, lygiai taip pat dėl saugumo prieglobsčio uoste, jos bus pripažįstamos bendrosios avarijos išlaidomis pagal Jorko-Antverpeno taisyklių A Taisyklę.³¹³ Kitokia situacija būtų, jei krovinyš yra iškrautas su ketinimu atlikti būtiną remontą saugiai tęsti kelionę, ir tokia kelionė vis tiek yra vėliau nutraukiama išsiaiškinus smarkų laivo sužalojimą, iškrovimo išlaidos paprastai nebūtų pripažįstamos bendrosios avarijos išlaidomis; tokia nuostata būtų taikoma ir sprendimams nutraukti kelionę prieš iškrovimą; dažniausiai tokios krovinio iškrovimo išlaidos minėtomis aplinkybėmis, yra krovinio savininko sąskaita.³¹⁴

³⁰⁹ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9.

³¹⁰ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 29-30.

³¹¹ *Ibid.*, p. 30.

³¹² Jorko-Antverpeno taisyklės, *op. cit.*, X (b) ir (c) taisyklės.

³¹³ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *op. cit.*, p. 30.

³¹⁴ *Ibid.*

Naujosios 2016 m. Jorko-Antverpeno taisyklės numato daug nežymių pakeitimų, kurie neturi didelės įtakos bendrosios avarijos reguliavime ar nekeičia jo iš esmės – pakoreguota taisyklių numeracijos sistema ir įvestas nuoseklesnis naudojamų terminų vartojimas.³¹⁵ Tačiau naujose taisyklėse yra ir pakeitimų, kurie svarbūs bendrosios avarijos įvykių reguliavimui: Jorko-Antverpeno taisyklių B taisyklė papildyta dviem punktais, įnešančiais aiškumo sprendžiant klausimus bendrojoje avarijoje, susijusius su velkamu laivu ir vilkiku, jiems atsidūrus pavojuje.³¹⁶ Tokį pakeitimą lėmė, kad situacijai spręsti dažniausiai buvo taikomos specialios sąlygos numatytos vilkimo sutartyse, kurios prieštaravo sąlygoms, numatytoms pervežimo jūra sutartyse, todėl nauji pakeitimai turėtų įvesti daugiau aiškumo nagrinėjant bendrosios avarijos dalijimo klausimus šiais atvejais: kai velkamas laivas atsijungia nuo vilkiko; kokios išlaidos abiem laivams prieglobsčio uoste;³¹⁷ Jorko-Antverpeno taisyklių E taisyklės pakeitimai susiję su tikslu pagreitinti bendrosios avarijos dalijimo procesą, numatant aiškesnį terminą dėl dokumentų ir įrodymų pateikimo, kadangi dispašeriai darbo grupei buvo akcentavę, kad yra delsiama pateikti tokią informaciją, o tai savaime didina išlaidas, todėl pakeitimai buvo būtini ir dėl lėšų taupymo; taip pat minėtoje taisyklėje įrašyta nauja nuostata (4 p.), numatanti sąlygą bendrosios avarijos dalyviams iš trečiųjų asmenų gavus įvykdytus jų reikalavimus, visą detalią informaciją apie juos per taisyklėse nustatytą terminą pateikti dispašeriui teisingam ir greitam bendrosios avarijos dalijimo nustatymui;³¹⁸ G taisyklė papildyta vienu sakiniu, numatant, kad pagal R taisyklę leidžiamoms išlaidoms netaikomi apribojimai (naujovė svarbi praktikoje skaičiuojant bendrosios avarijos dalijimą);³¹⁹ VI taisyklėje dėl atlyginimo už gelbėjimo darbus įrašyti pakeitimai, susiję su problemos sprendimu dėl užmokesčio už gelbėjimo darbus įskaičiavimo į bendrosios avarijos nuostolius. Tokią situaciją lėmė akivaizdus laivų savininkų (vežėjų) nepasitenkinimas nepripažinti išlaidų už gelbėjimo darbus bendrosios avarijos nuostoliais, todėl buvo priimtas kompromisas išlaidas už gelbėjimo darbus įtraukti tik nustatytais atvejais (kai šalis už gelbėjimo darbus yra užmokėjusi žymią dalį už kitą šalį, ar yra žymūs bendrosios avarijos aukojimai ir kt.).³²⁰

Žemiau pateiktas bendrosios avarijos įvykis parodo galimus suinteresuotų pusių konfliktus dėl pasirinkto turto esančio pavojuje gelbėjimo būdo: laivas, gabenantis vertingą krovinį dideliame gavėjų kiekiui, užplaukia ant seklumos; kapitono nurodymu dalis krovinio išmetama, laivas atgauna plūdrumą, po remonto prieglobsčio uoste, gali užbaigti kelionę su likusiu kroviniu; iš pateikto pavyzdžio galima spręsti, kad buvo ir kitų alternatyvų kapitonui; jis galėjo pasamdyti vilkikus, kurie

³¹⁵ Cornah, Richard, “York Antwerp Rules 2016 a Summary of the Changes”, *supra* note 17, p. 2.

³¹⁶ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, B taisyklės 2 ir 3 p.

³¹⁷ Cornah, Richard, “York Antwerp Rules 2016 a Summary of the Changes”, *op. cit.*, p. 3-4.

³¹⁸ *Ibid.*, p. 4-5.

³¹⁹ *Ibid.*, p. 6.

³²⁰ *Ibid.*, p. 6-7, 9.

būtų padėję nuvilkti laivą nuo seklumos, rizikuodamas papildomu laivo dugno sugadinimu, atitinkamai ir krovinio sugadinimu dėl vandens prasisunkimo; taip pat laivo kapitonas galėjo pabandyti nuplaukti panaudojant paties laivo pagrindinius variklius ir takelą, panašiai rizikuojant pažeisti laivo variklį ir įrangą; kiekviena iš šių turto gelbėjimo alternatyvų galėjo būti priežastimi tiek laivo, tiek kitų krovinių savininkų turto praradimu ar sugadinimu.³²¹ Iš pateikto akivaizdu, kad išmesto krovinio savininkas norėtų, kad laivo kapitonas būtų pasirinkęs kitą alternatyvą, ar kitas, o ne jo krovinyje būtų pasirinktas paaukoti, todėl galima teigti, kad bendroji avarija išsprendžia tokią situaciją, kur yra konfliktuojančios pusės, yra priemonė tokiam konfliktui pašalinti. Bendrosios avarijos dėka išmesto krovinio savininkas ir kiti pervežimo dalyviai savo nuostolius padalina visoms dalyvavusioms šalims. Todėl būtinas ir tinkamas jos reguliavimas, užtikrinantis bendrosios avarijos tikslų įgyvendinimą.

Kadangi Jorko-Antverpeno taisyklių pakeitimų tikslas buvo pasiekti susitarimą tarp laivų savininkų ir kitų verslo atstovų, manytina, kad nauji Jorko-Antverpeno taisyklių pakeitimai įneš daugiau aiškumo bendrosios avarijos reguliavime ir užtikrins bendrosios avarijos dalyvių interesų balansą.

³²¹ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 7.

3.3. Bendrosios avarijos atvejų analizė

Bendrosios avarijos atvejus, nustatant incidentą ir atitinkamai dėl to turėtus nuostolius ar išlaidas, galima būtų suskirstyti į tokias situacijas:³²²

- 1) užplaukimas ant seklumos – laivo ir jo variklių pažeidimai stengiantis nuplaukti nuo seklumos; krovinio pažeidimas ar praradimas, išmetant ar iškraunant į kitą laivą; iškrauto krovinio sandėliavimo ir perkrovimo išlaidos; prieglobsčio uosto išlaidos;
- 2) gaisras – žala laivui ar/ir kroviniui, stengiantis užgesinti ugnį; prieglobsčio uosto išlaidos;
- 3) krovinių perkrovimas pavojingomis oro sąlygomis – krovinio išmetimas; prieglobsčio uosto išlaidos;
- 4) pavojingos oro sąlygos, laivų susidūrimas, mechanizmų gedimas, ar kiti incidentai susiję su laivo pažeidimu, priverčiantys ieškoti prieglobsčio uosto ar užsilaikyti jame – prieglobsčio uosto išlaidos;
- 5) kiti – mokėjimai, susiję su gelbėjimo paslaugomis, gali būti pripažįstami kaip bendrosios avarijos nuostoliai visuose aukščiau paminėtuose atvejuose.

Iš pateiktų duomenų galima susidaryti bendrą vaizdą apie bendrosios avarijos įvykius ir jų priežastis.

Nagrinėjant bendrosios avarijos atvejus ir atskleidžiant jos įtaką vežėjo atsakomybei galima išskirti keletą aspektų, kurie yra svarbūs taikomai vežėjo atsakomybei kai įvykis pripažįstamas bendrąja avarija.

Pirmiausia, tai, ar bendrosios avarijos priežastimi netapo laivo netinkamumas plaukianti. Vežėjo pareiga prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukianti, taip pat tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti bei parengti triumus, šaldymo ir vėsinimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriose yra vežami kroviniai, kad šie būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti krovinius.³²³ Laivo tinkamumą plaukianti rodo tinkama jo techninė būklė, tinkamas įgulos pasirengimas, tinkamas krovinių patalpų paruošimas, pakankamas atsargų kiekis, reikalingas pervežimui įvykdyti, dokumentai ir kt., todėl tikrinant, ar laivas atitiko keliamus reikalavimus tinkamumui plaukianti, vertinama dviem aspektais – objektyviuoju (ar laivas buvo tinkamas plaukianti esant įprastoms sąlygoms) ir subjektyviuoju (ar laivas buvo tinkamas pervežti konkretų krovinį, konkrečiomis sąlygomis).³²⁴ Problema yra kad tinkamumas plaukianti yra kintama koncepcija, tokie laivui reikalavimai skiriasi priklausimai nuo

³²² “Review of the rules on general average“, *supra* note 266, B dalies 3 p., p. 5-6.

³²³ Hagos-Visbio taisyklės, *supra* note 51, 3 str.

³²⁴ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 119.

aplinkybių ir taikytinos teisės srities, todėl dažniausiai kilus ginčui, ar laivas buvo tinkamas plaukioti, sprendžia teismas.³²⁵ Australijos Aukščiausiasis Teismas byloje *Great China Metal Industries Co. Ltd. v Malaysian International Shipping Corporation Berhad (The Bunga Seroja)*³²⁶ suformavo laivo tinkamumo plaukioti apibūdinimą, nurodydamas, kad vežėjo pareiga pervežti krovinius laivu, atitinkančiu jam keliamus reikalavimus kelionei ir atsižvelgiant į krovinių prigimtį.

Kaip susiję teisiniai aspektai bendrojoje avarijoje tarp laivo tinkamumo plaukioti ir laivo valdymo rodo *The Makedonia* byla.³²⁷ Joje buvo konstatuotas netinkamas įgulos pasirengimas, įtakojęs laivo netinkamumą plaukioti. Teismas pripažino laivo netinkamumą plaukioti dėl įgulos neveiksmingumo (buvo nustatyta netinkama laivo mechaniko kvalifikacija, dėl to buvo konstatuota, kad laivas buvo netinkamas plaukioti nuo kelionės pradžios), ir suteikė teisę krovinio savininkams iš laivo savininko atgauti sumokėtą dalį dėl gelbėjimo darbų ir įmokų bendrojoje avarijoje. Laivu *The Makedonia* iš Vakarų Kanados į Angliją buvo gabenama mediena pagal konosamentą (angl. *Bill of Lading*), kuriame buvo įtrauktos sąlygos bendrąją avariją reguliuoti pagal 1950 Jorko-Antverpeno taisyklės, taip vežėjas prarado teisę reikalauti bendrosios avarijos įmokų, tinkamai neužtikrindamas laivo tinkamumo plaukioti.

Laivo savininkas dėl pripažinto laivo netinkamumo plaukiojimui atsakys ir tuo atveju, jei žala atsirado, jam vykdant reikiamą rūpestingumą paskyrus gerą reputaciją turinčius rangovus atlikti remonto darbus laive dėl jų kaltės, t.y. už rangovo nerūpestingumą atsako laivo savininkas, kaip *The Muncaster Castle* byloje,³²⁸ kuomet laivų remonto įmonėje buvo netinkamai užsandarinti liukai ir laivo savininkas buvo laikomas atsakingu dėl sugadinto krovinio, t.y. teismas nusprendė, kad pareiga užtikrinti laivo tinkamumą plaukioti negali būti perleista kitam.

The Antigoni (Charles Brown & Co., LTD., and Others v Nitrate Producers' Steamship Company, LTD. (1937)) byloje³²⁹ laivo mechanikas neužtikrino laivo variklio atitinkamų dalių reguliarios inspekcijos. Pervežimo metu sugedo variklis, laivas turėjo būti velkamas į uostą. Paskelbus bendrąją avariją krovinio savininkas privalėjo sumokėti bendrosios avarijos įmokas, tačiau teismas konstatavo, kad laivo savininkas turi atlyginti krovinio savininkui nuostolius, kadangi laivas buvo netinkamas plaukioti.³³⁰

Kitokia situacija dėl bendrosios avarijos nuostolių dengimo susidarė *The Yamatogawa (1990)* byloje.³³¹ Laivas plaukė su nežinomu gedimu reduktoriuje, todėl buvo privertas sustoti Rytų Kinijos

³²⁵ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties," The Nationwide Academy for Dispute Resolution (UK) Ltd., žiūrėta 2016 kovo 10 d. <http://www.nadr.co.uk/articles/published/shipping/009CHAPTERNINETRADE1.pdf>, p. 19.

³²⁶ Tetley, William, „Marine Cargo Claims, 4 Ed., Chapter 15., Due Diligence to make the Vessel seaworthy,“ McGill University, žiūrėta 2006 rugsėjo 6 d. <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/mcc4th> p. 5.

³²⁷ *Ibid.*, p. 31.

³²⁸ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *op. cit.*, p. 20.

³²⁹ Tetley, William, „Marine Cargo Claims, 4 Ed., Chapter 14., The Cause of the Loss or Damage“, *supra* note 326, p. 9.

³³⁰ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *op. cit.*, p. 21.

³³¹ *Ibid.*, p. 22.

jūroje dėl alyvos siurblio movos (angl. *lube oil pump coupling*) remonto. Kai variklis buvo iš naujo paleistas, sraigtas nesisuko. Gelbėjimo ir bendrosios avarijos išlaidos buvo patirtos, kai laivas buvo velkamas į Singapūrą. Laivo savininkas (vežėjas) pripažino laivo netinkamumą plaukianti ir trūkumą užtikrinant tinkamą rūpestingumą, tačiau teisėjas konstatavo, kad jei ir būtų buvęs užtikrintas rūpestingumas reduktoriaus gedimas nebūtų aptiktas, todėl pareigos užtikrinti rūpestingumą neatlikimas nebuvo priežastimi tų nuostolių, ir krovinio savininko pareiškimas buvo netenkintas.

Todėl galima sutikti su Prof. W. Tetley nuomone, kuris laivo tinkamumą plaukianti sieja su laivo paruošimu, o ne su laivo savininko (vežėjo) elgesiu, tai patvirtina ir *The Fjord Wind* byloje³³² priimtas sprendimas laivo tinkamumą plaukianti sieti su laivo būkle, o ne su laivo savininko (vežėjo) veiksmis (rūpestingumu).

Todėl nagrinėjant vežėjo atsakomybės atvejus, būtina nustatyti skirtumus tarp netinkamumo plaukianti ir paprasčiausio įgulos aplaidumo (*Gilroy, Sons, & Co. v. W. R. Price & Co* (1893) byla³³³). Kadangi vežėjui išvengti atsakomybės pasinaudojant įgulos aplaidumu yra lengviau (Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 2 d. a) p.) nei išvengti atsakomybės dėl netinkamai įgyvendintos pareigos užtikrinti laivo tinkamumą plaukianti (Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 1 d.).

Ginčai, kylantys dėl bendrosios avarijos įmokų mokėjimo, dažniausiai motyvuojami laivo netinkamumu plaukianti. Iš teismų praktikos galima paminėti keletą bylų dėl bendrosios avarijos įnašų atsisakymo mokėti pareiškiant, kad būtent laivas buvo netinkamas plaukianti, o vežėjas neįvykdė tinkamai savo pareigų: *Folger Coffee Co. v. Olivebank* byla,³³⁴ kurioje konstatuota, kad laivas buvo tinkamas plaukianti prieš reisą; *United States v. Wessel, Duval & Co.* (1954) byla³³⁵, kurioje konstatuota, kad laivo tinkamumui plaukianti įtakos laivo valdymo klaida neturėjo; *Charter Shipping v. Bowring, Jones & Tidy* (1930) byla,³³⁶ *Sunlight Mercantile Pte Ltd v Ever Lucky Shipping Co Ltd* (2004) byla,³³⁷ ir *Demand Shipping Co Ltd v. Ministry of Food of Bangladesh – the ‘Lendoudis Evangelos II’* (2001) byla,³³⁸ kuriose buvo sprendžiami ginčai, dėl teisės į bendrosios avarijos, kurios priežastis laivo netinkamumas plaukianti, išmokas.

Tai rodo, kad vežėjo pareiga užtikrinti laivo tinkamumą plaukianti yra viena iš svarbiausių priežasčių, sprendžiant ginčus dėl bendrosios avarijos dalijimo.

³³² Tetley, William, „Marine Cargo Claims, 4 Ed., Chapter 15., Due Diligence to make the Vessel seaworthy“, *supra* note 326, p. 5-6.

³³³ „The Law of International Trade and Carriage. Charterparties“, *op. cit.*, p. 20.

³³⁴ „Case 98-20630, *Folger Coffee Co. v. Olivebank*, 2000,“ Admiralty and Maritime Law Guide, žiūrėta 2016 kovo 10 d., <http://www.admiraltylawguide.com/cirect/5thfolger.html>

³³⁵ „United States v. Wessel, Duval & Co., (1954),“ Justia, žiūrėta 2016 birželio 20 d., <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/123/318/1509398/>

³³⁶ „Case 281 U.S.515, *Charter Shipping v. Bowring, Jones & Tid*“ (1930),“ Admiralty and Maritime Law Guide, žiūrėta 2016 kovo 10 d., <http://www.admiraltylawguide.com/supct/CharterShipping.htm>

³³⁷ „Singapore Court of Appeal. *Sunlight Mercantile Pte Ltd v Ever Lucky Shipping Co Ltd* (2004),“ DMC’s CaseNotes, žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. [http://archive.onlinedmc.co.uk/sunlight_mercantile_v_ever_lucky_shipping_\(cofa\).htm](http://archive.onlinedmc.co.uk/sunlight_mercantile_v_ever_lucky_shipping_(cofa).htm)

³³⁸ „English High Court. *Demand Shipping Co Ltd v. Ministry of Food of Bangladesh – the ‘Lendoudis Evangelos II’* (2001),“ DMC’s CaseNotes, žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. http://archive.onlinedmc.co.uk/demand_shipping.htm

Taip pat paminėtina, kad jei pervežimo jūra metu įvykus incidentui kroviniai prarandami arba sugadinami, vežėjui yra nustatyta pareiga įrodyti, kad to priežastimi nebuvo laivo netinkamumas plaukiojimo ir prieš reisą ir reiso metu jis atliko visas jam pavestas pareigas tinkamai ir rūpestingai, tuomet vežėjas turi teisę pasinaudoti atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis.³³⁹ Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Hagos-Visbiu taisyklės, vežėjui nustatyta pareiga užtikrinti laivo tinkamumą plaukiojimo tik prieš reisą, tai parodo, kad šių taisyklių nuostatos vežėjui yra palankios, kadangi jos numato reikalavimą deramai ir kruopščiai parengti laivą plaukiojimui tik prieš reisą, o reiso metu reguliavimas dėl laivo tinkamumo plaukiojimo nėra apibrėžtas, todėl jei vežėjas įrodys, kad laivas reiso pradžioje buvo tinkamai paruoštas plaukiojimui, bus laikoma, kad pagal Hagos-Visbiu taisyklių nuostatas jis tinkamai atliko savo pareigas, nesvarbu, kad jis reiso metu tapo netinkamu plaukiojimui, pvz. sugedo laive esanti įranga, kuri buvo svarbi saugiam laivo plaukiojimui ir krovinių gabenimui.³⁴⁰

Taigi galima teigti, kad reikalavimai keliami laivui dėl tinkamumo plaukiojimo yra labai aukšti, susiję su priimtą riziką rūšimi, todėl tinkamumo plaukiojimo garantija gali būti laikoma „absoliuti“ sąvoka nukreipianti į absoliučią atsakomybę, o ne į tinkamumo plaukiojimo standartus (garantiją, kad laivas tikrai nenusuks), jei tik laivas pripažįstamas netinkamu plaukiojimo, laivo savininkas (vežėjas) negali išvengti atsakomybės pareikšdamas kad jis padarė viską.³⁴¹

Antras svarbus aspektas vežėjo atsakomybei bendrosios avarijos atveju, tai vėlavimas pristatyti krovinį, nukrypęs nuo kurso (angl. *deviation*). Labai svarbus klausimas iškyla dėl vežėjo atsakomybės bendrosios avarijos atveju, kai sąmoningai nukrypstama nuo kurso, ir dėl tokio vėlavimo yra prarandamas kroviny, pvz. sugenda greitai gendantys produktai. Kitaip sprendžiama dėl vežėjo atsakomybės esant netiesioginiams nuostoliams, pvz., nuostoliai dėl rinkos praradimo. Nei Hagos taisyklės, nei Hagos-Visbiu taisyklės nenumato vežėjo atsakomybės dėl vėlavimo pristatyti krovinį, naujos nuostatos atsiranda tik Hamburgo taisyklėse, kurios nėra plačiai taikomos, ir dar neįsigaliojusiose Roterdamo taisyklėse, todėl pagal šiuo metu taikomą vežimui jūra reglamentavimą, krovinio savininkas (gavėjas) galėtų reikalauti vežėjo atsakomybės dėl krovinių vėlavimo esant netiesioginiams nuostoliams tik jei iš anksto buvo aptarta pervežimo sutartyje ir vežėjui apie tokius galimus nuostolius buvo žinoma.³⁴²

Tarptautinėje laivybos teisėje galima išskirti teisėtą ir neteisėtą nukrypimą nuo kurso. Bendrojoje teisėje (angl. *common law*) teisėtu nukrypimu gali būti laikomi du atvejai:³⁴³

- 1) siekiant išgelbėti gyvybę;

³³⁹ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 4 str. 1 ir 2 d. a)-q) p.

³⁴⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 109-111.

³⁴¹ “The Law of International Trade and Carriage. Charterparties”, *supra* note 325, p. 20

³⁴² Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 122-125.

³⁴³ “The Law of International Trade and Carriage. Charterparties”, *op. cit.*, p. 20

2) siekiant išvengti pavojaus.

Vežėjui savaime suprantamas įsipareigojimas nenukrypti nuo sutarto maršruto ir laiku pristatyti krovinį, todėl svarbu nustatyti ar teisėtas, ar ne buvo nukrypimas nuo kurso, tuo atveju, jei pervežimo sutarties šalis siekia pripažinti, kad sutartis buvo pažeista dėl nukrypimo nuo kurso turint tikslą vežėjui atsisakyti apmokėti už paslaugas, net ir tuo atveju jei sutartis buvo įvykdyta.

Byloje *Danae Shipping Co v T.P.A.O & Guven Turkish Insurance Co Ltd: The Daffodil B*³⁴⁴ teisėjas komerciniame teisme nagrinėjo terminuotos frachtavimo sutarties šalių ginčą dėl pretenzijų bendrojoje avarijoje pareiškiant neteisėtą nukrypimą nuo kurso. Žala įvyko laivui nukrypus nuo kurso metu. Iškilio klausimas, ar laivo savininkas (vežėjas) turėjo teisę į bendrosios avarijos įnašus. Teismas turėjo spręsti, ar nukrypimas nuo kurso buvo pagrįstas, ir ar taikomos Hagos taisyklių 4 straipsnio 4 dalis (nuokrypis nuo kurso gelbstint arba bandant gelbėti 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). Laivas buvo pasamdytas pervežti kurą iš Milazo Sicilijoje į Roterdamą užsukant į tarpinį Turkijos uostą. Sugedus laivo generatoriui, laivas buvo nukreiptas į patogiausiai esantį uostą remontui. Dėl blogos laivo kapitono navigacijos, laivas užplaukė ant seklumos. Gelbėjant laivą ir krovinį, laivas buvo nuvilktas nuo seklumos ir nukreiptas remontui Graikijos uostus. Galiausiai laivas sėkmingai buvo iškrautas Izmiere (Turkijoje), kaip iš pradžių ir buvo sutarta. Laivo savininkas pareiškė bendrąją avariją krovinio savininkui ir jo draudimo kompanijoms. Atsakovai pareiškė, kad tai buvo neteisėtas nukrypimas nuo kurso. Laivo savininkas pripažino nukrypimą nuo kurso, tačiau gynė savo teisę, remdamasis Hagos taisyklių 4 straipsnio 4 dalimi.³⁴⁵ Teismas nusprendė, kad nukrypimas nuo kurso buvo pagrįstas, ir laivo savininkas gali reikalauti bendrosios avarijos įnašų.

Kitas atvejis kaip sprendžiami bendrosios avarijos mokėjimo klausimai nukrypimo nuo kurso metu rodo išnagrinėtoje byloje *Hain v Tate & Lyle*.³⁴⁶ Teismų praktika aiškiai nurodo galimas pasekmes dėl neteisėto nukrypimo nuo kurso, t.y. šaliai, kurios interesai pažeisti, atsiranda galimybė rinktis, ar atsisakyti apmokėti už pervežimo paslaugas (nutraukti sutartį jos pažeidimo pagrindu), ar nenutraukiant sutarties išsaugoti teisę reikalauti žalos atlyginimo. Tačiau toks pasirinkimas turi būti aiškiai įvardintas.³⁴⁷ Tačiau bendrosios avarijos atveju, tokia šalis bus įtraukta į bendrosios avarijos dalyvius ir privalės mokėti bendrosios avarijos įnašus. Byloje *Hain v Tate & Lyle* buvo konstatuota, kad frachtuotojas (reisinė frachtavimo sutartis) laivui nukrypus nuo kurso nepareiškė pageidavimo

³⁴⁴ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *supra* note 325, p. 9

³⁴⁵ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 4 str. 4 d. 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.

³⁴⁶ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 101.

³⁴⁷ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *op. cit.*, p. 11

nutraukti sutartį, kroviny buvo pakrautas trečiame po nukrypimo nuo kurso užplaukimo uoste. Laivas vėliau nuskendo ir kroviny buvo prarastas ir pinigai išleisti gelbėjant laivą ir krovinį. Krovinio gavėjas neturėjo jokių duomenų apie nukrypimą nuo kurso, todėl teismo buvo konstatuota, kad krovinio gavėjas galėjo atsisakyti pervežimo sutarties jos pažeidimo pagrindu (dėl nukrypimo nuo kurso) ir taip išvengti frachto mokėjimo, tačiau bendrosios avarijos atveju bendrosios avarijos įnašus dengiant patirtas išlaidas dėl laivo ir krovinio gelbėjimo būtų turėję mokėti visos sutarties šalys, įskaitant ir krovinio gavėją. *Hain v Tate & Lyle* byloje buvo svarstomi ieškiniai dėl bendrosios avarijos ir neapmokėto frachto mokesčio krovinio pervežimo atžvilgiu ir dėl išlaidų padengimo gelbėjant laivą užplaukusį ant seklumos, kuris įvyko neteisėtai laivui nukrypus nuo kurso. Teisėjas nepripažino, kad neteisėtas nukrypimas automatiškai pakeičia sutartį, bet patvirtino, kad net ir nedidelis neteisėtas nukrypimas gali suteikti krovinio savininkui teisę laikyti sutartį pasibaigusia nuo tos datos kai įvyko nukrypimas ir nemokėti frachto. Kadangi šiuo atveju buvo pasirašyta bendrosios avarijos garantija ir taip užtikrintas depozitas, ieškovui nebuvo galima išvengti atsakomybės sumokėti įnašus.³⁴⁸

Apibendrinant galima išskirti, kad įtaka bendrajai avarijai neteisėtos deviacijos atveju, atskleidžiama dviem klausimais: 1) ar gali būti pateiktas ieškinys dėl bendrosios avarijos įnašų kai buvo atsisakyta pervežimo sutarties nukrypimo nuo kurso pagrindu, 2) ar gali laivo savininkas (vežėjas) dėl kurio kaltės įvyko nukrypimas nuo kurso reikalauti bendrosios avarijos įnašų iš asmens, atsisakiusio sutarties minėtu pagrindu; į abu klausimus būtų teigiamas atsakymas, tik tuo atveju, jei bendrosios avarijos nuostoliai atsirastų net jei nebūtų jokio nukrypimo, kitu atveju, atsakymas į abu klausimus būtų neigiamas.³⁴⁹

Taip pat akcentuotina, kad krovinio siuntėjas turi pareigą informuoti laivo savininką (vežėją) apie krovinio prigimtines savybes, kuomet yra specialios krovinio savybės, tokios kurios yra būtinos žinoti laivo savininkui (vežėjui) siekiant saugiai pervežti krovinį ar apsaugoti laivą ir įgulą, tokiu atveju kuomet nėra vežėjo faktinės kaltės ar dalyvavimo, jis būtų atleidžiamas nuo atsakomybės dėl visų nuostolių ar žalos atlyginimo.³⁵⁰ Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 6 dalies nuostatos suteikia teisę vežėjui iškrauti pavojingus krovinius, sunaikinti juos ar perduoti juos saugiai, kai kroviny tampa pavojingas laivui ar likusiam kroviniui, netaikant atsakomybės vežėjui, kad ir jam buvo žinoma apie krovinio pavojingą prigimtį gabenimo metu, tačiau vežėjas yra atsakingas už įmokas bendrojoje avarijoje: *The Indian Grace* byla:³⁵¹ laivu iš Švedijos į Indiją buvo gabenami sprogmenys,

³⁴⁸ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *supra* note 325, p.13

³⁴⁹ *Ibid.*, p.14

³⁵⁰ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 4 str. 2 d. q) p.

³⁵¹ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *op. cit.*, p. 30

laivas užsidegė ir dalis sprogmenų buvo išmesti už borto, krovinio savininkas reikalavo žalos atlyginimo Indijos teisme.

Galima daryti išvadą, kad bendrosios avarijos atveju vežėjas, nesant jo kaltei, nėra atleidžiamas nuo atsakomybės arba jo atsakomybė nėra ribojama, kitų bendrosios avarijos dalyvių atžvilgiu. Remiantis Hagos-Visbiu taisyklėmis (4 str.) vežėjas gali pasinaudoti sąlygomis, atleidžiančiomis jį nuo atsakomybės, tačiau pripažinus bendrąją avariją jis privalės mokėti įnašus kaip ir kiti pervežimo jūra dalyviai. Taip pat Hagos-Visbiu taisyklės (4 str. 5 d.) vežėjui suteikia teisę dėl atsiradusios žalos riboti savo atsakomybę, padengti mažesnius nuostolius nei faktiškai susidarę, tačiau bendrosios avarijos atveju vežėjas bus priverstas sumokėti atitinkamus įnašus paskaičiuotus visiems bendrosios avarijos dalyviams proporcingai, nenumatant jokių išimčių. Skirtumas dėl atsakomybės ir tolimesnių nuostolių dengimo iškyla tik nustačius vieno iš pervežimo jūra dalyvių kaltę.

3.4. Krovinių vežėjo jūra atsakomybės sąlygos vežimo organizavimo sutartyse bendrosios avarijos atveju

Tarptautiniai pervežimai jūrų transportu atliekami šalims (vežėjui (laivo savininkui ar frachtuotojui) ir krovinio savininkui) sutarus dėl krovinio vežimo jūra. Tarptautinėje jūrų teisėje vyraujantys tokie pagrindiniai susitarimai (sutartys) yra laivo frachtavimo sutartys (čarteriai) ir jūrinio vežimo (krovinio) dokumentai.³⁵²

Laivo frachtavimo sutartimi (čarteriu) šalys (laivo valdytojas ir frachtuotojas) susitaria, kad už mokestį bus leista naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams vežti.³⁵³ Šiuo atveju laivo valdytojas nebūtinai turi būti laivo savininkas, tai gali būti ir asmuo, kuris laivu naudojasi kitu teisėtu pagrindu.³⁵⁴

Dažniausia pasitaikančios jūrinėje praktikoje laivo frachtavimo sutartys yra šios:³⁵⁵

1) reisinės frachtavimo sutartys (reisiniai čarteriai) (angl. *voyage charter*), kuomet laivo valdytojas įsipareigoja frachtuotojui sutartyje nustatytais sąlygomis teikti krovinių pervežimo paslaugas, t.y. įsipareigoja pervežti krovinį iš vienos vietos į kitą sutartą vietą. Išlaidos, kurios atsiranda dėl laivo eksploatavimo, t.y. laivo naudojimo pervežant krovinius (pvz., uosto rinkliavos, laivo kuro, tepalų sąnaudos pervežimo metu, krovos išlaidos ir kt.) ir išlaidos, kurios dažniausiai nepriklauso nuo to, ar laivu vykdomas krovinių pervežimas, t.y., ar laivas eksploatuojamas (pvz., laivo techninės būklės užtikrinimas ir kontrolė, draudimo įmokos, laivo įgulos išlaikymo išlaidos), yra dengiamos laivo valdytojo.

2) terminuotos frachtavimo sutartys (terminuoti čarteriai) (angl. *time charter*), kuomet laivo valdytojas frachtuotojui pateikia (išnuomoja) laivą su įgula tam tikram sutartyje nustatytam laikui. Išlaidos, atsirandančios tiek dėl laivo naudojimo krovinio pervežimui, tiek pastovios laivo eksploatavimo išlaidas, šiuo atveju yra dengiamos skirtingai nei reisinių frachtavimo sutarčių atvejais, tai yra, frachtuotojas padengia išlaidas dėl laivo naudojimo krovinio pervežimui (laivo kuro sąnaudos reiso metu, uoste patiriamos išlaidos dėl krovos ir kitų būtinų paslaugų, uosto rinkliavos ir pan.).

3) laivo nuomos be įgulos sutartys (angl. *bareboat charter* ar *demise charter*), kuomet laivo valdytojas frachtuotojui laivą išnuomoja be įgulos. Tai taip pat yra terminuotas susitarimas,

³⁵² Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 8.

³⁵³ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, *supra* note 8, 2 str. 21 d.

³⁵⁴ *Ibid.*, 2 str. 24 d.

³⁵⁵ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 134-135.

pagal kurį frachtuotojas turi teisę valdyti laivą, paskiriant laivo kapitoną ir laivo įgulą nuomos laikotarpiui. Tokios sutarties pagrindu frachtuotojas paprastai apmoka visas išlaidas atsirandančias eksploatuojant laivą.

Išlaidų dengimo pasiskirstymas tarp laivo frachtavimo sutarties šalių gali būti ir kitoks, tai priklauso nuo to, kaip sutarties šalys pačios sutarė paskirstyti išlaidas.³⁵⁶

Galima daryti išvadą, kad pagal aukščiau minėtas laivo frachtavimo sutarčių rūšis, yra ne tik skirtingas laivo eksploatavimo išlaidų dengimas, bet ir nustatomos skirtingos krovinių vežėjo jūra atsakomybės sąlygos.

Tarptautinėje jūrų laivyboje dažniausiai naudojamos BIMCO (ang. *The Baltic and International Maritime Council*) – didžiausios pasaulyje tarptautinės laivybos asociacijos, vienijančios daugiau nei 2200 narių bei atstovaujančios laivų savininkams, parengtos laivų frachtavimo sutarčių formos.³⁵⁷

Šiame darbe aptariant laivų frachtavimo sutarčių ypatumus krovinių vežėjo jūra atsakomybės aspektu ir bendrosios avarijos atvejais nagrinėjamos BIMCO paskutinės standartinės laivų frachtavimo sutarčių formų redakcijos (reisinės frachtavimo sutarties forma GENCON 94, terminuotos frachtavimo sutarties forma BALTIME 2001, laivo nuomos be įgulos sutarties forma BARECON 2001).

GENCON 94 formą³⁵⁸ sudaro dvi dalys, kurių pirmoje dalyje išdėstomos pagrindinės šalių susitarimo sąlygos, antroje dalyje šalys aptaria atskiras sutarties sritis, jei yra prieštaravimai tarp pirmos ir antros sutarties dalių, vadovaujamosi sutarties pirmos dalies nuostatomis. Čia svarbią reikšmę vaidina laivo tinkamumo plaukiooti sąlyga, kurią turi užtikrinti laivo valdytojas frachtavimo sutarties pasirašymo metu ar krovinių pakrovimo į laivą metu, kitu atveju jis būtų atsakingas už dėl to atsiradusius nuostolius ir žalą.³⁵⁹ Reisinės frachtavimo sutarties forma taip pat numato sutarties nutraukimo galimybę, dėl laivo vėlavimo pakrovimo uoste,³⁶⁰ tačiau tokiu atveju gali iškilti daug teisinių ginčų dėl atsiradusių nuostolių atlyginimo. Pavyzdžiui, jei tokio laivo vėlavimo priežastis yra susidūrimas su kitu laivu, ar kitoks incidentas, ar laivo įrangos gedimas, tuomet frachtuotojui būtų atlyginti nuostoliai tik tuo atveju, jei būtų įrodyta (frachtuotojo įrodinėjimo pareiga) laivo valdytojo kaltė.³⁶¹ Sutartyse labai dažnai yra įrašoma „*nukrypimas nuo kurso laisva valia* (angl. *Liberty to Deviate*)“ sąlyga.³⁶² Pirmoji problema, kuri iškyla šiuo aspektu, yra šios sąlygos aiškinimas, todėl teismai tokias neapibrėžtas sąlygas aiškina, taikant *contra preferentum* taisyklę, t.y. neaiškiai

³⁵⁶ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 135.

³⁵⁷ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13.

³⁵⁸ *Ibid.*, „Gencon“ Charter,

³⁵⁹ *Ibid.*, „Gencon“ Charter PART II 2 p.

³⁶⁰ *Ibid.*, „Gencon“ Charter PART II 9 p.

³⁶¹ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, p. 139-140.

³⁶² „Clauses and Documents“, BIMCO, „Gencon“, *op. cit.*, Charter PART II 3 p.

suformuluotos sutarties sąlygos aiškinamos sutartį parengusios šalies nenaudai.³⁶³ Teismas dėl GENCON formoje esančios sąlygos, numatančios, kad laivas turi laisvę pasirinkti užplaukti į bet kurį uostą ar uostus, bet kokių tikslų, plaukti be locmano, buksyruoti, ar padėti laivams visais tikslais gelbėjant gyvybę ir turtą, pasisakė, kad sąlyga turi būti aiškinama atsižvelgiant į priimtą laivo savininko (vežėjo) komercinę riziką, kaip rodo byloje *Leduc v Ward*³⁶⁴ priimtas sprendimas – teismas išaiškino, kad toks straipsnis nesuteikė neribotos teisės vežėjui nukrypti nuo kurso. Todėl darytina išvada, kad svarbiausias tokių sąlygų aiškinimo principas yra tas, kad pagrindinis sutarties tikslas turi būti pasiektas.³⁶⁵

Atkreiptinas dėmesys, kad pagal reisinę frachtavimo sutartį frachtuotojas nėra atsakingas už žalą ir nuostolius, kuriuos sukėlė laivo įgulos darbo klaidos, bloga navigacija, tačiau siekdamas pasinaudoti šia atleidimo nuo atsakomybės aplinkybe, frachtuotojas turi įrodyti, kad būtent minėtos aplinkybės lėmė žalą ir nuostolius.³⁶⁶ Taigi pagal reisinės frachtavimo sutarties sąlygas, laivo valdytojui teks atsakomybė už prarastą ar sugadintą krovinį bei pavėlavimą jį pristatyti į iškrovimo uostą, įrodžius vežėjo pareigos neatlikimą užtikrinant deramą kruopštumą laivo parengimui plaukio, kuris aktualus ir sprendžiant ginčus, kilusius bendrosios avarijos atveju dėl nuostolių atlyginimo ir vežėjo atsakomybės nustatymo.

Kaip jau buvo anksčiau minėta, kad beveik į visas frachtavimo sutartis įtraukiamos sąlygos dėl bendrosios avarijos reguliavimo. Reisinės frachtavimo sutarties GENCON formoje įtvirtinta norma dėl bendrosios avarijos reglamentavimo,³⁶⁷ kurioje nustatyta, kad bendroji avarija reguliuojama pagal Jorko-Antverpeno taisyklės, priimtas 1994 m. su vėlesniais pakeitimais ir bendrosios avarijos dalijimo proceso vieta Londone, jei sutarties šalys nėra numačiusios kitaip. Taip išsprendžiamas taikytinos teisės klausimas bendrosios avarijos atveju.

Sudarant terminuotąsias frachtavimo sutartis tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo laivyboje taip pat yra plačiausiai naudojamos BIMCO parengtos sutarčių formos, daugiausiai taikoma NYPE 2015 ir BALTIME, GENTIME formos.³⁶⁸ Žemiau aptariama GENTIME forma ir joje vežėjo atsakomybę bei bendrąją avariją reglamentuojančios sąlygos. GENTIME formą, kaip ir aukščiau minėtą GENCON 94 sutarties formą, sudaro dvi dalys bei priedas, pirmoje dalyje išdėstytos esminės šalių susitarimo sąlygos, antroje dalyje šalys aptaria atskiras sutarties sritis, o esant prieštaravimams tarp pirmos ir antros sutarties dalių, vadovaujamosi sutarties pirmos dalies nuostatomis.³⁶⁹

³⁶³ “The Law of International Trade and Carriage. Charterparties“, *supra* note 325, p. 9.

³⁶⁴ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 98.

³⁶⁵ “The Law of International Trade and Carriage. Charterparties“, *op. cit.*, p. 9.

³⁶⁶ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 143.

³⁶⁷ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13, „Gencon“ Charter PART II 12 p.

³⁶⁸ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13.

³⁶⁹ *Ibid.*, „GENTIME“ – General Time Charter Party.

Terminuotoje frachtavimo sutartyje taip pat aktuali laivo tinkamumo plaukioi parengimo ir užtikrinimo sąlyga, tačiau šiuo atveju laivo valdytojas sutarties sudarymo metu privalo užtikrinti, kad laivas bus tinkamas plaukioi, bei pašalinti gedimus, jei įvyksta incidentas.³⁷⁰ Laivas pagal terminuotos frachtavimo sutarties formą turi būti tinkamas pervežti įprastus krovinius, tokią sąlygą turi užtikrinti laivo savininkas suteikdamas frachtuotojui laivą pervežti krovinius.³⁷¹ Šiuo klausimu kyla daug ginčų, nustatant dėl kokios priežasties įvyko laivo gedimas (ar iki laivo nuomos pradžios, ar jau vykdant frachtavimo sutartį), kadangi laivo valdytojas yra atsakingas iki laivo nuomos pradžios, o toliau atsakomybė tenka frachtuotojui, paprastai frachtuotojas atlygina žalą ir padengia nuostolius, atsiradusius terminuotos frachtavimo sutarties laikotarpiu, tačiau bendrosios avarijos atveju, pavyzdžiui laivui užplaukus ant seklumos, frachtuotojas neprivalo atlyginti laivo valdytojui atsiradusius nuostolius³⁷². Apibendrinus galima teigti, kad terminuotos frachtavimo sutarties atveju laivo valdytojo atsakomybė yra minimali, jis nebus laikomas atsakingu dėl vėlavimo pateikti pagal sutartį laivą ar atsakyti dėl žalos kilusios dėl laivo įgulos aplaidžių veiksmų, nebent bus įrodyta, kad tuos veiksmus lėmė paties laivo valdytojo nerūpestingumas, pvz., netinkamai užtikrinant laivo tinkamumą plaukioi.³⁷³

Sudarant laivo nuomos be įgulos sutartis (*bareboat charter*) taip pat plačiausiai naudojamos BIMCO parengtos sutarčių formos, šiuo atveju populiariausia BARECON 2001 forma.³⁷⁴ Frachtuotoją, sudariusį laivo nuomos be įgulos sutartį, galima laikyti laivo valdytoju, kadangi jam priskiriamos visos laivo valdytojo pareigos (laikiniai, kol baigsis sutarties galiojimas), tuo pačiu jis yra atsakingas už tretiesiems asmenims padarytą žalą.³⁷⁵ Šios laivo frachtavimo sutarties atveju, laivo savininkas nustato, kad frachtuotojas privalo krovinių pervežimo jūra dokumentuose įtraukti visas su vežėjo atsakomybe susijusias nuostatas, kurios būtų privalomos krovinių pervežimo sutarties šalims, arba įrašyti nuorodą, kad krovinių pervežimui taikomos Hagos-Visbiu taisyklės, taip pat privalomai nustatomas *New Jason* sąlygos, užtikrinančios, kad bendrosios avarijos atveju nesvarbu ar nuostoliai ir žala atsirado dėl vežėjo kaltės, ar ne, bendrosios avarijos dalyvių įnašai bus sumokėti, įtraukimas į laivo nuomos be įgulos frachtavimo sutartį.³⁷⁶ Atkreiptinas dėmesys į tai, kad šioje sutarties formoje paprastai numatoma sąlyga, kad laivo savininkas neturi mokėti bendrosios avarijos įmokų,³⁷⁷ todėl pareiga mokėti bendrosios avarijos įmokas bus tik laivo frachtuotojui (vežėjui).

³⁷⁰ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 154.

³⁷¹ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13, „GENTIME“ – General Time Charter Party, PART II 1 d. (f) p.

³⁷² Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 154-155.

³⁷³ „Clauses and Documents“, BIMCO, *op. cit.*, „GENTIME“ – General Time Charter Party, PART II 11 d.

³⁷⁴ *Ibid.*, „BARECON 2001“ Standard Bareboat Charter

³⁷⁵ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *op. cit.*, 163-164.

³⁷⁶ „Clauses and Documents“, BIMCO, *op. cit.*, „BARECON 2001“ Standard Bareboat Charter, PART II 23 d.

³⁷⁷ *Ibid.*, „BARECON 2001“ Standard Bareboat Charter, PART II 21 d.

Apibendrinant galima teigti, kad tiek reisinės frachtavimo sutarties (*voyage charter*), tiek terminuotos frachtavimo sutarties (*time charter*) atveju laivo valdytojas yra atsakingas už laivo valdymą, jo parengimą reisui (pvz. už laivo gedimą atsakomybė tenka laivo valdytojui), laivo valdymo kontrolę; terminuotos frachtavimo sutarties atveju frachtuotojo įsipareigojimų apimtis didesnė – jis yra atsakingas dėl pretenzijų, kylančių iš krovinio pervežimo organizavimo veiklos (krovinio nepristatymas ar pavėluotas pristatymas dėl blogo oro, netinkamų uosto sąlygų, streikų ir pan.), reisinės frachtavimo sutarties atveju frachtuotojas būtų įpareigotas tiesiog pateikti krovinį pervežimui ir jį priimti gavimo uoste, o laivo valdytojas būtų atsakingas už tokius atvejus kaip dėl nenumatytų priežasčių užsitęsęs krovinio pristatymas ir su tuo susiję nuostoliai ir visas kitas rizikas, susijusias su krovinio pervežimu.³⁷⁸ Visai kitokia situacija vežėjo atsakomybės ir įsipareigojimų klausimu yra krovinio pervežimui sudarius laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter* ar *demise charter*) – šios sutarties metu frachtuotojui tenka visa atsakomybė už laivo valdymą, kadangi laivo kontrolė yra frachtuotojo žinioje, jis pats yra atsakingas už tinkamą laivo paruošimą plaukiojimui, pats pasirenka įgulą.³⁷⁹ Vadinas, laivo nuomos be įgulos sutarties atveju frachtuotojui tenka tokia pat atsakomybė kaip ir laivo valdytojui reisinės frachtavimo sutarties atveju. Pagal Hagos-Visbiu taisyklės frachtuotojas laivo nuomos be įgulos sutarties (*bareboat charter*) atveju yra laikomas vežėju.³⁸⁰

Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos paprastai netaikomos laivo frachtavimo sutartims, tačiau jei laivo savininkas ar frachtuotojas (priklausomai nuo laivo frachtavimo sutarties rūšies) išduoda konosamentą, tokiu atveju ir frachtavimo sutartis turi atitikti Hagos-Visbiu taisyklių reikalavimus.³⁸¹ Sudarius laivo frachtavimo sutartį, pvz., reisinę frachtavimo sutartį bei į laivą pakrovus krovinis, laivo valdytojas išduoda jūrinį konosamentą, pvz., CONGENBILL 2007,³⁸² kuriame dažniausiai įrašoma, kad krovinį vežimo jūra sutarties šalims taikomos Hagos-Visbiu taisyklių nuostatos.

Nagrinėjant jūrinio vežimo (krovinio) dokumentus pagrindu imami konosamentai (angl. *bills of lading*) ir jūriniai važtaraščiai (angl. *sea waybills*), kaip labiausiai paplitusios tokių dokumentų rūšys. Krovinių siuntėjas tiek konosamentą, tiek važtaraštį gauna iš vežėjo, kuris yra išduodamas kaip krovinio priėmimo fakto patvirtinimas.³⁸³ Hagos-Visbiu taisyklės šiuo metu yra plačiausiai taikomas teisės aktas reglamentuojantis konosamentus, kadangi konosamentu yra patvirtinimas vežėjo priimamo pervežti krovinio kiekis ir būklė, tuo tikslu vežėjas į konosamentą gali įrašyti visus krovinio pažeidimus, kurie jam yra matomi, tuo atveju jis išvengia atsakomybės už tokius krovinio

³⁷⁸ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 150, 161-162.

³⁷⁹ *Ibid.*, 163-164.

³⁸⁰ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 1 str. a) p.

³⁸¹ *Ibid.*, 5 str. 2 pastraipa.

³⁸² „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13, CONGENBILL 2007 Bill of Lading.

³⁸³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, *supra* note 154, 1.106 str. 1 d.

pažeidimus, kurie jau buvo nustatyti.³⁸⁴ Hagos-Visbiu taisyklėse 10 straipsnyje numatyta, kad konvencija taikoma kiekvienam konosamentui dėl prekių vežimo tarp dviejų skirtingų valstybių uostų, jeigu: konosamentas yra išduotas susitariančioje valstybėje, arba vežama iš susitariančios valstybės uosto, arba vežimo sutartyje arba konosamente numatoma, kad šalių santykiams yra taikoma konvencija arba bet kurios valstybės teisė, pagal kurią konvencijos taikymas yra privalomas sritis.³⁸⁵

Krovinio siuntėjui laivo valdytojas kaip krovinio priėmimo faktą patvirtinantį dokumentą gali išduoti ir jūrų važtaraštį, kuris tuo pačiu yra ir vežimo sutarties įrodymas.³⁸⁶

Pagrindinis skirtumas tarp konosamento ir jūrų važtaraščio, išduodamų krovinio siuntėjui, yra tas, kad važtaraštis neatlieka nuosavybės teisės į krovinį funkcijos. Tačiau tiek jūrų važtaraštis, tiek konosamentas yra pervežimų jūra sutartis, patvirtinančios krovinių pervežimo jūra susitarimą tarp vežėjo ir krovinio savininko.³⁸⁷

Pagal Hagos-Visbiu taisyklės, sudarant pervežimų jūra sutartį į konosamentą gali būti įrašyta bet kuri teisėta nuostata dėl bendrosios avarijos.³⁸⁸

Pervežimo šalys paprastai tiek frachtavimo sutartyse, tiek konosamentuose įtraukia specialias sąlygas dėl bendrosios avarijos reguliavimo. Nagrinėjant didžiausių tarptautinių laivybos ir pervežimo kompanijų išduodamus konosamentus krovinių siuntėjui, galima teigti, kad visuose yra įtraukta nuostata dėl bendrosios avarijos reguliavimo.³⁸⁹ Labiausiai paplitusi galiojanti sąlyga – tai, kad bendroji avarija yra reguliuojama remiantis Jorko-Antverpeno taisyklėmis. Iš to seka, kad bendrajai avarijai reguliuoti nėra tiesiogiai taikomos Hagos-Visbiu taisyklių normos, šios taisyklės numato pervežimo sutarties šalių teisę į pervežimo dokumentus (konosamentus) įtraukti sąlygas, susijusias su bendrosios avarijos reguliavimu, tačiau sprendžiant vežėjo atsakomybės klausimą bendrojoje avarijoje remiamasi Hagos-Visbiu taisyklių nuostatomis. Bet kokiu atveju, sprendžiant krovinių vežėjo jūra atsakomybės klausimą bendrosios avarijos atveju, turi būti nagrinėjamas ir sudarytos pervežimo sutarties turinys, sutarties sąlygos, bei atkreipiamas dėmesys į sutartimi nustatytus įsipareigojimus.

Paminėtina, kad 2016 m. priėmus naujas Jorko-Antverpeno taisyklės BIMCO dokumentinis komitetas 2016-05-10 posėdyje nusprendė, kad visose naujose ir pataisytose BIMCO charterinių sutarčių, konosamentų (angl. *bills of lading*) ir jūrinių važtaraščių (angl. *waybills*) formose bus įrašoma nuostata, kad bendrosios avarijos reglamentavimui taikomos 2016 m. priimtose Jorko-

³⁸⁴ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 3 str. 3 d.

³⁸⁵ *Ibid.*, 10 str.

³⁸⁶ Bendrosios krovinių vežimo jūra taisyklės, *supra* note 245, 4 p.

³⁸⁷ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 23.

³⁸⁸ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 5 str. 2 pastraipa.

³⁸⁹ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13, „Gencon“ Charter, CONGENBILL 2007 Bill of Lading, „GENTIME“ – General Time Charter Party, „BARECON 2001“ Standard Bareboat Charter; „Port to Port Bill of Lading“, *supra* note 139.

Antverpeno taisyklės, tai yra bendrosios avarijos dalijimas atliekamas vadovaujantis naujomis taisyklėmis, o nuoroda į ankstesnes Jorko-Antverpeno taisyklių versijas šiuo metu egzistuojančiuose BIMCO dokumentų formose turėtų būti palaipsniui pakeista.³⁹⁰ Toks pakeitimas turėtų įnešti aiškumo bendrosios avarijos dalijimo procese ir sprendžiant ginčytinus klausimus dėl išlaidų, pvz. už gelbėjimo darbus, pripažinimo bendrosios avarijos išlaidomis, taip užtikrinant visų bendrosios avarijos dalyvių interesus.

Į konosamentus ir frachtavimo sutartis įrašant nuostatas dėl bendrosios avarijos reguliavimo yra nurodomi šie pagrindiniai aspektai:³⁹¹ bendrajai avarijai reguliuoti taikytini teisės aktai, bendrosios avarijos reguliavimo vieta ir bendrosios avarijos dalijimui taikomos valiutos nustatymas. Jei pervežimo metu yra galiojantys du dokumentai (konosamentas ir frachtavimo sutartis), yra svarbu užtikrinti prieš sudarant tokias sutartis, kad būtų įrašytas vienodas bendrosios avarijos teisinis reglamentavimas, pvz. abiejuose dokumentuose būtų nuoroda į 2016 m. Jorko-Antverpeno taisyklių taikymą. Nuostatos apibrėžiančios bendrajai avarijai taikytinas teisės normas gali kartu numatyti ir vietą kur bus atliekamas bendrosios avarijos reguliavimas. Paprastai tai nusakoma tokiais terminais, kaip „vežėjo pasirinktinoje vietoje“, ar gali būti iš karto nurodyta vieta, pvz., Londonas, Niujorkas, Roterdamas ar kt.³⁹² Bendrosios avarijos reguliavimui yra pakankamai ir svarbus valiutos, kuria remiantis atliekamas dalijimas, nustatymas, todėl paprastai, tai turėtų būti tos vietos valiuta, kur yra atliekamas ir parengiamas bendrosios avarijos dalijimas, kadangi taip išsprendžiamos problemos, susijusios su valiutos konvertavimu.³⁹³ Dažniausiai laivo savininkas yra atsakingas už bendrosios avarijos išmokų finansavimą ir jis gali išreikšti norą, kad reguliavimas būtų atliekamas jo prekybos valiuta. Atkreiptinas dėmesys, kad Jorko-Antverpeno taisyklės nedetalizuoja reguliavimo valiutos, tačiau nurodo, kad bendrosios avarijos nuostoliai ir įnašai turi būti nustatomi, remiantis verte (dydžiu) tuo laiku ir toje vietoje kur ir kada pasibaigė pervežimas.³⁹⁴ Taisyklių normos nėra imperatyvios vietos, kur turi būti atliktas bendrosios avarijos reguliavimas, atžvilgiu. Vieningos valiutos nurodymas yra labai svarbus, kadangi nesant pervežimo dokumentuose sąlygos dėl bendrajai avarijai taikomos valiutos, bendroji avarija turės būti skaičiuojama naudojant keletą skirtingų valiutų, kas labai įtakoja bendrosios avarijos reguliavimo sudėtingumą ir brangumą, todėl sąlyga dėl valiutos nustatymo yra ypač rekomenduojama konteineriniams ir generalinių krovinių laivams, kad būtų

³⁹⁰ “General Average: York-Antwerp Rules 2016,” BIMCO, žiūrėta 2016 birželio 10 d., https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/General_Average_Clause/General_Average_York-Antwerp_Rules_2016.aspx.

³⁹¹ Cornah, Richard, “A Guide to General Average”, *supra* note 93, p. 17.

³⁹² *Ibid.*

³⁹³ *Ibid.*, p. 17-18.

³⁹⁴ Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, G taisyklė.

išvengta dviprasmybių ir ginčų, jei konosamente būtų įrašyta bendrosios avarijos sąlyga numatanti vežėjo galimybę dėl valiutos pasirinkimo.³⁹⁵

Hagos-Visbiu taisyklėse įtvirtinta nuostata draudžianti vežėjui į konosamentą įtraukti sąlygas mažinančias vežėjo atsakomybę kitaip, nei nustatyta taisyklėse.³⁹⁶ Tokios sąlygos atsiradimą įtakojo dažnas vežėjo noras įrašyti į konosamentą nuostatas, kurios vienaip ar kitaip nustatytų mažesnę vežėjo atsakomybę nei numatyta Hagos-Visbiu taisyklėse.³⁹⁷ Hagos-Visbiu taisyklės numato ir priešingą variantą – galimybę vežėjui atsisakyti atsakomybės ribojimo, tą įtvirtinant pervežimo sutartyje (konosamente).³⁹⁸ Vežėjo atsakomybę mažinančiu atveju, pvz. į frachtavimo sutartį neįtraukti laivo tinkamumo plaukianti garantijos nėra sudėtinga, numatant, kad šalių ketinimai yra aiškūs ir nedviprasmiški, tačiau sudėtingesnių problemų iškyla, kai tokia sąlyga neįtraukta į pervežimo sutartį sudarytą su siuntėju, kuris nėra frachtavimo sutarties šalis, ir kuriai yra taikoma Hagos-Visbiu konvencija, tokiu atveju (*Lyon v Mells* (1804) byla³⁹⁹), teismas turėtų taikyti *contra preferentum* taisyklę.⁴⁰⁰

Svarbus aspektas dėl taip vadinamos *New Jason* sąlygos įtraukimo beveik į visas vežimo jūra sutartis⁴⁰¹ dėl bendrosios avarijos, kadangi tokios sąlygos įtraukimas užtikrina vežėjui visų bendrosios avarijos dalyvių įnašų mokėjimą, taip pat ir esant vežėjo kaltei, išskyrus tyčinę kaltę. Jei bendrosios avarijos nuostolių atsiradimo priežastis yra vienos iš bendrosios avarijos šalies kaltė, tai ta šalis netenka teisės reikalauti bendrosios avarijos išmokų, nors bendrosios avarijos įvykis yra pripažįstamas, o kiti bendrosios avarijos dalyviai nepraranda teisės į tokių nuostolių dalijimą.⁴⁰² Pagal Anglijos teisę tokia kaltė turi būti tyčinė, todėl kaip, pvz. *The Carron Park* byloje,⁴⁰³ laivo savininkas neprarado teisės į bendrosios avarijos dalijimą dėl įgulos aplaidumo, remdamasis atleidimo nuo atsakomybės išimtimi, numatyta teisės normose; tokia pati situacija susidarytų, jei laivo savininkas (vežėjas) remtųsi gaisro išimtimi pagal Hagos-Visbiu taisyklę.⁴⁰⁴ Priešinga situacija yra JAV teisėje, t.y. vežėjas yra atsakingas ir esant jo netyčinei kaltei, kaip byloje *The Irrawaddy* (1898)⁴⁰⁵ buvo konstatuota, kad laivo savininkas, užtikrinęs laivo tinkamumą plaukti reiso pradžioje, dėl įgulos aplaidumo užplaukus ant seklumos, praranda teisę į bendrosios avarijos dalijimą, kadangi neužtikrino būtino rūpestingumo pagal to reikalaujančias teises normas. Laivų savininkų (vežėjų)

³⁹⁵ Cornah, Richard, "A Guide to General Average", *supra* note 93, p. 18.

³⁹⁶ Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 51, 3 str. 8 d.

³⁹⁷ Regina Derkintytė ir Martynas Jonkus, *supra* note 20, 117.

³⁹⁸ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 5 str.

³⁹⁹ Baughen, Simon, *supra* note 69, p. 89.

⁴⁰⁰ "The Law of International Trade and Carriage. Charterparties", *supra* note 325, p. 16.

⁴⁰¹ „Clauses and Documents“, BIMCO, *supra* note 13, „Gencon“ Charter, CONGENBILL 2007 Bill of Lading, „GENTIME“ – General Time Charter Party, „BARECON 2001“ Standard Bareboat Charter; „Port to Port Bill of Lading“, *supra* note 139.

⁴⁰² Jorko-Antverpeno taisyklės, *supra* note 9, D taisyklė.

⁴⁰³ Baughen, Simon, *op. cit.*, p. 333.

⁴⁰⁴ Hagos-Visbiu taisyklės, *op. cit.*, 4 str. 2 d. b) p.

⁴⁰⁵ "U.S. Supreme Court. "The Irrawaddy, (1898)," Justia, žiūrėta 2016 birželio 20 d. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/171/187/case.html>

situaciją pakeitė byloje *The Jason* (1912)⁴⁰⁶ priimtas sprendimas, nustatantis, kad į konosamentus įtraukta bendrosios avarijos sąlyga, numatanti, kad jei laivo savininkas deramai kruopščiai paruošia laivą tinkamą plaukiojimui ir tinkamai sukomplektuoja laivo įgulą, aprūpina ir parengia laivą kelionei, krovinio savininkas privalo mokėti įnašus bendrojoje avarijoje, nepaisant, kad jos priežastis buvo laivo navigacijos klaida, yra galiojanti ir laivo savininkas turi teisę rinkti bendrosios avarijos įmokas iš visų jos dalyvių. Remiantis šiuo sprendimu, laivo savininkai (vežėjai) įtraukdami „*New Jason*“ sąlygą į pervežimo sutartis, užsitikrina teises į bendrosios avarijos dalijimą ir esant jų netyčinei kaltei.

Apibendrinant galima teigti, kad pervežimų jūra srityje numatytas teisinis reguliavimas vežėjo atsakomybės ribojimo ar atleidimo atvejais, taip pat ir bendrosios avarijos atvejais, esant tam tikroms situacijoms numato palankias sąlygas vežėjui, kai pripažįstamas žalos ir nuostolių atsiradimas dėl vežėjo kaltės (neužtikrinimas laivo tinkamumo plaukinti, jo darbuotojų nerūpestingumas, navigacijos klaidos), taip vežėjui sudarant palankias sąlygas įtraukti į pervežimo jūra dokumentus jo atsakomybę mažinančias nuostatas.

⁴⁰⁶ “U.S. Supreme Court. “The Jason, (1912),” Justia, žiūrėta 2016 birželio 20 d. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/225/32/case.html>

IŠVADOS

1. Bendrosios avarijos institutas, pagrįstas lygybės principu, kuriuo įtvirtintas mechanizmas paskirstyti riziką tarp laivo savininko (vežėjo) ir krovinio savininkų bei frachto gavėjo, todėl bendrosios avarijos reguliavimu turi būti užtikrintas visų pervežimo jūra dalyvių interesų bendrojoje avarijoje patenkinimas bei taip išvengta ginčų.
2. Bendrosios avarijos būtini elementai (pavojus, sąmoningumas ir tikslingumas, bendra nauda, sėkmė) jai suteikia išskirtinį pobūdį, todėl bendrąją avariją galima apibūdinti kaip esant realiam pavojui pervežimo jūra laikotarpiu sąmoningai ir tikslingai padarytus nuostolius vežimo jūra dalyvių (laivo, krovinio savininkų, frachto gavėjų) turtui išgelbėti, kuomet padaryti nuostoliai ir patirtos išlaidos yra kompensuojamos visų vežimo jūra dalyvių proporcingai.
3. Klausimas dėl bendrosios avarijos sprendžiamas tik įvertinus ir nustatčius visų jos požymių ir sąlygų visumą, t.y. realaus pavojaus buvimą, tikslingai ir sąmoningai turtui padarytus nuostolius ir išlaidas, bendros naudos užtikrinimą ir sėkmę.
4. Vežėjo jūrų transportu atsakomybės bendrieji principai atskleidžia vežėjo jūrų transportu atsakomybės tikslą, t. y. dėl jo kaltės padarytų nuostolių, žalą patyrusiai pusei, atlyginimas turi būti tinkamai įgyvendintas.
5. Atliktas tyrimas rodo, kad viena iš pagrindinių bendrosios avarijos priežasčių yra laivo įgulos ar vežėjo darbuotojo veiksmų aplaidus ir netinkamas laivo valdymas, todėl dažniausiai bendrąją avariją suinteresuotas skelbti laivo savininkas, įvertinęs galimybę pasinaudoti vienu iš Hagos-Visbiu taisyklėse numatytų imunitetu, atleidžiančiu jį nuo atsakomybės.
6. Pervežimų jūra srityje taikomas teisinis reguliavimas dėl vežėjo atsakomybės ribojimo ir atleidimo bendrosios avarijos atvejais yra palankus vežėjui, kai pripažįstamas žalos ir nuostolių atsiradimas dėl vežėjo kaltės (neužtikrinant laivo tinkamumo plaukioti viso reiso metu, vežėjo darbuotojų nerūpestingumas, navigacijos klaidos), vežėjui sudarant galimybę į pervežimo jūra sutartis įtraukti jo atsakomybę mažinančias sąlygas kitų bendrosios avarijos dalyvių atžvilgiu.
7. Atliktas tyrimas rodo, kad svarbiausią vietą bendrosios avarijos reglamentavime užima Jorko-Antverpeno taisyklės, kurios neturi konvencijos statuso ir galioja tik jas įtraukus į pervežimo jūra sutartis – beveik 99 proc. visų bendrosios avarijos atvejų reguliuojami, remiantis Jorko-Antverpeno taisyklių nuostatomis.

8. Bendrąją avariją ir teisinius santykius susijusius su ja reguliuoja tos šalies, kurios uoste laivas po įvykio, sukėlusio bendrąją avariją, baigė reisą, įstatymai, tačiau jeigu dėl bendrosios avarijos nuostolius patyrę asmenys yra iš vienos valstybės, taikomi tos valstybės įstatymai, nedraudžiantys pervežimo sutarties šalims susitarti kitaip.
9. Nacionalinės normos bendrosios avarijos reguliavimui neprieštaruoja Jorko-Antverpeno taisyklių įtvirtintoms normoms, tačiau nacionalinėse teisinėse normose yra numatytas siauresnis bendrosios avarijos atvejų reglamentavimas.
10. Pagrindinių pervežimų jūrų transportu sutarčių dėl krovinių vežimo jūra turinio analizė atskleidė, kad vežėjui yra svarbu į sutartis įtraukti sąlygą, pvz. „*New Jason Clause*“, suteikiančią teisę kreiptis dėl bendrosios avarijos išmokų ir esant jo netyčinei kaltei, už kurią Hagos-Visbiu taisyklės nenumato atsakomybės.

LITERATŪRA

Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. “Bendrosios krovinių vežimo jūra taisyklės.“ *Valstybės žinios* 34, 1141 (2001).
2. “Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašas.“ *TAR*, 21205 (2015).
3. “Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas.“ *Valstybės žinios* 101, 2300 (1996).
4. “Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas.“ *Valstybės žinios* 75, 2264 (2000).
5. “Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas.“ *Valstybės žinios* 74, 2262 (2000).
6. “Lietuvos Respublikos įstatymas dėl protokolo (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), ratifikavimo.“ *Valstybės žinios* 91(1), 4101 (2003).

Tarptautiniai teisės aktai

7. “Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas.“ *Valstybės žinios* 91, 4124 (2003).
8. “Protokolas, iš dalies pakeičiantis tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės).“ *Valstybės žinios* 91(1), 4123 (2003).
9. “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* 91, 4122 (2003).
10. “1976 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo.“ *Valstybės žinios* 36, 1185 (2004).
11. “1996 m. Protokolas, iš dalies keičiantis 1976 m. konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo.“ *Valstybės žinios* 99, 3839 (2006).
12. “United Nations Convention on the carriage of goods by sea (1978) (Hamburg Rules).” United Nations Conference on Trade and Development. Žiūrėta 2016 gegužės 15 d. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf.
13. “United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules").“ United Nations Commission on

International Trade Law. Žiūrėta 2016 gegužės 15 d.

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf

14. “York-Antwerp Rules 2016.” Comité Maritime International. Žiūrėta 2016 birželio 13 d.
[http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/York-Antwerp%20Rules%202016%20\(Tabular%20Format%20Final%20Clean\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Tabular%20Format%20Final%20Clean).pdf)

Užsienio valstybių teisės aktai

15. “Carriage of Goods by Sea Act 1971.” The Official Home of Revised Enacted UK Legislation. Žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d.
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/contents>
16. “Danish Merchant Shipping Act.” Danish Maritime Authority. Žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d.
<http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/legislation/acts/2010/lbk-856-01072010-s%C3%B8loven.pdf>
17. “Marine Insurance Act 1906.” The Official Home of Revised Enacted UK Legislation. Žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>
18. “Marine Liability Act.” The Department of Justice. Žiūrėta 2016 rugsėjo 25 d. <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/M-0.7/>

Tarptautinės prekybos teisės komisijos (UNCITRAL), Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos (UNCTAD), Tarptautinio Jūrinio Komiteto (CMI) ir Tarptautinės laivybos asociacijos (BIMCO) dokumentai

19. “Final act of the United Nations Conference on the carriage of goods by sea Document A/Conf.89/13.” United Nations Commission on International Trade Law. Žiūrėta 2016 birželio 20 d.
http://www.uncitral.org/pdf/english/travaux/transport/hamburg/A_CONF89_13.pdf
20. “Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law 2003.” United Nations Commission on International Trade Law. Žiūrėta 2016 birželio 10 d.
http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-2003-e/YB2003_B_E.pdf
21. “The place of general average in marine insurance today.” United Nations Conference on Trade and Development. Žiūrėta 2016 birželio 10 d. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G94/509/84/img/G9450984.pdf?OpenElement>

22. "General average: reform of the system." United Nations Conference on Trade and Development. Žiūrėta 2016 birželio 10 d. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G95/507/06/pdf/G9550706.pdf?OpenElement>
23. "Review of maritime transport 2015." United Nations Conference on Trade and Development. Žiūrėta 2016 birželio 10 d. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf
24. "General Average. A preliminary review." United Nations Conference on Trade and Development. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl58_en.pdf
25. "General Average "York Antwerp Rules 2016" adopted by the Comité Maritime International (CMI). Tuesday, 24th May 2016." Comité Maritime International. Žiūrėta 2016 birželio 13 d. <http://www.igpandi.org/article/general-average-york-antwerp-rules-2016-adopted-comite-maritime-international-cmi>
26. Light, A. Didem. "How have general average concepts developed across maritime countries and jurisdictions?" Comité Maritime International. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. http://www.cmi2015istanbul.org/CMIIWGGA_CollIstanbul_ProfLight.pdf
27. "Review of the rules on general average." Comité Maritime International. žiūrėta 2016 balandžio 20 d. <http://www.comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html>
28. "Bimco to refer to new York-Antwerp Rules 2016 in future documents." BIMCO. Žiūrėta 2016 birželio 13 d. https://www.bimco.org/News/2016/05/11_York_Antwerp_Rules.aspx
29. "Clauses and Documents." BIMCO. Žiūrėta 2016 birželio 10 d. http://apps.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents.aspx
30. "General Average: York-Antwerp Rules 2016." BIMCO. Žiūrėta 2016 birželio 10 d. https://www.bimco.org/News/2016/05/23_General_Average_York_Antwerp_Rules_2016.aspx
31. "New Jason Clause." BIMCO. Žiūrėta 2016 birželio 15 d. https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/New_Jason_Clause.asp
32. "Yearbook 2015." Comité Maritime International. Žiūrėta 2016 rugsėjo 6 d. http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/CMI_Yearbook_2015%20FINAL.pdf

Teismų praktika

33. "Case 281 U.S.515, Charter Shipping v. Bowring, Jones & Tidy, 1930." Admiralty and Maritime Law Guide. Žiūrėta 2016 kovo 10 d.
<http://www.admiraltylawguide.com/supct/CharterShipping.htm>
34. "Case 98-20630, Folger Coffee Co. v. Olivebank, 2000." Admiralty and Maritime Law Guide. Žiūrėta 2016 kovo 10 d. <http://www.admiraltylawguide.com/circt/5thfolger.html>
35. "Case L-6393, A. Magsaysay inc. v. Anastacio Agan, 1955." Lawphil. Žiūrėta 2016 birželio 15 d. http://www.lawphil.net/judjuris/juri1955/jan1955/gr_1-6393_1955.html
36. "Singapore High Court. Ever Lucky Shipping Co Ltd v. Sunlight Mercantile Pte Ltd and Liberty Citystate Insurance Pte Ltd (2003)." DMC's CaseNotes. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. http://archive.onlinedmc.co.uk/ever_lucky_shipping_v_sunlight_mercantile.htm
37. "Singapore Court of Appeal. Sunlight Mercantile Pte Ltd v Ever Lucky Shipping Co Ltd (2004)." DMC's CaseNotes. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. http://archive.onlinedmc.co.uk/sunlight_mercantile_v_ever_lucky_shipping_cofa.htm
38. "English High Court. Demand Shipping Co Ltd v. Ministry of Food of Bangladesh – the 'Lendoudis Evangelos II' (2001)." DMC's CaseNotes. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. http://archive.onlinedmc.co.uk/demand_shipping.htm
39. "Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-41-690/2016." LAT. <http://www.lat.lt/lt/teismo-nutartys/nutartys-nuo-2006-6bt1.html>
40. "Shaver Transp. Co. v. Travelers Indem., (1979)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/481/892/2397817/>
41. "U.S. Supreme Court. The J. P. Donaldson, (1897)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/167/599/case.html>
42. "Nicaraguan Long Leaf Pine Lumber Co., Inc., v. Moody.the William G. Osment, (1954)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/211/715/187001/>
43. "U.S. Supreme Court. Ralli v. Troop, (1895)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/157/386/>
44. "U.S. Supreme Court. Aktieselskabet Cuzco v. The Sucarseco, 294 U.S. 394 (1935)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/294/394/>
45. "Todd Shipyards Corporation v. United States, (1975)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/391/588/1494758/>
46. "Mora Shipping Inc v Axa Corporate Solutions Assurance SA and others (2005)." DMC's CaseNotes. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. http://archive.onlinedmc.co.uk/mora_shipping_v_axa.htm

47. "Galaxy Special Maritime Enterprise v. Prima Ceylon (the MV *Olympic Galaxy*) (2005)." DMC's CaseNotes. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d.
http://archive.onlinedmc.co.uk/galaxy_special_v_prima_ceylon_cofa.htm
48. "Eagle Terminal Tankers, Inc., As Owner of the „eaglecourier“ v. Insurance Company of U.s.s.r. (ingosstrakh), Ltd., (1981)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d.
<http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/637/890/348805/>
49. "United States v. Wessel, Duval & Co., (1954)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d.
<http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/123/318/1509398/>
50. "U.S. Supreme Court. The Irrawaddy, (1898)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d.
<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/171/187/case.html>
51. "U.S. Supreme Court. The Jason, (1912)." Justia. Žiūrėta 2016 birželio 20 d.
<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/225/32/case.html>

Specialioji literatūra

52. "Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015." European Maritime Safety Agency. Žiūrėta 2016 birželio 16 d. <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/2551-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2015.html>
53. "An adjusters' note on actual and constructive total loss." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. http://www.ctplc.com/media/407869/RHL-Irene_EM.pdf
54. "Baltic Briefing Paper: Towards a possible set of 2016 York-Antwerp Rules on General Average." Baltic Briefing. 2015 rugpjūčio 10 d.
<http://thebalticbriefing.com/2015/08/10/baltic-briefing-paper-towards-a-possible-set-of-2016-york-antwerp-rules-on-general-average/>
55. Baughen, Simon. *Shipping law. Fourth edition*. New York: Routledge-Cavendish, 2009.
56. Bickelman, Richard and Laura Otenti. "Saving the Shipper and the Ship - How to protect against a General Average." Posternak. 2012 gegužės 9 d. <http://www.pbl.com/news-media/saving-the-shipper-and-the-ship---how-to-protect-against-a-general-average>
57. Bischof, Klaus D. *Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba*. Vilnius: Presvika, 2002.
58. "Cargo Claims, General Average and Traps for the Unwary – speakers at Association of Average Adjusters event warn of costly pitfalls in marine market." International Shipping News. 2016 kovo 31 d. <http://www.hellenicshippingnews.com/cargo-claims-general-average-and-traps-for-the-unwary-speakers-at-association-of-average-adjusters-event-warn-of-costly-pitfalls-in-marine-market/>

59. "Casualty Newsletter, 27th April 2016." Roose & Partners. Žiūrėta 2016 birželio 13 d. <http://www.rooselaw.co.uk/RoosePartners%20Casualty%20Newsletter%20-%20Edition%20161%20-%2027%20April%202016.pdf>
60. Cornah, Richard. "A Guide to General Average." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. <http://www.ctplc.com/media/72233/A-Guide-to-General-Average.pdf>
61. Cornah, Richard and Paul Rowland. "An Introduction to Hull Claims." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.ctplc.com/media/396754/Introduction-to-Hull-Claims-July-2014-amended-version.pdf>
62. Cornah, Richard. "Commentary on the York-Antwerp Rules 2004 (2nd edition)." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. <http://www.ctplc.com/media/268541/commentary-on-the-york-antwerp-rules-2004-2nd-edition.pdf>
63. Cornah, Richard. "Reasonable cost of repairs under hull and machinery policies." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. <http://www.ctplc.com/media/72253/Reasonable-Cost-of-Repairs.pdf>
64. Cornah, Richard. "Rotterdam Rules." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.ctplc.com/media/71589/rotterdam-rules.pdf>
65. Cornah, Richard. "The road to Vancouver - the development of the York-Antwerp Rules." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. <http://www.ctplc.com/media/72273/The-Road-to-Vancouver-The-Development-of-the-York-Antwerp-Rules.pdf>
66. Cornah, Richard. "York Antwerp Rules 2016 a Summary of the Changes." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.ctplc.com/media/407923/york-antwerp-rules-2016.pdf>
67. Cornah, Richard. "York Antwerp Rules 2016 compared with the 1994 and 2004 Rules." Charles Taylor plc. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.ctplc.com/media/409139/York-Antwerp-Rules-2016-Tabular-Format-Final-Clean-.pdf>
68. "Crankcase - Long case - Recovery of general average contribution." Gard. Žiūrėta 2016 birželio 13 d. <http://www.gard.no/web/updates/content/53533/crankcase-long-case-recovery-of-general-average-contribution>
69. Cullen, Peter J. "Carriage of Goods and Passengers in the 21st Century. Ocean Carriage – Hague Visby Rules." Canadian Maritime Law Association. 2008 birželio 9 d. <http://www.cmla.org/papers/OceanCarriageHagueVisbyRules.pdf>
70. Derkintytė, Regina, ir Martynas Jonkus. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009.

71. "Draudimas. Jūrinių krovinių draudimas." Jūra Mope Sea. Žiūrėta 2016 birželio 6 d.
<http://www.jura.lt/en/internet-publications/9505-draudimas-jrini-krovini-draudimas>
72. "General Average in the 21st Century: What Are The Arguments?" Maritime Law Association of the United States. Žiūrėta 2016 birželio 13 d.
<http://maloofandbrowne.com/wp-content/uploads/2013/07/General-Average-in-the-21st-Century-What-are-the-Arguments.pdf>
73. "General Average Rules IVR and commentary." IVR. Žiūrėta 2011 birželio 1 d.
http://www.ivr.nl/pdf/AG_EN.pdf
74. Hayden, Raymond P. "Mega-ships accidents pose risks to supply chains, shippers, insurers." JOC Group Inc. Žiūrėta 2016 birželio 15 d. http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/mega-ships-accidents-pose-risks-supply-chains-shippers-insurers_20150930.html
75. Hudson, N. Geoffrey, and Michael D. Harvey. *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment. Third edition.* New York: Informa Law from Routledge, 2014.
76. "IUMI Welcomes Revised York-Antwerp Rules." MarEx. 2016 gegužės 9 d.
<http://www.maritime-executive.com/article/iumi-welcomes-revised-york-antwerp-rules>
77. Jasutienė, Lina. "Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transporto vežėjo pareigas." *Socialinių mokslų studijos* 5, 3 (2013): 927–943.
https://www.mruni.eu/upload/iblock/b4f/014_jasutiene.pdf
78. Jasutienė, Lina. "Krovinių siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: jungtinių tautų konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė." *Socialinių mokslų studijos* 4, 3 (2012): 1125–1142.
https://www.mruni.eu/upload/iblock/2ce/018_jasutiene.pdf
79. Jasutienė, Lina. "Vežimo organizavimo sutartys vežant krovinius jūrų transportu: teisinio reguliavimo ypatumai." Daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2013.
<http://talpykla.elaba.lt/elaba-fedora/objects/elaba:2123032/datastreams/MAIN/content?gathStatIcon=true>
80. Kardelis, Kęstutis. *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai.* Šiauliai: Liucijus, 2007.
81. Macdonald, John. "General average - English and US law and practice, against the background of the York-Antwerp Rules 1994." Gard. Žiūrėta 2016 birželio 13 d.
<http://www.gard.no/web/updates/content/53532/general-average-english-and-us-law-and-practice-against-the-background-of-the-york-antwerp-rules-1994>
82. Maksimaitis, Mindaugas. *Užsienio teisės istorija.* Vilnius: Justitia, 2002.

83. Marshall, Matthew. "General Average – the figures and their relation to the debate on reform." Pranešimas konferencijoje Legal and Liability Open Forum, Singapūras, 2004 rugsėjo 14 d.
84. Marin, Tafsir. "Critical analysis of Y.A.R. 'common Safety' and 'common benefit' rules based on equity: A legal alibi for the continuing survival of general average?" Academia. Žiūrėta 2016 birželio 13 d.
http://www.academia.edu/7753960/Critical_analysis_of_Y.A.R._common_Safety_and_common_benefit_rules_based_on_equity_A_legal_alibi_for_the_continuing_survival_of_general_average_Table_of_contents
85. Matutis, Vidmantas. „Laivai tampa mažiau saugūs.“ Jūra. 2015 gruodžio 28 d.
<http://www.jura24.lt/lt/naujienos/uostas/laivai-tampa-maziau-saugus-507806>
86. Mikelėnas, Valentinas. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas*. Vilnius: Justitia, 2003.
87. Pečkaitis, Justinas Sigitas, ir Irena Mačerinskienė. *Magistro baigiamojo darbo rengimo tvarka. Mokomasis leidinys*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008.
88. "Port to Port Bill of Lading (as Carrier B/L)." Mitsui O.S.K. Lines. Žiūrėta 2016 birželio 20 d. <http://www.mol.co.jp/en/bl/img/bl-c.pdf>
89. "Principles of general average." Lloyd's List Intelligence. Žiūrėta 2016 vasario 29 d.
<http://www.lloydslistintelligence.com/llint/print-article.htm;jsessionid=0D2B5C01A3FE8F987952A152028D9618?documentId=240716&articleType=rats>
90. "Rethinking the General Average and the York-Antwerp Rules, 1924." Academia. Žiūrėta 2016 birželio 13 d.
http://www.academia.edu/7030091/Rethinking_the_General_Average_and_the_York-Antwerp_Rules_1924
91. "Risks covered – Rule 41: General average." Gard. Žiūrėta 2016 birželio 15 d.
http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748003&p_document_id=20747880
92. Rory Butler and Julian Clark, Holman, Fenwick & Willan, London. "English law – Has justice finally been done on the calcium hypochlorite cases?" Gard News, November 2009/January 2010. <http://www.gard.no/web/updates/content/136121/english-law-has-justice-finally-been-done-on-the-calcium-hypochlorite-cases>
93. "Safety & Shipping Review 2015." Allianz Global Corporate & Speciality. Žiūrėta 2016 birželio 15 d.

- https://www.allianz.com/v_1427190309000/media/press/document/other/Shipping-Review-2015.pdf
94. "Safety & Shipping Review 2016." Allianz Global Corporate & Speciality. Žiūrėta 2016 birželio 15 d.
http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf
95. Sinkevičius, Edvardas. „Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė.“ *Jurisprudencija* 1, 103 (2008):46-54.
96. Sulewska, Katarzyna. "The legal situation and practical application of the general average." *Bulletin of the Maritime Institute in Gdansk* 29, 1 (2014): 6-13. 2016 kovo 10 d.
<http://bullmaritimeinstitute.com/abstracted.php?level=5&ICID=1134375>
97. Šimkūnas, Mindaugas. "Vežėjai sužinojo, kad gelbėjimas irgi kainuoja." Advokato Mindaugo Šimkūno ir partnerių kontora VERUM. 2011 sausio 17 d.
<http://www.verum.lt/publikacijos/transporto-teise/vezejai-suzinojo-kad-gelbejimas-irgi-kainuoja/>
98. Tetley, William. "General average now and in the future." McGill University. Žiūrėta 2012 rugsėjo 22 d. <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf>
99. Tetley, William. "Glossary of International Conventions and National Laws of Canada, the United States, the United Kingdom, France, and the People's Republic of China on Maritime Law." McGill University. Žiūrėta 2006 rugsėjo 7 d.
<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/marlaw/>
100. Tetley, William. "Interpretation and Construction of the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules." *Journal of International Maritime Law (JIML)* 10 (2004): 30-70.
101. Tetley, William. "Marine Cargo Claims, 4 Ed." McGill University. Žiūrėta 2006 rugsėjo 6 d. <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/mcc4th>
102. Tetley, William. "Maritime Law as a Mixed Legal System." McGill University. Žiūrėta 2006 rugsėjo 6 d. <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/comparative/marlawmix/>
103. *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2013. 1st Edition.* London: Global Legal Group Ltd, 2013.
104. *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2015.* Global Legal Group Ltd. Žiūrėta 2016 birželio 3 d. <http://www.iclg.co.uk/practice-areas/shipping-law/shipping-2015#general-chapters>

105. *The International Comparative Legal Guide to: Shipping Law 2016*. Global Legal Group Ltd. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. <https://www.iclg.co.uk/practice-areas/shipping-law/shipping-law-2016>
106. “The Law of International Trade and Carriage. Charterparties.” The Nationwide Academy for Dispute Resolution (UK) Ltd. Žiūrėta 2016 kovo 10 d. <http://www.nadr.co.uk/articles/published/shipping/009CHAPTERNINETRADE1.pdf>
107. “Transporto rinkos statistinių rodiklių apžvalga (2015 m. sausio-gruodžio mėn.).“ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Žiūrėta 2016 birželio 16 d. [http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei\(3\).pdf](http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei(3).pdf)
108. “Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyriaus 2016 m. liepos 1 d. Jūrų laivų avarių ir incidentų, įvykusių 2015 metais, apžvalga Nr. (8.4.3.) 7R-5162.“ Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija. Žiūrėta 2016 rugsėjo 20 d. <http://www.tm.lt/dok/J%C5%ABr%C5%B3%20laiv%C5%B3%20avarij%C5%B3%202015%20ap%C5%BEvalga.pdf>
109. Vaišvila, Alfonsas. *Teisės teorija: vadovėlis*. Vilnius: Justitia, 2000.
110. Wong, Raymond. “Piracy - does it give rise to a claim for general average?” The Institute of Seatransport. Žiūrėta 2016 vasario 29 d. [http://seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20\(1\).pdf](http://seatransport.org/seaview_doc/SV_87/SV_87%20-%20Piracy%20-%20Does%20it%20give%20rise%20to%20a%20claim%20for%20General%20Average%20(1).pdf)

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Magistro baigiamajame darbe nagrinėjama bendrosios avarijos įtaka krovinių vežėjo jūrų transportu atsakomybei. Darbe siekiama kuo išsamiau atskleisti bendrosios avarijos prigimtį, bendrosios avarijos institutą, aiškinamasi kaip šiuo metu taikomos teisės normos, reglamentuojančios jūrinio vežėjo atsakomybės sąlygas įtakoja vežėjo vaidmenį bendrosios avarijos atveju. Darbe išdėstyti pastebėjimai leidžia labiau suprasti bendrosios avarijos reguliavimą, išsiaiškinti bendrosios avarijos poveikį vežėjo atsakomybei, nustatyti bendrajai avarijai taikomų teisės normų spragas, privalumus ir trūkumus.

Reikšminiai žodžiai: bendroji avarija, Jorko-Antverpeno taisyklės, krovinių vežėjo jūrų transportu atsakomybė, Hagos-Visbiu taisyklės.

In final master's thesis is analysed influence of general average on carrier's liability in carriage of goods by sea. The aim of this master thesis is to reveal in detail the concept of general average, institute of general average, also in thesis it is explained how currently to maritime carrier's liability applicable rules is influenced on carrier's role in general average. In master's thesis submitted remarks allow better understand regulation of general average, the effect of general average on carrier's liability, to identify gaps, strength and weaknesses of applicable rules in regulation of general average.

Key words: general average, York-Antwerp Rules, carrier's liability in carriage of goods by sea, Hague-Visby Rules.

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Magistro baigiamajame darbe „Bendroji avarija ir jos įtaka vežėjo atsakomybei“ yra siekiama atskleisti bendrosios avarijos reglamentavimo ypatumus bei nustatyti kokią įtaką turi bendroji avarija vieno iš pervežimo jūra dalyvių – vežėjo (laivo savininko ar frachtuotojo, sudarančio vežimo jūra sutartį) atsakomybei. Pažinus bendrosios avarijos sampratą, bendrosios avarijos reglamentavimo ypatumus, atskleidus šiuo metu bendrosios avarijos reglamentavimui taikomų teisės aktų ir normų problemines sritis nagrinėjamu klausimu, atsiranda galimybė transporto jūra dalyviams, ypač krovinio savininkams, tinkamai vertinti situaciją ir bendrosios avarijos paskelbimo atveju išvengti didesnių nuostolių. Darbe aptariamos bendrąją avariją reglamentuojančios teisės normos, nagrinėjama bendrosios avarijos samprata, bendrosios avarijos formos ir požymiai, vežėjo atsakomybės bendra charakteristika, nustatant vežėjo jūrų transportu ir jo atsakomybei taikomą teisinį reglamentavimą, vežėjo jūrų transportu atsakomybės sampratą, vežėjo atsakomybės pagrindus bei atleidimo nuo atsakomybės sąlygas, analizuojama bendrosios avarijos esmė ir teisinė jos sąlygų reikšmė vežimo dokumentuose, atskleidžiami taikomų teisės normų bendrosios avarijos reglamentavimo srityje ypatumai, turintys reikšmės vežėjo atsakomybės taikymui. Bendrosios avarijos institutas, pagrįstas lygybės principu, kuriuo įtvirtintas mechanizmas paskirstyti riziką tarp laivo savininko (vežėjo) ir krovinio savininkų bei frachto gavėjo, todėl bendrosios avarijos reguliavimu turi būti užtikrintas visų pervežimo jūra dalyvių interesų bendrojoje avarijoje patenkinimas bei taip išvengta ginčų. Klausimas dėl bendrosios avarijos sprendžiamas tik įvertinus ir nustačius visų jos požymių ir sąlygų visumą, t.y. realaus pavojaus buvimą, tikslingai ir sąmoningai turtui padarytus nuostolius ir išlaidas, bendros naudos užtikrinimą ir sėkmę. Atliktas tyrimas rodo, kad viena iš pagrindinių bendrosios avarijos priežasčių yra laivo įgulos ar vežėjo darbuotojo veiksmų aplaidus ir netinkamas laivo valdymas, todėl dažniausiai bendrąją avariją suinteresuotas skelbti laivo savininkas, įvertinęs galimybę pasinaudoti vienu iš Hagos-Visbiu taisyklėse numatytų imunitetu, atleidžiančiu jį nuo atsakomybės. Pervežimų jūra srityje taikomas teisinis reguliavimas dėl vežėjo atsakomybės ribojimo ir atleidimo bendrosios avarijos atvejais yra palankus vežėjui, kai pripažįstamas žalos ir nuostolių atsiradimas dėl vežėjo kaltės (neužtikrinant laivo tinkamumo plaukioti viso reiso metu, vežėjo darbuotojų nerūpestingumas, navigacijos klaidos), vežėjui sudarant galimybę į pervežimo jūra sutartis įtraukti jo atsakomybę mažinančias sąlygas kitų bendrosios avarijos dalyvių atžvilgiu.

SANTRAUKA ANGLŲ KALBA

In master's thesis "General average and its influence on carrier's liability" it is intended to reveal characteristics of regulation of general average and to determine the influence of general average on one of the participants of maritime transport – carrier's (shipowner or charterer entering into contract of carriage by sea transport) liability. Knowing the concept of general average, characteristics of regulation of general average, revealing problematic areas of currently applicable legislation and rules of law of general average helps for the participants of maritime transport, especially for cargo owners, properly to assess the situation and in case of declaration of general average to avoid higher losses. In this master's thesis it is discussed rules of law on regulation of general average, it is analysed the concept, types and features of general average, general characteristics of carrier's liability, determining applicable law to carrier by sea transport and its liability, the concept of carrier's liability in carriage of goods by sea, framework of carrier's liability and conditions of the exemption from liability, also it is analysed the essence and legal significance of general average terms in carriage documents, is revealed characteristics of applicable legislation in general average regulation, having significance for the application of carrier's liability. Institute of general average, based on the principle of equality, contains mechanism to spread risk between the ship owner, cargo owners and freight recipient, so in general average adjustment shall be ensured benefit of all participants of maritime transport and so avoid disputes. A loss is deemed to be considered under general average only after evaluating and assessing all of its characteristics and conditions, i.e. the real danger, the sacrifice and expenditure must be extraordinary, the act must be intentional or voluntary, the action must be for the common safety and successful. The analysis shows that one of the main causes of general average is neglect or default of the ship's crew or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, therefore shipowner or carrier assessed the possibility of the exemption from liability accordance with the provisions of Hague-Visby Rules is interested in declaring general average. The legal regulation on maritime transport concerning the benefit of the limitation of carrier's liability or the exemption from liability is favorable to the carrier in general average cases. The carrier has possibility of the incorporation of contractual terms into contracts of carriage of goods by sea, which provides that, if the shipowner or carrier has exercised due care to make the ship seaworthy just at the beginning of the voyage, neither the owner, the ship, its agent, nor its charterers shall be liable for damage or loss arising from faults or errors in navigation or in the management of the ship.

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

20 - -
Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas),

(fakulteto / instituto, programos pavadinimas)

Studentas (-ė) _____,
(vardas, pavardė)

patvirtinu, kad šis rašto darbas / bakalauro / magistro baigiamasis darbas

„_____“
_____“:

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.