

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

**Lina Jasutienė**

**VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARTYS  
VEŽANT KROVINIUS JŪRŲ TRANSPORTU:  
TEISINIO REGULIAVIMO YPATUMAI**

Daktaro disertacija  
Socialiniai mokslai, teisė (01 S)

Vilnius, 2013

Disertacija rengta 2009–2013 metais Mykolo Romerio universitete.

Mokslinis vadovas:

doc. dr. Edvardas Sinkevičius (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai,  
teisė – 01 S).

## TURINYS

DISERTACIJOJE VARTOJAMI SUTRUMPINIMAI/SAVOKOS.....	6
ĮVADAS.....	7
TYRIMŲ APŽVALGA.....	14
DARBO METODOLOGIJA .....	18
TYRIMO REZULTATAI IR DARBO STRUKTŪRA .....	19
1. SUTARTIES LAISVĖS ISTORINĖ GENEZĖ KROVINIŲ VEŽIMO JŪRŲ TRANSPORTU SUTARTYSE .....	22
1.1 Krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo doktrininės nuostatos XIX–XX amžiaus pradžioje .....	22
1.2 Hagos taisyklės ir jų protokolai .....	25
1.2.1. Sutarties laisvės apimtis Hagos – Visbiu taisyklėse – atvejai, kai sutarties laisvė yra draudžiama .....	27
1.2.2. Atvejai, kai sutarties laisvė Hagos – Visbiu taisyklėse yra leidžiama.....	29
1.3 Hamburgo taisyklės.....	30
1.3.1. Sutarties laisvės apimtis Hamburgo taisyklėse – atvejai, kai sutarties laisvė yra draudžiama .....	32
1.3.2. Atvejai, kai sutarties laisvė yra leidžiama Hamburgo taisyklėse.....	33
1.4 Hibridiniai režimai .....	33
1.4.1 Krovinių vežimo jūrų transportu teisinis reguliavimas JAV: paslaugų sutarčių teisinio reguliavimo ir veikimo mechanizmas.....	34
1.5. Vežimo organizavimo sutarčių teisinio reglamentavimo ypatumai pagal Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisykles.....	38
1.6. Vežimo organizavimo sutarčių teisinio reguliavimo ypatumai nacionalinėje teisėje: pasirinktų šalių analizė .....	39
1.7. Apibendrinimas.....	43
2. SUTARTIES LAISVĖS ĮTEISINIMAS ROTERDAMO TAISYKLĖSE VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARČIŲ PAVIDALU.....	45
2.1 Krovinių vežimo organizavimo sutarties samprata Roterdamo taisyklėse.....	46
2.2 Vežimo organizavimo sutarties teisinė prigimtis.....	51
2.2.1. Vežimo organizavimo ir reisinio čarterio nuosekliems reisams atlikti sutarčių teisinis ryšys.....	51
2.2.2. Vežimo organizavimo sutarčių nelinijiniuose vežimuose (trampinė laivyba) ir vežimo organizavimo sutarčių linijiniuose vežimuose teisinis ryšys .....	53

2.2.3. Paslaugų sutarčių JAV ir vežimo organizavimo sutarčių teisinis ryšys .....	56
2.2.4. Ekspedicijos ir vežimo organizavimo sutarčių teisinis ryšys.....	58
2.3 Vežimo organizavimo sutarčių veikimo mechanizmas.....	62
2.4. Reikalavimai vežimo organizavimo sutarčių galiojimui .....	65
2.4.1. Nuo Konvencijos nuostatų nukrypstančių vežimo organizavimo sutarties sąlygų galiojimo prielaidos krovinio siuntėjui ir vežėjui.....	66
2.4.2. Nuo Konvencijos nukrypstančių vežimo organizavimo sutarties sąlygų galiojimo prielaidos trečiosioms šalims .....	70
2.5. Vežimo organizavimo sutarties nuostatų, kurios nenukrypsta nuo Roterdamo taisyklių, teisinio reguliavimo ypatumai .....	73
2.5.1. Susitarimo dėl išskirtinės jurisdikcijos ypatumai .....	73
2.5.2 Arbitražinio susitarimo ypatumai.....	75
2.6. Sutarties laisvės apimtis vežant kroviniais multimodaliniu transportu pagal vežimo organizavimo sutartis .....	77
2.6.1. Multimodalinio transporto teisinio reguliavimo ypatumai Roterdamo taisyklėse.....	79
2.6.2. Sutarties laisvės apimtis vežant kroviniais multimodaliniu transportu pagal vežimo organizavimo sutartis .....	82
2.7. Himalaya apsauga krovininių vežimo organizavimo sutartyse.....	84
2.8. Apibendrinimas.....	88
3. SUTARTIES LAISVĖS RIBOS VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARTYSE.....	90
3.1 Krovinio siuntėjo pareigos.....	90
3.1.1. Imperatyvios krovinio siuntėjo pareigos sudarius vežimo organizavimo sutartį.....	92
3.1.1.1. Siuntėjo išsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus.....	92
3.1.1.2. Siuntėjo pareigos gabenant pavojingus krovinis.....	93
3.1.2. Krovinio siuntėjo pareigos, kurioms taikoma sutarties laisvė, sudarius vežimo organizavimo sutartį .....	98
3.1.2.1. Krovinio siuntėjo pareiga pristatyti krovinį vežti .....	98
3.1.2.2. Siuntėjo pareiga suteikti vežimo organizavimo sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją.....	101
3.1.2.3. Siuntėjo pareiga kontroliuoti krovinį.....	102
3.2 Krovinio vežėjo pareigos.....	103
3.2.1. Imperatyvios krovinio vežėjo pareigos: užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti .....	104
3.2.1.1. Pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, trukmė.....	109

3.2.2	Krovinio vežėjo pareigos, kurioms taikoma sutarties laisvė sudarius vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį .....	111
3.2.2.1.	Sutarties laisvė, taikoma vežėjo atsakomybės laikotarpio nustatymui.....	111
3.2.2.2.	Sutarties laisvė taikoma vežėjui įgyvendinant pareigas pakrauti, tvarkyti, sukrauti ir iškrauti vežamą krovinį .....	113
3.2.2.3.	Sutarties laisvės apimtis vežant gyvus gyvūnus ir specialius krovinius .....	114
3.2.3.	Krovinio vežėjo pareigos, nuo kurių galima nukrypti tik sudarius vežimo organizavimo sutartį .....	116
3.2.3.1.	Pagrindinės krovinio vežėjo pareigos: vežti ir laiku pristatyti krovinį gavėjui .....	116
3.2.3.2.	Krovinio vežėjo pareiga užtikrinti laivo tinkamumą vežti krovinius .....	118
3.2.3.3.	Kiti atvejai, kuomet vežėjas gali riboti savo atsakomybę.....	120
3.3	Kaltės konstatavimas – būdas riboti sutarties laisvę vežimo organizavimo sutartyse.....	122
3.3.1	Kaltės samprata nuo Hagos - Visbiu iki Roterdamo taisyklių .....	123
3.3.1.1.	Kaltės forma ir turinys tarptautinėse krovinių vežimą jūrų transportu reguliuojančiose konvencijose.....	123
3.3.1.2.	Netiesioginė vežėjo atsakomybė .....	124
3.3.1.3.	Kaltės konstatavimo įtaka vežimo organizavimo sutarčiai..	125
3.4	Apibendrinimas.....	127
	IŠVADOS .....	129
	TYRIMO RIBOTUMAI IR REKOMENDACIJOS .....	132
	LITERATŪROS SĄRAŠAS .....	134
	SANTRAUKA.....	148
	SUMMARY .....	170

## DISERTACIJOJE VARTOJAMI SUTRUMPINIMAI/SĄVOKOS

angl.	angliškai.
BIMCO	(angl. <i>Baltic and International Maritime Council</i> ) – Baltijos ir tarptautinė jūrų taryba. Viena didžiausių pasaulyje organizacijų, jungiančių privačias laivybos organizacijas. Viena esminių BIMCO darbo krypčių - standartinių laivyboje naudojamų sutarčių ruošimas.
Hagos taisyklės	1924 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas.
Hagos – Visbiu taisyklės	1968 m. Briuselio protokolas (Visbiu taisyklės). Hagos taisyklių ir Visbiu taisyklių konsoliduotas tekstas vadinamas Hagos–Visbiu taisyklėmis.
Hamburgo taisyklės	1978m. Jungtinių tautų konvencija dėl krovinių pervežimo jūra.
Frachtas	užmokestis vežėjui už krovinių vežimą.
Roterdamo taisyklės	2008 m. gruodžio 11 d. Jungtinių tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra.
Linijinė laivyba (angl. <i>liner shipping</i> )	laivybos rūšis, kai kroviniai yra vežami laivais, nuolat plaukiojančiais nustatytu grafiku tarp dviejų ar daugiau iš anksto įvardintų uostų.
JAV	Jungtinės Amerikos Valstijos.
nr.	numeris.
p.	puslapis.
pranc.	prancūziškai.
pvz.	pavyzdžiui.
UNCITRAL	Jungtinių tautų tarptautinės prekybos teisės komisija, kurios pagrindinis uždavinys prisidėti prie pažangaus tarptautinės prekybos teisės normų derinimo ir unifikavimo, ypač rengiant naujas tarptautines konvencijas.
UNCTAD	Jungtinių tautų prekybos ir plėtros konferencija, kurios pagrindinis uždavinys skatinti besivystančių šalių dalyvavimą tarptautinėje prekyboje ir jų ekonomikos augimą.
Vežimo organizavimo sutartis	tai vežimo sutartis, kuria nustatomas konkretaus krovinio kiekio vežimas <i>keliomis partijomis</i> per sutartą laikotarpį. Kiekis konkrečiai gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį.

## ĮVADAS

*Teisė neretai suprantama kaip sistema su baigtinio pobūdžio  
ir aiškia struktūra,  
Pateikianti atsakymus į visus išskylančius klausimus.  
Pagal šį supratimą, didžiausias dėmesys telkiamas  
teisės sisteminiam pobūdžiui, visumai,  
o ne atskiriems jos elementams.  
Vis dėlto toks supratimas yra gana vienpusiškas.  
/doc. Dr. J. Gumbis/*

### Tyrimo problematika ir darbo aktualumas

Jūrų transportas yra pagrindinis pasaulio prekybos ir globalizacijos variklis. Remiantis Jungtinių tautų prekybos ir plėtros konferencijos (angl. UNCTAD) duomenimis,<sup>2</sup> apie 80 proc. pasaulio prekybos ir 70 proc. visos krovinių vertės yra vykdoma jūrų transportu. Šie skaičiai yra didesni daugelyje besivystančių šalių. Nepaisant pasaulinės ekonomikos krizės 2008 metais, politinių neramumų tam tikrose šalyse pvz. Sirija, kas įtakoja ir gabenamų krovinių kiekių mažėjimą, jūrų transporto ateities perspektyvos išlieka teigiamos. Auga gyventojų skaičius besivystančiose šalyse, didėja poreikis žaliavų ir prekių, kurias saugiai ir efektyviai gabena jūrų transportas<sup>3</sup>. Natūralu, kad globalūs procesai reikalauja kruopštaus, detalaus ir nuolat adaptuojamo teisinio reglamentavimo, tačiau teisinė realybė ne visada spėja atspindėti naujai išskylančius modernaus tarptautinės prekybos verslo poreikius. Tokių teiginių patvirtina verslo sukurtos vežimo organizavimo sutartys. Šios sutartys (angl. *volume contract*, pranc. *contrat de tonnage*) atsirado kaip krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo įrankis, kai bendradarbiavimas tarp siuntėjo ir vežėjo yra grindžiamas tęstiniu krovinių vežimu<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Gumbis, J. *Teisės filosofija: probleminiai aspektai*. [interaktyvus] p. 1 [žiūrėta 2013-04-10] <[http://www.tf.vu.lt/dokumentai/Viesoji\\_teise/Paskaitu\\_medziaga/Teises\\_filosofija\\_probleminiai\\_aspektai.pdf](http://www.tf.vu.lt/dokumentai/Viesoji_teise/Paskaitu_medziaga/Teises_filosofija_probleminiai_aspektai.pdf)>.

<sup>2</sup> United Nations Conference on trade and development (UNCTAD). Highlight. *Review of Maritime Transport 2012* [interaktyvus]. 2012 [žiūrėta 2013-01-10] <<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380>>.

<sup>3</sup> Konteineriai-refrižeratoriai iš gamyklos Malaizijoje iki Los Andželo (atstumas 14,484 km) yra pristatomi per 16 dienų. Daugiau apie linijinių vežimų jūrų transportu efektyvumą žr. *World Shipping Council. Efficiency*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-06-12]. <<http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shiping/efficiency>>

<sup>4</sup> Šiandien vežimo organizavimo sutartys plačiai yra naudojamos vežant krovinius pagal FOB sąlygas nelinijiniais vežimais, kuomet sutarties šalis sieja ilgalaikius komercinius santykius, kurių pagrindu siuntėjas nori būti tikras, kad jo krovinyje ir ateityje bus gabenamas tokiomis pačiomis sąlygomis, o vežėjas užsitikrina laivų užimtumą.

FOB (Incoterms 2010, Free On Board – Franco a bord) terminas, naudojamas prekių pirkimo - pardavimo sutartyse gabenant krovinius jūrų transportu. FOB su retomis išimtimis reiškia, kad krovinio siuntėjas/pardavėjas moka už krovinių vežimą į pakrovimo uostą už krovinių pakrovimą į laivą, atlieka eksporto procedūras. Krovinio gavėjas/pirkėjas moka frachto mokestį, draudimą, už iškrovimą bei už krovinio pristatymą nuo atvykimo uosto iki galutinės pristatymo vietos. Tarptautinėje praktikoje

Kitaip tariant vežimo organizavimo sutartimi yra nustatomas konkretaus krovinio kiekio vežimas sutartais laiko intervalais, suderintomis su vežėju sąlygomis. Vežimo organizavimo sutartys krovininių vežimo jūrų transportu verslo praktikoje yra naudingos ir tuo, kad joms yra taikomas sutarties laisvės principas, t. y. sutarties šalys gali savarankiškai susitarti dėl abipusių pareigų ir atsakomybės dydžio. Kita vertus, disertacijoje daroma prielaida, kad, pripažinus vežimo organizavimo sutartis aktualiu šiandienos prekybos reiškiniu, iškyla teisinio reguliavimo problema: linijiniais<sup>5</sup> vežimais, kurie yra pats efektyviausias<sup>6</sup> krovininių vežimo būdas, dėl teisinio reguliavimo pažangos trūkumo nėra ekonomiškai naudinga vežti krovinius pagal vežimo organizavimo sutartis, nes siuntėjui negalint prisiimti daugiau pareigų – vežėjas negali pasiūlyti mažesnio frachto mokesčio. Toks argumentas grindžiamas faktu, kad šiuo metu galiojančios krovininių vežimus jūrų transportu reguliuojančios 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais suvienodinimo (Hagos taisyklės), nei ją keičiantis 1968 m. Briuselio protokolas (Visbiu taisyklės), toliau šių teisės aktų konsoliduotas tekstas vadinamas Hagos-Visbiu taisyklėmis<sup>7</sup>, nei 1978 m. Jungtinių tautų konvencija dėl krovininių pervežimo jūra, toliau tekste vadinama Hamburgo taisyklėmis<sup>8</sup> iš viso nereglamentuoja ir yra imperatyvaus pobūdžio, todėl sutarties šalių laisvė yra minimali, jos negali nukrypti nuo jų reguliuojamų teisinių santykių, kas prieštarauja vežimo organizavimo sutarties esmei ir šiuolaikinei lankstumo tarp verslo partnerių buvimo būtinybei<sup>9</sup>. Kai kurių valstybių nacionaliniai teisės aktai vežimo organizavimo sutartis reglamentuoja fragmentiškai, dažniausiai vežant krovinius nelinijiniu transportu, todėl teisės doktrinoje nėra vieningos nuomonės dėl šių sutarčių prigimties. Dalis mokslininkų<sup>10</sup> ir praktikų<sup>11</sup> pasisako, kad

---

FOB terminas yra vartojamas kartu su išvykimo uosto pavadinimu, pvz., FOB Klaipėda, ir rodo, kad nuosavybė bei atsakomybė krovinio gavėjui/pirkėjui už krovinį pereina, kai prekės pakraunamos į laivą Klaipėdoje. Žr. daugiau Fedi, L. La nouvelle codification des incoterms 2010: entre simplification et rationalisation de la vente maritime internationale. *Droit Maritime Français (DMF)* 2011. 724:304-311, Godin, Ph. L'étendue de la responsabilité du commissionnaire de transport charge de la mise a FOB. *Droit Maritime Français (DMF)*. 2010, 720:979.

<sup>5</sup> Linijinė laivyba (angl. *liner shipping*) – laivybos rūšis, kai kroviniai yra vežami laivais, nuolat plaukiojančiais nustatytu grafiku tarp dviejų ar daugiau iš anksto įvardintų uostų.

<sup>6</sup> World Shipping Council krovininių vežimo linijine laivyba efektyvumą matuoja pervežamų krovininių kiekiu ir vežimo sąnaudomis. World Shipping Council. *Efficiency*, *supra* note 3.

<sup>7</sup> Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. //Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4124. Pastebėtina, kad nuo 1924m. susiklosčiusios jūrų teisės praktikos tarptautinės konvencijos yra vadinamos ne savo tikroju pavadinimu, o miesto, kuriame buvo priimtos, vardu, pridodant žodį „taisyklės“. *Aut. past.*

<sup>8</sup> 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the Hamburg Rules. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-10]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)>.

<sup>9</sup> Carlson, M.H. U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Is Important to the United States. *Texas international law journal*. Spring 2009, 44: 270.

<sup>10</sup> Haicong, Z. A Call for the Restoration of Contractual Freedom in Cargo Shipping, *Revue de droit uniforme*, 2003,1 /2 : 309.

<sup>11</sup> National Industrial Transportation League (NITL). *Response of the National Industrial Transportation League to the European shippers' council position paper on the Rotterdam rules*



šiandien nebėra prasmės imperatyviomis teisės normomis reguliuoti įprastų verslo tarp jūrų siuntėjų ir vežėjų santykių, nepaliekant jiems galimybės patiems susitarti, kokios bus kiekvienos šalies pareigos vykdant sutartį. Todėl tarptautinių jūrų teisės konvencijų privalomas reguliavimas, leidžiantis didinti vežėjo, bet jokiū būdu ne siuntėjo pareigas, neatitinka šiandienos tarptautinės prekybos verslo poreikių ir realių. Atkreiptinas dėmesys, kad imperatyviai reguliuodamos vežėjo pareigas tarptautinės konvencijos iš jo reikalauja suteikti tam tikro lygio paslaugas, atitinkančias konvencijose įtvirtintų pareigų standartą. Tuo tarpu siuntėjui nėra suteikta teisė rinktis „žemesnio“ vežėjo paslaugų atlikimo lygio ir tuo pačiu mokėti už krovinių vežimą mažiau. Kitaip tariant, dabartinis teisinis reguliavimas verčia siuntėją, kuris draudžia krovinį, mokėti ir už tam tikro lygio vežimo paslaugas, praktiškai nepaliekant jam galimybės pirkti tik bazines krovinių vežimo paslaugas. Todėl egzistuojančio teisinio režimo šalininkų argumentas, kad imperatyvus teisinis reguliavimas saugo siuntėjų interesus, nėra visiškai teisingas ir reikalauja išsamesnio tyrimo.

Šiandien akivaizdu, kad XXI a. pervežimų jūrų transportu versle siuntėjai nebėra silpnoji vežimo sutarties šalis - egzistuoja didieji siuntėjai net ir plataus vartojimo prekių segmente pvz. *IKEA, ADIDAS, NIKE*, krovinius konsoliduojančios įmonės *Fed Ex, DHL, UPS* ir daugybė kitų, taip pat siuntėjų asociacijos, atskiri tam tikrų pramonės šakų siuntėjai, kurių ekonominis dydis gali būti sąlyginai mažas, bet jie taip pat siunčia krovinius nuolat, todėl nebelieka teisinio pagrindo manyti, kad krovinių vežimo sutartys gali būti tik vienos rūšies – tos, prie kurių siuntėjas gali prisijungti, arba iš viso jų nesudaryti. Matome, kad silpnesnės šalies apsaugos principas<sup>12</sup> vykdant vežimo organizavimo sutartys taip pat nebetenka prasmės, nes krovinių siuntėjai, kurie išmano pervežimo verslo ypatybes ir, kaip rodo šiandienos jūrų pervežimo verslo praktika<sup>13</sup> nebėra silpnoji sutarties šalis, kurią būtina imperatyviomis konvencijų normomis saugoti.

Vežimo organizavimo sutarčių vystymosi tendencijų analizė įvairiose jūrinėse valstybėse ir šio substituto konceptualus mokslinis įvertinimas Lietuvoje yra itin aktualus, nes daugelis valstybių, tarp jų ir Lietuva, sprendžia, ar ratifikuoti 2008 m. gruodžio 11 d. *Jungtinių tautų konvenciją dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra*, kitaip dar vadinamą Roterdamo taisyklėmis<sup>14</sup>. Šioje tarptautinėje kon-

---

[interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-16]. < [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf)>.

<sup>12</sup> Ši Autorės teiginį patvirtina ir mokslininkė Bublienė D., tyrinėjusi silpnesnės šalies apsaugos principo įgyvendinimo problemas, kur priėjo prie išvados, kad silpnesnės šalies apsaugos principo sutarčių teisėje esmė yra ta, kad mažiau patyrusi ir ekonomiškai silpnesnė šalis būtų apsaugota nuo ekonomiškai stipresnės ir labiau patyrusios šalies. Bublienė, D. Silpnesnės šalies apsaugos principo įgyvendinimas kontroliuojant nesąžiningas vartojimo sutarčių sąlygas. *Jurisprudencija. Mokslo darbai*. 2007 (9(99)):42.

<sup>13</sup> Pavyzdžiui, vienas svarbiausių krovinių siuntėjų per Klaipėdos uostą yra didžiosios Baltarusijos įmonės, todėl tęstinis bendradarbiavimas su šios šalies siuntėjais yra itin svarbus ne tik uoste dirbančioms įmonėms, bet Lietuvos ekonomikai apskritai. *Aut.past*.

<sup>14</sup> Priimti Roterdamo taisykles paskatino daugybė priežasčių, tarp kurių galime paminėti: 1. XXI a. Laivybos verslo poreikis turėti vieną imperatyvų šiandienos verslo realijas atitinkantį krovinių vežimo tarptautinių jūrų transportu dokumentą, nes dabar dalis šalių taiko Hagos, dalis Hagos – Visbio, dalis Hamburgo taisykles, kai kurios, pvz., Kinija, Šiaurės šalys, reprezentuojančios didelę dalį tarptautinių krovinių gabenimo jūrų transportu verslo, taiko nacionalinius teisės aktus. Todėl

vencijoje<sup>15</sup> vežimo organizavimo sutartys yra įtrauktos į dokumento reguliavimo sferą, pripažįstant jas vežimo sutartimis<sup>16</sup>. Roterdamo taisyklėms įsigaliojus<sup>17</sup>, krovinių vežimo organizavimo sutartims, vežant krovinius linijiniu jūrų transportu<sup>18</sup>, pirmą kartą tarptautinių konvencijų istorijoje bus taikoma sutarties laisvė<sup>19</sup>, leidžianti siuntėjams ir vežėjams nukrypti<sup>20</sup> nuo Roterdamo taisyklių režimo ir patiems susitarti dėl abipusių teisių ir pareigų apimties.

Roterdamo taisyklės yra daugelio metų jūrų teisės ekspertų darbo rezultatas, kuris nuo pat pradžių sulaukė kritikos įvairiais klausimais<sup>21</sup>. Lietuvoje, kurios dabartinė XVI Vyriausybė savo veiklos programoje<sup>22</sup> įtvirtino siekį aktyviai plėtoti jūrų transportą ir

---

neretai susidaranti teisės aktų kolizija kai kurių mokslininkų (C. M. Schmitthoff) vadinama *Babelio bokštu*. 2. Didelis transporto tarpininkų vaidmuo ir jų atsakomybės reglamentavimo ypatumai. 3. Multimodaliųjų bei nuo durų iki durų vežimų (jiems taip pat taikomos Roterdamo taisyklės, jei kroviny yra vežamas bent vienoje atkarpoje jūrų transportu) reglamentavimo poreikis bei naujausių IT technologijų taikymas sudarant ir vykdant vežimo sutartis. 4. Atsakomybės už pavėluotą krovinių pristatymą nustatymas, konkrečios krovinių pristatymo taisyklės ir pan. *Aut. past.*

<sup>15</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (toliau tekste Roterdamo taisyklės) art. 11 [interaktyvus]. 2009 [žiūrėta 2012 – 01-21]. [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/09-85608\\_Ebook.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

<sup>16</sup> Roterdamo taisyklių 1 straipsnis 2 dalis.

<sup>17</sup> Roterdamo taisyklės įsigalios praėjus metams nuo to laiko, kai paskutinė iš būtinų ne mažiau nei 20 joms įsigaliooti numatytų šalių jas ratifikuos (94 str.). Kol kas Roterdamo taisyklės ratifikavo tik Ispanija ir Togas iš 24 pasirašiusių. Status - 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the "Rotterdam Rules" *United Nations Commission on International Trade Law* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-05]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)>.

<sup>18</sup> Roterdamo taisyklės taikomos tik gabanant krovinius linijiniais maršrutais, tokiu būdu atsisakant reguliuoti frachtavimo sutartis. Vežant krovinius nelinijiniais maršrutais Roterdamo taisyklės bus taikomos tik tada, kai nėra šalių tarpusavio užsakomojo vežimo ar kitos sutarties dėl laivo ar bet kokios jame esančios erdvės naudojimo ir kai išduotas važtos dokumentas ar elektroninis važtos įrašas (6 straipsnio 2 dalis).

<sup>19</sup> Galutinės Konvencijos tekstas yra kompromiso tarp siuntėjų ir vežėjų, skirtingų teisinių sistemų rezultatas. Analizuojant doktriną darytina išvada, kad sutarties laisvės principo įteisinimas vežimo organizavimo sutarčių pavidalu yra vienas didžiausių trukdžių naujai konvencijai įsigaliooti dėl tariamo/galimo vežėjų piktnaudžiavimo sutarties laisvės principu bei būsimų mažųjų siuntėjų finansinių nuostolių, sudarant vežimo organizavimo sutartis. *Aut. past.*

<sup>20</sup> Žr. detaliau toliau darbe II ir III skyriai.

<sup>21</sup> Tetley, W. *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)* [interaktyvus]. 20 December 2008 [žiūrėta 2012-03-05]. <[http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary\\_of\\_Criticism\\_of UNCITRAL\\_\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of UNCITRAL__No_1.pdf)>.

<sup>22</sup> *Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programa* [interaktyvus]. prg. 360-361 [žiūrėta 2013-03-13]. <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=439761&p\\_query=Vyriausyb%EBs%202012%962016%20m.%20programa&p\\_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=439761&p_query=Vyriausyb%EBs%202012%962016%20m.%20programa&p_tr2=2)>. VGTU mokslininkų atliktoje strategijoje kaip vienas didžiausių Klaipėdos uosto galimybių konstatuojama būtinybė didinti krovinių srautų Vakarų-Rytų kryptimi Klaipėdos uoste, pritaikant jį tiek Lietuvos, tiek išplėstos ES ekonominiams interesams. Žr. plačiau VGTU. Transporto mokslo institutas. *Rekomendacijos ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti. Galutinė ataskaita I dalis*. [interaktyvus] 2008, p. 16 [žiūrėta 2013-04-01] <<http://media.search.lt/GetFile.php?OID=209365&FID=610293>>.

didinti Klaipėdos uosto konkurencingumą Baltijos jūros rytiniame regione, būtina suformuoti konceptualiai pagrįstą požiūrį į vežimo organizavimo sutartis kaip į galimybę sutarties šalims pačioms prisiimti teises ir pareigas, nes lankstumas tarp šalių yra itin aktualus XXI a. krovininių vežimo jūrų transportu versle<sup>23</sup>, ypač kai Lietuvos Valstybiniame Jūrų Uoste (toliau tekste Klaipėdos uostas) susiduriama su nemenka kaimyninių šalių ir Ukrainos uostų konkurencija.

Krovininių linijiniai maršrutais vežimo, grindžiamo tęstiniu bendradarbiavimu, teisinio reguliavimo naujovės šiandien yra aktualios ir tam tikrų pramonės šakų verslo subjektams, kurie didžiąją dalį savo produkcijos eksportuoja, ir Lietuvai kaip tranzitinei valstybei. Reikia pažymėti, kad Klaipėdos uostas, būdamas Vakarų vartais i Rytus, yra tarptautinių transporto magistralių sankirtoje, kas sudaro geras sąlygas transportuoti krovininius į NVS, Azijos regiono šalis, Europos Sąjungos bei kitas rinkas. Gabenant krovininius į Baltarusijos, Ukrainos, pietinius Rusijos regionus, Klaipėdos uostas yra arčiausiai, palyginti su kitais Baltijos jūros uostais<sup>24</sup>. Taip pat Lietuvoje yra įgyvendinami globalūs transporto projektai: Saulė, Merkurijus, Vikingas, NATO ISAF tranzitas (angl. *International Security Assistance Force*, ISAF), kurie prisideda prie Klaipėdos uosto konkurencingumo tarptautiniu mastu didinimo, taip pat šie projektai skirti vežti krovininius nuolat ir beveik visada ypatingai didelis krūvis tenka jūrų transportui. Todėl, norint vykdyti aktyvią jūrų transporto politiką, vežimo organizavimo sutartys, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, galėtų tapti teisiniu instrumentu, leidžiančiu teikti į rinką orientuotas, kiekvienam vežimui atskirai adaptuotas, tęstiniu bendradarbiavimu grindžiamas krovininių vežimo jūrų ar iš dalies jūrų transportu paslaugas.

Galime teigti, kad vežimo organizavimo sutarčių, vežant krovininius jūrų ar iš dalies jūrų transportu, analizė aktuali tiek teoriniu, tiek praktiniu aspektu. Teoriškai vežimo organizavimo sutartis verta nagrinėti pirmiausia dėl to, kad moderni krovininių vežimo rinka remiasi tokiais koncepcijomis, kurios verčia keisti tradicinį požiūrį į krovininių vežimo linijiniai maršrutais prisijungimo būdu sudaromas sutartis. Praktinę mokslinės analizės svarbą lemia vežimo organizavimo sutarčių, kaip teisės subinstituto, ekonominis reikšmingumas bei tyrimo objekto tarpdiscipliniškumas su ekonomikos, tarptautinės prekybos, logistikos mokslais.

Disertacija baigta rengti 2013 metų balandžio mėn.

**Tyrimo objektas.** Disertacijos tyrimo objektas – vežimo organizavimo jūrų ar iš dalies jūrų transportu sutartys ir šio subinstituto teisinio reguliavimo ir praktinio taikymo

<sup>23</sup> „Kroviniai - kaip upės vanduo: sruva ten, kur sudaromos tūkmeči sąlygos“, - taip diplomatiškai į žurnalistų klausimus atsakė Rusijos Federacijos transporto ministras M. Sokolovas apie Baltarusijos ketinimus visus krovininius nukreipti per Rusijos uostus. Žr. plačiau Bortelienė, V. Uostai žvalgosi į skirtingas puses. *Lietuvos žinios* 2013-01-14.

<sup>24</sup> Puidokas M., Andriuskaitė, L. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto politikos analizė pozicionuojant Lietuvą kaip jūrinę valstybę. *Viešojo politika ir administravimas*. 2012, 3 :407. Pritariame Lietuvos transporto plėtrą analizavusiems mokslininkams, kad Lietuva būdama jūrine valstybe transporto konkurencingumui išnaudoja pagrinde savo geografinę padėtį. Neužšalantis Klaipėdos uostas yra vienas pagrindinių konkurencingumo elementų. Šiauriau esantys uostai žiemą užšąla, o ledlaužiai ir panašios technologijos leidžiančios naudotis užšalanciais uostais savo ruožtu pakelia savikainą. VGTU. Transporto mokslo institutas. *Rekomendacijos ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtos strategijos gairėms parengti*. [interaktyvus] 2008, p.135 [žiūrėta 2013-03-13] <<http://www.transp.lt/files/uploads/client/Rekomendacijos.pdf>>.

ypatumai. Galima konstatuoti, kad vežimo organizavimo sutartys visų pirma yra galimybė sutarties šalims nukrypti nuo imperatyvių normų ir savarankiškai susitarti dėl pareigų apimties. Todėl disertacijoje tyrimo objektas susiaurinamas iki vežimo organizavimo sutarčių analizės per skiriamąjį šio subinstituto požymį – sutarties laisvės principą, nes: (1.) sutarties laisvės principas jau egzistuoja trampinėje laivyboje; (2) linijinėje laivyboje dėl imperatyvaus egzistuojančių tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo sutarties laisvė nėra leidžiama; (3) Roterdamo taisyklėse (Konvencijai įsigaliojus) pirmą kartą krovinų vežimo jūrų transportu teisėkūros istorijoje yra leidžiama sutarties laisvė sudarius vežimo organizavimo sutartį, kuriai būdingi teisinio reguliavimo ypatumai.

**Darbo tikslas** – ištirti ir įvertinti sutarties laisvės principo apimtį ir vaidmenį krovinų vežimo organizavimo linijiniu jūrų transportu sutartyse bei atskleisti šio subinstituto teisinio reguliavimo ypatumus.

#### **Darbo uždaviniai:**

- Išanalizuoti egzistuojančias tarptautines konvencijas, nulėmusias vežimo organizavimo jūrų transportu sutarčių koncepcijos vystymąsi ir problemas. Įvertinti sutarties laisvės principo raidą vežant krovinus jūrų transportu Europos ir JAV valstybių teisinio reguliavimo kontekste.
- Įvertinti vežimo organizavimo sutarčių sampratą turinį ir specifinius požymius.
- Detaliai išnagrinėti sutarties laisvės principo įgyvendinimo Roterdamo taisyklėse kriterijus bei apimtį.
- Konceptualiai įvertinti sutarties laisvės principo įtaką vežimo organizavimo sutarties šalių pareigoms.
- Išanalizuoti ir įvertinti, ar dėl novatoriško Roterdamo taisyklių teisinio reguliavimo vežimo organizavimo sutartyse įteisinus sutarties laisvės principą nebus pažeisti mažų ir vidutinio dydžio krovinų siuntėjų interesai.

#### **Mokslinis darbo naujumas ir reikšmė**

Ši disertacija yra pirmasis sisteminis tyrimas Lietuvoje, analizuojantis vežimo organizavimo sutartis vežant krovinus linijiniais maršrutais. Išaiškinus vežimo organizavimo sutarčių teisinę prigimtį, pervežimų rinkoje egzistavimo tikslus, identifikuojant sudarymo ir vykdymo mechanizmą bei kritiškai įvertinus Roterdamo taisyklių siūlomas šių sutarčių teisinio reguliavimo naujoves, gali būti tobulinama esama teisinio reguliavimo bazė ir tokiu būdu užpildomos esamos teisinio reguliavimo spragos, pašalinami trūkumai.

Pirma, nors naujausioje mokslinėje literatūroje užsienio kalbomis daug dėmesio yra skiriama Roterdamo taisyklių būsimoms naujovėms aprašyti arba kritikuoti atskirus šio teisės akto aspektus, stinga sisteminės, su vežimo organizavimo sutarčių taikymu susijusių būsimų problemų analizės ir sprendimo būdų paieškos tiek Lietuvos, tiek pasaulio krovinų vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo kontekste. Todėl darbe siekiama pagrįsti sutarties laisvės svarbą bei atskleisti jos leistiną apimtį vežant krovinus jūrų ar iš dalies jūrų transportu pagal Roterdamo taisykles. Tyrimo metu gautos išvados sudaro pagrindą persvarstyti galiojančią imperatyvių normų reguliuojamą vežimo sutarčių

konceptiją tiek įstatymų leidėjui, tiek teisės mokslui kelti diskusiją dėl sutarties laisvės ribojimo pagrįstumo ir Roterdamo taisyklių ratifikavimo svarbos.

Antra, šiame darbe pirmą kartą Lietuvos teisiniame diskurse pateikiamas ne tik teorinis vežimo organizavimo sutarčių, kaip jūrų pervežimų verslo rinkos instrumento, *leidžiančio sutarties laisvę*, pagrindimas, bet ir iškeliamos jų taikymo problemos. Praktiniu požiūriu atskleistas krovinių siuntėjams aktualus jų interesų apsaugos mechanizmas, nes sutarties laisvės principo galiojimas vežimo organizavimo sutartyse nėra absoliutus.

Trečia, analizės naujumą rodo ir tai, kad atsisakoma tradicinio požiūrio į krovinių vežimo jūrų transportu sutartis kaip į nuo Harter įstatymo<sup>25</sup> priėmimo laikų įtvirtintą būdą imperatyviai reguliuoti vežimo sutarties šalių santykius. Darbe identifikuojami ir atskleidžiami vežimo organizavimo sutarčių atsiradimą ir egzistavimą pagrindžiantys kriterijai, leidžiantys geriau suprasti šio teisės subinstituto svarbą tarptautinėje prekyboje apskritai. Šių kriterijų ieškoma ir jie identifikuojami analizuojant teisės doktriną, Roterdamo taisyklių *travaux préparatoires* bei naujos Konvencijos priėmimą sąlygojusius politinius, ekonominius ir teisinius veiksnius. Toks sisteminis tyrimas leidžia nustatyti esamo teisinio reglamentavimo ir taikymo trūkumus bei kritiškai vertinti, ar priimtos Roterdamo taisyklės, įteisinančios sutarties laisvės principą vežimo organizavimo sutarčių forma, pateisins pervežimų jūrų ar iš dalies jūrų transportu verslo poreikius, ar bus realiai apsaugoti vidutinių ir mažųjų siuntėjų interesai, ar šios sutartys netaps būdu vežėjams piktnaudžiauti siekiant išvengti dalies pareigų, kurios šiandien yra imperatyvios pagal Hagos – Visbio ir Hamburgo taisykles, atlikimo. Paminėtų elementų analizė galės tapti vertinga mokslinė medžiaga bei suvokimo apie vežimo organizavimo sutartis šaltiniu.

Ketvirta, vežimo organizavimo sutarčių lankstumas vežant krovinius linijiniais maršrutais skatins tarptautinės prekybos plėtrą. Disertacijoje bandoma parodyti, kad tam tikrų konservatyvių nuostatų (imperatyvaus reguliavimo) panaikinimas yra įmanomas ir priimtinas esant subalansuotam teisiniam reglamentavimui, kas suteiktų didesnes galimybes apyvartoje dalyvaujantiems asmenis ir galutiniams prekių vartotojams.

Penkta, moksliniu darbu gali būti remiamasi dėstant tarptautinę prekybą, vežimo teisę, rengiant mokomuosius leidinius. Galima tikėtis, kad vežimo organizavimo sutartys bus plačiau aptariamoms ir ateityje naudojamos verslo subjektų, taip pat šis darbas paskatins naujo diskurso įvedimą mokslo įstaigose vystant ir tobulinant krovinių vežimo jūrų transportu sutarčių teisinę bazę. Disertacijoje pateikta moksliskai pagrįsta nuomonė padės Lietuvoje sprendžiant Roterdamo taisyklių ratifikavimo būtinybę bei galės pretenduoti į šios tarptautinės konvencijos moksliskai įvertinto komentaro dalį.

---

<sup>25</sup> Harter Act [interaktyvus]. 1893 [žiūrėta 2012-08-10].< [http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Harter\\_Act.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Harter_Act.pdf)> Plačiau apie Harter įstatymą žr. 1 disertacijos skyrių.

## Darbo ginamieji teiginiai

1. Imperatyvus teisinis režimas neturi reguliuoti krovinio siuntėjo ir vežėjo santykių, grindžiamų tęstiniu bendradarbiavimu vežant krovinius jūrų ar iš dalies jūrų transportu laikantis nuostatos, kad reikia saugoti krovinio siuntėjo interesus.
2. Mažo ir vidutinio dydžio siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesai nebus pažeisti dėl Roterdamo taisyklėse įtvirtinto pakankamo apsaugos mechanizmo.
3. Roterdamo taisyklėse įtvirtintas sutarties laisvės principas vežimo organizavimo sutarčių pavidalu nėra absoliutus, todėl yra užtikrinama protinga pusiausvyra tarp vežimo organizavimo sutarties šalių.

## TYRIMŲ APŽVALGA

Nepaisant fakto, kad Lietuva dažnai vadinama jūrine valstybe, o kasmet augantys krovinių srautai ir didėjantis atplaukiančių laivų tonażas kuria pridėtinę vertę ne tik uoste dirbančioms įmonėms, bet ir visai valstybei<sup>26</sup>, Lietuvoje trūksta mokslinių tyrimų, skirtų išsamiai analizuoti ir vežimo organizavimo sutartis, ir teisinį reguliavimą vežant krovinius jūrų transportu. Todėl beveik visi šioje disertacijoje naudoti moksliniai šaltiniai atspindi pastarųjų metų krovinių vežimo linijiniais maršrutais transporto realijas yra surinkti stažuočių Europos transporto teisės bibliotekose metu.

Literatūros apžvalgą Autorė pristatys trimis dalimis. Pirmoje apžvelgsime krovinių vežimo jūrų transportu teisės doktriną, tarptautinės teisės aktus, padėjusius susidaryti bendrą XXI amžiaus linijinės laivybos verslo procesų ir problematikos paveikslą, antroje – mokslo darbus, susijusius su Roterdamo taisyklių siūlomomis naujovėmis, ir trečioje pristatysime autorių, kurie savo darbuose tyrinėjo vežimo organizavimo sutartis eksperimentines išvadas, požiūrio taškus.

1. Lietuvoje vienintelė laivybos teisės studija, kurioje kompleksiskai nagrinėjami pagrindiniai krovinių vežimo teisės klausimai, priklauso lietuvių autoriams – praktikams R. Derkintytei ir M. Jonkui<sup>27</sup>. Tačiau pastebėta, kad šioje publikacijoje, kalbant apie prekių vežimą jūra, vežimo organizavimo sutartys iš viso nėra minimos. Prof. S. Katuokos monografija<sup>28</sup> yra vertingas tyrimų šaltinis, supažindinantis su jūros erdviių klausimais, prof. V. Vadapalo<sup>29</sup> ir prof. L. Jakulevičienės<sup>30</sup> monografijos taip pat yra aktualios, gabenant krovinius jūrų transportu tarptautinių konvencijų reguliavimo pagrindu. Atskirų nagrinėjamos temos klausimų analizė atlikta remiantis ir kitais Lietuvos teisės mokslininkų darbais: O.

<sup>26</sup> Klaipėdos uostas tiesiogiai ir netiesiogiai yra susijęs su 18 proc. viso Lietuvoje sukuriama BVP. Žr. daugiau: *Uosto pristatymas* [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-03-03] < <http://www.portofklaipeda.lt/uosto-pristatymas> >

<sup>27</sup> Derkintytė, R. Jonkus, M. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009.

<sup>28</sup> Katuoka, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

<sup>29</sup> Vadapalas, V. *Tarptautinė teisė*. Vilnius: Eugrimas, 2006.

<sup>30</sup> Jakulevičienė, L. *Tarptautinių sutarčių teisė*. Vilnius: MRU. Registrų centras, 2011.

Drobitko<sup>31</sup>, A. Gineičio<sup>32</sup> disertacijomis, taip pat E. Sinkevičiaus<sup>33</sup> moksliniais straipsniais. Šie mokslininkų - praktikų darbai Autorei suteikė vertingos informacijos, leidžiančios iš nagrinėjamos temos perspektyvų įvertinti atskirus krovininių vežimo jūrų transportu aspektus. Be paminėtų darbų, jūrų teisės klausimai Lietuvos teisės doktrinoje nagrinėjami tik pasirenkant vieną ar kitą aspektą. Kadangi nagrinėjama tema Lietuvos teisės doktrinos darbų nėra gausu, atliekant šį tyrimą daugiausiai teko remtis užsienio autorių mokslo darbais ir tyrimais. Autorė išsirinko didžiausią autoritetą turinčių jūrų transporto teisės ekspertų darbus, kurie savo moksliniais veikalais prisidėjo ne tik prie realių problemų sprendimo, bet ir rengiant tarptautines konvencijas tai Sturley<sup>34</sup>, Bonassies ir Scapel<sup>35</sup>, Baughen<sup>36</sup>, Tetley<sup>37</sup>, Wilson<sup>38</sup>, Chen<sup>39</sup>, Dockray<sup>40</sup>, Arroyo<sup>41</sup>, Beurrier<sup>42</sup> ir kt. Reikšmingi šiai disertacijai Dajoux-Ouassel<sup>43</sup>, Baquier<sup>44</sup>, Branellec<sup>45</sup>, N'Toh<sup>46</sup> moksliniai tyrimai, kuriuose autoriai analizavo skirtingus svarbius tarptautinio krovininių vežimo jūra aspektus. Kita vertus, pastebime, kad krovininių vežimo jūrų transportu teisiniame reglamentavime dominuoja moksliniai šaltiniai, analizuojantys krovinio vežėjo atsakomybę, o pačių sutarčių teisinės charakteristikos atskleidimui skiriama per mažai dėmesio arba ji yra tik aprašomojo pobūdžio.

2. Antros grupės šaltinių, kurie tiesiogiai susiję su Roterdamo taisyklėmis ir apskritai visomis šios tarptautinės konvencijos teisinėmis inovacijomis, apžvalgą

<sup>31</sup> Drobitko, O. Krovininių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė. (01S), Vilnius, 2006.

<sup>32</sup> Gineitis, A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro disertacija : socialiniai mokslai, teisė (01 S). Vilnius, 2003.

<sup>33</sup> Sinkevičius, E. Krovininių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*. 2008(1): 46-54.

<sup>34</sup> Žr. literatūros sąrašą.

<sup>35</sup> Scapel, C., Bonassies, P. *Traité de Droit Maritime*. (2ème édition). L.G.D.J, 2010.

<sup>36</sup> Baughen, S. *Shipping law*. 3/e. London: Cavendish Publishing, 2009.

<sup>37</sup> Tetley, W. *Marine cargo claims*. 4th ed. Cowansville, Quebec, Canada : Thomson Carswell, 2008.

<sup>38</sup> Wilson, J. F. *Carriage of goods by sea*. 7.ed. Longman, Harlow, 2010.

<sup>39</sup> Chen, X. *Limitation of liability for maritime claims. A study of US law, Chinese law, and international conventions*. The Hague, Boston: Ed. Kluwer law international, 2011.

<sup>40</sup> Dockray, M. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. London: Routledge-Cavendish; 3 edition, 2004.

<sup>41</sup> Arroyo, I. *Estudios de derecho marítimo*. Barcelona: Editorial Alferal, S.L, 2008.

<sup>42</sup> Beurrier, J.P. *Droits maritimes*. Paris: Ed : Dalloz, 2006/2007.

<sup>43</sup> Dajoux – Ouassel, C. *Les incidents a la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage*. Thèse. Université De droit, d'économie et de sciences d'Aix Marseille. 2000.

<sup>44</sup> Baquier, E. *L'integration des transports dans la supply chain : aspects techniques, juridiques et financiers*. Thèse. Université De droit, d'économie et de sciences d'Aix Marseille 2010.

<sup>45</sup> Branellec, G. *La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit*. Thèse. Université de Bretagne Occidentale, 2007.

<sup>46</sup> N'Toh, L. S. *Le dechargement des marchandises transportees par mer*. Thèse. Université Paul Cézanne. Université de droit d'économie et des sciences Aix-Marseille III, 2005.

Autorė pradeda Roterdamo taisyklių *travaux préparatoires*<sup>47</sup> analizę. Jungtinių Tautų, ypač UNCITRAL dokumentai, kaip pirminis, patikimas informacijos šaltinis suteikė Autorės tyrimui vertingos medžiagos, leidusios atskleisti ir kritiškai įvertinti šiuolaikines krovinių vežimo linijiniu jūrų transportu teisinio reguliavimo problemas, tokiu būdu išgryninant vežimo organizavimo sutarčių teisinę charakteristiką ir įteisinimo poreikį. Roterdamo taisykles skirtingais aspektais kritiškai, aukštu akademinio lygiu nagrinėjo prof. Sturley, Fujita, Van der Ziel<sup>48</sup>, Thomas<sup>49</sup>, von Ziegler, Scelin, Zunarelli<sup>50</sup>, Diamond<sup>51</sup>, Berlingieri<sup>52</sup>, Illescas<sup>53</sup> Delebecque<sup>54</sup>. Visi šie mokslininkai, savo išvadose, kartu su kitais klausimais, bendrais bruožais pristatė ir vežimo organizavimo sutartis. Autorė atliko tyrimą toje srityje, kurioje nėra vieningos teisės teorijos, kurioje idėjos novatoriškumas kertasi su esama teisiniu reguliavo įvairove. Būtent šios priežastys vedė prie kontraversiško klausimo – vežimo organizavimo sutarčių teisinės charakteristikos analizės, jas atskleidžiant sutarties laisvės kontekste.

3. Trečią literatūros šaltinių grupę sudaro užsienio autorių darbai, tiesiogiai analizavę vežimo organizavimo sutartis, įtvirtintas Roterdamo taisyklėse. Daug dėmesio Autorė skyrė mokslininkų Mukherjee ir Basu Bal straipsnių<sup>55</sup> analizei, nes šie mokslininkai pirmieji tarptautiniame teisės diskurse kėlė ekonominių pasekmių, vežant krovinius pagal vežimo organizavimo sutartis, klausimus ir įrodė, kad siuntėjų interesai ne tik nenukentės, bet ir finansiškai mažo bei vidutinio ekonominio dydžio siuntėjams bus palanku sudaryti vežimo organizavimo

<sup>47</sup> *United Nations Commission on International Trade Law. Working Group III 2002-2008: Transport Law.* [interaktyvus]. [žiūrėta 2010- 10- 05] <[http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working_groups/3Transport.html)>

<sup>48</sup> Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G. *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.* London: Sweet & Maxwell, 2010.

<sup>49</sup> Thomas, D. R. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.* Witney, Oxfordshire: Ed. Lawtext Publishing limited, 2009.

<sup>50</sup> Van Ziegler, A.; Scelin, J.; Zunarelli, S. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.* Zuidpoolingel/NL: Wolters Kluwer, 2010.

<sup>51</sup> Diamond QC, A. The Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and Commercial law Quarterly.* 2009.

<sup>52</sup> Berlingieri, F. Revisiting the Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and Commercial law quarterly.* 2010.

<sup>53</sup> Illescas Ortiz, R. What changes in International Transport Law after the Rotterdam Rules? *Review droit Uniform.* 2009, (XIV).

<sup>54</sup> Delebecque, P. La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer: dernières précisions. *Droit maritime français(DMF).* 2008 (696); Le projet CNUDCI, suite et fin: la "Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer." *Droit maritime français (DMF).* 2008 (690); Le chapitre 9 des Regles de Rotterdam: la livraison. *Review droit Uniform.* 2009, (XIV).

<sup>55</sup> Mukherjee, P.K.; Basu Bal, A. A legal and Economic analysis of the volume Contract concept under the Rotterdam rules: Selected issues in Perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce.* 2009, 40 (4). Taip pat The impact of the volume contract concept on the global community of shippers: the Rotterdam Rules in perspective. *Journal of International Maritime Law.* 2010.



sutartis. Prof. Berlingieri<sup>56</sup>, aktyviai dalyvavusio Konvencijos rengimo darbuose, nuomonė apie vežimo organizavimo sutarčių perspektyvas praktikoje buvo grindžiama išvadomis, kad vežimo organizavimo sutartys buvo įtrauktos į Konvencijos reguliavimo sritį dėl verslo poreikio linijiniais maršrutais gabenti didesnius krovinį kiekius palankesnėmis sąlygomis, todėl ir Roterdamo taisyklių 80 straipsnyje numatyti reikalavimai, kad vežimo organizavimo sutartis būtų pripažinta galiojančia kartu su nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis, įmonėms bus įgyvendinami, taip pat autorius nemano, kad, siekiant išvengti imperatyvaus Roterdamo taisyklių reguliavimo, praktikoje padaugės vežimų, kai vežimo organizavimo sutartys bus sudaromos dėl dviejų vežimų iš viso. Šiai Berlingieri išvadai prieštarauja Tetley<sup>57</sup>, kuris vežimo organizavimo sutartis laiko kontraversiškesniausia Roterdamo taisyklių nuostata, teigdamas, kad dėl įteisintos sutarties laisvės, beveik visos vežimo organizavimo sutartys praktikoje bus sudaromos siekiant išvengti imperatyvaus Konvencijos reguliavimo, dėl ko vežėjai, viliodami mažesniais frachto mokesčiais, vers mažus ir nepatyrusius siuntėjus prisiimti išsipareigojimus privalomai gabenti tam tikrą krovinį kiekį ateityje. Nerimą dėl vežimo organizavimo sutarčių neigiamo poveikio mažo ir vidutinio dydžio krovinį siuntėjams aktyviai reiškė Europos Siuntėjų Taryba<sup>58</sup>. Tačiau jų pozicijai viešai nepritarė tarptautiniu mastu įtakinga JAV Nacionalinė pervežimų lyga<sup>59</sup>, motyvuodama, kad vežimo organizavimo sutartys yra būtinas teisinis įrankis teikti specializuotas, į rinką orientuotas paslaugas. Savo nuomonę jie grindė argumentais dėl pakankamais siuntėjų interesų apsaugos dėl Roterdamo taisyklėse įtvirtintų aukštų reikalavimų, kuriuos būtina įvykdyti, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypti leidžiančiomis nuostatomis galiotų. Šiai nuomonei pritarė prof. Sturley<sup>60</sup>, analizavęs šiuo metu galiojančias tarptautines krovinį vežimus jūrų transportu reguliuojančias konvencijas ir priėjęs prie išvados, kad sutarties laisvės įteisinimas Roterdamo taisyklėse yra laikytinas reikšmingu ir reikalingu pokyčiu, šis mokslininkas taip pat

<sup>56</sup> Berlingieri, F. Freedom of contract under the Rotterdam rules. *Review Droit Uniform*. 2009, (XIV), taip pat L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). *Atelier de l'OCDE sur la politique de la concurrence dans le transport maritime de lignes régulières* [interaktyvus]. 2001 [žiūrėta 2012-04-23]. <<http://www.oecd.org/fr/presse/atelierdelocdesurlapolitiquedelaconcurrancedansletransportmaritimedelignesregulieres.htm>>.

<sup>57</sup> Tetley, W. *Transports de cargaison par mer, les Règles de Rotterdam, leur adoption par les Etats-Unis, le Canada, l'Union Européenne et les pays transporteurs du monde?* Mokslinio simpoziumo medžiaga [interaktyvus]. 20-21 May 2011 [žiūrėta 2012-01-25] <<http://cisdl.org/gonthier/public/pdfs/papers/Conf%C3%A9rence%20Charles%20D%20Gonthier%20-%20William%20Tetley.pdf>>.

<sup>58</sup> European Shippers' Council. *View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'* [interaktyvus]. March 2009 [žiūrėta 2012-01-12] <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ESC\\_PositionPaper\\_March2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf)>.

<sup>59</sup> National Industrial Transportation League (NITL). *Response of the National Industrial Transportation League to the European Shippers' Council position paper on the Rotterdam Rules*, supra note 11.

<sup>60</sup> Sturley, M. F. The mandatory character of the Convention and its exceptions: volume contracts. *Las reglas de Rotterdam: Una nueva era en el derecho uniforme del transporte – Actas del Congreso Internacional [the Rotterdam rules]*. Madrid: Carlos III University. 2010, p. 271-291.

neįžvelgia galimybės vežėjams piktnaudžiauti sutarties laive vežimo organizavimo sutarties pagrindu dėl įtvirtintų pakankamų siuntėjo apsaugos teisinių svertų. Būtent šie garsių mokslininkų ir pervežimų verslo atstovų nesutarimai dėl vežimo organizavimo sutarčių teisinės prigimties ir įtakos sutarties dalyviams paskatino Autorę pradėti šį disertacijos tyrimą, kad pateiktų konceptuales išaiškinimus dėl šių sutarčių poreikio egzistavimo, realios teikiamos tokio teisinio reguliavimo naudos ir dėl siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesų apsaugos laipsnio. Autorė, turėdama omenyje, kad vežimo organizavimo sutartys labiausiai savo teisine charakteristika panašios į paslaugų sutartis, egzistuojančias JAV, analizavo Hou disertaciją<sup>61</sup>, kuri padėjo nustatyti esminius šių sutarčių skirtumus ir įrodyti teiginius, kad vis tik vežimo organizavimo sutartys savo turiniu skiriasi nuo paslaugų sutarčių, skiriasi ir šių sutarčių dalykas ir leidžiamos sutarties laisvės apimtis ir taikytinas teisinio reguliavimo mechanizmas, nors idėjos apie sutarties laisvės egzistavimo būtinybę krovinių vežimo sutartyse ištakos yra tos pačios. Kai kuriais klausimais buvo konsultuotasi el. paštu su prof. M. F. Sturley (Teksaso Universiteto teisės mokykla, JAV), prof. H. Honka (Abo Akademi Universitetas, Teisės fakultetas, Suomija) ir dr. A. Basu Bal (Lund Universitetas, Teisės fakultetas, Švedija).

Dauguma paminėtų jūrų teisės ekspertų atliktų tyrimų rezultatų yra pristatomi įvairiuose užsienio periodiniuose leidiniuose, vadovėliuose, monografijose, aptariamais disertacijose ir mokslinėse konferencijose, o tai įrodo, kad pasirinkta disertacijos tema yra aktuali ir tarp teisinės akademinės bendruomenės narių. Atlikus mokslinių tyrimų vežimo organizavimo sutarčių tematika apžvalgą Autorėi nepavyko rasti konceptuales šių sutarčių charakteristikos vertinimo, todėl, atsižvelgdama į kritinės literatūros nagrinėjama tema trūkumą bei viena kitai prieštaraujančias akademikų ir praktikų nuomones, ji ryžosi užpildyti šią spragą.

## DARBO METODOLOGIJA

Pagrindiniai darbe taikyti metodai: lyginamasis, teleologinis, kritinis, sociologinis, loginės analizės, apibendrinimo, kritinės analizės, istorinis, lingvistinis teisės normų aiškinimo, dokumentų (šaltinio turinio) analizės ir kiti teisės moksle naudojami metodai.

Išskirtinis vaidmuo tenka *lyginamajam* metodui. Šis metodas pasirinktas neatsitiktinai vienu svarbiausių tyrimo metodų dėl jo universalumo ir visoms valstybėms iškilusio tarptautinės teisės vienodo interpretavimo bei derinimo su nacionaline teise būtinybės. Lyginamasis metodas padėjo įvertinti vežimo organizavimo sutarčių substituto teisinio reguliavimo efektyvumą, numatyti bendras vystymosi tendencijas. Skirtingų šalių teisinės patirties bei trijų tarptautinių konvencijų analizė padėjo kritiškai įvertinti

---

<sup>61</sup> Hou, W. *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*. Thèse. Université Paul Cézanne Aix-Marseille III. Ecole doctorale Sciences juridiques et politiques. 2010.

sutarties laisvės įteisinimo poreikį ir apimtį krovinių vežimo jūrų transportu sutartyse apskritai.

*Teleologinis* metodas taikytas nagrinėjant sutarties laisvės koncepcijos tikslus ir taikymo ribas leidžiančius nustatyti kriterijus. Jo pagalba buvo siekiama išsiaiškinti konkrečių teisės normų priėmimo aplinkybes, nustatyti, kokių ketinimų turėjo tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių vežimą jūrų transportu, rengėjai priimdami disertacijoje nagrinėjamas konkrečias normas ir kokių turinį joms norėta suteikti. Teleologinio metodo taikymas leido parodyti vidinę analizuojamų teisės normų prasmę, galimas teisės normų interpretacijas ir tikėtinus padarinius.

*Kritinis* ir *sociologinis* metodai padėjo įvertinti, kiek vežimo organizavimo sutarčių teisinis reguliavimas Lietuvoje ir Pasaulyje atitinka šio meto poreikius, bei pagrįsti Roterdamo taisyklių ratifikavimo svarbą tiek nacionaline, tiek globaliaja prasme.

*Loginės analizės* bei *apibendrinimo* metodais (indukcijos, dedukcijos, sintezės) naudotasi tikrinant disertacijos ginamuosius teiginius, analizuojant teorinę ir praktinę medžiagą, formuluojant pagrįstus, logiškus apibendrinimus bei išvadas.

*Kritinės analizės* metodo naudojimas leido kritiškai įvertinti esamą tarptautinę ir nacionalinę krovinių vežimo linijiniais maršrutais teisinę bazę, doktrininių aiškinimų ir nurodyti tokio teisinio reglamentavimo trūkumus.

*Istorinis* metodas naudotas siekiant nustatyti tarptautinių konvencijų skirtingais laikotarpiais reguliuojančių krovinių vežimą jūrų transportu kūrėjų ketinimus, taip pat padėjo ištirti vežimo organizavimo sutarčių, ypač sutarties laisvės principo ribų kaitą įvairiais laikotarpiais, tarptautinėse krovinių vežimo konvencijose aiškinant įvykusius pokyčius bei nustatant ateities tendencijas.

*Lingvistinis teisės normų aiškinimo* metodas padėjo atskleisti tikrąją teisės normų prasmę ir ryšius su kitomis normomis, taip pat buvo vertingas įrankis analizuojant teismų sprendimus.

*Dokumentų (šaltinio turinio) analizės* metodas padėjo išryškinti analizuojamos medžiagos esmę. Atsižvelgiant į mokslinio tyrimo objektą, tyrimo tikslus ir uždavinius, šis metodas laikytinas svarbiu duomenų rinkimo (gavimo) metodu. Rinktinų duomenų šaltiniai: Tarptautiniai teisės aktai, teismų sprendimai, mokslinės knygos ir žurnalai; spaudos leidiniai; oficiali statistika; oficialios vyriausybės publikacijos; privačių, valstybinių, profesinių ir kitų nevyriausybinių organizacijų dokumentai.

Paminėti bendrieji ir specialieji mokslinio tyrimo metodai naudoti kompleksiskai ir sistemiskai, glaudžiai vienas su kitu sąveikaujant.

## TYRIMO REZULTATAI IR DARBO STRUKTŪRA

### Tyrimo rezultatų apibendrinimas

Dalis tyrimo rezultatų buvo paskelbta Mykolo Romerio universiteto mokslo darbų žurnale „Socialinių mokslų studijos“: „Krovinių siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių Tautų Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė“, „Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transportu vežėjo pareigas“ bei „United Nations

Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea - a clear and reasonable advance for modern trade“ ir „Updating the rules on carriage of goods by sea: selected issues in perspective“. Pastarųjų straipsnių pagrindu buvo pristatyti pranešimai Mykolo Romerio Universitete tarptautinių mokslinių konferencijų International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2012 ir International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2013 metu.

Tyrimų rezultatai taip pat buvo pristatyti Jūrų teisės ir transporto centre (Centre de Droit Maritime et des Transports) prie Aix- en- Provence universiteto (Aix-en Provence, Prancūzija), Ispanijos Abat Oliba CEU universiteto tarptautinės teisės fakultete (Barselona, Ispanija), Ispanijos jūrų teisės ekspertų mokslinėje vasaros stovykloje (Barselona, Ispanija) bei Mobilumo ir Transporto Generaliniame direktorate (Brukselis, Belgija) atliktų mokslinių stažuočių metu, kur buvo rengiama dalis disertacijos.

Darbas svarstytas Ekonomikos ir Verslo Institute.

### **Tyrimo rezultatų patikimumas**

Darbe analizuota šaltinių įvairovė bei gausa, kritiškas autorės požiūris, preliminarių disertacijos rezultatų publikavimas bei darbe taikyti tyrimų metodai leidžia teigti, kad gauti patikimi tyrimų rezultatai.

### **Darbo struktūra**

Darbo struktūrą nulėmė suformuluoti uždaviniai. Darbą sudaro įvadas, trys skyriai, išvados ir pasiūlymai. Struktūra suformuluota pagal sutarties laisvės raidą krovininių vežimo jūrų transportu sutartyse.

*Pirmame* skyriuje analizuojama istorinė krovininių vežimo sutarčių jūrų transportu genezė siekiant nustatyti doktrines nuostatas bei esminius faktorius, kurie įtakojo sutarties laisvės ribojimą vežimo sutartyse imperatyviomis normomis. Nagrinėjama tarptautines konvencijas Autorė kritiškai vertina, kaip keitėsi sutarties laisvės apimtis ir kodėl dabartinis teisinis reguliavimas netenkina XXI amžiaus krovininių vežimo verslo poreikių. Tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo netobulumui priešpastatomos JAV paslaugų sutartys kaip įrankis krovininių vežimo jūrų transportu versle, leidžiantis sutarties šalims įgyvendinti sutarties laisvės principą. Šiame skyriuje ieškoma atsakymų, kodėl paslaugų sutartys, itin populiarios JAV, yra menkai taikomos vežant krovninius už JAV ribų.

*Antrame* skyriuje analizuojama sutarties laisvės apimtis vežimo organizavimo sutartyse, reguliuojamose Roterdamo taisyklių. Siekiama nustatyti šios sutarties vietą ir unikalumą kitų krovininių vežimo sutarčių sistemoje. Daug dėmesio skiriama būtinų įgyvendinti sąlygų analizei, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypstančiomis nuo imperatyvaus režimo nuostatomis būtų pripažinta galiojančia pagal Roterdamo taisykles. Pateikiamas conceptualus vertinimas, ar, įteisinus sutarties laisvę vežimo organizavimo sutarčių forma, nebus pažeisti krovinio vežėjo ir trečiųjų asmenų teisėti interesai tiek vežant krovninius jūrų, tiek multimodaliniu transportu.

*Trečiame* skyriuje analizuojami Roterdamo taisyklėse įtvirtinti sutarties laisvės ribojimo apimtis ir pagrindai. Pirma, nustatomos pagrindinės krovinio vežėjo ir siuntėjo pareigos, kurios yra imperatyvios vykdyti visa apimtimi ir kurioms taikomas Roterdamo taisyklių režimas. Antra, analizuojamos tos vežimo organizavimo sutarties šalių pareigos, kurioms taikoma sutarties laisvė kiekvienu atveju atskirai sprendžiant, ar konkretus teisinis reguliavimas nepažeidžia krovinio siuntėjų bei gavėjų interesų. Analizuodama pareigų turinį Autorė remiasi ne tik teisės doktrina, bet ir atskirų šalių teismų sprendimų analize. Skyrių apie sutarties laisvės ribas vežimo organizavimo sutartyse vainikuoja kaltės dėl žalos atsiradimo, praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pavidalu, turinio analizė ir teisinis vertinimas vežimo organizavimo sutarties galiojimui apskritai.

Disertacija baigiama išvadomis, pasiūlymais bei naudotų šaltinių sąrašu.

# 1. SUTARTIES LAISVĖS ISTORINĖ GENEZĖ KROVINIŲ VEŽIMO JŪRŲ TRANSPORTU SUTARTYSE

Disertacijos apie vežimo organizavimo sutartis vežant krovininius jūrų transportu tinkama pradžia būtų tarptautinių konvencijų istorinė analizė siekiant atskleisti, kaip keitėsi sutarties laisvės apimtis krovininių vežimo jūrų transportu sutartyse. Šios darbo dalies tikslas yra įvertinti skirtingus istorinius laikotarpius siekiant nustatyti, kaip istoriškai vystėsi sutarties laisvės samprata ir atsakyti į klausimą, kodėl tarptautinės bendruomenės buvo prieita prie Roterdamo taisyklių, įteisinančių sutarties laisvę. Šioje disertacijos dalyje taip pat atskleisime ekonomines ir politines priežastis, skatinusias imperatyviais tarptautiniais dokumentais riboti sutarties laisvės principo taikymą krovininių vežimo linijiniais maršrutais jūrų transportu sutartyse, bei būdus, kuriais XXI amžiaus verslas bando įteisinti sutarties laisvę vežant krovininius jūrų transportu.

## 1.1 Krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo doktrininės nuostatos XIX –XX amžiaus pradžioje

XIX amžiuje vykstančios pramonės revoliucijos kartu su technikos laimėjimais ir infrastruktūros patobulinimais sąlygojo didėjančias gamybos apimtis, kas natūraliai didino krovininių vežimo jūrų transportu poreikį. Antroje XIX amžiaus pusėje pervežimų jūrų transportu verslas susidūrė su precedento neturinčiu augimu. Nuo 1850 iki 1869 metų garlaiviais vežamų krovininių apimtys išaugo 400%<sup>62</sup>. Prie tokio augimo prisidėjo ne tik konkurencijos nebuvimas<sup>63</sup>, bet ir XIX amžiaus pabaigoje pradėtos rengti linijinių laivų konferencijos<sup>64</sup>, kurios jungė vežėjus ir suteikė daugiau galimybių derantis dėl krovininių vežimo sąlygų su siuntėjais.

<sup>62</sup> Estrella Faria, J.A. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. *Texas International Law Journal*. 2008-2009, 44:(277):279.

<sup>63</sup> Ilgą laiką krovininių vežimas jūrų transportu buvo itin rizikingas verslas, todėl investicijos į šią transporto rūšį buvo vangios, o laivų, galinčių vežti didesnius krovininių kiekius tarptautiniu jūrų transportu, buvo labai mažai. *Aut.past.*

<sup>64</sup> Linijinių laivų konferencijos yra frachtų kainas ir kitas svarbias vežimo sąlygas nustatančių linijinių vežėjų ir operatorių, vežančių krovininius konkrečiais jūrų maršrutais pagal iš anksto žinomą ir viešai skelbiamą tvarkaraštį, karteliai. Pirmoji linijinių laivų konferencija buvo įkurta 1875 metais ir reguliavo prekybą tarp Anglijos ir Indijos. Žr. daugiau apie linijinių konferencijų istoriją ir veiklos principus: Heralambides, H. E. Determinants of price and price stability in liner shipping. *Workshop on The Industrial Organization of Shipping and Ports National University of Singapore* [interaktyvus]. 5-6 March 2004 [žiūrėta 2013-02-10]. <[http://www.maritimeeconomics.com/sites/maritimeeconomics.com/files/downloads/papers/HH\\_Liner%20shipping%20prices%20and%20stability.pdf](http://www.maritimeeconomics.com/sites/maritimeeconomics.com/files/downloads/papers/HH_Liner%20shipping%20prices%20and%20stability.pdf)>. Atkreiptinas dėmesys, kad linijinių laivų konferencijos ilgą laiką išvengė kritikos dėl prieštaravimų konkurencijos teisei, tačiau pastaruoju metu ši situacija keičiasi. Žr. daugiau. The European Commission. *Competition: Commission welcomes Council agreement to end exemption for liner shipping conferences* [interaktyvus]. 25th September 2006 [žiūrėta 2012-01-22]. <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1249&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=fr>> taip pat Besancon, M. La fin du régime des conférences maritimes: vers une concurrence pure et parfaite de transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne? *Droit maritime français (DMF)*. 2008, 696: 791-794.

Tuo tarpu teisės normos, reguliuojančios krovinių vežimą XIX amžiuje jūrų transportu, buvo bendrieji jūrų teisės principai, kuriuos taikė tiek bendrosios, tiek kontinentinės teisės šalys. Šie principai nustatė, kad vežėjui dėl krovinio praradimo ar sugadinimo buvo taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija, nebent jis įrodydavo, kad žala kilo ne dėl jo kaltės, o dėl veiksmų, nepriklausančių nuo jo valios, tokių kaip nenugalima jėga, visuomenės priešai, siuntėjo kaltė ar paslėpti krovinio defektai<sup>65</sup>. Tačiau tuo pat metu galiojo sutarties laisvės principas, taikytinas krovinių vežimo sutartims, to meto filosofų, teisėjų ir ekonomistų aktyviai remtas, kaip *laissez faire* liberalizmo išraiška ir pateisintas, kaip išplaukiantis iš šalių valios rezultatas<sup>66</sup>. Todėl praktikoje dėl teisinio reguliavimo stokos vykdydami vežimo sutartį krovinio siuntėjai ir vežėjai galėjo prisiimti didesnes arba mažesnes pareigas. Vežėjai, kuriuos jungė linijinių laivų konferencijos, bendru sutarimu pradėjo įtraukti į konosamentus tipines sąlygas, atleidžiančias vežėją nuo atsakomybės. Iki 1921 metų pervežimų praktikoje buvo žinomos 55 egzistuojančios vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygos<sup>67</sup>. Šių sąlygų analizė padeda atskleisti tuometinę teisinę doktriną - vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygos skirstytos į dvi grupes: atleidimo nuo atsakomybės sąlygos, kuomet vežėjas neatsako dėl savo darbuotojų: kapitono ir įgulos kaltės, bei sąlygos, kuomet vežėjas neatsako dėl žalos, padarytos dėl savo veiksmų. Labai greitai, tokia praktika paplito tarp visų vežėjų. XIX amžiaus laikmetį Didžiosios Britanijos teisėjas Parker But apibūdino kaip situaciją, kur jūrų siuntėjas turėdavo sumokėti frachtą ir pristatyti krovinį vežti, tuo tarpu vežėjas - krovinį, jei norėdavo, gavėjui pristatydavo, jei nenorėdavo - ne<sup>68</sup>. Reziumuojant galime teigti, kad tokios krovinių vežimo sutartys, šiandienos teisininko akimis vertinant, buvo pažeidžiančios bendruosius teisės principus.

Ilgainiui vežėjų savivalė, kurią teismai pripažindavo teisėta<sup>69</sup>, kėlė šalių, atstovaujančių siuntėjų interesus, nepasitenkinimą. Dėl šios priežasties 1889 metais, spaudžiamas

<sup>65</sup> Sturley, M. F. The history of COGSA and the Hague Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1991, 22(1):4.

<sup>66</sup> Igbokwe, M. *Scope of application of the Rotterdam rules and freedom of contrac.* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-22].< <http://www.mikeigbokwe.com/new2/Scope%20of%20Application%20of%20the%20Rotterdam.pdf>>

<sup>67</sup> Lourens, M. An overview of the regimės governing the carriage of goods by Sea. *Stellenbosch Law Review*. 1999, 244:245.

<sup>68</sup> Bonassies, P. Du Harter Act aux Règles de Rotterdam. *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille*: I.M.T.M, 2010, p. 26.

<sup>69</sup> Scapel, C. ; Bonassies, P., *Traité de Droit Maritime, supra* note 35, p. 599. Autoriai pateikia bylos, nagrinėtos 1865 metais Apeliaciniame Aix-en Provence teisme, santrauką, kuri iliustruoja to meto teismų poziciją dėl sąlygų konosamente, atleidžiančių vežėją nuo atsakomybės, validumo. Laivas *La Bourdonnais* iš Šanchajaus į Marselį plukdė šilko kamuolius. Kelionės jūra metu krovins buvo sugadintas dėl trūkčio laivo vamzdžio ir išsiliejusio karšto vandens. Konosamente buvo įrašyta sąlyga: „Vežėjas neatsako už pasekmes, kurios kilo dėl nelaimingų atsitikimų jūroje ar upėje; nei už krovinio praradimą, nei už gaisrą, nei už laivo įrenginių darbą, nei už šildymo įrangą, nei už parazitų; nei už laivo sulaikymą, nei už piratų, vagių veiksmus tiek jūroje tiek ir sausumoje, nei už laivo susidūrimą, nei dėl laivo kapitono, įgulos ar trečiųjų asmenų, kuriuos vežėjas įdarbino dirbti laive, neapdairumo ar kaltės“. 1867 m. Apeliacinis Aix-en-Provence teismas neatleido vežėjo nuo atsakomybės dėl žalos kroviniui atsiradimo, motyvuodamas, kad vežėjas nenurodė, kuri konkrečiai konosamente įrašyta sąlyga yra pagrindas atleisti jį nuo atsakomybės. Vežėjas apskundė šį sprendimą Kasaciniam teismui, kuris sprendė konosamente įrašytą vežėjo atleidimo

vietinių krovinių siuntėjų, JAV<sup>70</sup> Aukščiausias teismas pirmą kartą *Liverpool & Great Steam Co. v. Phoenix Insurance Co.* byloje<sup>71</sup> pripažino konosamente įrašytą vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygą niekine, kaip prieštaraujančią viešai tvarkai, ir vežėjas turėjo atlyginti krovinių siuntėjo turėtus nuostolius.

1893 metais vasario 13 dieną JAV Senatas priėmė Harter įstatymą (angl. *Harter act*), pavadintą jo iniciatoriaus senatoriaus Michael R. Harter garbei, kuris šiandien laikomas vienu pirmųjų vartotojų gynusių instrumentų<sup>72</sup> bei pirmu teisiniu dokumentu, apibrėžiančiu krovinių vežėjo jūrų transportu su konosamentais atsakomybę, pareigas ir būdus, kuriais vežėjas turi atlikti jam priskirtas pareigas pagal vežimo sutartį. Harter įstatymo reguliavimo sfera buvo tiek vidiniai, tiek ir tarptautiniai pervežimai jūrų transportu. Pirmame šio teisės akto<sup>73</sup> straipsnyje yra įtvirtintas draudimas vežėjams į konosamentą ar vežimo sutartį įtraukti sąlygas, atleidžiančias vežėją nuo atsakomybės dėl tinkamo krovinių pakrovimo, tvirtinimo, saugojimo, priežiūros ir pristatymo krovinių gavėjui. Antrasis straipsnis įpareigoja vežėją imtis reikiamo rūpestingumo, tinkamai pakrauti ir sukrauti krovinį į laivą, rūpintis juo kelionės jūra metu, taip pat paruošti laivą, kad būtų tinkamas plaukti, atlaikytų kelionę jūra bei pristatyti krovinį gavėjui.

Reikia paminėti tai, kad JAV bandymas Harter įstatymu pažaboti vežėjų savivalę ribojant sutarties laisvę, sudarant ir vykdant vežimo sutartis, labai greitai buvo teigiamai įvertintas tarptautinės bendruomenės, ypač šalių, atstovaujančių siuntėjų interesams<sup>74</sup>. Todėl galime teigti, kad Harter įstatymas paklojo pamatus jūrų teisės doktrinai, varžančiai sutarties laisvę krovinių vežimo linijinius maršrutais sutartyse.

---

nuo atsakomybės sąlygų teisėtumo klausimą. Vežėjo gynyba Kasaciniame teisme buvo grindžiama argumentais, kad kroviny, pakrautas į laivą, kuriuo asmeniškai nedisponuoja laivo savininkas, todėl laivo valdymas yra patikėtas laivo kapitonui bei įgulai, už kurių veiksmus laivo savininkas neatsako. Šio argumento užteko, kad Kasacinis teismas būtų įtikintas panaikinti Apeliacinio teismo sprendimą ir savo išvadas grįstų šiais argumentais: „Į konosamento sąlygas, atleidžiančias vežėją nuo atsakomybės, buvo įtraukta bet kuri žalos atsiradimo priežastis, todėl vežėjas nieko neturi įrodyti ir yra atleidžiamas nuo nuostolių siuntėjui atlyginimo“. Teismų praktikoje, vadovaujantis šiuo išaiškinimu, tęsėsi situacija, kad, kilus žalai, dėl visus galimus atvejus apimančių atleidimo nuo atsakomybės sąlygų egzistavimo vežėjas buvo atleidžiamas nuo atsakomybės.

<sup>70</sup> XIX amžiuje JAV, nors Senojo Pasaulio ir pripažinta, kaip turinti vienodą ekonominę galią, buvo šalis, atstovaujanti siuntėjų interesams. Krovinių vežimo versle dominavo Europos, daugiausiai Prancūzijos ir Didžiosios Britanijos, vežėjai. *Aut.past.*

<sup>71</sup> XIX amžiuje JAV neturėjo pakankamai laivyno, todėl Didžiosios Britanijos laivai gabenodidžiąją dalį JAV krovinių, įtraukdami į konosamentus ilgą sąrašą vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygų. *Liverpool & Great Steam Co. v. Phoenix Insurance Co.* teisinis ginčas iliustruoja tą meto pervežimų jūrų transportu verslo situaciją. Byloje buvo nustatyta, kad britų laivas *Montana* vežė krovinį iš Niujorko į Liverpulį. Kroviny buvo prarastas laivui užplaukus ant seklumos. Krovinių draudikas teisme reikalavo nuostolių atlyginimo iš vežėjo, argumentuodamas, kad žala kilo dėl laivo įgulos aplaidumo. Vežėjas gynėsi motyvuodamas, kad konosamente buvo įrašyta vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlyga, pagal kurią vežėjas turi būti atleidžiamas nuo atsakomybės dėl žalos atsiradimo, jei žala kilo dėl laivo įgulos ar kitų asmenų kaltės. Žr. daugiau Haicong, Z., *Revue de droit uniforme, supra* note 10, p. 309-310.

<sup>72</sup> Sweeny, J.C. Happy birthday Harter: A reappraisal of the Harter act on its 100th Anniversary. *Journal of maritime Law and Commerce*, 1993, 24:1.

<sup>73</sup> *Harter Act 1893, supra* note 25.

<sup>74</sup> Panašūs teisės aktai buvo priimti 1904 m. Australijoje, 1910 m. Kanadoje, 1908 m. Naujojoje Zelandijoje, 1919 m. Maroke. *Aut.past.*



## 1.2 Hagos taisyklės ir jų protokolai

1893 m. įsigaliojus Harter įstatymui teisinis netikrumas pervežimų jūrų transportu rinkoje nesibaigė: dalis vežėjų ir toliau piktnaudžiavo sutarties laisvės neribotu taikymu ir atsakomybės vengimu į konosamento sąlygas įtraukiant privalomas, pvz., Didžiosios Britanijos jurisdikcijos sąlygas. Kita vertus, dalis teismų, ypač JAV, atsisakydavo pripažinti tokias sutarties sąlygas laikydami jas niekinėmis ir vežėjai turėdavo atlyginti siuntėjo patirtus nuostolius dėl krovinio praradimo ar sugadinimo.

Svarbus žingsnis jūrų teisėje po Harter įstatymo buvo 1924 m. priimtos<sup>75</sup> ir 1931 m. įsigaliojusios Hagos taisyklės, kurių tikslas - ne tik tarptautiniu mastu harmonizuoti<sup>76</sup> kai kurias teisės normas, susijusias su konosamentais, sumažinti teisinių ginčų galimybę, bet ir riboti sutarties laisvę sudarant krovinių vežimo pagal konosamentą jūrų transportu sutartis siekiant apsaugoti silpnesnės šalies – krovinio siuntėjo - interesus<sup>77</sup>.

Hagos taisyklės yra XX amžiaus pradžios kompromiso tarp krovinio siuntėjų ir vežėjų rezultatas. Vežėjui buvo įtvirtinta griežtos atsakomybės prezumpcija. Konvencijos 3 straipsnio 1 dalyje įpareigojo vežėją *paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukianti, tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti, taip pat parengti triumus, šaldymo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriose yra vežamos prekės, kad jos būtų tinkamos ir saugios priimti, vežti ir išsaugoti prekes*. To paties straipsnio 2 dalis saisto vežėją tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes. Šalių susitarimu nėra leidžiama sumažinti vežėjo pareigų apimtį<sup>78</sup>, kas pripažįstama efektyvia vežėjų piktnaudžiavimo sutarties laisvės principu kontrole. Pastebėtina, kad sutarties laisvė suvokiama kaip galimybė šalių susitarimu didinti vežėjo pareigas ir atsakomybę. Nepaisant Hagos taisyklėse įtvirtintų septyniolikos atvejų<sup>79</sup> sąrašo, kuomet vežėjui yra leidžiama sumažinti ar būti atleistam nuo atsakomybės bei galimybės riboti nuostolių atlyginimo dydį<sup>80</sup>, krovinio vežėjo teisinė padėtis po Hagos taisyklių priėmimo pasunkėjo, lyginant su Harter įstatymu.

Hagos taisyklės buvo XX amžiaus pradžios dokumentas, atspindėjęs to meto laivybos verslo pokyčius. Sparčiai vystantis technologijoms ir augant pervežimų jūrų transportu apimtims, tapo neišvengiami pokyčiai ir Hagos taisyklėse. Tarp būtinybės tobulinti Hagos taisykles buvo šios sritys: žalos atlyginimo ribų, kurios dėl prasidėjusios infliacijos buvo per žemos, ypač vežant negabaritinius ar krovinius konteineriuose,

<sup>75</sup> Hagos taisyklės buvo priimtos diplomatinėje konferencijoje Briuselyje. Jas pasirašė 10 šalių, kurios XX amžiaus pradžioje atstovavo 2/3 viso to meto laivybos verslo. *Aut. past.*

<sup>76</sup> JAV priėmus Harter įstatymą jų pavyzdžiu pasekė siuntėjų interesams atstovaujancios šalys, priimdamos analogiškus nacionalinius teisės aktus. Britų imperijoje ir jos pusiau nepriklausomose kolonijose (pvz. Kanada) skirtingų teisės aktų, reguliuojančių tuos pačius krovinių vežimus jūrų transportu, galiojimas kėlė teisinį sąmyšį, todėl Didžioji Britanija 1921 m., spaudžiama vietinių siuntėjų ir net vežėjų, kurie siekė vienintelio teisinio dokumento, reguliuojančio jūrų pervežimus, galiojimo, iniciavo krovinių vežimo jūrų transportu normų unifikavimo tarptautiniu mastu procesą.

<sup>77</sup> Žr. daugiau apie Harter įstatymo, Hagos taisyklių ir COGSA istoriją: Sturley, M. F., *Journal of Maritime Law and Commerce*, *supra* note, 65, p. 1-57.

<sup>78</sup> Hagos taisyklių 3 straipsnis 8 dalis

<sup>79</sup> Hagos taisyklių 4 straipsnio 2 dalis

<sup>80</sup> Scapel, C. ; Bonassies, P., *Traité de Droit Maritime*, *supra* note 35, p. 603.

didinimas, taip pat atsiradus konteineriams buvo siekiama reglamentuoti krovinių vežimą konteineriuose<sup>81</sup>. Siekiant išspręsti šias problemas bei modernizuoti kitas normas, kurių poreikis pasikeitė nuo XX amžiaus pradžios, Hagos taisyklės buvo papildytos 1968 ir 1979 metų protokolais<sup>82</sup>.

1968 metais priėmus protokolą, iš dalies pakeičiantį Tarptautinę konvenciją, dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo, Hagos taisyklės imtos vadinti Hagos – Visbiu taisyklėmis. Visbiu protokolą pakeitė šiuos klausimus: a) buvo išspręstas krovinių gabenimo konteineriuose klausimas<sup>83</sup>, juos įtraukiant į konvencijos reguliavimo sferą, b) Visbiu protokolo 2 straipsnio e dalis įtvirtino draudimą vežėjui naudotis atsakomybės apribojimu, jeigu įrodoma, kad žala, atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia ar dėl didelio neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta. Konosamentas tapo *prima facie* įrodymu<sup>84</sup>, patvirtinančiu vežimo sutarties sudarymo ir kad vežėjas priėmė krovinį vežti faktą. Buvo padidintos vežėjo atlygintinos žalos ribos. Valiuta, kuria vežėjas turėjo atlyginti nuostolius iš svarų

<sup>81</sup> Apie 1950 metus krovinių vežimo jūrų transportu versle prasidėjo „konteinerių revoliucija“. Hagos taisyklėse, reguliuojančiose krovinių vežimus jūrų transportu, nėra užsiminta apie tokio tipo krovinių vežimą, todėl teismuose kildavo ginčų, kaip interpretuoti konteinerio sąvoką, kaip „paketą“ ar kaip „vienetą“. Žr. daugiau Sturley, M.F. Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam rules. *Journal of International Maritime Law*. 2008, 14:467; Mellouli, S. La responsabilité du transporteur maritime de marchandises. Tunis: Centre d'études, de recherches et de publications. 1993, p. 305.

<sup>82</sup> Hagos taisyklės šiandien taiko didžioji dauguma valstybių, Visbiu protokolą ir Protokolą dėl SST ratifikavo gerokai mažiau šalių, todėl praktikoje klaidingai teigiama, kad Hagos – Visbiu taisyklės galioja pasauliniu mastu. Tokie teiginiai gali pagrįstai klaidinti nepatyrusius krovinių siuntėjus ir gavėjus, manant, kad jiems yra taikomos papildomos apsaugos, įtvirtintos Visbiu protokole, kai tuo tarpu žalos atlyginimo klausimus spęst tik Hagos taisyklės. Pasakyti tikslų šalių skaičių, taikančių Hagos, Hagos – Visbiu ar Hamburgo taisykles, yra sudėtinga dėl kelių priežasčių. Pirmiausia, kai kurios valstybės konvencijos neratifikuoja, prie jos neprisiūngia, bet tampa konvencijos šalimi įtraukdamos jos normas į nacionalinę teisę. Kartais tokia nacionalinė teisė skiriasi kai kuriais klausimais nuo tarptautinės konvencijos, kurios pagrindu ji buvo priimta (pvz., JAV 1936 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymas (COGSA), kuris skiriasi nuo 1924 metų Hagos taisyklių). Pasitaiko atvejų, kai valstybės ratifikuoja ar prisijungia prie tarptautinės konvencijos, pvz., Hamburgo taisyklių, oficialiai nederansavusios prieš tai buvusios konvencijos, reguliuojančios tuos pačius visuomeninius santykius. Kitais atvejais, susikūrus naujoms valstybėms, tampa neaišku, ar jos taiko buvusios valstybės tarptautines konvencijas (pvz., buvusi Jugoslavija). Panaši problema egzistuoja ir su buvusiomis kolonijomis po nepriklausomybės atgavimo. Žr. daugiau. Tetley, W. *Nota bene* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-14]. [http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/package-kilo/#FN\\_NB](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/package-kilo/#FN_NB) bei Report by UNCTAD Secretariat. *The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg rules and the multimodal transport convention* [interaktyvus]. 1991, p. 12-13 [žiūrėta 2012-08-02] <[http://unctad.org/en/docs/tdbc4315rev1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/tdbc4315rev1_en.pdf)>

<sup>83</sup> Visbiu Protokolo 2 straipsnio c dalis praplėtė paketo sąvoką, naudotą Hagos taisyklėse, nurodydamas, kad, jeigu prekėms vežti yra naudojamas konteineris, padėklas arba panaši prekėms vežti skirta priemonė, tokioje prekėms vežti skirtoje priemonėje supakuotų paketų arba vienetų, nurodytų konosamente, skaičius yra laikomas paketų arba vienetų skaičiumi... tokia prekėms vežti skirta priemonė yra laikoma paketu arba vienetu. 1968 m. vasario 23 d. *Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)*. Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4123.

<sup>84</sup> Visbiu protokolo 2 straipsnio f dalis.

sterlingų pakeista į frankus ir 1979 metų protokolu dėl SST<sup>85</sup> – į atsiskaitymo vienetus - Tarptautinio Valiutos Fondo įvestas naudoti specialias skolinimosi teises<sup>86</sup>.

Tolesniam tyrimo išsamumui svarbu pažymėti, kad Hagos – Visbiu taisyklių rengėjai laikėsi Harter įstatyme įtvirtintos nuostatos, kad siekiant apsaugoti silpnesnės sutarties šalies - krovinio siuntėjo - interesus, sutarties laisvės principo galiojimą krovininių vežimo sutartyse reikia riboti. Todėl Hagos – Visbiu taisyklės įtvirtina imperatyvų vežėjo atsakomybės režimą, grindžiamą griežtos atsakomybės prezumpcija, kur šalių susitarimu vežėjui yra draudžiama nukrypti nuo imperatyvių pareigų atlikimo. Siekdami atskleisti sutarties laisvės principo egzistavimo apimtį krovininių vežimo jūrų transportu sutartyse, tolesnėse disertacijos dalyse analizuosime atvejus, kuomet Hagos – Visbiu taisyklėse sutarties laisvė yra griežtai draudžiama (1.2.1.), ir atvejus, kai ji yra leidžiama (1.2.2.).

### 1.2.1. Sutarties laisvės apimtį Hagos – Visbiu taisyklėse - atvejai, kai sutarties laisvė yra draudžiama

Prieš nagrinėjant sutarties laisvės apimtį krovininių vežimo jūrų transportu sutartyse, įtvirtintą Hagos – Visbiu taisyklėse, atkreiptinas dėmesys, kad ši konvencija (1 straipsnio (b) punktas) yra taikoma *tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius*. Iš cituojamo straipsnio matome, kad Hagos – Visbiu taisyklės reguliuoja krovininių vežimą linijiniais maršrutais ir tik iššimtiniais atvejais frachtavimo sutartis. Todėl, kalbėdami apie sutarties laisvės apimtį Hagos – Visbiu taisyklėse, omenyje turėsime vežimo su konosamentu sutartis.

Analizuojant vežėjo pareigas, įtvirtintas Hagos – Visbiu taisyklių, ir galimybę sutarties šalims savarankiškai susitarti dėl jų apimties, pastebėta, kad vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai ir kruopščiai paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti ir vežti krovinį. Pareigas pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes vežėjas turi atlikti tinkamai ir rūpestingai<sup>87</sup>, kad šiose srityse sutarties laisvė nėra leidžiama, išskyrus Hagos – Visbiu taisyklių 5 straipsnyje įtvirtintas išimtis, kuomet vežėjui yra leidžiama prisiimti didesnius įsipareigojimus ir atsakomybę nei imperatyviai įtvirtinta konvencijoje.

Sutarties laisvė nėra leidžiama ir kalbant apie sąlygas, atleidžiančias ar ribojančias vežėjo atsakomybę. Atkreiptinas dėmesys, kad Hagos – Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8

<sup>85</sup> 1979 metų Protokolas (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4122.

<sup>86</sup> SST yra dirbtinė valiuta, kurios pagrindas yra JAV doleris, Euras, Japonijos jena ir Didžiosios Britanijos svaras sterlingų. SST vertė nustatoma sumuojant minėtų valiutų krepšelio vertes JAV doleriais rinkos keitimo kursu. Žr. daugiau: International Monetary Fund. SDR valuation [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-14]. <[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)>

<sup>87</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalis.

dalis imperatyviai įtvirtina, kad *bet kuris vežimo sutarties straipsnis, sąlyga ar susitari- mas, pagal kurį vežėjas arba laivas atleidžiami nuo atsakomybės už prekių netekimą ar sužalojimą, atsiradusius arba padarytus dėl aplaidumo, kaltės ar nesugebėjimo vykdyti šiame straipsnyje numatytas teises ir prievoles, arba pagal kurį atsakomybė sumažinama kitaip, nei numatyta šioje Konvencijoje, yra niekinis, negalioja ir neturi teisinės galios. Draudimas vežėjo naudai arba panaši sąlyga yra laikoma sąlyga, atleidžiančia vežėją nuo atsakomybės.* Ši Hagos taisyklių nuostata tapo pamatu vertinant išlygų, įrašytų į konosamentą, teisėtumo klausimus ir efektyviu įrankiu ribojant sutarties laisvę vežimo sutartyse.

Vertinant sutarties laisvės apimtį Hagos – Visbiu taisyklėse įdomus tyrimo objek- tas yra jurisdikcijos pasirinkimo teisė. Šioje Konvencijoje nėra numatyta privalomų tai- syklių šalims pasirenkant jurisdikciją ginčo sprendimui, todėl vežėjai šią nuostatą gali klaidingai laikyti sutarties laisvės dalyku manydami, kad į konosamentą galima įtraukti išlygas dėl išskirtinai vežėjams palankios jurisdikcijos. Tačiau teismų praktika rodo, kad kilus ginčui, yra aiškinamasi, ar konkrečios jurisdikcijos pasirinkimas nepažeidė krovi- nio siuntėjų interesų ir nebuvo pasirinktas vežėjui siekiant mažesnių nuostolių atlygini- mo lubų. Šią nuostatą iliustruoja Didžiosios Britanijos teismo sprendimas *Pirelli Cables Ltd and others v United Thai Shipping Corporation Ltd and others* byloje<sup>88</sup>. Cituojamoje byloje teismas nustatė, kad krovinys buvo vežamas iš Southampton (Didžioji Britanija) per Singapūrą į Bankoką (Tailandas). Konosamente buvo įrašyta išlyga, kad kylančius ginčus išskirtinai spręs Tailando teismų jurisdikcija. Kadangi Tailandas nėra Hagos – Visbiu taisyklių šalis, ginčo sprendimui būtų taikoma nacionalinė teisė, pagal kurią žalos atlyginimo lubos yra žemesnės nei numatytos Hagos – Visbiu taisyklių. Teismas konstatavo, kad pripažinus šią, įtrauktą į konosamentą išlygą dėl jurisdikcijos, galio- jančia būtų pažeisti krovinio siuntėjo interesai, o vežėjui, nepavykus įrodyti, kad juris- dikcijos pasirinkimas buvo sietinas su kitu tikslu nei žemesnių, nei įtvirtinta Hagos – Visbiu taisyklėse, nuostolių atlyginimo ribų siekimu, pripažino šią sąlygą negaliojančia. Analogiškos krovinio siuntėjų ir gavėjų interesus ginančios pozicijos laikosi daugelio kitų šalių teismai<sup>89</sup>, tokiu būdu užkirsdami kelią galimiems vežėjo piktnaudžiavimams sutarties laisve, vienašališkai į konosamento sąlygas įtraukiant išlygą dėl išskirtinės juris- dikcijos. Darytina išvada, kad, nors Hagos – Visbiu taisyklėse apie jurisdikcijos pasirin- kimo taisyklės nėra nieko užsiminta, vežėjui nėra suteikiama sutarties laisvė pasirinkti išskirtinę jurisdikciją ir ją vienašališkai įtraukti į konosamentą, jei tokiais veiksmais bus pažeisti krovinio siuntėjo interesai, o kilus ginčui teisme vežėjas nesugebės įrodyti, kad konkrečios jurisdikcijos pasirinkimas buvo sietinas su kitu tikslu nei riboti atsakomybę.

Apibendrinant darytina išvada, kad sutarties laisvė Hagos – Visbiu taisyklėse yra apribota: a) vežėjui vykdant pareigas pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti, prižiū- rėti ir iškrauti vežamas prekes pagal vežimo sutartį, draudžiama jas sumažinti ar būti atleistam nuo atsakomybės; b) Hagos – Visbiu taisyklės įtvirtina ir šių pareigų vykdymo būdą - vežėjas jas turi atlikti tinkamai ir rūpestingai. Kitaip tariant, esminės, įprastinės ir iš dalies net atsiktinės vežimo sutarties sąlygos, sudarant ir vykdant krovinių vežimo jūrų transportu sutartį, negali būti sutarties laisvės dalyku. Būtent dėl šios priežasties,

<sup>88</sup> Carr, I., *International trade law*. 4th edition. London: Routledge- Cavendish. 2010, p. 282.

<sup>89</sup> Freight Transport Association. *Choice of law and jurisdiction* [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-02-12]. <[http://www.fta.co.uk/policy\\_and\\_compliance/sea/long\\_guide/law\\_jurisdiction.html](http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/sea/long_guide/law_jurisdiction.html)>

Autorės nuomone, kai dėl sutarties sąlygų negalima šalims abipusių derybų būdu susitarti, krovinių vežimo jūrų transportu su konosamentu sutartis galėtų būti priskirti prisijungimo būdu sudaromų sutarčių rūšiai.

## 1.2.2. Atvejai, kai sutarties laisvė Hagos – Visbiu taisyklėse yra leidžiama

Nepaisant fakto, kad Hagos – Visbiu taisyklėse sutarties laisvės principo galiojimas yra žymiai apribotas, vis tik Hagos – Visbiu taisyklių 5 straipsnio 1 dalyje yra palikta galimybė vežėjui padidinti savo atsakomybę ir įsipareigojimus, numatytus šioje konvencijoje, *jeigu toks teisių ir imunitetų atsisakymas ar atsakomybės ir įsipareigojimų padidinimas yra nurodytas siuntėjui išduotame konosamente.*

Prof. Berlingieri<sup>90</sup>, analizavęs sutarties laisvės apimtį skirtingose tarptautinėse krovinių pervežimų jūrų transportu reguliuojančiose konvencijose, pastebėjo, kad Hagos – Visbiu taisyklėse sutarties laisvė daugiausiai yra leidžiama tose srityse, kurių konvencija nereguliuoja.

A. Konvencijos 6 straipsnyje yra įtvirtintas leidimas *vežėjui, kapitoniui arba vežėjo agentui ir siuntėjui dėl konkrečių prekių bet kuriomis sąlygomis sudaryti susitarimus nustatant tokių prekių vežėjo atsakomybę, vežėjo teises ir imunitetus arba savo įsipareigojimą dėl laivo tinkamumo plaukinti, jeigu tokia nuostata neprieštarauja viešajai tvarkai ar neriboja jo darbuotojų ar agentų kruopštumo ar stropumo pakraunant, tvarkant, sukraunant, vežant, saugant, prižiūrint ir iškraunant jūra vežamas prekes, jeigu šiuo atveju nebuvo išduotas arba neišduodamas konosamentas, o sutartos sąlygos yra įrašytos pakvitavime, kuris yra neperduodamas dokumentas ir yra taip pažymėtas. Taip sudarytas susitarimas turi teisinę galią. Šis straipsnis netaikomas įprastoms komercinėms siuntoms įprastos prekybos metu, o tik kitokioms siuntoms, jeigu vežtino turto savybės ar būklė arba vežimo aplinkybės, nuostatos ir sąlygos yra tokios, kad būtų galima pagrįstai pateisinti specialų susitarimą.*

Loginė normos analizė leidžia teigti, kad sutarties laisvė yra taikoma susitarimams dėl neįprastų komercinių siuntų vežimo ir kai tokiems vežimams nebuvo išduotas konosamentas. Atkreiptinas dėmesys, kad tokioms sutartims bus taikomas Hagos – Visbiu taisyklių (1 straipsnis b dalis) taisyklių režimas, išduoto pakvitavimo, jei jis yra susijęs su prekių vežimu jūra, pagrindu.

B. Sutarties laisvė taip pat leidžiama vežėjui prisiimant<sup>91</sup> įsipareigojimus ir atsakomybę dėl žalos atsiradimo prieš prekes pakraunant į laivą ir jas iškrovus iš laivo.

<sup>90</sup> Berlingieri, F., *A Comparative analysis of the Hague – Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules*. Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh [interaktyvus]. 5-6 November 2009:38. [žiūrėta 2012-12-12]. < [http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf) >

<sup>91</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 7 straipsnis. Praktikoje į konosamento sąlygas dažniausiai yra įrašoma sąlygos, atleidžiančios vežėją nuo atsakomybės, pvz. CMA CGM konosamento 6 straipsnio 1 dalis: *vežėjas jokiais atvejais nėra atsakingas už krovinių sužalojimą ar praradimą, jei žala kilo prieš krovinių pakraunant į laivą ar iškrovus iš laivo*. Žr. daugiau *Connaisement CMA CGM* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-06]. < <http://www.cma-cgm.fr/Images/ContentManagement/fr-FR/ProductsServices/ContainerShipping/ShippingGuide/BLClauses/BlFr.pdf> >

C. Sutarties laisvė leidžiama ir vežant gyvūnus bei krovinius ant denio<sup>92</sup>. Hagos – Visbiu taisyklės nereguliuoja šių krovinių vežimo dėl didelės žalos atsiradimo rizikos, todėl vežant minėtus krovinius vežimo sutartims yra taikoma sutarties laisvė.

Hagos taisyklių ir jų protokolų analizė parodė šių teisės aktų doktrininės nuostatos, kad sutarties laisvę vežant krovinius jūrų transportu pagal konosamentą reikia riboti. Ryškiausiai ji gali reikštis vežėjui sutinkant prisiimti daugiau pareigų ar atsakomybės nei imperatyviai nurodyta Konvencijoje, taip pat vežant krovinius, kurių vežimo Konvencija nereguliuoja iš viso.

### 1.3 Hamburgo taisyklės

Tuo pačiu metu, kai svarstyti Hagos taisyklių protokolai, kurių tikslas buvo iš dalies modernizuoti tarptautinę jūrų teisę siekiant derinti krovinių siuntėjų ir vežėjų interesus, valstybės, daugiausiai atstovaujančios krovinių siuntėjams, kurios neratifikavo Hagos taisyklių ir Visbiu protokolo, siekdamos nustatyti interesų tarp krovinių siuntėjų ir vežėjų pusiausvyrą, didinant vežėjo atsakomybę, inicijavo naujos tarptautinės konvencijos, kuri tarptautinės teisės arenoje turėjo pakeisti Hagos taisykles, priėmimą. XXa. antroje pusėje stipriai keitėsi pasaulinio laivyno sudėtis - besivystančios šalys po Antrojo pasaulinio karo vis didino gabenamų krovinių apimtis. Jų prekybos sąlygos priklausė nuo linijinių laivų konferencijų, kurias kontroliavo senosios jūrinės valstybės, priimančių sprendimų. Hagos – Visbiu taisyklės buvo laikomos teisės aktu, palankesniu krovinių vežėjams. Todėl vietoje šios konvencijos besivystančios šalys reikalavo naujo teisės akto, kurio rengimo darbuose jos pačios aktyviai dalyvautų. 1978 metais buvo priimta *Jungtinių tautų konvencija dėl krovinių vežimo jūra*, kitaip dar vadinama Hamburgo taisyklėmis<sup>93</sup>. Hamburgo taisyklės lyginant su Hagos – Visbiu taisyklėmis yra tarptautinės jūrų teisės mini kodeksas, turintis platesnę taikymo sritį, detaliau reguliuojantis santykius tarp vežimo sutarties šalių. Hamburgo taisyklių taikymo sritis yra išplėsta iki „nuo uosto iki uosto“<sup>94</sup>, skirtingai nei Hagos – Visbiu nuo „denio iki denio“. Geografinė prasme Hamburgo taisyklių taikymas apima tiek „atvykstančius“, tiek „išvykstančius“ vežimus. Konvencija yra taikoma visoms vežimo linijiniams vežimais sutartims tarp dvių skirtingų šalių, todėl konosamento išdavimas nėra esminė sąlyga sutarties šalims šią konvenciją taikyti (2 straipsnis). Skirtingai nei Hagos – Visbiu Hamburgo taisyklės reguliuoja visų rūšių krovinių vežimus, tarp jų ir vežant gyvūnus bei krovinius ant denio (5straipsnio 5dalis).

<sup>92</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 1 straipsnio c dalyje įtvirtinta „prekių“ sąvoka neapima gyvų gyvūnų ir krovinių, kurie vežimo sutartyje yra nurodyti kaip vežami ant denio ir yra taip vežami, vežimo reglamentavimo. Todėl praktikoje, vežant šio tipo krovinius, yra taikoma sutarties laisvė. Pvz., krovinių vežimo įmonės CMA CGM konosamento 19 straipsnyje yra nuostata: „Hagos – Visbiu taisyklės netaikomos vežant gyvus gyvūnus ir krovinius ant denio, todėl šių krovinių vežimas yra išskirtinai krovinių siuntėjo atsakomybė. Vežėjas negali jokia atveju būti atsakingas dėl sužalojimo, ligos, mirties ar vėlavimo. *Connaisement CMA CGM, supra* note 92.

<sup>93</sup> 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the „Hamburg Rules“, *supra* note 8.

<sup>94</sup> Hamburgo taisyklių 4 straipsnio 1 dalis.

Hamburgo taisyklės įvedė svarbių pokyčių ir vežėjo atsakomybės reguliavimo srityje – buvo įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija<sup>95</sup>, pripažįstant vežėją kaltu dėl žalos kroviniui atsiradimo ar krovinio praradimo tuo metu, kai krovinis buvo vežėjo priežiūroje (5 straipsnio 1 dalis). Pirmą kartą krovinių vežimo jūrų transportu istorijoje buvo numatyta vežėjo atsakomybė dėl pavėluoto krovinio pristatymo (5 straipsnio 2 dalis). Lyginant su Hagos – Visbiu taisyklėmis, Hamburgo taisyklėse nebeliko ilgo sąrašo sąlygų, atleidžiančių vežėją nuo atsakomybės. Vežėjas nebegalėjo išvengti atsakomybės kilus žalai dėl navigacijos klaidos, o atleidimas nuo atsakomybės dėl gaisro laive tapo ribotas (5 straipsnio 4 dalis). Nuostolių atlyginimo suma, kurią turi sumokėti vežėjas dėl krovinio praradimo ar sugadinimo, Hamburgo taisyklėse išaugo iki 835 SST už vieną arba 2.5 SST už kilogramą lyginant su Hagos – Visbiu 666.67 SST už vieną arba 2 SST už kilogramą.

Nors Hamburgo taisyklės buvo 8 metų jūros teisės ekspertų darbo modernizuoti tarptautinę jūrų teisę rezultatas, kuris įsigaliojo 1992 metais, tačiau Konvencija taip ir nebuvo ratifikuota didžiųjų jūrinių valstybių<sup>96</sup>. Šiandien Hamburgo taisyklės yra ratifikavusios 34<sup>97</sup> šalys, kurios kartu sudėjus atstovauja ne daugiau nei 5% pasaulinio laivybos tonażo. Tarp šalių narių nėra nė vienos stiprios savo ekonomine galia jūrinės valstybės. Mažosios valstybės, matyt, laukė, kol didžiosios ratifikuos, kaip atsitiko Hagos taisyklių atveju. Žiūrint iš šių dienų perspektyvos, Hamburgo taisyklės nepasiekė savo pagrindinio tikslo – pasauliniu mastu modernizuoti krovinių gabenimą jūrų teisės srityje bei sukurti siuntėjams palankesnę teisinę režimą nei Hagos taisyklėse. Tačiau įdomu pastebėti, kad dėl racionalių sprendimų, kurių dalis buvo aptarta šioje darbo dalyje,

<sup>95</sup> Vežėjo kaltės prezumpcija Hamburgo taisyklėse reiškia, kad įrodinėjimo našta paprastai gula ant vežėjo pečių, išskyrus atskirus Hamburgo taisyklėse numatytus atvejus. Žr. daugiau: Estrella Faria, J.A., *Texas International Law Journal*, *supra* note 62:300, Force, R. A Comparison of the Hague, Hague- Visby, and Hamburg Rules:much Ado about(?) *Tulane Law Review*. 1996, (70:2051):2085-2087.

<sup>96</sup> Teisinė literatūroje randama daugybė priežasčių, kodėl Hamburgo taisyklės sulaukė minimalaus tarptautinio pripažinimo. Autorė šias nuomones suskirstė į dvi grupes: pirmą – kritika dėl padidėjusios vežėjo atsakomybės ir dėl atleidimo nuo atsakomybės sąlygos dėl navigacijos klaidos eliminavimo. Vežėjų atstovai nuogastavo, kad dėl naujos situacijos kils frachtų bei krovinio draudimo kainos, o dėl pasikeitusios įrodinėjimo naštos paskirstymo tarp sutarties šalių išaugs bylinėjimosi kaštai. Autorė pritaria mokslininko Faria nuomonei, kuris teigia, kad aukščiau išvardintos vežėjų atstovų baimės yra perdėtos ir kelia hipotezę, kad Hamburgo taisyklių neratifikavimas buvo politinės valios stokos rezultatas. Turinio prasme matome, kad Hamburgo taisyklės radikalčiai nepakeitė Hagos – Visbiu nustatyto teisinio reguliavimo. Tačiau Hamburgo taisyklių rengimo procesas apibūdinamas kaip konfrontacija, vietoje būtino kompromiso. Hamburgo taisyklių rengimui vadovavo besivystančios trečiojo pasaulio šalys, beveik neturinčios patirties ir tradicijų krovinių vežimo jūrų transportu versle. Senosios jūrinės valstybės, kurios aktyviai dalyvavo rengiant Hagos taisykles, nebuvo kviečiamos į Hamburgo taisyklių rengimo darbo grupes. Akivaizdu, senosios vakarų šalys nenorėjo atiduoti visos atsakomybės ir iniciatyvos dėl naujo teisės akto į besivystančių šalių rankas. Manytina, kad tai ir buvo viena iš pagrindinių priežasčių didžiosioms jūrinės ekonomikos valstybėms protestuoti prieš Hamburgo taisyklių įsigaliojimą. Žr. daugiau apie Hamburgo taisyklių mažo pripažinimo priežastis: Estrella Faria, J.A., *Texas International Law Journal*, *supra* note, 62.

<sup>97</sup> *Status 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the „Hamburg Rules“*[interaktyvus]. [žiūrėta 2012 – 08- 13]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html)>

atskiros Hamburgo taisyklių normos buvo įtrauktos į kai kurių šalių, pvz., Australijos, Kanados, Kinijos, Šiaurės šalių, nacionalinius transporto teisės aktus<sup>98</sup>.

Aptarus Hamburgo taisyklių naujoves, lyginant jas su Hagos – Visbiu taisyklėmis, mūsų tolesnio tyrimo apie sutarties laisvės apimtį išsamumui atskleisti aptarsime atvejus, kuomet Hamburgo taisyklės vežimo sutartyje draudžia sutarties laisvę (1.3.1.) ir kada ji yra leidžiama (1.3.2.), siekdami išsiaiškinti, kaip istoriškai keitėsi sutarties laisvės apimtis krovinių vežimo jūrų transportu sutartyse.

### 1.3.1. Sutarties laisvės apimtis Hamburgo taisyklėse – atvejai, kai sutarties laisvė yra draudžiama

Lyginant su Hagos – Visbiu taisyklėmis, sutarties laisvės principo galiojimas Hamburgo taisyklėse yra dar labiau apribotas:

- A) Hamburgo taisyklėse buvo išplėsta Konvencijos reguliavimo sritis iki „*nuo uosto iki uosto*“. Vežėjo atsakomybė už krovinių Hamburgo taisyklėse apima laiko tarpą nuo krovinio priėmimo vežti, pakrovimo uoste iki jo fizinio iškrovimo pristatymo uoste<sup>99</sup>.
- B) Hamburgo taisyklėse nebeliko ilgo sąlygų, atleidžiančių vežėją nuo atsakomybės, sąrašo, kas yra įtvirtinta Hagos – Visbiu taisyklėse.
- C) Krovinių vežimas ant denio bei gyvų gyvūnų vežimas yra įtraukti į imperatyviai reguliuojamą konvencijos sritį, kas Hagos – Visbiu taisyklėse buvo sutarties laisvės dalykas.
- D) Vežėjas Hamburgo taisyklėse (pirmą kartą tarptautinėje konvencijoje) yra laikomas atsakingu dėl vėlavimo<sup>100</sup>.
- E) Hagos – Visbiu nustatytas vienų metų terminas ieškiniui pareikšti Hamburgo taisyklėse pratęstas iki dvejų metų, kas vežėjų laikytina žymiu sutarties laisvės varžymu, jie šį terminą norėtų kiek įmanoma trumpinti<sup>101</sup>.
- F) Hagos taisyklių 3 straipsnio 8 dalyje imperatyviai įtvirtinta nuostata, kad bet kurie nukrypimai nuo imperatyvių konvencijos normų, jei jie nedidina vežėjo pareigų ir atsakomybės, yra niekiniai ir negaliojantys, išliko ir Hamburgo taisyklių 23 straipsnyje, kas laikytina baziniu sutarties laisvės varžymu.

Apibendrinant galima teigti, kad Hamburgo taisyklėse įtvirtintos teisinės naujovės: taikymo srities ir vežėjo atsakomybės išplėtimas, dalies sąlygų dėl vežėjo atleidimo nuo

<sup>98</sup> Myburgh, P. Uniformity or unilateralism in the law of carriage of goods by sea? *Victoria University of Wellington Law Review (New Zealand)* 2000 (31) :355-383.

<sup>99</sup> Hamburgo taisyklių 4 straipsnis.

<sup>100</sup> Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 1 ir 2 dalys.

<sup>101</sup> Liang, C. *Rise and Fall of Freedom of Contract under Bills of Lading – with special reference to the development of the International legislation and to a special issue under the Chinese law*. International Forum on Shipping, Ports and Airports 2010 with the theme of “Integrated Transportation Logistics: From Low Cost to High Responsibility” at Chengdu, Sichuan, China [interaktyvus]. 15-18 October 2010, p. 3. [žiūrėta 2012-12-14] < [http://www.seatransport.org/seaview\\_doc/SV\\_92/Rise%20and%20of%20the%20freedom%20of%20contract%20under%20the%20bills%20of%20lading.pdf](http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_92/Rise%20and%20of%20the%20freedom%20of%20contract%20under%20the%20bills%20of%20lading.pdf) >



atsakomybės panaikinimas, ypač navigacijos klaidos buvo skirtos vienam tikslui pasiekti – dar labiau riboti sutarties laisvę, motyvuojant baime dėl galimų vežėjų piktnaudžiavimų ir būtinybe ginti krovinio siuntėjų bei gavėjų interesus.

### 1.3.2. Atvejai, kai sutarties laisvė yra leidžiama Hamburgo taisyklėse

Sutarties laisvė Hamburgo taisyklių reguliuojamų krovinių vežimo sutarčių rėmuose gali reikštis vežėjui prisiimant daugiau pareigų, nei imperatyviai nurodyta konvencijoje<sup>102</sup>.

Apibendrinant sutarties laisvės apimtį Hamburgo taisyklėse darytina išvada, kad sutarties laisvės principas yra dar labiau apribotas nei Hagos – Visbiu taisyklėse. Sutarties laisvės ribojimas Hamburgo taisyklėse ryškiausiai atsiskleidžia per išplėstą vežėjo atsakomybės už krovinių laiko tarpą bei panaikinimą tam tikrų vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygų, kuriomis vežėjui leidžiama naudotis vežant krovinis pagal Hagos – Visbiu taisykles. Darytina išvada, kad nuo Harter įstatymo laikų pradėtos formuoti krovinių vežimo tarptautiniu jūrų transportu doktrininės nuostatos - riboti sutarties laisvę, kiekvienu priimtu tarptautiniu dokumentu stengiantis vis daugiau krovinių vežimo jūrų transportu sričių imperatyviai reguliuoti, leidžia teigti, kad krovinių vežimo linijiniai maršrutais jūrų transportu sutartys yra priskirtinos prisijungimo būdu sudaromų sutarčių rūšiai, kur sutarties laisvė yra minimali, nes sutarties šalys negali laisvai susitarti dėl prisiimamų pagal vežimo sutartį pareigų apimties ir turinio.

## 1.4 Hibridiniai režimai

Daugelis šalių, kurios neratifikavo nei Hamburgo taisyklių, nei Visbiu protokolo, susidūrė su krovinių vežimo jūrų transportu teisės normų modernizavimo problema. Užuoat laukusios naujo tarptautinio dokumento priėmimo, šios šalys atskirai arba kartu su to paties geografinio regiono šalimis modernizavo nacionalinę jūrų teisę, kurios pagrindas buvo Hagos arba Hagos - Visbiu taisyklių normos. Akivaizdu, kad tokie teisės aktai ne tik tolimo tarptautinės jūrų teisės unifikavimo galimybę, bet ir kėlė ginčų dėl teisės aktų kolizijos, nes kai kurių šalių teisės aktai buvo taikomi ne tik išvykstantiems, bet ir atvykstantiems krovinių vežimams<sup>103</sup>. Tarp valstybių, kurios teisinę sistemą kreipė pagal „hibridinio režimo“ modelį, yra ir tokios didelės jūrinės valstybės, kaip Kinija, Japonija, Šiaurės šalys, Australija ir Kanada, atstovaujančios ne tik vežėjų, bet ir siuntėjų interesams. Dauguma šių valstybių iš Hamburgo taisyklių perėmė tik tas normas, kurios neprieštaravo jų teisinėse sistemose galiojančioms Hagos arba Hagos – Visbiu taisyklėms, pvz., Danijos, Suomijos, Norvegijos ir Švedijos jūrų kodeksai numatė vežėjo atsakomybės dėl krovinių vėlavimo normas, tačiau paliko galioti Hagos – Visbiu įtvirtintas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygas dėl navigacijos klaidos bei dėl gaisro

<sup>102</sup> Hamburgo taisyklių 23straipsnio 2 dalis.

<sup>103</sup> Basu Bal, A. *An Evaluation of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) through Critical Analysis*. Malmo: WMU Publications. 2009, p.2.

laive<sup>104</sup>. Kinija neratifikavo nei Hagos – Visbiu, nei Hamburgo taisyklių, tačiau jos 1993 metų jūrų teisės kodekso<sup>105</sup> IV skyriaus analizė leidžia teigti, kad šiame nacionaliniame dokumente yra normų, perimtų iš visų trijų šiandien galiojančių tarptautinių konvencijų. Nepaisant fakto, kad Kinijos jūrų teisės kodeksas yra nemažai normų perėmęs iš šiuo metu galiojančių tarptautinių konvencijų, egzistuoja ir daugybė skirtumų. Imperatyvus teisinis režimas, įtvirtintas Kinijos jūrų teisės kodekse, turi daug individualių normų, kas sąlygoja tarptautinės jūrų teisės unifikavimo idėjos nykimą ir teisinio aiškumo stoką analogiškas teisės normas panašių ginčų atveju skirtingai interpretuojant, pvz., šis kodeksas taikomas ne tik tikrajam vežėjui, bet ir jo darbuotojams, kas numatyta Hamburgo taisyklėse, imperatyvus režimas taip pat reguliuoja ir reisinius čarterius. Prof. Haicong nuomone, tai yra pirmasis žinomas teisėkūros atvejis, kai nacionalinė teisė slopina sutarties laisvę frachtavimo sutartyse<sup>106</sup>.

Aptarę hibridinius režimus bei egzistuojančias tarptautines konvencijas darome išvadą, kad XXI amžiuje galiojantis teisinis reguliavimas apima visas svarbiausias krovinių vežimų santykių sritis, o sutarties laisvė yra minimali. Vertinant ekonominį tokio teisinio reguliavimo pagrįstumą atrodo neracionalu tarptautinę prekybą linijiniais vežimais grįsti vien prisijungimo būdu sudaromomis vežimo sutartimis. Todėl, nagrinėjant istorinę sutarties laisvės kaitos genezę krovinių vežimo jūrų transportu sutartyse, mūsų tolesnio tyrimo išsamumui būtų aktualu analizuoti JAV teisinę sistemą krovinių vežimo jūrų transportu reglamentavimo srityje bei identifikuoti teisinį instrumentą, kurio pagalba krovinių vežimo jūrų transportu sutartyse yra leidžiama sutarties laisvė.

#### 1.4.1 Krovinių vežimo jūrų transportu teisinis reguliavimas JAV: paslaugų sutarčių teisinio reguliavimo ir veikimo mechanizmas

JAV Hagos taisyklės įtraukė į 1936 m. Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymą (angl. *Carriage of goods by Sea act – COGSA*) papildydama jas dar keliais straipsniais, suteikiančiais siuntėjams daugiau apsaugos nei įtvirtinta Hagos taisyklėse. Po to, kai JAV inkorporavo Hagos taisyklės į savo teisinę sistemą, kitos laivybos šalys prisijungė prie Hagos taisyklių gana greitai<sup>107</sup>.

Remiantis prof. Sturley<sup>108</sup> ir kitų autorių nuomone, galima daryti prielaidą, kad Hagos taisyklės ir jų platus tarptautinis paplitimas yra bendrosios teisės sistemos šalių ir ypač JAV agresyvios tarptautinės politikos ir tarptautinio ekonominio spaudimo mažesnėms valstybėms rezultatas.

<sup>104</sup> Sturley, M.F. Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1995, 26(4):562.

<sup>105</sup> *Maritime Code of the People's Republic of China* [interaktyvus]. 7 November 1992 [žiūrėta 2012-08-14]. <<http://www.cosco.com/en/pic/research/025109361827329146.pdf>>

<sup>106</sup> Haicong, Z., *Revue de droit uniforme*, supra note 10, p.315.

<sup>107</sup> Prancūzija, Italija, Vokietija, Lenkija, Suomija ir trys Skandinavijos šalys ratifikavo Hagos taisyklės po to, kai tai padarė JAV. XX amžiaus ketvirto dešimtmečio pabaigoje didžioji dauguma jūrinių valstybių jau taikė Hagos taisyklės. Sturley, M. F., *Journal of Maritime Law and Commerce*, supra note 65, p. 56.

<sup>108</sup> *Ibid*, p. 4.

Turėdami omenyje, kad JAV, XIX amžiuje priimdama Harter įstatymą, buvo pirmoji valstybė, apribojusi sutarties laisvės principo taikymą krovinių vežimo jūrų transportu sutartyse, ir žinodami, kad toks imperatyvus įstatymo leidėjo reguliavimas buvo atliktas šalyje, kuri viešai skelbė laisvos rinkos ir valstybės nesikišimo į verslo privačius santykius šūkius, matome, kad 1984 metų JAV Laivybos įstatyme (angl. *Shipping act*) buvo įteisintas sutarties laisvės principas vežant krovinius tarptautiniu jūrų transportu<sup>109</sup> pagal paslaugų sutartis. Susidūrus su tokia dinamiška JAV teisine pozicija – įteisinti sutarties laisvę, siekiant skatinti tarptautinę prekybą jūrų transportu, tikslinga išsiaiškinti JAV galiojančių paslaugų sutarčių teisinį mechanizmą ir atskleisti reglamentavimo ypatumus.

Minėta, kad Hagos – Visbiu taisyklės su nežymiais pakeitimais didžiąja dalimi buvo perkeltos į 1936 metais JAV priimtą Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymą. Nors JAV aktyviai dalyvavo rengiant 1968 metų Visbiu protokolą, tačiau dėl to, kad nebuvo vietinių siuntėjų ir vežėjų bendros nuomonės,<sup>110</sup> bei dėl politinės valios stokos jo neratifikavo. Galiojęs Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymas, atspindėjęs XX amžiaus pradžios pervežimų jūrų transportu verslo dvasią, nebeatitiko pasikeitusių rinkos poreikių<sup>111</sup>. Susidarė situacija, kad JAV teisinė doktrina, paremta 1936 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymu, skyrėsi nuo modernizuotų tarptautinių režimų, o izoliuotai nuo likusio pasaulio praktikos interpretuojamomis Hagos taisyklės svarbiais klausimais nesutapo su kitų šalių teismų sprendimais analogiškų ginčų atvejais<sup>112</sup>. Bandytas modernizuoti jūrų teisę 1999 metais, parengus 1936 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymo pakeitimą, taip pat buvo nesėkmingas<sup>113</sup>. Kita vertu, negalime nepaminėti novatoriško nacionalinės teisėkūros sprendimo – įteisinti sutarties laisvės principą vežant krovinius jūrų transportu pagal paslaugų sutartis (angl. *Ocen liner service greements*). Minėjome, kad paslaugų sutartys pirmą kartą buvo įtvirtintos 1984 metais JAV Laivybos įstatyme<sup>114</sup> ir apibūdintos *kaip*

<sup>109</sup> XX amžiaus pabaigoje sparčiai plečiantis produkcijos gamybai Azijos šalyse JAV siekė gamintojams ir platintojams mažinti tarptautinės prekybos jūrų transportu kliūtis, todėl paslaugų sutarčių įteisinimas daugiau sietinas su ekonominėmis priežastimis. *Aut.past.*

<sup>110</sup> Didieji JAV siuntėjai rėmė Hamburgo taisyklių idėją, o vežėjai, kurie JAV nebuvo nei ekonomiškai, nei politiškai stiprūs pritarė Visbiu protokolui. Abiems interesų grupėms nesuderinus savo pozicijų, JAV kongresas nusprendė nieko nekeisti krovinių vežimo jūrų transportu tesinio reguliavimo srityje. *Aut.past.*

<sup>111</sup> Sturley, M. F. Modernizing and Reforming U. S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States. *Texas International Law Journal*.2009, (44) :427-455.

<sup>112</sup> *Ibid.*,430.

<sup>113</sup> *Full-text of U.S. Senate COGSA ,99* [interaktyvus]. September 24, 1999 [žiūrėta 2012-08-06].<<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa/>>.1999 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymo redakcija neįsigaliojo JAV. Roterdamo taisyklės pradėtos rengti 1998 metais ir JAV, siekdama tarptautinio teisės normų unifیکavimo krovinių vežimo jūrų transportu srityje, aktyviai dalyvavo rengimo darbuose, todėl priimti naujo nacionalinio teisės akto JAV Senatas nebeatė prasmės. 1999 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymo redakcija teisininkams yra įdomus tyrimo objektas, atspindintis pervežimų rinkos pokyčius ir verslo poreikius, pasikeitusius nuo Hagos taisyklių priėmimo laikų. Svarbu, kad dalis šio teisės akto normų sėkmingai buvo inkorporuotos į Roterdamo taisykles. Žr. daugiau II disertacijos skyrių. *Aut.past.*

<sup>114</sup> 1984 Shipping Act pakeitė 1998 Ocean Shipping Reform Act. 3 skyrius 19 straipsnis [interaktyvus] 14 -10 - 1998 [žiūrėta 2012-08-15] <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-105publ258/pdf/PLAW-105publ258.pdf>>

rašytinė, kita nei pagal konosamentą sutartis dėl krovinių vežimo sudaryta tarp krovinių siuntėjo(y) ir vežėjo, kuria siuntėjas įsipareigoja pristatyti vežti konkretų krovinių kiekį per sutartą laiko intervalą, o vežėjas įsipareigoja pritaikyti specialų frachto mokesčių, atsižvelgdamas į savo suteiktų paslaugų siuntėjui apimtį (konkretus krovinių kiekis kiekvieno vežimo metu, pristatymas į vieną ar į kelis uostus ir pan.) Paslaugų sutarties šalys gali abipusiu sutarimu numatyti baudas už sutarties nevykdymą arba netinkamą vykdymą. Šiandien JAV paslaugų sutartys yra plačiai naudojamos, nes, sudarydamas su vežėju šias sutartis, siuntėjas turi realią galimybę tikėtis mažesnio frachto dydžio<sup>115</sup> nei viešai paskelbti frachtų mokesčiai arba tie, kuriuos siūlo Valstybinės jūrų komisijos (angl. *Federal Maritime Commission*) prižiūrimi „kontroliuojamieji vežėjai“<sup>116</sup>, o vežėjas tam tikrą laiko tarpą užsitikrina laivų užimtumą. Matome, kad paslaugų sutartys yra kitos, nei krovinių vežimo su konosamentu sutartys. Pastebėta ir ekonominė nauda sudarant paslaugų sutartis: a) siuntėjai gauna mažesnius frachto mokesčius, taip pat taupomi krovinių saugojimo, atsargų sandėliavimo kaštai; b) vežėjai savo ruožtu gali krovinių vežimo jūrų transportu paslaugas integruoti į žemyninės logistikos paslaugas, vystyti krovinių vežimo kelių transportu, sandėliavimo paslaugas, kas akivaizdžiai mažina siuntėjų išlaidas atsargoms ir didina vežėjų konkurencinį pranašumą rinkoje<sup>117</sup>.

Nagrinėjant paslaugų sutarčių teisinį reguliavimą išryškėja, kad 1936 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymas, paremtas Hagos taisyklių nuostatomis, reguliuoja vežimo santykius tik tuomet, kai konosamentas arba panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas yra išduotas, todėl paslaugų sutartys tiesiogiai nepakliūna į šio teisės akto reguliavimo sferą ir nėra imperatyvaus reguliavimo objektas. Šia prasme paslaugų sutartims yra taikoma ir pripažįstama sutarties sudarymo laisvė. Tačiau, jei paslaugų sutarties pagrindu individualiam vežimui buvo išduotas konosamentas, teisiniai santykiai tarp vežėjo ir trečios sutarties šalies bus reguliuojami 1936 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymo normų, nes paslaugų sutarties nuostatos, nukrypstančios nuo imperatyvių taisyklių, negali būti privalomos krovinių gavėjui, nebent jis pats su tuo sutinka. Sutarties laisvė paslaugų sutartyse išreiškiama galimybe siuntėjui ir vežėjui abipusių derybų būdu susitarti dėl frachto mokesčio atsižvelgiant į vežamų krovinių kiekį. Manytume, kad tai yra viena svarbiausių paslaugų sutarčių populiarumo krovinių vežimo rinkoje priežasčių. Šį teiginį patvirtina ir UNCTAD statistika<sup>118</sup>, nes JAV apie 80%-90% krovinių linijiniais vežimais yra vežama pagal paslaugų sutartis. Atsižvelgiant į šiuo metu vykstančią linijinės laivybos verslo koncentraciją, tikėtina, kad paslaugų su-

<sup>115</sup> Nepaisant fakto, kad JAV yra viena didžiausių prekes importuojančių ir eksportuojančių šalių, šios šalies kroviniai (ypač konteineriuose), yra gabenami daugiausiai užsienio vežėjų laivais, todėl JAV tiek nacionalinės, tiek tarptautinės teisės normomis siekia, kad būtų apsaugoti šalies siuntėjų interesai. *Aut.past.*

<sup>116</sup> Kontroluojamieji vežėjai (angl. *Controlled carriers*) JAV yra laikomi tie užsienio šalių tarptautinių pervežimų jūrų transportu vežėjai, kurie priklauso ar yra kontroliuojami savo šalių vyriausybių. Siekiant išvengti užsienio valstybių nesąžiningos politikos konkurentų atžvilgiu, JAV Valstybinė jūrų komisija kontroliuoja tokių vežėjų siūlomus frachto dyžius. *Controlled Carrier List*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15]. <[http://www.fmc.gov/about/controlled\\_carrier\\_list.aspx](http://www.fmc.gov/about/controlled_carrier_list.aspx)>

<sup>117</sup> Mukherjee, P.K.; Basu Bal, A. *The International Journal in Maritime Law*, supra note 55, p.365.

<sup>118</sup> Note by the UNCTAD Secretariat. *Carrier liability and freedom of contract under the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of goods [wholly or partly by sea]* [interaktyvus]. 24 November 2004, p. 4. [žiūrėta 2013-02-02]. <[http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20042\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20042_en.pdf)>

tartys ir toliau išliks populiarios<sup>119</sup>. Prie paslaugų sutarčių JAV populiarėjimo prisidėjo ir 2004 metais Valstybinės jūrų komisijos išduotas leidimas paslaugų sutartis sudaryti ir operatoriams, besispecializuojantiems krovinių pervežimuose jūra, bet neturintiems savo laivo, kuriuo realiai vežimas kroviny<sup>s</sup><sup>120</sup> (*angl. Non vessel operating common carrier, NVOCC*). Ilgainiui šiems operatoriams buvo leista sudaryti paslaugų sutartis ir kaip vežėjams, ir kaip siuntėjams<sup>121</sup>. Akivaizdu, platus subjektų ratas, galintis sudaryti paslaugų sutartis, bei pačių sutarčių teisinio reguliavimo mechanizmas, užtikrinantis sutarties konfidencialumą, lankstumą, atsižvelgiant į rinkos sąlygas, lėmė paslaugų sutarčių populiarumą krovinių vežimo rinkoje JAV.

Teisininkams praktikams aktualus yra kontrolės mechanizmas, užtikrinantis, kad vežimo sutarties šalys nepiktnaudžiautų paslaugų sutarties „lengvatomis“ sudarydamos paprasto vežimo sutartis vienkartiniam vežimui. Vadovaujantis 1998 metų Jūrų laivybos reformos įstatymu (*angl. Ocean Shipping Reform Act of*) visos paslaugų sutartys turi būti vežėjo registruojamos anoniminėje Valstybinės Jūrų komisijos interneto svetainėje<sup>122</sup>. Ši institucija viešai skelbia tik informaciją apie pakrovimo, iškrovimo uostą, krovinio rūšį, minimalų vežamo krovinio kiekį bei sutarties galiojimo laiką. Minėti duomenys turi būti pateikti tikslūs ir nedviprasmiški.<sup>123</sup> Tuo tarpu informacija apie sutarties šalis<sup>124</sup>,

<sup>119</sup> Nuo 2008 iki 2011 metų sudarytų paslaugų sutarčių kiekis išaugo 8%. *Federal Maritime Commission. Statistics*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15] <<https://servcon.fmc.gov/stat/>>

<sup>120</sup> 2004 metų pabaigoje JAV Valstybinė jūrų komisija leido operatoriams, besispecializuojantiems krovinių pervežimuose, bet neturintiems savo laivo, sudaryti su siuntėjais atskiras tokiems operatoriams skirtas paslaugų sutartis (*angl. Non vessel operating common carrier service agreements*). Iki tol operatoriai, neturintys savo laivo, negalėdavo sudaryti paslaugų sutarčių su siuntėjais, todėl frachto tarifus, kurie buvo didesni nei siuntėjams sudarant analogiškas sutartis su vežėjais, turinčiais savo laivą, turėdavo skelbti viešai. Dėl nesąžiningos konkurencijos operatoriai, neturintys savo laivo, palaikomi nevyriausybinų organizacijų, kreipėsi į Valstybinę jūrų komisiją prašydami leisti sudaryti analogiškas paslaugų sutartis su siuntėjais kaip ir operatoriams, turintiems savo laivą. Žr. plačiau apie šias sutartis: *Federal Maritime Commission* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012 – 08-16] <<http://www.fmc.gov/questions/default.aspx#C17>>. Taip pat pastebėta, kad sąvoka „operatorius, besispecializuojantis jūrų pervežimuose, bet neturintis savo laivo“, yra teisinė įmonės forma, egzistuojanti tik JAV ir Kinijoje. Europoje tokia verslo forma vadinama ekspeditoriais, kurių veikla nėra taip griežtai reguliuojama kaip JAV. Ekspeditoriams Europoje nėra reikalavimo gauti veiklos licenziją ar įrodyti įmonės finansinę padėtį. *Aut.past.*

<sup>121</sup> Įdomu pastebėti, kad 2004 metais Valstybinė jūrų komisija leido sudaryti paslaugų sutartis operatoriams, neturintiems savo laivo, kuriuo vykdomas vežimas. Tačiau analogiškos paslaugų sutarties tarp dviejų operatorių, kurių vienas veikia kaip siuntėjas, kitas kaip vežėjas, neleistą sudaryti iki 2010 metų, kuomet Valstybinė jūrų komisija atleido visus operatorius nuo frachto mokesčių privalomo viešinimo. *Federal Maritime Commission. NVOCC Negotiated Rate Arrangements*. [interaktyvus] 29 April 2010.[žiūrėta 2012-08-16] <<http://www.fmc.gov/userfiles/pages/file/NVOCC%20Tariff%20Exemption%20NPRM.pdf>> .

<sup>122</sup> *Federal Maritime Commission Service Contract Filing System*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-16] <<https://servcon.fmc.gov/>>.

<sup>123</sup> 1998 metų Jūrų laivybos reformos įstatymo 8 skyriaus c dalis. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-16] <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-105publ258/pdf/PLAW-105publ258.pdf>>

<sup>124</sup> Krovinio siuntėju gali būti krovinio savininkas, siuntėjų grupė, arba operatorius, veikiantis siuntėju vardu. Žr. plačiau apie sutarties šalis: *Service Contracts* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-25] <[http://www.fmc.gov/46\\_cfr\\_part\\_530\\_service\\_contracts.aspx#530.8%20Service%20Contracts](http://www.fmc.gov/46_cfr_part_530_service_contracts.aspx#530.8%20Service%20Contracts)>.

sutarties šalių įsipareigojimus<sup>125</sup>, frachto mokestį<sup>126</sup>, baudas už sutarties nevykdymą<sup>127</sup> yra konfidenciali. Taigi, privalomai atskleistinos informacijos kiekis yra pakankamas identifikuojant tikrąsias paslaugų sutartis nuo apsimestinių.

Nagrinėdami paslaugų sutarties teisinę prigimtį, veikimo mechanizmą, ekonominio šios sutarties egzistavimo pagrįstumo prielaidas, pastebime jų platų pritaikymą JAV linijinių pervežimų rinkoje, o tada kyla klausimas, kodėl paslaugų sutartys yra menkai naudojamos už JAV ribų. Paslaugų sutarties analogas už JAV ribų yra vadinamas vežimo organizavimo sutartimis. Siekdami atskleisti vežimo organizavimo sutarčių teisinio reguliavimo klausimus analizuosime galiojančias tarptautines krovininių vežimų jūrų transportu reglamentuojančias konvencijas (1.5.) ir nacionalinius teisės aktus (1.6.).

### 1.5. Vežimo organizavimo sutarčių teisinio reglamentavimo ypatumai pagal Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisykles

Šiuo metu galiojančios Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklės nėra aiškiai įtvirtinusios galimybės sutarties šalims sudaryti vežimo organizavimo sutartis. Taigi vežimo organizavimo sutarčių teisinio reguliavimo klausimas yra įdomus ir prasmingas teisiškai tyrimo objektas.

Minėjome, kad Hagos – Visbiu taisyklės taikomos<sup>128</sup> tik krovininių vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius. Todėl nagrinėjamos normos loginė analizė leidžia teigti, kad jei vežimo organizavimo sutarties pagrindu nėra išduotas konosamentas arba panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas, Hagos – Visbiu taisyklės tokie sutarčiai taikomos nebus. Panagrinėkime hipotetinę situaciją: siuntėjas *Red Bull* įmonė sudaro su vežėju vežimo organizavimo sutartį, kuria įsipareigoja vežėjui pristatyti vežti mažiausiai 90 000 TEU<sup>129</sup> konteinerių per metus. Sutartis bus vykdoma kiekvieną mėnesį pristatant konkretų krovininių kieki. Sutarties šalims sutarus dėl vežamo krovinio kiekio ir vežimų periodiškumo, vežėjas turi užtikrinti vietą laive konkreto krovinio kiekio vežimui ir išduoti konosamentą.

<sup>125</sup> Krovinio vežėjas turi užtikrinti minimalią būtiną vietą laive, kad siuntėjo krovinys būtų pervežtas. Sutarties šalys taip pat turi susitarti, kokiu būdu viena kitą informuos apie sutarties pasikeitimus. Žr. paslaugų sutarties pavyzdys [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-25] <<http://www.bppipelines.com/Viridian%20TSA.pdf>>

<sup>126</sup> 1998 metų Jūrų laivybos reformos įstatymas leidžia, kad informacija apie frachto mokestį būtų konfidenciali, bet frachto skaičiavimo mechanizmas turi būti aiškus. *Aut.past.*

<sup>127</sup> Baudos už paslaugų sutarties nevykdymą mokamos dviem atvejais: pirma, kai siuntėjas nepristato vežti minimalaus paslaugų sutartyje nurodyto krovininių kiekio; antra, kai vežėjas negali užtikrinti reikiamo konteinerių skaičiaus ar vietos laive, dėl ko buvo iš anksto šalių susitarta. *Aut.past.*

<sup>128</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 1 straipsnio b dalis.

<sup>129</sup> TEU (angl. twenty-foot equivalent unit) yra dvidešimties pėdų (6,1m.) ilgio ir aštuonių pėdų pločio (2,44m.) ekvivalento vienetas, standartinis metalinis konteineris, skirtas kroviniams vežti, kuris lengvai gali būti perkeltas iš vienos transporto priemonės į kitą.

Kyla klausimas, ar vežant vieną *Red Bull* siuntą, pvz., 5000 TEU konteinerių, išduotam konosamentui bus taikomas Hagos – Visbiu režimas<sup>130</sup>. Remiantis Hagos – Visbiu taisyklių 1 straipsnio b dalimi matyti, kad ši Konvencija turėtų būti taikoma vienkartiniam vežimui išduoto konosamento pagrindu. Analogiška situacija susiklosto sprendžiant dėl Hamburgo taisyklių taikymo krovininių vežimo organizavimo sutartims. Hamburgo taisyklių taikymo sritis yra žymiai platesnė nei Hagos – Visbiu: 2 straipsnio 4 dalis įtvirtina nuostatą, kad ši konvencija yra taikoma ir toms vežimo sutartims, kuriomis susitarta krovinį vežti ateityje atskiromis siuntomis tam tikrais laiko intervalais. Iš to matyti, kad vežimo organizavimo sutarties teisinė charakteristika yra artima krovinio vežimo keliomis partijomis sutartims, įtvirtintoms cituotame Hamburgo taisyklių straipsnyje. Tik krovinio vežimo keliomis partijomis sutarties sąvoka yra platesnė nei vežimų organizavimo sutarties, nes jis apima ir frachtavimo sutartis. Darytina išvada, kad Hamburgo, kaip ir Hagos – Visbiu taisyklės nėra tiesiogiai taikomos vežimo organizavimo sutartims. Tačiau kiekvienas vežimo organizavimo sutarties vežimas atskirai remiantis 18 straipsnio nuostatomis patenka į Hamburgo taisyklių taikymo sritį. Todėl galime teigti, kad abi tarptautinės konvencijos vienodai reguliuoja vežimo organizavimo sutartis – išduoto konosamento vienkartiniam vežimui pagrindu.

Išanalizavus Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisykles galima daryti išvadą, kad egzistuoja teisinio reglamentavimo spraga - vežimo organizavimo sutartys nėra įtvirtintos kaip tokios nė viename iš šių dokumentų. Todėl šiandien linijinių pervežimų jūrų transportu verslo praktikoje vežimo organizavimo sutartis tarptautinės konvencijos reguliuoja tik netiesiogiai - konosamento, išduoto vienkartiniam vežimui sutarties pagrindu. Kita vertus, dėl teisinio reguliavimo netobulumo vežimo organizavimo sutartys negali pagrįsti ekonominio naudingumo sutarties šalims ir galutiniam vartotojui, nes sutarties laisvė, šalių pareigos ir atsakomybė yra griežtai reguliuojami imperatyvių konvencijų normų, kas laikytina pagrindine vežimo organizavimo sutarčių nepopuliarumo priežastimi už JAV ribų.

## **1.6. Vežimo organizavimo sutarčių teisinio reguliavimo ypatumai nacionalinėje teisėje: pasirinktų šalių analizė**

Nacionalinė teisė taip pat reguliuoja vežimo organizavimo sutartis, skiriasi tik mokslinis šių sutarčių ištirtumo lygis ir jų taikymo praktikoje apimtis. Kadangi teisinis reguliavimas yra panašus, mes pasirinkome aptarti Lietuvos (A), Prancūzijos (B) ir Šiaurės šalių (C) nacionalinę teisę, reglamentuojančią vežimo organizavimo sutartis vežant krovininius jūrų transportu.

A. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas (toliau tekste CK) skiria krovininių vežimo sutartis nuo krovininių vežimo organizavimo sutarčių. CK 6.808 str. 1 dalyje nustatyta, kad *krovinio vežimo sutarties pagrindu vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį*

<sup>130</sup> Iš pateikto pavyzdžio matome, kad deklaruojami Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklių tikslai apsaugoti krovinio siuntėjo interesus atrodo nevisiškai logiški, kai sutartis yra sudaroma tarp vienos ar panašios ekonominės galios ūkio subjektų. Nepanašu, kad siuntėją *Red Bull* reikėtų imperatyviomis normomis saugoti kaip silpnesnę vežimo sutarties šalį. Ekonominiu požiūriu yra neteisinga panašios ekonominės galios siuntėjui ir vežėjui leisti sudaryti tik prisijungimo būdu sudaromą krovininių vežimo sutartį be galimybės derėtis dėl sutarties sąlygų. *Aut.past.*

nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę krovinį gauti asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį. Minėtame straipsnyje vežimo sutartis yra apibūdinama kaip realinė, t. y. vežėjo pareigos atsiranda tik tuomet, kai siuntėjas perduoda vežti krovinį, tačiau Autorė pritaria lietuvių mokslininkų nuomonei, kad vis tik vežimo sutartis yra konsensualinė, nes sutartiniai šalių įsipareigojimai atsiranda anksčiau, nei vežėjui perduodamas kroviny<sup>131</sup>. Kitaip tariant, privaloma vežėjo pareiga nustatytais terminais pateikti tinkamos būklės transporto priemonę (CK 6.814straipsnis) negali atsirasti iš realinės vežimo sutarties, nes ši sutartis pareigas sukuria tik nuo krovinio perdavimo vežti momento. Tuo tarpu 6.822 straipsnis vežimų organizavimo sutartimis pripažįsta *ilgalaikės sutartis tarp krovinio vežėjo ir siuntėjo, kurių pagrindu kroviniai vežami nuolat ir kuomet reikia nustatyti transporto priemonių ir krovinių pateikimo terminus ir tvarką*. Iš pateikto vežimo organizavimo sutarties apibrėžimo matome, kad vežimo organizavimo sutartys, įtvirtintos CK, yra skirtos tik *pareigų dėl transporto priemonių pateikimo ir terminų nustatymui*. Autorės nuomone, toks nepagrįstai siauras vežimo organizavimo sutarčių sąvokos įtvirtinimas nėra mokslo ir praktikos požiūriu pakankamai pagrįstas. Jei vežimo sutartį laikome konsensualine, kurios konsensualumą lemia civilinių teisinių santykių specifika<sup>132</sup>, o pareiga nustatytais terminais pateikti transporto priemonę vežėjui kyla vykdant bet koki vežimą, tai, remiantis loginiu aiškinimu, vežimo organizavimo sutarčių, įtvirtintų 6.822 straipsnyje, negalime laikyti tik sutartimis dėl transporto priemonių pateikimo ir terminų nustatymo, nes analogiška pareiga kyla vykdant paprasto vežimo sutartis. Todėl nevisiškai tikslus krovinių vežimo organizavimo sutarčių sąvokos įtvirtinimas CK, neatsižvelgiant į specifinę šios sutarties paskirtį – organizuoti vežimo sutarties šalių tarpusavio santykius sudarant būsimiems vežimams reikalingas sąlygas, siekiant efektyvinti tarptautinę prekybą, sąlygoja menką tokių sutarčių taikymą praktikoje.

Krovinių vežimą jūrų transportu detalizuojantis Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas<sup>133</sup> 2 straipsnio 15 dalyje įtvirtina vežimo sutarties sąvoką: *krovinių vežimo jūra sutartis – susitarimas, pagal kurį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti jūra į paskirties uostą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą frachtą*. Apie galimybę sudaryti vežimo organizavimo sutartis šiame teisės akte nėra užsiminta. Pritariame dr. Sinkevičiaus nuomonei, kad Lietuvos nacionalinė teisė, reglamentuojanti krovinių gabenimą jūra, yra praktiškai neišvystyta<sup>134</sup>, todėl praktikoje krovinio siuntėjui ir vežėjui sudarius vežimų organizavimo sutartį tarptautiniams krovinių vežimams linijiniu jūrų transportu vykdyti būtų taikomos Hagos – Visbiu taisyklių nuostatos išduodamo konosamento vienkartiniam vežimui pagrindu. Išanalizavus vežimų organizavimo sutarties sąvoką, įtvirtintą Lietuvos nacionalinėje teisėje, darytina išvada, kad įstatymo leidėjo nėra įvertinta ir įtvirtinta ekonominė nauda sutarties šalims sudaryti šią sutartį, kas XXI amžiaus krovinių vežimo praktikoje laikytina vienu svarbiausių ir

<sup>131</sup> Prievolių teisė. Vadovėlis. Autorių kolektyvas. Vilnius: Mykolo Romerio Universitetas. 2009, p. 487.

<sup>132</sup> Ambrasienė, D., Baranauskas, E. Bublienė, D. et al. *Civilinė teisė, prievolių teisė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, p. 127.

<sup>133</sup> Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas. *Valstybės Žinios*. 1996, Nr. 101-2300.

<sup>134</sup> Sinkevičius, E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai. *Socialinių mokslų studijos*. 2009, 2(2):279.



išskirtinių šios sutarties broožų lyginant su vežimo prisijungimo būdu sudaromomis sutartimis.

Galime teigti, kad Lietuvoje vežimo organizavimo sutartys yra vangiai sudaromos dėl to, kad nežinoma aiški jų paskirtis ir klaidingai šios normos yra aiškinamos. Todėl lieka tikėtis, kad vežimo organizavimo sutartys savo ekonomine ir teisine prasme verslo praktikoje bus išgrynintos įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, kurias ratifikuos ir Lietuva, o nacionaliniai teisės aktai bus atitinkamai patobulinti (žr. Pasiūlymai).

B. *Prancūzijoje* apie vežimų organizavimo sutartis diskutuojama nuo 1970 metų, kuomet į šalį pradėta aktyviai importuoti tropinius vaisius. Pirmasis mokslininkas, išsakęs savo poziciją dėl šių sutarčių kvalifikavimo, buvo Rodière, kuris, remdamasis transporto teisės teorija<sup>135</sup>, atskyrė vežimo organizavimo sutartis, sudaromas laisva šalių valia, nuo vežimo standartinėmis sąlygomis sutarčių, kurios praktikoje sudaromos siuntėjui tik prisijungiant prie vežimo sutarties. Nacionalinėje Prancūzijos teisėje 1966 metų įstatymas dėl frachtavimo sutarčių ir jūrų transporto (pranc. *Loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*) nėra minimos vežimo organizavimo sutartys. Todėl, kai vežimo organizavimo sutarties pagrindu kiekvienam vežimui atskirai yra išduodamas konosamentas, Prancūzijos transporto teisės teorija ir teismų praktika vežimo organizavimo sutartis prilygina vežimo standartinėmis sąlygomis sutartims. Transporto teisės teorijoje ir teismų praktikoje krovinų vežimo organizavimo sutartys yra priskiriamos rėminėms sutartims<sup>136</sup> (pranc. *Contrat cadre*, angl. *Framework agreement*), kurių pagrindu vežėjas įsipareigoja ateityje pervežti tam tikrą kiekį krovinų per sutartą laiko tarpą, nustatytomis partijomis, tinkamais konkrečiam krovinui vežti laivais, ir priklausomai nuo vežimo apimties, siuntėjui nustatyti frachto mokesčių<sup>137</sup>. Prof. Delebecque<sup>138</sup> vežimo organizavimo sutarties sąvoką praplėtė teigdamas, kad vežimų organizavimo sutartis yra rašytinė, terminuota sutartis tarp linijinio(ų) vežėjo(ų) ir siuntėjo(ų). Kiti Prancūzijos maritimistai<sup>139</sup> vežimo organizavimo sutartį apibūdina kaip pažadą ateityje sudaryti tam tikrą vežimo sutarčių skaičių tam tikram kiekiui krovinų pervežti. Kitaip tariant, tokia rėminė sutartis įtvirtina būsimas šalių pareigas. Teisingai pastebėjo prof. Tassel<sup>140</sup>, kad sėkmingam vežimų organizavimui sutarties vykdymui lemiamos reikšmės turi abipusis šalių bendradarbiavimas, pasitikėjimas ir sąžiningumas. Todėl kiekvienas krovinio vežimas, atsirandantis vežimo organizavimo sutarties pagrindu, tampa prielaida sudaryti įgyvendinimo sutartį (pranc. *contrat d'application*), kurioje detalai nurodomos esminės sutarties sąlygos<sup>141</sup>. Prof. Rodière<sup>142</sup> teigia, kad vežimo organizavimo sutarties, kuri turi aiškų pasikartojantį atliekamų vežimų pobūdį,

<sup>135</sup> Rodière, R. Le contrat de tonnage. *Droit Maritime Français (DMF)*.1980:326-327.

<sup>136</sup> Rėminės sutartys teisės teorijoje suptantamos kaip atskiros, nepriklausančios nuo jas įgyvendinančių sutarčių, kompleksinės, tęstinių įsipareigojimų vykdymu ir lankstumu grindžiamos sutartys.

<sup>137</sup> Tassel, Y. Le contrat de tonnage. *Gazelle de la Chambre, lettre d'information de la CAMP*. 2005, 7:3.

<sup>138</sup> Delebecque, Ph. Contrats de services: quelle qualification? *Gazelle de la Chambre, lettre d'information de la CAMP*. 2004, 4:2-5.

<sup>139</sup> Kozubovskaya-Pelle, A., Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam. *Droit Maritime Français (DMF)*. 2010, 712:177.

<sup>140</sup> Tassel, Y. *op cit.*, p. 1.

<sup>141</sup> Kozubovskaya-Pelle, A., *op.cit.*, p. 177-178.

<sup>142</sup> Rodière, R., *Droit Maritime Français (DMF)*, *supra* note 136, p. 326.

pagrindu gali būti sudarytos ją įgyvendinančios kelios vežimo sutartys: pvz., reisinio čarterio, krovinų ekspedijavimo ar paprasto vežimo sutartis. Todėl praktikoje, siekiant nustatyti taikytinos teisės, frachto mokėjimo ir atsakomybės klausimus, vežimo organizavimo sutartis ir jas įgyvendinančias sutartis reikia analizuoti atskirai. Prof. Tetley<sup>143</sup> pažymi, kad yra sudėtinga, netgi pavojinga identifikuoti krovinų vežimo organizavimo įgyvendinimo sutartims taikytinos teisės taisyklės, nes, priklausimai nuo vartojamų sąvokų, gali būti sudaromos skirtingos sutartys analogiškam vežimui atlikti. Todėl jei krovinų vežimo organizavimo sutartis turi vežimo sutarties požymių, kurių pagrindu yra išduotas konosamentas, jai greičiausiai bus taikomos Hagos – Visbių taisyklės, jei reisinio čarterio sutarties požymių – ją reguliuos teisė, numatyta frachtavimo sutartyje.

Apibendrinant Prancūzijos nacionalinę teisę vežimo organizavimo sutarčių reglamentavimo srityje darytina išvada, kad nepaisant fakto, jog nacionalinė teisė šių sutarčių nereguliuoja, krovinų vežimų praktikoje jos yra žinomos ir taikomos. Lemiamą vaidmenį aiškinant vežimo organizavimo sutartis šioje šalyje vaidina ilgametė, nusistovėjusi jūrų transporto teisės doktrina, padedanti praktikams atskleisti tikrąją šios sutarties teisinę charakteristiką.

C. Panašūs yra Šiaurės šalių<sup>144</sup> - Suomijos, Švedijos Norvegijos ir Danijos - jūrų teisės kodeksai, paremti nacionalinės teisės normomis, Hagos – Visbiu (šalys ratifikavo) ir Hamburgo taisyklėmis (neratifikavo, tačiau įtraukė tik tas normas, kuriuos neprieštarauja Hagos – Visbiu taisyklėms), kurie skiria krovinų vežimą pagal vežimo ir pagal frachtavimo sutartis. Vežimo organizavimo sutartys, kurioms taikoma sutarties laisvė, yra priskirtos prie frachtavimo sutarčių ir laikomos krovinų vežimo sutartimis dėl konkretaus krovinų kiekio vežimo jūrų transportu, sutartais laiko intervalais<sup>145</sup>. Visų keturių valstybių jūrų teisės kodeksai pripažįsta, kad krovinų vežimo organizavimo sutarčiai nelinijiniu transportu yra taikoma sutarties sudarymo laisvė, išskyrus žalos atlyginimo bei vėlavimo pristatyti krovinį atvejus (14 skyrius). Tačiau apie krovinų vežimo organizavimo linijiniu transportu sutartis šių šalių nacionaliniuose teisės aktuose nieko neužsimena. Prof. Honka vežimo organizavimo sutartis siūlo priskirti rėminių sutarčių, kurias praktikoje gali įgyvendinti paprasto vežimo arba frachtavimo sutartys,<sup>146</sup> rūšiai. Todėl tais atvejais, kai vežimo organizavimo sutartį įgyvendina paprasto vežimo linijiniais maršrutais su konosamentu sutartis, yra taikomas imperatyvus kodeksuose nustatytas režimas.

Išanalizavus vežimo organizavimo sutarties reguliavimą tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu skirtingų valstybių lygmeniu darome išvadą, kad imperatyvus teisinis režimas šioms sutartims yra taikomas netiesiogiai, o išduodamo konosamento pagrindu. Todėl vežimo organizavimo sutarties šalys negali įgyvendinti sutarties laisvės principo

<sup>143</sup> Tetley, W. *Application of the rules generally* [interaktyvus]. p. 22-23 [žiūrėta 2012-02-16] <<http://www.dutchcivillaw.com/legislation/Hague-Visby%20Comments.pdf>>

<sup>144</sup> Šiose šalyse jūrų teisės kodeksai įsigaliojo 1994 m. spalio 1d. Nors Šiaurės šalys taiko Hagos taisyklės, nacionaliniuose kodeksuose yra straipsnių ir iš Hamburgo taisyklių. Žr. daugiau Lourens, M. *Stellenbosch Law Review*, *supra* note 67, p. 244:249.

<sup>145</sup> *The Finnish Maritime Code* 14:42. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15]. <<http://www.helsinki.fi/oikeustiede/oppiaineet/sopimusoikeus/materiaali/FinnishMaritimeCode.chp%2013EEW.pdf>>

<sup>146</sup> Honka, H. The legislative future of carriage of goods by Sea: Could it not be the UNCITRAL draft? *Stockholm Institute for Scandinavian Law*.2010:107.

ir abipusiu sutarimu nukrypti nuo imperatyvių normų sudarydamas lanksčias, tęstiniu bendradarbiavimu grindžiamas tiek krovinių siuntėjo, tiek ir vežėjo poreikius atitinkančias sutartis, net jei šalis yra tokios pačios ar panašios ekonominės galios, pvz., siuntėjas *Red Bull* ir vežėjas *Limarko laivininkystės kompanija*. Dėl teisinio reguliavimo netobulumo vežimo organizavimo sutartys vežant krovinius linijiniais maršrutais nėra plačiai naudojamos už JAV ribų, nes dėl imperatyvių Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklių normų nėra leidžiama sutarties laisvė, kas yra pagrindinė kliūtis vežimo organizavimo sutartims praktikoje pateisinti savo egzistavimą ir įrodyti ekonominį naudingumą šios sutarties šalims.

Reikia pažymėti, kad JAV populiarios paslaugų sutartys už šios šalies ribų vežant krovinius linijiniais maršrutais yra menkai naudojamos. Todėl krovinių vežimo sutarčių teisine evoliucija ir pervežimų verslo jūrų transportu inovacija laikytinos Roterdamo taisyklės, įteisinančios vežimo organizavimo sutartis, kurioms taikoma plati sutarties laisvė.

## 1.7. Apibendrinimas

Išanalizavus šiuo metu galiojančias tarptautines konvencijas bei atskirų šalių nacionalinius teisės aktus, reguliuojančius krovinių vežimą linijiniais maršrutais tarptautiniu jūrų transportu, galima daryti išvadą, kad imperatyvus teisinis režimas, įtvirtintas Harter įstatyme ir vėliau Hagos bei Hamburgo taisyklėse, galioja iki šių dienų. Tyrimas atskleidė teisėkūros tendenciją, kad imperatyvus teisės normų taikymas apima vis daugiau krovinių vežimo teisinio reguliavimo sričių. Disertacijoje keliamas klausimas, ar yra ekonominis tokio teisinio reguliavimo paaiškinimas. O gal tai, kaip teigia mokslininkas Haicong<sup>147</sup>, yra tiesiog teisėkūros įpročio rezultatas nesigilinant, neanalizuojant arba nežinant, ko reikia tarptautinei prekybai jūrų transportu šiandien ir ateityje?

XXI amžiaus laivybos verslas yra stipriai pakitęs nuo Harter įstatymo priėmimo laikų visomis prasmėmis. Bet svarbiausia, kad vežėjai, kurie ilgą laiką buvo stiprioji vežimo sutarties šalis, šiandien gali būti ekonomiškai net silpnesni už krovinių siuntėjus, pvz., tarptautines eksporto – importo įmones. Todėl nebelieka realios galimybės tokiems vežėjams piktnaudžiauti sudarant krovinių vežimo sutartis. Nebelieka ir loginio pagrindimo, kodėl imperatyvi tarptautinė konvencija turėtų saugoti siuntėjų interesus detalai reguliuodama visus krovinių vežimo jūrų transportu dalyvių santykius.

Akivaizdu, kad, 1984 metais JAV įteisinus paslaugų sutartis linijiniuose krovinių vežimuose jūrų transportu, tarptautinis verslas tapo efektyvesnis. Tačiau tarptautinėje ir nacionalinėje teisėje galiojantis požiūris, kad reikia vežėją imperatyviomis normomis kontroliuoti, neleidžia šioms sutartims plačiau prigyti už JAV ribų. Dėl teisinio reguliavimo netobulumo vežimo organizavimo sutartys, vežant krovinius linijiniais maršrutais, nėra plačiai naudojamos už JAV ribų, nes dėl imperatyvių Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklių normų galiojimo nėra leidžiama sutarties laisvė, kas yra pagrindinė kliūtis vežimo organizavimo sutartims pateisinti praktikoje savo egzistavimą ir įrodyti ekonominį naudingumą šios sutarties šalims.

<sup>147</sup> Haicong, Z., *Revue de droit uniforme, supra* note 10, p. 316.

Žvelgiant į nacionalinius teisinius režimus, reguliuojančius tarptautinius pervežimus jūrų transportu, pastebima akivaizdi krovinių vežimo organizavimo sutarčių teisinio reguliavimo fragmentacija bei ne visada teisinga interpretacija. Dažniausiai teisės teorijoje vežimo organizavimo sutartys priskiriamos rėminių sutarčių rūšiai, kurias įgyvendinančioms sutartims išduoto konosamento pagrindu yra taikomas Hagos – Visbiu arba Hamburgo taisyklių režimas. Kaip matome, vežimo organizavimo sutarčių aiškaus teisinio statuso nustatymo ir taikymo mechanizmo išgryninimo idėja išlieka aktuali, nes nėra vieningo teisinio reguliavimo pasauliniu mastu, todėl ji bus ir tolesnio mūsų tyrimo objekto dalis.

## 2. SUTARTIES LAISVĖS ĮTEISINIMAS ROTERDAMO TAISYKLĖSE VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARČIŲ PAVIDALU

*Esu tikras, kad sutarties laisvės įteisinimas linijiniuose vežimuose yra potencialiai reikšmingas pokytis tiek krovinio vežėjams, tiek ir siuntėjams, kurie dinamiškos, globalios ekonomikos laikais yra priversti didinti savo veiklos efektyvumą ir diegti inovacijas. / Pontoppidan, K. A. P. Moller- Maersk Vykdytysis direktorius<sup>148/</sup>*

Teisininkai ir laivybos verslo atstovai vieningai sutaria, kad linijinėje laivyboje nei vienas šiuo metu galiojančių<sup>149</sup> teisinių režimų, imperatyviai reguliuojančių vežimo sutarties dalyvių santykius, be galimybės krovinio siuntėjui ir vežėjui savarankiškai sutarties dėl mažesnės nei tarptautinėse konvencijose įtvirtinta krovinio vežėjo pareigų apimties ir atsakomybės už netinkamą pareigų vykdymą dydžio, neatitinka XXI amžiaus verslo būti lankščiam poreikių<sup>150</sup>. Šiandien krovinio vežėjo ir siuntėjo susitarimo egzistavimą patvirtina konosamentas, jūrinis važtaraštis, ar kitas vienašališkai vežėjo išduotas dokumentas, po to kai priėmė krovinį vežti. Todėl vežimo sutartys yra priskirtos prisijungimo būdu sudaromų sutarčių rūšiai, kurios silpnesnę šalį – krovinio siuntėją – imperatyviomis įstatymo normomis reikia saugoti nuo vežėjų ir linijinių konferencijų piktnaudžiavimo. Vadovaudamasis šiuo tikslu, įstatymų leidėjas tarptautinėmis konvencijomis ir nacionaliniais teisės aktais riboja sutarties laisvę krovinių vežimo sutartyse<sup>151</sup>. Kita vertus, nesąžininga riboti sutarties laisvę absoliučiai (kas šiuo metu egzistuoja) visoms vežimo sutartims, sudaromoms dėl krovinių vežimo linijiniais maršrutais. XXI amžiuje egzistuoja daugybė siuntėjų, kurie dėl pakankamos ekonominės galios gali ir nori savarankiškai tartis su vežėjais dėl krovinių vežimo sąlygų, todėl imperatyviomis teisės normomis nėra reikalo juos saugoti. Būtent dėl šios priežasties tarptautinė jūrų teisė neturėtų ir toliau neigti sutarties laisvės principo svarbos ir poreikio bei ją įteisinti krovinių vežimo linijiniu jūrų transportu sutartyse<sup>152</sup>. Šis skyrius bus skirtas atskleisti sutarties laisvės principo galiojimo prielaidas (vežimo organizavimo sutartis) Roterdamo taisyklėse. Tai pasieksime identifikuodami ir įvertindami vežimo organizavimo sutarčių sampratą (2.1.), atskleisime vežimo organizavimo sutarčių teisinę prigimtį (2.2.), įvertinsime šių sutarčių veikimo mechanizmą (2.3.), išanalizuosime Konvencijos

<sup>148</sup> Pontoppidan, K. Shipowners' view on the UNCITRAL Convention on Contracts for the international carriage of goods wholly or partly by Sea. *CMI Yearbook* 2009, p. 289.

<sup>149</sup> 1924 metų Hagos, 1968 metų Hagos – Visbiu ir 1978 metų Hamburgo taisyklės, taip pat nacionaliniai teisės aktai, reguliuojantys krovinių vežimą tarptautiniais maršrutais. *Aut.past.*

<sup>150</sup> Jasutienė, L. Updating the rules on international carriage of goods by sea: selected issues in perspective. MRU 3rd International Scientific Conference "Practice and Research in Private and Public Sector – 2013", Vilnius: April 11-12, 2013:372 [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-04-15] < <http://prpps.mruni.eu/wp-content/uploads/2013/04/PRPPS-2013-PROCEEDINGS.pdf> >

<sup>151</sup> Dajoux-Ouassel, C. *Les incidents à la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage*. Thèse de doctorat. Aix-Marseille III. 2000, p. 5.

<sup>152</sup> UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Proposal by China*, prg. 3. [interaktyvus]. 3-14 May 2004 [žiūrėta 2012-09-05] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V04/531/09/PDF/V0453109.pdf?OpenElement> >

leistiną sutarties laisvės apimtį vežimo organizavimo sutartyse ir konceptualiai įvertin-  
sime jos įtaką sutarties šalims bei tretiesiems asmenims (2.4.).

## 2.1 Krovinių vežimo organizavimo sutarties samprata Roterdamo taisyklėse

Nagrinėjant vežimo organizavimo sutartis, įtvirtintas Roterdamo taisyklėse, bei sie-  
kiant suprasti tikruosius Konvencijos kūrėjų ketinimus sutarties laisvės įteisinimo klau-  
simais, prasminga būtų analizuoti pirminius informacijos šaltinius - Roterdamo taisy-  
klių *travaux préparatoires*, kurių dėka atskleisime teisinės, ekonomines ir net politines  
priežastis, nulėmusias galutinį vežimo organizavimo sutarčių, kaip įrankio, įteisinančio  
sutarties laisvę, sąvokos turinį.

Jungtinių tautų tarptautinės prekybos teisės komisija (angl. UNCITRAL) 1998 me-  
tais pavedė Tarptautiniam Jūrų Komitetui (pranc. *Comité Maritime International*) pa-  
rengti naują krovinių vežimo jūrų transportu konvenciją<sup>153</sup>. 2002 metais, po intensyvaus  
jūrų teisės teoretikų ir praktikų bendro darbo, UNCITRAL buvo pristatytas naujos  
krovinių vežimo jūrų transportu konvencijos projektas<sup>154</sup>. Pirmame disertacijos skyriu-  
je minėjome, kad JAV 1999 metų Krovinių vežimo jūrų transportu įstatymo redakci-  
ja neįsigaliojo, todėl JAV Jūrų teisės asociacija, kuri buvo Tarptautinio Jūrų Komiteto,  
rengusio naują krovinių vežimo jūrų transportu konvenciją, narė, aktyviai dalyvavo  
Roterdamo taisyklių rengimo darbuose, siekdama didžiąją dalį teisės normų, kurios ne-  
buvo priimtos JAV, įteisinti tarptautiniu lygiu. Pastebėta, kad JAV, skirtingai nei kitose  
šalyse, verslo subjektai, veiklą vykdančys įvairiose pervežimų jūrų transportu srityse,  
taip pat vyriausybės ir nevyriausybės organizacijos aktyviai dalyvavo formuojant  
šalies poziciją naujos konvencijos atžvilgiu<sup>155</sup>.

2003 metais spalio mėn. UNCITRAL darbo grupei, dirbusiai prie naujos konvencijos  
teksto rengimo, JAV delegacija pasiūlė į būsimos Konvencijos reguliavimo sritį įtraukti  
naują – paslaugų sutartį, kuriai būtų taikomas sutarties laisvės principas, o ją sudariu-  
sios vežimo sutarties šalys galėtų nukrypti nuo imperatyvaus režimo<sup>156</sup>. Paslaugų sutar-  
tys plačiai buvo naudojamos JAV, todėl šių sutarčių aktualumą tarptautiniu lygmeniu ši  
šalis grindė argumentais, kad JAV leidus paslaugų sutarties šalims savarankiškai susi-  
tarti dėl abipusių pareigų apimties, išaugo prekybos efektyvumas, konkurencingumas,  
o verslas galėjo išskirti paslaugas, labiausiai reikalingas tarptautinei prekybai vystyti.

<sup>153</sup> *Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its thirty-first session* [interaktyvus]. 1-12 June 1998, prg. 263 [žiūrėta 2012-09-06] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V98/549/82/PDF/V9854982.pdf?OpenElement>>

<sup>154</sup> UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*. [interaktyvus]. 15-26 April 2002 [žiūrėta 2012-09-06] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement>>

<sup>155</sup> Carlson, M.H., Essay: US participation in the unification of Private Law: The making of the UNCITRAL draft carriage of goods by Sea Convention. *Tulane Maritime Law Journal*. 2007, 31:626.

<sup>156</sup> UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] Proposal by the United States of America.* [interaktyvus]. 6-17 October 2003, 4 skyrius [žiūrėta 2012-09-06] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement>>

Krovinio siuntėjai ir vežėjai dažniausiai sudaro šias sutartis siekdami įteisinti ilgalaikę partnerystę, paremtą abipuse ekonomine nauda<sup>157</sup>. JAV delegacijos Roterdamo taisyklių darbo grupei pateikta naujos sutarties sąvoka buvo identiška JAV galiojančioms paslaugų sutartims, įtvirtintoms 1984 metų JAV Laivybos įstatyme, kurį iš dalies pakeitė 1998 metų Jūrų laivybos reformos įstatymas<sup>158</sup>: *tai rašytinė arba sudaryta elektroninėmis ryšio priemonėmis sutartis, kita nei konosamentas ar kitas transporto dokumentas, išduota vežėjo ar sutartį vykdančios šalies, tuo metu, kai gauna krovinių vežti, sudarytas tarp siuntėjo(y) ir vežėjo(y), kuria susitariama dėl minimalaus krovinių kiekio vežimo jūra (vežimas gali apimti ir kitas transporto rūšis bei paslaugas), keliomis partijomis per sutartą laikotarpį linijiniais vežimais, o siuntėjas(ai) įsipareigoja sumokėti sutartą frachto mokestį ir pristatyti vežėjui vežti minimalų sutartą krovinių kiekį*<sup>159</sup>. Iš pateiktos sąvokos matome, kad JAV pasiūlyta sutartis sukuria dviejų tipų pareigas:

- Vežėjas įsipareigoja atlikti krovinių vežimo paslaugas;
- Siuntėjas privalo pateikti vežėjui vežti minimalų sutartą krovinių kiekį laiku, sutartais intervalais bei sumokėti frachto mokestį.

Pateiktas projektas nesulaukė valstybių palaikymo, nes sąvoka „sutartas frachto mokestis“ Europoje ir daugumoje kitų valstybių nėra žinoma, taip pat būta komentarų, kad šis apibrėžimas yra per platus tarptautinei konvencijai. Akivaizdu, kad paslaugų sutartys už JAV ribų buvo menkai žinomos (žr. priešastis I disertacijos skyriuje), todėl JAV pasiūlymą į naujos konvencijos reguliavimo sritį įtraukti paslaugų sutartis turėjo tobulinti.

2004 m. gruodžio mėn. JAV delegacija UNCITRAL pateikė pakeistą paslaugų sutarties sąvoką, kuri skambėjo taip: „*krovinių vežimo linijiniais maršrutais jūrų transportu sutartis yra sudaryta raštu arba elektroninėmis ryšio priemonėmis šalių sutarimu, kaip abipusis derybų rezultatas tarp krovinio vežėjo(y) ir siuntėjo(y) dėl konkretaus krovinio kiekio linijiniais vežimais gabenimo per sutartą laikotarpį. Šia sutartimi krovinio vežėjas įsipareigoja suteikti paslaugas, kurios nėra imperatyviai reguliuojamos tarptautinės konvencijos, o siuntėjas įsipareigoja pristatyti sutartą minimalų krovinio kiekį vežti ir sumokėti frachtą, numatytą šioje sutartyje. Krovinio vežėjo paslaugos gali apimti ne tik krovinių vežimą jūrų transportu, bet ir kita transporto rūšimi, sandėliavimo ar logistikos paslaugas, atsižvelgiant į siuntėjo pageidavimus. Krovinių vežimas linijiniais maršrutais suprantamas kaip vežimo paslauga, kuri teikiama visuomenei paskelbiant apie ją ir apima krovinių vežimą pagal reguliarią grafiką tarp konkrečių uostų kursuojančiais laivais*“<sup>160</sup>. Iš naujai pateiktos sąvokos matome, kad yra gana aiškiai atskleistos naujos sutarties esminės sąlygos, tokios sutarties negalime laikyti prisijungimo būdu sudaroma

<sup>157</sup> *Ibid.*, prg.24.

<sup>158</sup> Berlingieri, F. La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam. *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI siècle*. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille: I.M.T.M. 2010, p.40.

<sup>159</sup> UNCITRAL Working Group III. *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] Proposal by the United States of America*, supra note157, prg. 29.

<sup>160</sup> UNCITRAL Working Group III. *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Proposal by the United States of America*. [interaktyvus]. 29 November-10 December 2004. Article XX, 2. [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-y.un.org/doc/UNDOC/LTD/V04/588/69/PDF/V0458869.pdf?OpenElement>>

sutartimi, vienai šaliai tik prisijungiant prie standartinių kitos sutarties paruoštų sąlygų, kas būdinga tradicinėms vežimo sutartims. Frachtavimo sutartys taip pat nepatenka į pateikto apibrėžimo reguliavimo sritį. 2005 metų balandžio mėn. 18-28d. vykusio UNCITRAL darbo grupės susitikimo metu buvo konstatuotas vežimo organizavimo sutarčių aktualumas laivybos verslui, todėl nuspręsta jas įtraukti į naujos konvencijos reguliavimo sritį *vežimo organizavimo sutarčių* pavadinimu. Šios sutartys buvo priskirtos krovinių vežimo linijiniams maršrutais sutartims ir apibūdintos, kaip *krovinių vežimo sutartys dėl minimalaus krovinių kiekio vežimo keliomis partijomis per sutartą laikotarpį*<sup>161</sup>. Ilgainiui vežimo organizavimo sutarčių apibrėžime buvo atsisakyta privalomo minimalaus vežamo krovinių kiekio nurodymo kaip esminės sąlygos sudaryti vežimo organizavimo sutartį. Ši sąvoka buvo pakeista „*konkretaus krovinio kiekio*“ nurodymu, motyvuojant, kad pervežimų jūrų transportu praktikoje vežimo organizavimo sutartyje yra nurodomas ne minimalus, o konkretus krovinio kiekis.<sup>162</sup> Tik atitikus apibrėžime nustatytus kriterijus, sutarties šalims būtų suteikta laisvė susitarti dėl tarpusavio pareigų ir atsakomybės dydžio, vežimo organizavimo sutartyje aiškiai nurodant, kad nukrypstama nuo Konvencijos nuostatų. Roterdamo taisyklių darbo grupė, suprasedama praktinę šių sutarčių teikiamą naudą, 16 sesijos metu apibrėžimą detalizavo nurodydama, kad *vežimo organizavimo sutartis yra sutartis dėl konkreto krovinio kiekio vežimo keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis konkrečiai gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį*<sup>163</sup>. Prancūzijos ir Australijos delegacijų atstovai su tokiu sąvokos apibrėžimu nesutiko ir siūlė vežamų krovinių kiekį pagal vežimo organizavimo sutartis išreikšti konkrečiais skaičiais arba įvesti sąvoką „svarbus kiekis“, o sutarties vykdymo laikotarpis neturėtų būti trumpesnis nei 1 metai<sup>164</sup>. Minėtos šalys pasiūlymą teikė nuogaustaudamos, kad praktikoje pasitaikys piktnaudžiavimų sudarant vežimo organizavimo sutartis, pvz., dėl dviejų konteinerių vežimo per metus, tokiu būdu siekiant nukrypti nuo imperatyvaus Konvencijos režimo. Roterdamo taisyklių rengėjai aktyviai dalyvavo diskusijose dėl Prancūzijos ir Australijos pasiūlymų detalizuoti šių sutarčių apibrėžimą pagrįstumo. Buvo prieita prie išvados, kad įtvirtinus sąlygą, kad sutarties trukmė negali būti trumpesnė nei vieneri metai – sezoniniai vežimai: velykinių, kalėdinių, atskirų derliaus prekių vežimai, trunkantys 2-3 mėnesius per metus, negalėtų būti vykdomi pagal vežimo organizavimo sutartis. Todėl sąvokos ribojimas 1 metų laiko tarpu UNCITRAL darbo grupės buvo atmetas, kaip neapimantis visų pervežimų jūrų transportu dalyvių rinkos poreikių. Diskusijos dėl sąvokos „svarbus kiekis“ interpretavimo privedė prie išvados, kad vienai įmonei tam tikras kiekis gali būti „svarbus“,

<sup>161</sup> UNCITRAL Working Group III. *Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session New York, 18-28 April 2005* [interaktyvus]. 4-15 July 2005, prg. 52 [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V05/843/75/PDF/V0584375.pdf?OpenElement>>

<sup>162</sup> *Ibid.*, prg. 55.

<sup>163</sup> UNCITRAL Working Group III. *Transport Law. Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]* [interaktyvus]. 28 November - 9 December 2005. Art.1.b. [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement>>

<sup>164</sup> UNCITRAL Working Group III. *Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] Joint proposal by Australia and France concerning volume contracts.* [interaktyvus]. 16-27 April 2007, prg. 12. [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/96/PDF/V0781596.pdf?OpenElement>>



kitai – tas pats kiekis gali būti menkas. Todėl iškilo akivaizdi skirtingo Roterdamo taisyklių interpretavimo grėsmė tarp valstybių narių teismų ateityje, kas tiesiogiai užkirstų kelią pagrindiniam konvencijos tikslui – unifikuoti teisinės normas vežant krovinius tarptautiniu jūrų transportu. 2008 metais Australijos delegacija siūlė iš viso neįtraukti vežimo organizavimo sutarčių į konvencijos reguliavimo sferą, o jei to padaryti neįmanoma, ji dar kartą pateikė darbo grupei svarstyti naują vežimo organizavimo sutarčių apibrėžimą: *vežimo organizavimo sutartis - tai sutartis, kuria nustatomas ne mažesnis nei 500 konteinerių (kiekis gali būti išreikštas ir tonomis) krovinių vežimas penkiomis partijomis arba per laiko tarpą, netrumpesnę nei 1 metai*<sup>165</sup>. Teisiniu požiūriu vertinant tokį Australijos delegacijos siūlymą įmonė, vežanti 450 konteinerių per metus, negalėtų sudaryti vežimo organizavimo sutarties, o ekonominiu požiūriu sąlygotą diskriminaciją tarp rinkos dalyvių. Pastarasis Australijos vežimo organizavimo sutarčių apibrėžimo siūlymas nesulaukė reikiamo pritarimo ir dėl to nebuvo priimtas.

Roterdamo taisyklių galutiniame tekste vežimo organizavimo sutarčių apibrėžimas liko tas pats, kuris buvo pasiūlytas 16 darbo grupės susitikimo metu Suomijos delegacijos: *vežimo organizavimo sutartis – tai vežimo sutartis, kuria nustatomas konkretaus krovinių kiekio vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis konkrečiai gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį*. Praktišku ir objektyviai pateisinamu Konvencijos rengėjų sprendimu laikome vežimo organizavimo sutartis priskirti vežimo sutartims. Negalime nepaminėti ir Kinijos valstybės delegacijos indėlio įteisinant vežimo organizavimo sutartis Roterdamo taisyklėse. Kinijos delegacija pritarė būtinybei įteisinti vežimo organizavimo sutartis tarptautiniu lygmeniu, tačiau taip pat siūlė riboti sutarties laisvę šiais išimtiniais atvejais: vežėjui neleisti sumažinti atsakomybės, vykdant pareigą užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, neleisti nukrypti nuo kurso bei neleisti vežėjui riboti atsakomybės tais atvejais, kuomet žala kilo dėl vežėjo kaltės jam iš anksto žinant apie tokios žalos kilimo tikimybę<sup>166</sup>.

Įvertinę aktyvias valstybių, dalyvavusių UNCITRAL darbo grupėje, diskusijas, matome, kad galutinis vežimo organizavimo sutarties apibrėžimas, įtvirtintas Roterdamo taisyklių 2 straipsnyje<sup>167</sup>, yra kompromiso tarp Konvencijos rengėjų rezultatas. Iki tol nė viena tarptautinė jūrų transporto konvencija nėra leidusi sutarties šalims abipusiai

<sup>165</sup> Australija derybų dėl vežimo organizavimo sutarčių apibrėžimo formulavimo metu laikėsi pozicijos, kad sutarties šalims, norint nukrypti nuo imperatyvaus teisinio režimo, reiktų susitarti dėl protingo kiekio pervežimo, todėl šios šalies atstovai „protingą“ kiekį apibrėžė 500 konteinerių. Tokią poziciją Australija grindė argumentais, kad vežimo organizavimų sutarčių sąvoka, neapibrėžus konkretaus krovinių kiekio, yra per plati ir ateityje sąlygos didžiąją dalį krovinių vežimų pagal šias sutartis, siekiant išvengti imperatyvaus režimo. UNCITRAL Working group III. *Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea. Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations* [interaktyvus]. 16 June – 3 July 2008 [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/527/86/PDF/V0852786.pdf?OpenElement>>

<sup>166</sup> UNCITRAL Working Group III. *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Proposal by China, supra note 153, art. A.*

<sup>167</sup> Vežimo organizavimo sutartis – vežimo sutartis, kuria nustatomas konkretaus krovinių kiekio vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis konkrečiai gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį.

susitarimu nukrypti nuo imperatyvių vežėjo pareigų<sup>168</sup>. Didžiausias indėlis įteisinant vežimo organizavimo sutartis tarptautinėje konvencijoje yra priskirtinas JAV delegacijai ne tik dėl šios šalies patirties, taikant paslaugų sutartis<sup>169</sup>, bet ir dėl kategoriškos pozicijos bet kokiomis priemonėmis įteisinti sutarties laisvės principą motyvuojant, kad, priešingu atveju, JAV neratifikuos Roterdamo taisyklių iš viso.<sup>170</sup> UNCITRAL, prisimindama Hamburgo taisyklių fiasko, kuomet didžiosios laivybos šalys atsisakė ratifikuoti šias taisykles, suprato, kad JAV aktyvus dalyvavimas Konvencijos rengimo darbuose yra pakankamas pagrindas manyti, kad ši šalis ratifikuos Roterdamo taisykles, o jos pavyzdžiu paseks dauguma jūrinių valstybių, kas nutiko Hagos taisyklių atveju.

Apibendrinant šią disertacijos dalį norėtusi pritarti mokslininkės Sales Pallarés nuomonei, kad sutarties laisvės ir vežimo organizavimo sutarčių įtvirtinimas tarptautinėje konvencijoje yra laikytinas tarptautinės prekybos evoliucija, ne revoliucija<sup>171</sup>, kaip verslo poreikio šias sutartis įteisinti tarptautiniu lygmeniu, siekio unifikuoti tarptautinę jūrų teisę įtraukiant vežimo organizavimo sutartis į Konvencijos reguliavimo sferą bei kompromiso tarp įvairių valstybių<sup>172</sup> - tiek atstovaujančių siuntėjų, tiek vežėjų interesams, rezultatas.

Vežimo organizavimo sutarčių aktualumą praktikoje įrodė ir aktyvus, ypač didžiųjų pasaulio prekybos atstovių - JAV, Kinijos, dalyvavimas UNCITRAL darbo grupėse sprendžiant ne tik sąvokos, bet ir teisinio reguliavimo klausimus. Galutinis vežimo organizavimo sutarčių apibrėžimas, apibūdinantis vežimo organizavimo sutartis kaip vežimo sutartis, kurioms nustatomas konkretaus krovininių kiekių vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį labiausiai atspindi šios sutarties esmę. Sutarties laisvė, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, bus leidžiama ir linijinėje laivyboje sudarant vežimo organizavimo sutartis, nes šiandien sutarties laisvė galioja tik vežant krovinius pagal frachtavimo sutartis<sup>173</sup>.

<sup>168</sup> Illescas, R. L'Espagne ratifie les règles de Rotterdam: ce qui change au niveau du droit du transport international suite à ces règles. *Droit maritime français (DMF)*.2011, 728: 693.

<sup>169</sup> Svarbu, kad JAV paslaugų sutartims yra taikomas sutarties laisvės principas laisvai susitarti dėl frachto dydžio, tačiau šioms sutartims yra taikomas imperatyvus režimas, įtvirtintas 1984 metų Laivybos įstatyme, tai, Autorės nuomone, yra esminis skirtumas nuo vežimo organizavimo sutarčių, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse, kurių šalims yra suteikta teisė nukrypti nuo imperatyvaus Konvencijos režimo (žr. plačiau II disertacijos skyrių). Todėl, kalbant apie Roterdamo taisykles, klaidinga teigti, kad šioms įsigaliojus JAV patirtis bus perkelta pasauliniu mastu. *Aut.past.*

<sup>170</sup> Carlson, M.H., *Texas international law journal*, *supra* note 9, p. 273-274.

<sup>171</sup> Sales Pallarés, L. A Brief approach to the Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment. *Journal of Maritime Law & Commerce*.2011, 42(3):459.

<sup>172</sup> Atkreiptinas dėmesys, kad šiandien sunkiau nei bet kada anksčiau tiksliai išskirti šalis, kurios atstovauja grynai siuntėjų/gavėjų arba tik vežėjų interesams. Laivas, plaukiojantis su tam tikros šalies vėliava, gali ir nepriklausyti tos šalies piliečiui ar įmonei. Daugiau nei pusė šiuo metu plaukiojančių krovininių laivų yra registruoti Panamos, Liberijos, Bahamų salų atviruosiuose registruose. Todėl ir griežtas šalių skirstymas į krovinių, vežėjo interesus realiai neturi prasmės. Žr. daugiau Mukherjee, P.K.; Basu Bal, A. *Journal of Maritime Law & Commerce*, *supra* note 55, p. 581.

<sup>173</sup> The Rotterdam rules – A general overview. *Uniform Law Review*. 2009, 1/2:320.

## 2.2 Vežimo organizavimo sutarties teisinė prigimtis

Iš pirmoje šio skyriaus dalyje pateikto vežimo organizavimo sutarties apibrėžimo žinome, kad Roterdamo taisyklės reguliuoja tik linijiniais vežimais vežamus krovinius pagal vežimo organizavimo sutartis (išskyrus kelias išimtis, numatytas 6 straipsnio 2 dalyje, kuomet konvencija taikoma frachtavimo sutartims). Tačiau XXI amžiuje krovinių vežimo praktikoje egzistuoja skirtingos, bet kartu tarpusavyje panašios į vežimo organizavimo sutartis, sutartys- tai vežimo organizavimo sutartys, vežant krovinius nelinijiniu transportu, ypač reisinio čarterio, nuosekliems reisams atlikti sutartis (2.2.1.), vežimo organizavimo sutartys nelinijiniuose vežimuose (trampinė laivyba) (2.2.2.), paslaugų sutartys JAV (2.2.3.), ekspedijavimo sutartys (2.2.4.). Šiandien teisės doktrinoje trūksta konceptualaus požiūrio į vežimo organizavimo sutartis, todėl siekiami atskleisti tikrąją vežimo organizavimo sutarčių teisinę prigimtį ir pateisinti jų egzistavimo praktikoje paskirtį jas lyginsime su minėtomis, iš pirmo žvilgsnio, panašiomis sutartimis.

### 2.2.1. Vežimo organizavimo ir reisinio čarterio nuosekliems reisams atlikti sutarčių teisinis ryšys

Vežimo organizavimo sutartys, įtvirtintos Roterdamo taisyklių, gali būti sudaromos tik vežant krovinius linijiniu transportu. Remiantis Roterdamo taisyklių 6 straipsnio 1 dalies a ir b punktais ši Konvencija netaikoma tokioms nelinijinio vežimo sutartims kaip užsakomojo vežimo ir kitoms sutartims dėl laivo ar bet kurios jame esančios patalpos naudojimo. Todėl krovinių vežimui nelinijiniais maršrutais yra sudaromos frachtavimo sutartys. Tačiau Reisinio čarterio sutartis, kurios tikslas - atlikti kelis nuoseklius reisus, kai frachtuojamas ne visas, o dalis laivo (angl. *consecutive space charter*), egzistuoja ir linijiniuose vežimuose<sup>174</sup>, kas ją daro panašią į vežimo organizavimo sutartį. Dėl šios priežasties vežimo organizavimo ir reisinio čarterio nuosekliems reisams atlikti sutarčių atskyrimas yra aktualus ne tik teoriniu, bet ir praktiniu požiūriu.

Minėtų sutarčių teisinę charakteristiką Autorė atskleis lygindama šių sutarčių panašumus ir skirtumus.

<sup>174</sup> UNCITRAL Working Group III. *Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007)* [interaktyvus]. 25 June-12 July 2007, prg.20 [žiūrėta 2012-09-16] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/837/76/PDF/V0783776.pdf?OpenElement> >

Autorė išskyrė šiuos panašumus:

**Lentelė Nr. 1.** Vežimo organizavimo ir reisinio čarterio nuosekliams reisams atlikti sutarčių panašumai.

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Reisinio čarterio nuosekliams reisams atlikti sutartys</i>
<i>Sutarčių rūšys</i>	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.
<i>Sutarties dalykas</i>	Dažniausiai plataus ir tarpinio vartojimo prekės.	Kroviniai, kuriuos galima vežti konteineriuose <sup>175</sup> .
<i>Sutarties laisvės apimtis</i>	Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali derybų būdu susitarti dėl abipusių teisių, pareigų ir atsakomybės dydžio (išskyrus Roterdamo taisyklėse numatytus atvejus, kuomet sutarties laisvė draudžiama, žr. III skyrių).	Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali derybų būdu susitarti dėl abipusių teisių, pareigų ir atsakomybės dydžio.

Ištyrusi vežimo organizavimo ir reisinio čarterio nuosekliams reisams atlikti sutarčių panašumus, šių sutarčių teisinę charakteristiką Autorė papildė identifikuodama tokius pagrindinius skirtumus:

**Lentelė Nr. 2.** Vežimo organizavimo ir reisinio čarterio nuosekliams reisams atlikti sutarčių skirtumai.<sup>176 177</sup>

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Reisinio čarterio nuosekliams reisams atlikti sutartys</i>
<i>Sutarties objektas</i>	Krovinių vežimo paslaugos, skirtos vežti sutartą krovinių kiekį keliomis partijomis per sutartą laikotarpį linijiniais vežimais.	Laivo dalies pateikimo (nuomos) paslaugos siekiant pervežti krovinį konkrečiais reisais, nelinijiniais, tačiau praktikoje pasitaiko ir linijiniais, iš anksto žinomais maršrutais ir laiko intervalais <sup>176</sup> . Reisai yra vykdomi vienas po kito tol, kol bus pervežtas sutartas krovinyš arba sueis tam tikras laikas <sup>177</sup> .

<sup>175</sup> Praktikoje dažniausiai pasitaikanti reisinio čarterio sutartis nuosekliams vežimams atlikti yra tipinė BIMCO Slothire sutartis. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Standard Slot Charter Party. *Explanatory notes to Slothire*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-16] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory\\_Notes\\_SLOTHIRE.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory_Notes_SLOTHIRE.aspx)>

<sup>176</sup> *Explanatory notes to SLOTHIRE*, supra note 176, 6 straipsnis.

<sup>177</sup> Gorton, L. Volume contracts of affreightment. *Stockholm Institute for Scandinavian Law*.2010:68.

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Reisinio čarterio nuosekliems reisams atlikti sutartys</i>
<i>Taikytina teisė</i>	Jei vežimo organizavimo sutartyse nėra nukrypstančių nuo imperatyvaus režimo nuostatų, tokioms sutartims Roterdamo taisyklės bus taikomos visa apimtimi.	Frachtavimo sutarys yra reguliuojamos nacionalinių teisių normų, dėl kurių šalys susitarė. Roterdamo taisyklės, remiantis 6 straipsnio 1 dalmi, šioms sutartims taikomos nebus, nebent sutarties šalys jas pasirinktų <i>Paramount</i> išlygos būdu.
<i>Sutarties šalys, pagrindinės jų pareigos</i>	Vežėjas – fizinis ar juridinis asmuo, turintis atitinkamą licenciją teikti krovinį vežimo jūrų transportu paslaugas, kuris sutartais laiko intervalais įsipareigoja pateikti transporto priemonę konkrečiam siuntėjo krovinio kiekiui vežimui, nugabenti krovinį į paskirties vietą ir išduoti jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Siuntėjas – fizinis ar juridinis asmuo (jų grupė). Siuntėjo esminės pareigos yra vežėjui teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus, konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius, pareiga sumokėti už vežimą ir laiku perduoti vežėjui sutartą krovinio kiekį.	Laivo valdytojas – savininkas ar kitas asmuo, kuris teisėtai naudojasi laivu. Reisinio čarterio atveju laivo valdytojas įsipareigoja atlikti vieną po kito vykstančius sutartus reišus, krovinius, patalpintus į frachtuotojų suteiktas patalpas, pristatydamas į paskirties uostus <sup>178</sup> ir juos išduodamas turinčiam teisę gauti asmeniui. Frachtuotojas – fizinis ar juridinis asmuo, kuris su laivo valdytoju sudaro reisinio čarterio nuosekliems reisams atlikti sutartį dėl krovinio vežimo. Frachtuotojo esminės pareigos yra laiku pristatyti laivo valdytojui krovinį, kurio kiekis apibrėžtas čarteryje, ir sumokėti frachtą.

Atlikus lyginamąją reisinio čarterio nuosekliems vežimams atlikti ir vežimo organizavimo sutarčių analizę darytina išvada, kad daugiau yra panašumų nei skirtumų. Tačiau būtintai skirtumai nulems, kurią sutartį praktikoje siuntėjui ekonomiškai naudingiau sudaryti. Reisinio čarterio nuosekliems reisams atlikti sutartys yra sudaromos, kai reisų skaičius per tam tikrą laikotarpį arba konkretus laikotarpis, dėl kurio susitarta su laivo valdytoju naudotis laivu (iš anksto nėra žinoma, kiek konkrečiai reisų pavyks įgyvendinti), yra esminė sutarties sąlyga siekiant, kad laivas nuolat vežtų krovinius kursuodamas tarp pakrovimo ir iškrovimo uostų. Šios sutartys yra naudojamos, kai pvz. karinis JAV laivynas frachtuoja komercinius laivus konkrečiam kroviniumi pervežti ir kai laiko elementas yra itin svarbus, pvz., karinėms pajėgoms traukiantis iš Irako. Tuo tarpu vežimo organizavimo sutartyse laiko faktorius yra įtvirtinamas atskirai nuo kelionės elemento. Čia siuntėjas ir vežėjas sutaria vežti konkretų krovinį kiekį ne vienas po kito einančiais reisais, o tam tikrais laiko intervalais (kas savaitę, kas mėnesį ir pan.).

### 2.2.2. Vežimo organizavimo sutarčių nelinijiniuose vežimuose (trampinė laivyba) ir vežimo organizavimo sutarčių linijiniuose vežimuose teisinis ryšys

Pastaraisiais metais vežimo organizavimo sutartys yra populiaros vežant krovinius nelinijiniais maršrutais, ypač pagal FOB sąlygas, kuomet pagal ilgalaikes prekių

<sup>178</sup> Gineitis, A., *Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė*, supra note 32, p.33-34.

pirkimo – pardavimo sutartis pirkėjai nori būti tikri, kad ateityje išliks galimybė vežti krovinius tokiu pajėgumu, kuriuo iš anksto susitarė su vežėju, taip pat užsitikrina, kad frachto mokestis nedidės<sup>179</sup>. Tarp vežimo organizavimo sutarčių trampinėje laivyboje labiausiai yra paplitusios tipinės BIMCO *Volcoa*<sup>180</sup>, *Gencoa*<sup>181</sup> ir *Intercoa*<sup>182</sup> sutartys.

Autorė, išanalizavusi vežimo organizavimo linijinėje ir trampinėje laivyboje (angl. *Contracts of affreightment, COA*) sutartis, nustatė šiuos panašumus:

**Lentelė Nr. 3.** Vežimo organizavimo linijiniuose vežimuose ir trampinėje laivyboje sutarčių panašumai

	<i>Vežimo organizavimo sutartys linijinėje laivyboje</i>	<i>Vežimo organizavimo sutartys trampinėje laivyboje</i>
<i>Sutarčių rūšys</i>	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.
<i>Sutarties laisvės apimtis</i>	Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali derybų būdu susitarti dėl abipusių teisių, pareigų ir atsakomybės dydžio (išskyrus Roterdamo taisyklėse numatytus atvejus, kuomet sutarties laisvė draudžiama, žr. III disertacijos skyrių).	Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali derybų būdu susitarti dėl abipusių teisių, pareigų ir atsakomybės dydžio. Atkreiptinas dėmesys, kad nelinijiniuose vežimuose sudaromos vežimo organizavimo sutartys turi tiek reisinio čarterio, tiek ir laiko čarterio bruožų. Tarp vežimo organizavimo sutarčių trampinėje laivyboje labiausiai yra paplitusios tipinės BIMCO sutartys.

<sup>179</sup> UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Volume Contracts: Document presented for the information of the Working Group by the Comité Maritime International* [interaktyvus]. 3-13 April 2006, prg. 4 [žiūrėta 2012-09-05] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/511/99/PDF/V0651199.pdf?OpenElement>>

<sup>180</sup> VOLCOA yra tipinė BIMCO paruošta sutartis, skirta vežti birius sausus krovinius. Žr. sutartį: The Baltic and International Maritime Council Standard volume contract of affreightment for the transportation of bulk dry cargoes. Code name VOLCOA. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-17] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/Withdrawn\\_Forms/~media/Chartering/Document\\_Sampleof s/Withdrawn/Sample\\_Copy\\_VOLCOA.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts_of_Afreightment/Withdrawn_Forms/~media/Chartering/Document_Sampleof s/Withdrawn/Sample_Copy_VOLCOA.ashx)>.

<sup>181</sup> GENCOA pakeitė VOLCOA sutartį, skirta vežti visų rūšių sausiems kroviniams. BIMCO Standard Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes, Code Name: GENCOA. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-17]. <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/~media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_GENCOA.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts_of_Afreightment/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_GENCOA.ashx)>

<sup>182</sup> INTERCOA tipinė BIMCO frachtavimo sutartis, skirta naftos produktų pervedimui. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-17] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/~media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_INTERCOA80.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts_of_Afreightment/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_INTERCOA80.ashx)>

Autorė identifikavo šiuos nagrinėjamų sutarčių teisinės charakteristikos skirtumus:

**Lentelė Nr. 4.** Vežimo organizavimo linijiniuose vežimuose ir trampinėje laivyboje sutarčių skirtumai

	<i>Vežimo organizavimo sutartys linijinėje laivyboje</i>	<i>Vežimo organizavimo sutartys trampinėje laivyboje</i>
<i>Sutarties objektas</i>	Krovinių vežimo paslaugos, skirtos vežti sutartą krovinių kiekį keliomis partijomis per sutartą laikotarpį linijiniais vežimais.	Krovinių vežimo paslaugos trampiniais laivais kiekvienu konkrečiu atveju vykdančios nustatytą krovinių reisus.
<i>Sutarties dalykas</i>	Dažniausiai vežamos plataus ir tarpinio vartojimo prekės, automobiliai, kita technika <sup>183</sup> .	Dažniausiai tokia laivybos forma naudojama, kai reikia gabenti masinius krovinius, kuriais visiškai pakraunamas visas laivas ar atskira jo patalpa <sup>184</sup> . Masiniai kroviniai, gabenami nelinijiniais vežimais, dažniausiai būna anglis, grūdai, mediena, rūda, trąšos, geležis ir pan., dažniausiai skirti pramoniniam naudojimui.
<i>Taikytina teisė</i> <sup>185</sup>		
<i>Sutarties šalys, pagrindinės šalių pareigos</i> <sup>186</sup>		

Nepaisydama klaidinančiai panašaus vežimo organizavimo linijiniuose vežimuose ir trampinėje laivyboje egzistuojančių sutarčių pavadinimo, analizė atskleidė svarbiausius nagrinėtų sutarčių skirtumus, kurie atspindi skirtingą šių sutarčių egzistavimo tarptautinėje krovinių vežimo praktikoje paskirtį. Vežimo organizavimo sutartys trampinėje laivyboje paprastai yra sudaromos vežti vienos rūšies krovinius, dideliais atstumais, dažniausiai ne trumpesniai nei vienu metų terminui. Kaip teigia pati BIMCO<sup>187</sup>, vežimo organizavimo trampinėje laivyboje sutartys yra skirtos vežti dideliais krovinių kiekiais per sutartą laiko tarpą (išreikštą kalendorine data ar reisų skaičiumi), šių sutarčių pagalba šalys įgauna lankstumo laisvai susitarti dėl konkretaus laiko ir laivo, kuriuo bus atliekamas kiekvienas vežimas. Galima daryti išvadą, kad esminis skirtumas, nulemiantis, kurią sutartį krovinių vežimui pasirinkti, yra sutarties dalykas.

<sup>183</sup> World Shipping Council Report. *Valuation of the Liner Shipping Industry*. 2009, p. 5. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-12-22]. <[http://www.worldshipping.org/pdf/Liner\\_Industry\\_Valuation\\_Study.pdf](http://www.worldshipping.org/pdf/Liner_Industry_Valuation_Study.pdf)>

<sup>184</sup> Gineitis A., *Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė*, supra note 32, p.19.

<sup>185</sup> Žr. Lentelę Nr.2.

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> BIMCO Standard Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes, Code Name: GENCOA.[interaktyvus]. [žiūrėta 2012-12-08] <[https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/GENCOA.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Contracts_of_Afreightment/GENCOA.aspx)>.

### 2.2.3. Paslaugų sutarčių JAV ir vežimo organizavimo sutarčių teisinis ryšys

Minėjome, kad JAV delegacija įtakojo vežimo organizavimo sutarčių įtraukimą į Roterdamo taisyklių reguliavimo sritį ir aktyviai dalyvavo Konvencijos rengimo darbuose, ypač susijusiuose su vežimo organizavimo sutartimis. Prasminga išsiaiškinti, ar paslaugų sutartys, kurios egzistuoja daugiau nei 3 dešimtmečius JAV, *de facto* yra identiškos vežimo organizavimo sutartims. Šios darbo dalies tikslas yra išgryninti esminius skirtumus tarp paslaugų sutarčių, galiojančių JAV, ir vežimo organizavimo sutarčių, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse.

Autorė išskiria šiuos panašumus:

**Lentelė Nr. 5.** Vežimo organizavimo ir paslaugų sutarčių JAV panašumai

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Paslaugų sutartys JAV</i>
<i>Sutarčių rūšys</i>	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.
<i>Sutarties objektas (iš dalies panašus)</i>	Krovinių vežimo paslaugos, skirtos vežti sutartą krovinių kiekį keliomis partijomis per sutartą laikotarpį linijiniais vežimais. Siekis – „ <i>nukrypti nuo imperatyvaus Konvencijos režimo</i> “, tuo pačiu sutarties šalims susitarti dėl abipusiai palankių vežimo sąlygų.	Krovinių vežimo paslaugos, skirtos vežti sutartą krovinių kiekį keliomis partijomis per sutartą laikotarpį linijiniais vežimais. Paslaugų sutarties atveju aiškiai yra išreikštas siuntėjo siekis <i>gauti mažesnę frachto mokesčių</i> mainais į lojalumą vežėjui.
<i>Sutarties dalykas</i>	Dažniausiai vežamos plataus ir tarpinio vartojimo prekės, automobiliai, kita technika.	Dažniausiai vežamos plataus ir tarpinio vartojimo prekės, automobiliai, kita technika.



Aptarus panašumus Autorė identifikavo šiuos vežimo organizavimo ir paslaugų sutarčių JAV skirtumus:

**Lentelė Nr. 6.** Vežimo organizavimo ir paslaugų sutarčių JAV skirtumai

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Paslaugų sutartys JAV</i>
<i>Taikytina teisė</i>	Jei vežimo organizavimo sutartyse nėra nukrypstančių nuo imperatyvaus režimo nuostatų, tokioms sutartims Roterdamo taisyklės bus taikomos visa apimtimi.	Taikomas imperatyvus COGSA režimas. Todėl sutarties šalių pareigas ir atsakomybę visais atvejais reguliuoja imperatyvus režimas.
<i>Sutarties šalys, pagrindinės jų pareigos</i>	Vežėjas – fizinis ar juridinis asmuo, turintis atitinkamą licenciją teikti krovininių vežimo jūrų transportu paslaugas, kuris sutartais laiko intervalais įsipareigoja pateikti transporto priemonę konkrečiam siuntėjo krovinio kiekio vežimui ir nugabenti krovinį į paskirties vietą bei išduoti jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Siuntėjas – fizinis ar juridinis asmuo (jų grupė). Siuntėjo esminės pareigos yra vežėjui teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus, konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius, pareiga sumokėti už vežimą ir laiku perduoti vežėjui sutartą krovinio kiekį.	Vežėjai <sup>188</sup> , vežėjų grupė, turintys ir neturintys laivo, kuriuo vykdomi vežimai operatoriai, linijinės konferencijos. Vežėjas sutartais laiko intervalais įsipareigoja pateikti transporto priemonę, konkrečiam siuntėjo krovinio kiekio vežimui ir nugabenti krovinį į paskirties vietą bei išduoti jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Siuntėjas fizinis ar juridinis asmuo (jų grupė, asociacija), operatoriai, neturintys savo laivo, kuriuo vykdomas vežimas <sup>189</sup> . Siuntėjo esminės pareigos yra sumokėti už vežimą ir laiku perduoti vežėjui sutartą krovinio kiekį. Tiek frachtuotojas, tiek laivo valdytojas dažniausiai turi pareigą laikytis konfidencialumo <sup>190</sup> .
<i>Sutarties laisvės apimtis</i>	Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali derybų būdu susitarti dėl abipusių teisių, pareigų ir atsakomybės dydžio (išskyrus Roterdamo taisyklėse numatytus atvejus, kuomet sutarties laisvė draudžiama, žr. III skyrių).	Sutarties laisvė reiškiasi susitariant dėl frachto dydžio ir vežamo krovinio kiekio. Sutarties šalių pareigos ir atsakomybė už sutarties nevykdymą ar netinkamą vykdymą, kuriuos reguliuoja imperatyvus režimas, nėra sutarties laisvės dalykais <sup>191</sup> .

<sup>188</sup> JAV vežimo operatoriai, besispecializuojantys vežti krovinius jūromis, bet neturintys laivo, kuriuo vykdomas pervežimas (NVOCC- angl. *Non vessel operating common carrier*), gali sudaryti atskiras, tik šiems operatoriams būdingas, paslaugų sutartis, tuo tarpu vežėjai, turintys laivą, kuriuo tiesiogiai vykdomas jūrų pervežimas (VOCC- *Vessel operating common carrier*), sudaro paslaugų sutartis. Nors teisinė šių abiejų vežėjų padėtis yra vienoda - sutartys, kurias jie sudaro su siuntėjais arba kitais operatoriais dėl krovinijų vežimo, skiriasi. *Aut.past.*

<sup>189</sup> Krovininių vežimo operatoriai JAV neturintys savo laivo (NVOCC), privalo įgyti veiklos licenciją, turėti veiklos draudimą. Žr daugiau apie paslaugų sutarčių šalis. *Service contracts*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-05] <<http://www.fmc.gov/questions/#378>>

<sup>190</sup> Ocean shipping reform act of 1998, sections 8(c)(3) ir (4). [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-05] <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-105publ258/pdf/PLAW-105publ258.pdf>>

<sup>191</sup> Hou, W., *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, supra note 61, p. 101.

Nepaisant fakto, kad JAV delegacija daugiausiai prisidėjo prie vežimo organizavimo sutarčių įtraukimo į Roterdamo taisyklių reguliavimo sferą, atliktas šių sutarčių tyrimas parodė, kad vežimo organizavimo sutartys, įtvirtintos Roterdamo taisyklėse, *stricto sensu* nėra tapačios paslaugų sutartims, galiojančioms JAV.

Atkreiptinas dėmesys, kad paslaugų sutarties šalys JAV neturi nei tikslo, nei teisės nukrypti nuo imperatyvaus režimo, kuris yra grindžiamas Hagos taisyklių normomis. Paslaugų sutarties sudarymo tikslas yra siuntėjams gauti mažesnę frachto mokestį, o vežėjui užsitikrinti laivų užimtumą. Todėl šalių, sudarančių paslaugų sutartis, pareigas ir atsakomybę visais atvejais reguliuoja imperatyvus režimas. Nei teorijoje, nei praktikoje nėra analizuojami galimybės vežėjui piktnaudžiauti atvejai, sudarant paslaugų sutartis JAV, nes tiek mažųjų, tiek didžiųjų siuntėjų interesai yra apsaugoti imperatyviomis įstatymo normų. Tuo tarpu Roterdamo taisyklių taikymo vežimo organizavimo sutartims atveju vežėjai, siūlydami mažesnę frachto mokestį, mainais į sudarytą su siuntėju vežimo organizavimo sutartį, teoriškai galėtų daryti ekonominį spaudimą mažiesiems ir nepatyrusiems siuntėjams, nes Roterdamo taisyklėse sutarties laisvė apima ir vežimo organizavimo sutarties šalių atsakomybę, ir pareigas – šalims leidžiama dėl jų savarankiškai susitarti<sup>192</sup>. Dėl šių priešasčių Konvencijoje buvo būtina įtvirtinti nuostatas, apsaugančias mažuosius siuntėjus nuo vežėjų savivalės sudarant vežimo organizavimo sutartis.

Reikia pasakyti, kad faktiškai įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, krovinio siuntėjai JAV turės rinktis sudaryti paslaugų ar vežimo organizavimo sutartis - abiem joms taikoma sutarties laisvė derantis dėl palankesnio frachto mokesčio, tačiau sudarę vežimo organizavimo sutartis siuntėjai praras imperatyvaus režimo apsaugą - dėl šios priešasies, Autorės nuomone, turėtų išaugti krovinio draudimo kaštai.

*Inter alia* skiriasi vežimo organizavimo ir paslaugų sutarčių šalys. Pastarosios sutartys yra sudaromos ne tarp „tradicinių“ vežimo sutarties šalių: krovinio siuntėjo ir vežėjo, bet tarp jungtinių subjektų: operatorių, turinčių ir neturinčių savo laivus, kuriais tiesiogiai vykdomi pervežimai, vežėjų grupės, siuntėjų asociacijų. Kaip teisingai pastebi mokslininkas Hou<sup>193</sup>, praktika jungtiniams siuntėjų subjektams sudaryti paslaugų sutartis yra grindžiama siekiu įgauti kuo didesnę ekonominę svorį ir derėtis su vežėju(ais) dėl mažesnio frachto mokesčio nei kiekvienam siuntėjui vežant krovinius atskirai.

#### 2.2.4. Ekspedicijos ir vežimo organizavimo sutarčių teisinis ryšys

Tiek sausumos, tiek jūrų pervežimų versle pastebima tendencija vežėjams teikti konsoliduotas kompleksines paslaugas. Neretai dalį ar net visą vežimą ekspeditorius dirba ir

<sup>192</sup> Leisti vežimo organizavimo sutarties šalims nukrypti nuo imperatyvaus režimo ir savarankiškai susitarti dėl abipusių pareigų ir atsakomybės už sutarties nevykdymą ar netinkamą vykdymą apimties buvo JAV delegacijos sumanymas siekiant įtvirtinti krovinių vežimo sutartyse dar didesnę sutarties laisvę nei egzistuoja paslaugų sutartyse JAV. Žr. plačiau. Honka, H. United Nations Convention on Contracts for the international Carriage of goods wholly or partly by sea. Scope of application and freedom of contract. *CMI - Colloquium on the Rotterdam rules* - Rotterdam [interaktyvus]. September 21 2009, p. 10 [žiūrėta 2012-12-12] < <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def%20tekst%20Hannu%20Honka.pdf> >.

<sup>193</sup> Hou, W., *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, supra note 61, p. 99.

kaip vežėjas. Todėl teisininkui tampa nelengva užduotis atskirti vežimo ir ekspedicijos, o dar sunkiau - ekspedicijos ir vežimo organizavimo sutartis. Būtent dėl šios priežasties Autorei atrodo prasminga nustatyti ekspedicijos ir vežimo organizavimo sutarčių teisinį ryšį.

Atlikę lyginamąją vežimo organizavimo ir ekspedicijos sutarčių analizę, identifikavome šiuos panašumus:

**Lentelė Nr. 7.** Vežimo organizavimo ir Krovinių ekspedicijos sutarties panašumai

	<i>Vežimo organizavimo sutartis</i>	<i>Krovinių ekspedicijos sutartis</i>
<i>Sutarčių rūšys</i>	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo susitarimo momento), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo.	Konsensualinė (laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina gautą užsakymą), dvišalė, atlygintinė, sudaryta abipusėmis derybomis, tęstinio vykdymo (jei atliekami keli veiksmai).

Siekiant visapusiškai atskleisti lyginamų sutarčių teisinę charakteristiką, buvo nustatyti ir šie vežimo organizavimo ir krovinių ekspedicijos sutarčių skirtumai:

**Lentelė Nr. 8. Vežimo organizavimo ir Krovinių ekspedicijos sutarčių skirtumai**

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Krovinių ekspedicijos sutartys</i>
<i>Sutarties objektas</i>	Krovinių vežimo paslaugos, skirtos vežti sutartą krovinių kiekį keliomis partijomis per sutartą laikotarpį linijiniais vežimais.	Ekspedicijos sutartyje numatytų paslaugų, susijusių su krovinių vežimu teikimas arba organizavimas <sup>194</sup> Paslaugos teikiamos užsakovo lėšomis. (LR CK 6.824).
<i>Sutarties dalykas</i>	Dažniausiai vežamos plataus ir tarpinio vartojimo prekės, automobiliai, kita technika.	Bet kokio tipo krovinių vežimo organizavimo ir su tuo susijusių veiksmų, numatytų krovinių ekspedijavimo sutartyje, teikimas.
<i>Taikytina teisė</i>	Jei vežimo organizavimo sutartyse nėra nukrypstančių nuo imperatyvaus režimo nuostatų, tokioms sutartims Roterdamo taisyklės bus taikomos visa apimtimi.	Priklausomai nuo to, ar subjektas yra laikomas ekspeditoriumi, ar vežėju, yra svarbu nustatant sutarties šalių teisinius santykius reglamentuojančias teisės normas. Jei ekspeditorius atlieka išimtinai organizacinio pobūdžio veiksmus, jam taikoma nacionalinė teisė <sup>195</sup> .
<i>Sutarties šalys, pagrindinės pareigos</i>	Vežėjas – fizinis ar juridinis asmuo, turintis atitinkamą licenciją vežti krovinius jūrų transportu. Siuntėjas – fizinis ar juridinis asmuo, perdavęs krovinį vežti jo nurodytam gavėjui. Vežimo organizavimo sutartimi vežėjas veža krovinį, savo vardu prisiimdamas atsakomybę, sutartais laiko intervalais įsipareigoja pateikti transporto priemonę konkrečiam siuntėjo krovinio kiekio vežimui, nugabenti krovinį į paskirties vietą ir išduoti jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Siuntėjo esminės pareigos yra vežėjui teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus, konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius, pareiga sumokėti už vežimą ir laiku perduoti vežėjui sutartą krovinio kiekį	Ekspeditorius – juridinis asmuo, sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu. Ekspeditoriaus pareigos yra savo ar užsakovo vardu, užsakovo lėšomis gabenti krovinį ir atlikti su tuo susijusius veiksmus. <sup>196</sup> Užsakovas – bet kuris fizinis ar juridinis asmuo. Pagrindinės užsakovo pareigos yra pateikti ekspeditoriui dokumentus ir būtiną informaciją, kad ekspeditorius galėtų tinkamai įvykdyti savo prievolės, padengti ekspeditoriaus turėtas išlaidas bei atsiskaityti už suteiktas paslaugas.

<sup>194</sup> Ekspeditorius teikia paslaugas, susijusias su krovinių vežimu – organizuoti krovinių vežimą ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ir maršrutu, savo arba kliento vardu sudaryti vežimo ir kitas sutartis, užtikrinti krovinių išsiuntimą, pakrovimą ar iškrovimą, gauti iš atitinkamų įstaigų krovinio eksportui ar importui reikalingus dokumentus, atlikti muitinės ir kitus formalumus, tikrinti krovinio kiekį ir būklę, iškrauti ir pakrauti krovinius, sumokėti rinkliavas, mokesčius bei kitas sumas, kurias privalo mokėti užsakovas (užsakovo klientas), saugoti, sandėliuoti krovinį bei teikti kitas su krovinių vežimu susijusias paslaugas. Ekspeditoriaus teikiamų paslaugų sąrašas, įtvirtintas CK, nėra baigtinis - jo teikiamos paslaugos gali apimti ne tik veiksmų atlikimą, tiesiogiai susijusį su krovinių vežimu, bet ir finansines, konsultacines paslaugas. *Aut.past.*

	<i>Vežimo organizavimo sutartys</i>	<i>Krovinių ekspedicijos sutartys</i>
<i>Sutarties laisvės apimtis</i>	Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali derybų būdu susitarti dėl abipusių teisių, pareigų ir atsakomybės dydžio (išskyrus Roterdamo taisyklėse numatytus atvejus, kuomet sutarties laisvė draudžiama, žr. III skyrių).	Ekspeditorius privalo veikti sutarties su užsakovu rėmuose. Sutarties laisvės apimtis priklauso nuo konkrečios sutarties turinio.

Atlikus vežimo organizavimo ir ekspedicijos sutarčių lyginamąją analizę galima daryti išvadą, kad abi sutartys sudaro sąlygas XXI amžiaus tarptautinės prekybos verslui teikti į rinką orientuotas specializuotas paslaugas. Tačiau organizacinis šių sutarčių pobūdis reiškiasi skirtingai: vežimo organizavimo sutartimi yra sudaromos sąlygos ateities vežimams vykdyti, o ekspedicijos sutartimi, be krovinių vežimo ar vežimo paslaugų organizavimo, yra atliekama daug kitų papildomų paslaugų, kurių sąrašas, pateikiamas teisės aktuose, nėra baigtinis, skirtingai, nei krovinio vežėjo paslaugos, kurių baigtinis sąrašas yra įtvirtintas Roterdamo taisyklių 13 straipsnyje. Kita vertus, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms sutarties šalys galės susitarti, kad vežėjas atliks papildomas nei nurodyta 13 straipsnyje paslaugas, pvz. pakavimo.

Turinio prasme ekspedicijos ir vežimo organizavimo sutartis galėtume lyginti su rėminėmis sutartimis, kurių pagrindu bus sudaromos jas įgyvendinančios sutartys.

<sup>195</sup> LR Prekybinės laivybos įstatyme nėra nuostatų, reglamentuojančių ekspeditoriaus veiklą organizuojant krovinių gabenimą jūra, taip pat nėra apribojimų ekspeditoriui sudaryti krovinių gabenimo sutartį savo arba užsakovo vardu. Hagos – Visbio taisyklės taip pat neregulamentuoja ekspeditoriaus teisinės padėties, todėl šiandien šis klausimas paliktas spręsti nacionalinei teisei. Šis teisinis neaiškumas keisis įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, kurios skirtingai nei šiuo metu galiojančios tarptautinės konvencijos, reguliuos ir ekspeditorių teisinius santykius. Ekspeditorius, veikiantis kaip krovinio vežėjas, galės riboti savo atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą bei pavėluotą pristatymą remiantis Roterdamo taisyklių 59 ir 21 straipsnių nuostatomis. Tačiau tais atvejais, kuomet ekspeditorius veiks kaip krovinio siuntėjas, jo teisinė padėtis, įtvirtinta Roterdamo taisyklėse, pasunkės keliais atvejais. Pirmiausiai dėl 29 straipsnyje įtvirtintos imperatyvios krovinio siuntėjo pareigos teikti vežėjui informaciją, nurodymus ir dokumentus, už kurių nepateikimą ar netinkamą pateikimą siuntėjas negalės riboti savo atsakomybės. Informacija, instrukcijos ir dokumentai yra pagrįstai būtini rūpestingam krovinio pakrovimui ir gabenimui, įskaitant ir atsargumo priemones, kurių derėtų imtis. Krovinio ekspeditorius, veikiantis kaip siuntėjas ir sudaręs vežimo organizavimo sutartį, kilus žalai galės pretenduoti tik į susitartą su vežėju žalos atlyginimo dydį, kuris greičiausiai bus mažesnis, nei įtvirtintas imperatyviose dokumentuose. *Aut. past.* Plačiau žr. *FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the “Rotterdam Rules”).*[interaktyvus]. [žiūrėta 2012-05-12]. <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/FIATApaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf)>

<sup>196</sup> Ekspeditoriaus pareigos yra numatytos ekspedicijos sutartyje, tai pareiga organizuoti krovinių vežimą, savo arba kliento vardu sudaryti vežimo sutartis su vežėjais. Tais atvejais, kai ekspeditorius veikia ir kaip vežėjas, jo atliekamų pareigų apimtis yra žymiai didesnė lyginant su vežėjo, sudariusio vežimo organizavimo sutartį, kurio atliekamų pareigų sąrašas, įtvirtintas Roterdamo taisyklių 13 straipsnyje, yra baigtinis ir apima krovinio gavimą, pakrovimą, tvarkymą, sukrovimą, vežimą, saugojimą, prižiūrėjimą, iškrovimą ir pristatymą. Jei ekspeditorius neveikia kaip vežėjas, jis turi užtikrinti paslaugas, susijusias su krovinio vežimu, jo organizavimu, dėl kurių su užsakovu susitarė. Apie ekspeditorių pareigas žr. plačiau *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.* [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-02-20]. <[http://www.transportrecht.org/dokumente/FIATA\\_ModelRules.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/FIATA_ModelRules.pdf)>

Įdomu pastebėti, kad ekspedicijos sutarties pagrindu gali būti sudaryta vežimo organizavimo sutartis, kuri įgalintų atlikti konkrečius krovininių vežimus.

Apibendrinant disertacijos dalį apie vežimo organizavimo sutarties teisinę prigimtį, kur buvo atlikta lyginamoji vežimo organizavimo ir panašių civilinių sutarčių analizė, darome išvadą, kad atskleidus esmines nagrinėjamų sutarčių savybes, praktikoje siuntėjams bus paprasčiau pasirinkti tą sutarties modelį, kuris geriausiai atitinka jų poreikius. Tyrimas parodė, kad visos analizuotos sutartys priskirtinos toms pačioms krovininių vežimą įgyvendinančių sutarčių rūšims, tačiau skiriasi atskiri sutarčių turinio elementai. Atlikta analizė padėjo išgryninti vežimo organizavimo sutarčių, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse, egzistavimo pervežimų jūrų transportu rinkoje tikslą - sutarties laisvės principo pagrindu leisti nukrypti nuo imperatyvaus teisinio reguliavimo ir sutarties šalims savarankiškai susitarti dėl pareigų ir atsakomybės dydžio vežant krovinius keliais reisais linijiniu jūrų transportu. Ši savybė vežimo organizavimo sutartį išskiria iš visų nagrinėtų sutarčių ir daro ją unikalia.

Reikia pasakyti, kad nėra teisinio pagrindo teigti, kad vežimo organizavimo sutartis yra tapati tradicinei, prisijungimo būdu sudaromai vežimo pagal konosamentą sutarčiai, kurios sąlygų krovinio siuntėjas negali pakeisti. Atlikta analizė parodė, kad vežimo organizavimo sutarčių teisinė prigimtis ir egzistavimo jūrų transporto rinkoje tikslas atspindi modernios krovininių vežimo sutarties specifiką, kurios pagrindu taps praktikoje įmanoma į krovininių vežimo grandinę integruoti jūrų verslui sėkmingai vykdyti būtinas papildomas paslaugas. Pastebėta, kad Roterdamo taisyklės yra taikomos ne tik vežant krovinius jūra, dar kroviniai gali būti vežami kitomis transporto rūšimis<sup>197</sup>. Tai nulemia, kad vežimo organizavimo sutartys, atliepdamos esamam ir būsimam rinkos poreikiui gabenti krovinius *nuo durų iki durų*, ateityje galės būti sudaromos ne tik krovininių vežimui jūrų transportu<sup>198</sup>, bet ir multimodaliniams vežimams atlikti.

### 2.3 Vežimo organizavimo sutarčių veikimo mechanizmas

Prieš tai buvusioje disertacijos dalyje ištyrėme vežimo organizavimo ir panašių krovininių vežimo sutarčių teisinę charakteristiką, akcentuodami vežimo organizavimo sutarčių individualumą. Šioje darbo dalyje prasminga būtų aptarti vežimo organizavimo sutarčių veikimo mechanizmą, būdus, kuriais, išgaliojus Roterdamo taisyklėms, tikėtina, reikšis finansinis poveikis sutarties šalims, sudariusioms vežimo organizavimo sutartį, bei atsakyti į klausimą, ar visada vežimo organizavimo sutarties šalims pelninga sudaryti vežimo organizavimo sutartį.

Pervežimų jūrų transportu praktikoje didieji siuntėjai, pvz., *IKEA*, gali sudaryti vežimo organizavimo sutartį su bet kuriuo vežėju, pvz., *Maersk line*. Tačiau abejotina, ar *Maersk line* tiesiogiai sudarytų vežimo organizavimo sutartį su mažos ekonominės galios siuntėju Z dėl 3 vežimų po 1/2 konteinerio per metus ir pasiūlytų frachto mokestį

<sup>197</sup> Roterdamo taisyklių 1 straipsnis.

<sup>198</sup> Autorei nėra žinomos šiuo metu egzistuojančios vežimo organizavimo sutartys, sudaromos krovininiams vežti nuo *durų iki durų*.

tokį patį, kaip esamam klientui *IKEA*. Paprastai didieji vežėjai neveža dalinių krovinių<sup>199</sup>, todėl mūsų hipotetinio vežimo siuntėjas Z turi kreiptis į transporto tarpininkus X, kurie konsoliduoja krovinius iki pilnų konteinerių<sup>200</sup> ir tik tuomet veža. Savo ruožtu, transporto tarpininkas<sup>201</sup> X sudaro vežimo organizavimo sutartį su tikruoju vežėju dėl, pvz., 3000 konteinerių vežimo per metus. Siekdamas gauti geresnį frachto tarifą transporto tarpininkas sutinka su vežėjo pasiūlytomis vežimo organizavimo sutarties sąlygomis, leidžiančiomis nukrypti nuo imperatyvaus Roterdamo taisyklių režimo. Tačiau transporto tarpininkas X neketina pats prisiimti atsakomybės dėl sudarytos sutarties su vežėju vykdymo. Todėl jis sudaro kitą analogišką vežimo organizavimo sutartį su tikruoju siuntėju arba su siuntėjų asociacija, arba su kitu transporto tarpininku Y, kurioje numatytos tokios pačios nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo nuostatos. Šiuos teiginius galėtume iliustruoti praktiniais vežimų pavyzdžiais.

1. Transporto tarpininkas X sudaro 3000 konteinerių per metus vežimo organizavimo sutartį su vežėju *Maersk Line* dėl krovinių vežimo iš Klaipėdos į Singapūrą linijiniu vežimu. Kad gautų tarpininkas X 200 EUR<sup>202</sup> už konteinerį frachto mokestį, jis sutinka su vežėjo siūlomomis nuostatomis, leidžiančiomis nukrypti nuo imperatyvaus režimo.
2. Tuomet tarpininkas X sudaro krovinių vežimo organizavimo sutartį su tarpininku Y dėl 1000 konteinerių vežimo tomis pačiomis linijomis. Jei tarpininkas Y dėl tokio krovinių kiekio derėtusi su *Maersk Line*, tiesiogiai jam būtų pasiūlytas 250 EUR už konteinerį mokestis, todėl ekonomiškai naudingiau sudaryti sutartį su tarpininku X ir perimti tas pačias nuostatas, leidžiančias nukrypti nuo imperatyvaus režimo, kurios buvo įtvirtintos tarpininko X ir *Maersk Line* vežimo organizavimo sutartyje.
3. Tarpininkas Y taip pat parduoda savo paslaugas, pvz., tikrajam siuntėjui, kuriam tiesiogiai kreipiantis į *Maersk Line* dėl 3 konteinerių per metus vežimo būtų pasiūlytas 290 EUR už konteinerį frachto mokestis, tarpininkas X vežtų už 280 EUR frachto mokestį, o tarpininkas Y vežtų tą patį krovinį, tomis pačiomis linijomis už 265 EUR už konteinerį. Nagrinėjamu atveju, mažajam siuntėjui ekonomiškai naudingiausia sudaryti vežimo organizavimo sutartį su tarpininku Y,

<sup>199</sup> LCL – (angl. *Less-than-container-load*) jūrų transporte vartojama sąvoka skirta apibūdinti krovinių kiekį, kuris nesudaro pilno jūrinio konteinerio.

<sup>200</sup> FCL – (angl. *Full –container-load*) pilni konteineriai.

<sup>201</sup> Transporto tarpininkas X galėtų būti kompleksinių logistikos paslaugų teikėjas (angl. *third-party logistics provider, 3PL*) – nepriklausomas verslo subjektas, kuris teikia integruotas paslaugas verslui: vežimo, sandėliavimo, atsargų valdymo, komplektavimo, ekspedijavimo. Šie subjektai taip pat specializuojasi ir derybose su vežėjais dėl palankesnių frachto mokėsčių, pvz. *FedEx, DHL* ar *UPS*. Būtent dėl pastarosios priežasties, įteisinus vežimo organizavimo sutartis, šių įmonių paslaugomis aktyviai turėtų pradėti naudotis dar daugiau mažo ir vidutinio ekonominio dydžio krovinių siuntėjų. Tokiai nuostatai pritaria ir mokslininkai Mukherjee bei Basu Bal, teigdami, kad naudojimasis trečiųjų šalių logistikos tiekėjų (3PL), ekspeditorių ar siuntėjų asociacijų paslaugomis, kurių viena svarbiausių funkcijų yra galimybė klientams ar asociacijos nariams pasiūlyti geresnį frachto mokestį, leis krovinių siuntėjams susitelkti į pagrindinį savo verslą ir nesiblaškyti ieškant logistikos sprendimų. Žr. daugiau Mukherjee, P.K., Basu Bal, A. *The Journal of International Maritime Law*, *supra* note 55, p. 358-359.

<sup>202</sup> Vežimo kainos yra apytiksliai panašios į tikrąsias. *Aut.past.*

tačiau jis turės sutikti su nuostatomis, leidžiančiomis nukrypti nuo imperatyvaus režimo.

Šiame hipotetiniame krovinų vežimo modelyje vežimo organizavimo sutartis su nukrypstančiomis nuo imperatyvaus režimo nuostatomis pereina tikrajam krovinio siuntėjui. Pastebėta, kad praktikoje tarpininkas Y vežimo organizavimo sutartį gali sudaryti su tikruoju siuntėju ne nuo Klaipėdos iki Singapūro, o nuo Antverpeno iki Singapūro uosto, taip pat ne tik *nuo uosto iki uosto*, bet ir *iki durų*, tačiau nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančios nuostatos, įtvirtintos pirminėje sutartyje, jis negalitos nuostatos turi išlikti nepakitusias.

Pasitelkus šį krovinų vežimo modelį Autorei pavyko įrodyti, kad tiek didiesiems, tiek mažiesiems siuntėjams (naudojantis siuntėjų asociacijų, transporto tarpininkų paslaugomis) vertinant frachto mokesčių dydžius naudingiau yra sudaryti vežimo organizavimo nei vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį.

Analizės apie finansinį vežimo organizavimo sutarties poveikį išsamumui pasiekti prasminga atsakyti į praktikoje aktualius kitus klausimus:

- ar visuomet finansiškai pelninga siuntėjui sudaryti vežimo organizavimo sutartį? (A)
- kaip pasikeis vežėjų verslo kaštai vežant krovinus pagal vežimo organizavimo sutartis? (B)

A. Įsigaliojus Roterdamo taisyklėms ir siuntėjui sudarius vežimo organizavimo sutartį bei gavus mažesnę frachtą, krovinio draudikas greičiausiai padidins krovinio draudimo įmokas, nes atsiras papildomų rizikų, kurias siuntėjas prisiėmė, sudarydamas vežimo organizavimo sutartį. Draudikas kiekvieną organizavimo sutartį turės analizuoti atskirai, siekdamas įvertinti galimus draudiminiuosius įvykius ir atitinkamai nustatyti įmokos dydį. Pirmame disertacijos skyriuje aptarta medžiaga įrodė, kad šiandien vežimo organizavimo sutartims yra ne tiesiogiai, o kiekvieno vežimo atskirai išduoto konosamento pagrindu yra taikomas imperatyvus Hagos – Visbiu arba Hamburgo taisyklių režimas, todėl krovinio draudimo įmokos sudarant paprastas ar vežimo organizavimo sutartis nesiskiria. Atkreiptinas dėmesys, kad, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, siuntėjas, sudarydamas vežimo organizavimo sutartį, turi įvertinti, kad suderėjus mažesnę frachto mokesčių su vežėju, greičiausiai pakils krovinio draudimo įmoka. Esmė ta, kad draudimo įmokai viršijant frachto mokesčio „lengvatą“ siuntėjui tampa ekonomiškai nenaudinga sudaryti vežimo organizavimo sutartį iš viso.

Svarbu pastebėti, kad sudarydamas vežimo organizavimo sutartį krovinio siuntėjas taip pat įsipareigoja pervežti konkretų minimalų krovinų kiekį per sutartį su vežėju laiko tarpą, nepavykus įvykdyti šio reikalavimo, siuntėjas greičiausiai turės mokėti vežėjui baudą už kiekvieną konteinerį, kurio siuntėjas neišsiuntė. Todėl praktikoje prieš sudarant vežimo organizavimo sutartį ir prisiimant konkrečius įsipareigojimus, siuntėjai bus priversti įvertinti savo galimybes.

B. Krovinio vežėjui Roterdamo taisyklės suteikia teisę dalies pareigų vykdymą perleisti kitoms sutarties šalims, ypač krovinio siuntėjui, todėl vežėjo atsakomybės draudimo įmoka, sudarius vežimo organizavimo sutartis, turėtų atitinkamai



sumažėti<sup>203</sup>. Šiuo metu vežėjo pareigos yra imperatyviai reglamentuotos Hagos – Visbio ir Hamburgo taisyklių. Kyla klausimas, ar nebus sumažintas vežėjo rūpestingumo laipsnis vežant krovinius jūrų transportu pagal vežimo organizavimo sutartis įsigaliojus Roterdamo taisyklėms? Autorės nuomone, dėl išaugusios konkurencijos tarp vežėjų siuntėjai natūraliai nesirinks nepatikimų vežėjų, todėl vežimo organizavimo sutartys ir jų nuostatos, leidžiančios nukrypti nuo imperatyvaus režimo bei vežėjui atsakyti dalies pareigų vykdymo, neturėtų mažinti vežėjo rūpestingumo laipsnio vežant krovinius jūrų transportu.

Apibendrinami ekonominę vežimo organizavimo sutarčių, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, naudą sutarties šalims teigiame, kad krovinio vežėjui naudingiau sudaryti kelias ilgalaikes vežimo sutartis ir suteikti nuolaidas frachto mokesčiui, nei laukti, kol kroviniais bus pakrautas visas laivas, dengti laivo išlaikymo kaštus, igulos darbo užmokestį, kuomet laivas nėra jūroje bei nuolatos ieškoti naujų siuntėjų. Siuntėjai, jungdamiesi į siuntėjų asociacijas ar pasinaudodami ekspedicijos, transporto tarpininkų įmonių paslaugomis, gali konsoliduoti krovinius ir dėl sudaromo didesnio nei kiekvieno siuntėjo atskirai vežamo kiekio gali efektyviai derėtis su vežėju dėl jiems palankių vežimo sąlygų. Atkreiptinas dėmesys, kad siuntėjai turės kiekvieno konkretaus vežimo atveju analizuoti, ar ekonomiškai jiems naudinga sudaryti paprasto, ar vežimo organizavimo sutartį. Vertinant vežimo organizavimo sutarčių poveikį iš mikroekonominės perspektyvos – dėl išaugusios konkurencijos turėtų mažėti krovinio vežimo įkainiai ir gerėti vežėjų teikiamų paslaugų kokybė, kas teigiamai atsilieptų ir galutiniams prekių vartotojams.

#### 2.4. Reikalavimai vežimo organizavimo sutarčių galiojimui

Pripažinta, kad sutarties laisvės principo įteisinimas<sup>204</sup> vežimo organizavimo sutarčių pavidalu Roterdamo taisyklėse atspindi verslo, ypač didžiųjų siuntėjų ir linijinių vežėjų,<sup>205</sup> poreikį sutarties laisvės principu grįsti abipusį bendradarbiavimą. Todėl, įtraukus vežimo organizavimo sutartis į Konvencijos reguliavimo sferą, šalys bei

<sup>203</sup> Krovinio vežėjas, sudarydamas vežimo organizavimo sutartį, į ją įtraukdamas nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančias nuostatas, kuriose įtvirtintos vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygos, mažina vežėjo atsakomybę, perkeldamas dalį rizikos „krovinio draudimui“. Todėl draudikas arba P&I klubas, kurio narys vežėjas yra, turėtų mažinti draudimo įmoką vežėjui, sudariusiam vežimo organizavimo sutartį. *Aut.past.*

<sup>204</sup> Sutarties laisvės principas galioja tik vežimo organizavimo sutartims ir yra įteisintas Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 1 dalyje: *...atsižvelgiant į vežėjo ir siuntėjo tarpusavio santykius, vežimo organizavimo sutartyje, kuriai taikoma ši Konvencija, gali būti nustatyta daugiau ar mažiau svarbūs nei šioje Konvencijoje nustatytos teisės, įsipareigojimai ir atsakomybė.*

<sup>205</sup> Reikia atkreipti dėmesį, kad politiškai vienas iš pagrindinių variklių, skatinusių įteisinti vežimo organizavimo sutartis linijiniuose vežimuose, buvo JAV Nacionalinių pramonės vežėjų lyga (*angl. National Industrial Transportation League*), atstovaujanti didžiųjų JAV siuntėjų interesams, ir Pasaulio laivybos taryba (*angl. World Shipping Council*), atstovaujanti 29 Pasaulinio masto linijinių vežimų vežėjams, kurie atlieka 90% visų linijinių vežimų, šių organizacijų vaidmuo buvo itin svarus Konvencijos rengimo darbuose įteisinant vežimo organizavimo sutartis. *Aut. past.*

organizacijos<sup>206</sup>, atstovaujančios mažųjų bei vidutinio dydžio siuntėjų interesams, nuogaštavo, kad įsigaliojus Roterdamo taisyklėms ir vežimo organizavimo sutartims bus pažeisti jų interesai. Būtent dėl šios priežasties teisinėje literatūroje sutinkama nuomonių, kad vežimo organizavimo sutartys yra pagrindinis trukdis Roterdamo taisyklėms įsigaliojoti. Todėl toliau disertacijoje analizuosime prielaidas, kurių pagrindu vežimo organizavimo sutartys tampa teisėtomis ir sutarties šalims yra leidžiama nukrypti nuo imperatyvių Roterdamo taisyklių normų. Taip pat kritiškai įvertinsime apsaugos priemonės, kurios yra Konvencijoje įtvirtintos siekiant apsaugoti mažus ir vidutinio dydžio siuntėjus dėl galimo ar tariamo vežėjų piktnaudžiavimo.

#### 2.4.1. Nuo Konvencijos nuostatų nukrypstančių vežimo organizavimo sutarties sąlygų galiojimo prielaidos krovinio siuntėjui ir vežėjui

Krovinio siuntėjui ir vežėjui, sudarius vežimo organizavimo sutartį su nuostatomis<sup>207</sup>, leidžiančiomis nukrypti nuo Roterdamo taisyklių imperatyvaus režimo, ir norint, kad šios šalims taptų privalomos, reikia kad būtų išpildytos keturios 80 straipsnio 2 dalies sąlygos:

- a) *Vežimo organizavimo sutartyje yra aiškiai išdėstyta, kad sutartyje nukrypstama nuo šios Konvencijos nuostatų.* Šioje straipsnio dalyje yra nustatyti privalomi reikalavimai vežimo organizavimo sutarties turiniui – aiškiai ir nedviprasmiškai sutartyje nurodyti, kad siuntėjai sudaro su vežėju sutartį, kurioje yra nuostatų, nukrypstančių nuo imperatyvaus režimo. Pritariame prof. Berlingieri<sup>208</sup> nuomonei, kad nukrypstančios nuo imperatyvaus reguliavimo vežimo organizavimo sutarties nuostatos būtų sutartyje išdėstytos taip aiškiai, kad iš karto atkreiptų krovinio siuntėjo ar trečiosios šalies dėmesį, pvz., tokia informacija galėtų būti pateikta pirmame sutarties lape ar tame lape, kur šalys pasirašo, paryškintu didesniu šriftu ir pan. Kaip matome, tokio imperatyvaus Konvencijoje įtvirtinto reikalavimo tikslas yra ateityje išvengti ginčų, siuntėjams motyvuojant, kad jie nepastebėjo ar jiems iš anksto nebuvo žinomas faktas, kad sudaro vežimo organizavimo sutartį su nuostatomis, nukrypstančiomis nuo imperatyvaus režimo. Galima daryti išvadą, kad, jei vežimo organizavimo sutartyje nebuvo aiškiai nurodyta, jog tam tikros nuostatos nukrypsta nuo imperatyvaus Konvencijos režimo, remiantis 80 straipsniu, tokios nuostatos nebus galiojančios. Akivaizdu, griežtas šios nuostatos interpretavimas yra skirtas apsaugoti silpnesnės sutarties

<sup>206</sup> Europos Siuntėjų Taryba (angl. *European Shippers Council*), atstovaujanti 100 000 Europos siuntėjų interesams, aktyviai priešinosi Roterdamo taisyklių ratifikavimui, motyvuodama, kad, įteisinus sutarties laisvę vežimo organizavimo sutarčių forma, pasaulinis laivybos verslas bus sugrąžintas į prieš Hagos taisyklių priėmimo laikus, kuomet vyravo absoliuti vežėjų savivalė. Žr. daugiau: *European Shippers' Council. View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'*, *supra* note 58.

<sup>207</sup> Nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo vežimo organizavimo sutarties nuostatos, suteikia teisę krovinio vežėjui „išvengti“ 59 straipsnio nuostatų, kuriose įtvirtintos vežėjo atsakomybės už žalos atsiradimą ribos, taikymo.

<sup>208</sup> Berlingieri, F. *Review droit uniform*, *supra* note 56, p. 840.

šalies interesus. Todėl, net tais atvejais, kai siuntėjui bus žinoma, kad jis sudaro vežimo organizavimo sutartį su nukrypstančiomis nuo imperatyvaus režimo nuostatomis, bet nesant šio fakto, eksplicitiškai užfiksuoto pačioje sutartyje, kilus ginčui - tokios nuostatos teisiškai negalios kaip neatitinkančios imperatyvių vežimo organizavimo sutarties turiniui keliamų reikalavimų;

- b) *Vežimo organizavimo sutartis yra: i) sudaryta asmeniškai ar ii) joje aiškiai nurodomi vežimo organizavimo sutarties skyriai, kuriuose yra tokios nukrypti leidžiančios nuostatos.* Ši straipsnio dalis įtvirtina antrą imperatyvų vežimo organizavimo sutarčių turinio reikalavimą, kurio nesilaikydamas vežėjas negalės pasinaudoti nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis – vežimo organizavimo sutartis turi būti sudaryta arba asmeniškai, arba aiškiai joje nurodyti skyriai, kuriuose yra nukrypti leidžiančios nuostatos. Analizuojant šią Konvencijos normą, galima daryti išvadą, kad, jei vežimo organizavimo sutartyje yra aiškiai nurodytos nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančios nuostatos, tai nėra būtina sutartį sudaryti asmeniškai. Kita vertus, jei vežėjas siuntėjui siūlo sudaryti vežimo organizavimo sutartį, kurioje yra nurodytos nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančios nuostatos, bet tokia sutartis nėra sudaroma asmeniškai, teisiškai galėtume ją priskirti prisijungimo būdu sudaromų sutarčių rūšiai ir nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančios nuostatos tokiai sutarčiai negaliojūt. Alternatyvos leidimas šioje straipsnio dalyje, Autorės manymu, nebuvo visiškai apgalvotas Konvencijos leidėjo žingsnis, nes siuntėjas, ginčydamas nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančių nuostatų egzistavimą, visais atvejais sieks įrodyti, kad sutartis buvo sudaryta ne asmeniškai, o prisijungimo būdu. Todėl galimybė sudaryti vežimo organizavimo sutartį asmeniškai yra esminė sąlyga tokiai sutarčiai galioti, kuri neturėjo būti palikta kaip šalių alternatyvus pasirinkimo objektas;
- c) *Siuntėjui suteikiama galimybė sudaryti vežimo sutartį tokiomis sąlygomis, kurios atitinka šios Konvencijos nuostatas, t. y. be jokių pagal šį straipsnį nukrypti leidžiančių nuostatų, ir pranešama apie tą galimybę.* Ši nuostata buvo įtraukta į privalomų reikalavimų, kad vežimo organizavimo sutartis galiotų, sąrašą kaip atsakas į mažų siuntėjų nuogaštavimus, kad neužtenka siuntėjų apsaugai įtvirtinti tik pasiūlyti sudaryti standartines arba beveik standartines vežimo organizavimo sutartis su nukrypti leidžiančiomis nuostatomis<sup>209</sup>. Siuntėjai reikalavo papildomos savo interesų apsaugos, todėl 80 straipsnio 2 dalies c punkte buvo įtvirtinta siuntėjų apsaugos priemonė, kuria remiantis, siuntėjui nesutikus su vežimo organizavimo sutarties sąlygomis, jis gali jos atsisakyti, o vežėjas privalo suteikti realią galimybę sudaryti vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį, kuriai taikomos Roterdamo taisyklės visa apimtimimi ir apie tokią galimybę vežėjas turi pranešti<sup>210</sup> siuntėjui. Tikėtina, kad toks reikalavimas praktikoje greičiausiai

<sup>209</sup> Honka, H. Scope of application, freedom of contract. *CMI Yearbook 2009*, p. 266.

<sup>210</sup> Roterdamo taisyklės neįtvirtina, kokia forma praktiškai turi būti įforminamas vežėjo pranešimas siuntėjui apie galimybę sudaryti vežimo organizavimo sutartį be nukrypti nuo Roterdamo taisyklių leidžiančių nuostatų. Autorės nuomone, kilus ginčui bus keliamas įrodinėjimo klausimas, ar tikrai siuntėjas žinojo, ar galėjo žinoti apie galimybę tokią sutartį sudaryti. Daroma išvada, kad tiek rašytinės, tiek ir žodinės formos pranešimas galės būti teisėtas. Vežėjui greičiausiai reikės

bus įgyvendintas, vežėjui siūlant dviejų dydžių frachtą to paties krovinio vežimui, t. y. pagal vežimo standartinėmis sąlygomis ir pagal vežimo organizavimo sutartį<sup>211</sup>. Pritariame mokslininko Honka<sup>212</sup> nuomonei, kad nagrinėjant klausimus, ar siuntėjas buvo pakankamai informuotas apie galimybę sudaryti abi krovinių vežimo sutartis, bus sprendžiama kiekvienu atveju atskirai. Nesant imperatyvaus reikalavimo informuoti krovinių siuntėją apie galimybę sudaryti abi sutartis, vežėjai greičiausiai siuntėjams siūlytų sudaryti vežimo organizavimo sutartis tik su nuostatomis, leidžiančiomis nukrypti nuo imperatyvaus režimo. Konvencijos rengėjai negalėjo leisti, kad siuntėjai prarastų imperatyvaus režimo apsaugą, sudarę vežimo organizavimo sutartį. Todėl 80 straipsnio 2 dalyje buvo įtvirtinta siuntėjo pasirinkimo laisvė, kokią vežimo organizavimo sutartį su vežėju jis nori sudaryti. Autorės nuomone, šios nuostatos įtvirtina pakankamą tiek mažųjų, tiek nepatyrusių siuntėjų apsaugą nuo galimos vežėjo savivalės;

- d) *Nukrypti leidžianti nuostata nėra: i) įtraukta iš kito dokumento pateikiant nuorodą ar ii) įtraukta į sutartį tipinėmis sąlygomis, kurios negali būti derybų objektu.* Siekdami pagrįsti nuostatą, kad vežimo organizavimo sutartis nėra sutartis, sudaroma prisijungimo būdu, Konvencijos rengėjai negalėjo leisti į šią sutartį įtraukti nukrypti leidžiančių nuostatų iš kito dokumento. Nors 80 straipsnio 2 dalies b punkto vienas iš reikalavimų yra sudaryti vežimo organizavimo sutartį asmeniškai, d punkto pirma dalis įtvirtina reikalavimą, kad nukrypti leidžiančios nuostatos nebūtų įtrauktos iš kito dokumento. Tuo tarpu alternatyvaus pasirinkimo antroji d punkto dalis reikalauja tinkamų derybų tarp sutarties šalių, kad nukrypti leidžiančios nuostatos būtų įtrauktos į sutartį tipinėmis sąlygomis. Negalime sutikti su autoriais<sup>213</sup>, teigiančiais, kad, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, vežėjai siuntėjams praktiškai siūlys sudaryti dviejų tipų sutartis: su nukrypti leidžiančiomis standartinėmis nuostatomis ir be jų. Tokia situacija būtų įmanoma, jei vadovautumėmės tik 80 straipsnio 2 dalies c punkto reikalavimais - *suteikti siuntėjui galimybę sudaryti abiejų rūšių sutartis ir apie tokią galimybę pranešti.* Teisingai pastebėjo prof. Berlingieri<sup>214</sup>, teigdamas, kad į tokią vienareikšmę padėtį nepateksime dėl d punkte įtvirtintų reikalavimų vežimo organizavimo sutarčiai tapti privalomai egzistavimo, t. y. *nukrypti leidžiančios nuostatos negali būti įtrauktos iš kito dokumento ar įtrauktos į sutartį tipinėmis sąlygomis, kurios negali būti derybų objektas.* Turime sutikti, kad 80 straipsnio 2 dalies d punktas, skirtas dar labiau sustiprinti siuntėjų apsaugą, įtvirtinantis reikalavimą, kad

---

įrodyti, kad žodinis pranešimas buvo pakankamas siuntėją informuoti. Todėl tikėtina, kad vežėjai į vežimo organizavimo sutartis įtrauks standartines nuostatas, teigiančias, kad siuntėjas gali sudaryti analogišką sutartį be nukrypti nuo Roterdamo taisyklių leidžiančių nuostatų. Kyla klausimas, ar mažas bei nepatyręs siuntėjas laikomas pakankamai informuotu apie galimas vežimo organizavimo sutarties sudarymo pasekmes, nes, vykdydamas sutartį, jis praras imperatyvią Konvencijos apsaugą? Čia teorinis autorės nuogaštavimas. Praktikai turės rasti išeitį.

<sup>211</sup> Meltem Deniz Güner-Özbek, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of goods wholly or partly by Sea. An appraisal of the Rotterdam rules.* Berlin: Springer. 2011, p.103.

<sup>212</sup> Honka, H., *CMI Yearbook 2009*, supra note 210, p.266.

<sup>213</sup> Diamond QC, A., *LLOYD'S Maritime and Commercial law quarterly.* supra note 51, p.487.

<sup>214</sup> Berlingieri, F. *LLOYD'S Maritime and Commercial Law Quarterly*, supra note 52, p.610-612.

dėl kiekvienos sutarties sąlygos, nukrypstančios nuo imperatyvaus Roterdamo taisyklių reguliavimo, būtų individualiai susitarta. Tokiu reglamentavimu Konvencijos rengėjai siekia ne tiek priešpastatyti vežimo organizavimo sutartis prisijungimo būdu sudaromoms vežimo sutartims, kiek norint įteisinti sutarties laisvės, bendradarbiavimo ir abipusių derybų, sudarant ir vykdant šias sutartis, svarbą.

80 straipsnio 2 dalis turi būti nagrinėjama kartu su to paties straipsnio 3 dalimi, kuri įtvirtina Konvencijos rengėjų poziciją, kad *viešai prieinamas vežėjo įkainių ir paslaugų kainoraštis, važtos dokumentas, elektroninis važtos įrašas ar panašus dokumentas nėra vežimo organizavimo sutartis ...*, tačiau tokie dokumentai, pateikiant nuorodą, gali būti įtraukti į vežimo organizavimo sutartį kaip sutarties sąlygos. Vadovaujantis logine normos analize galima daryti išvadą, kad nuo imperatyvaus režimo nukrypstančios nuostatos turi būti įtrauktos į vežimo organizavimo sutartį. Kitaip tariant, kad vežimo organizavimo sutartis nebūtų pripažinta prisijungimo būdu sudaroma sutartimi, neužtenka krovinio siuntėjui ir vežėjui susitarti tik dėl frachto dydžio ir krovinio kiekio, o kitas sutarties sąlygas palikti standartines. Kilus ginčui dėl konkrečios krovinų vežimo sutarties priskyrimo prisijungimo būdu sudaromų sutarčių rūšiai, įrodinėjimo našta guls ant krovinio vežėjo pečių, siekiant įrodyti, kad sutartis buvo sudaryta abipusių derybų būdu. Autorės nuomone, 80 straipsnio 3 dalis turinio prasme iš dalies dubliuoja 2 dalį, greičiausiai toks smulkmeniškasis reglamentavimas pasirinktas siekiant detaliai įtvirtinti sutarties laisvės galiojimo vežimo organizavimo sutartyje prielaidas.

Apibendrinami anksčiau aptartą medžiagą, galime teigti, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypti nuo imperatyvaus Roterdamo taisyklių režimo leidžiančiomis nuostatomis galiojant krovinio siuntėjo ir vežėjo tarpusavio santykiams, reikia įvykdyti visus 80 straipsnio 2 ir 3 dalių reikalavimus: vežimo organizavimo sutartyje turi būti aiškiai išdėstyta, kad sutartyje nukrypstama nuo Konvencijos nuostatų; sutartis turi būti sudaryta asmeniškai ar joje aiškiai nurodomi skyriai, kuriuose yra tokios leidžiančios nukrypti nuostatos; siuntėjui suteikiama galimybė sudaryti vežimo sutartį tokiomis sąlygomis, kurios atitinka šios Konvencijos nuostatas be jokių nukrypti leidžiančių nuostatų, ir pranešama apie tą galimybę; nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo nuostatos nėra įtrauktos iš kito dokumento ar įtrauktos į sutartį tipinėmis sąlygomis. Nagrinėjamos Roterdamo taisyklių normose yra aiškiai įtvirtintas draudimas vežimo organizavimo sutartis sudaryti prisijungimo būdu, Autorės nuomone, yra pakankamas įrankis apsaugoti krovinio siuntėjo interesus. Negalime nepritarti JAV Nacionalinės Pramonės Vežėjų lygos atstovų nuomonei<sup>215</sup>, kad plačiai deklaruojami siuntėjų nuogąstavimai dėl jų interesų galimo pažeidimo yra deklaratyvūs, nes siuntėjas, gavęs netinkamą, finansiškai nepalankų vežėjo pasiūlymą, yra laisvas krieptis į kitą vežėją arba sudaryti sutartį standartinėmis sąlygomis. Krovinų vežimo praktikoje sutarties laisvės samprata kinta priklausomai nuo sutarties šalių ekonominio „svorio“, todėl ir vežimo organizavimo sutartys gali būti sudaromos ne visada atspindint tikrąją abiejų sutarties šalių valią. Bet kuriuo atveju, Roterdamo taisyklių rengimo darbo grupė suteikė kelias

<sup>215</sup> National Industrial Transportation League. *Response of the National Industrial Transportation League to the European Shippers' Council Position Paper on the Rotterdam Rules*, supra note 11, p. 10.

alternatyvas sudaryti vežimo organizavimo sutartis, o sutarties šalys pačios turi žinoti, kaip apsisaugoti nuo kitos šalies savivalės. Tokia vežimo sutarčių sudarymo praktika, kuri reikalauja padidinto siuntėjų atidumo ir aktyvumo, Autorės nuomone, perkels pervežimų verslą į aukštesnį bendradarbiavimo tarp vežimo organizavimo sutarties šalių lygmenį, grindžiamą individualiomis, kiekvienam konkrečiam atvejui adaptuotomis krovininių vežimo jūrų transportu sutartimis, kas būdinga moderniam paslaugų verslui.

#### 2.4.2. Nuo Konvencijos nukrypstančių vežimo organizavimo sutarties sąlygų galiojimo prielaidos trečiosioms šalims

Prieš analizuojant vežimo organizavimo sutarties įtaką trečiųjų šalių interesų apsaugai derėtų aptarti, kokie asmenys, remiantis Roterdamo taisyklėmis, yra laikomi „trečiosiomis šalimis“, todėl įvertinsime krovinio gavėjo (A), dokumente įgalioto siuntėjo (B) ir asmenų, kurie nėra įrašyti į vežimo organizavimo sutartį - tai tikrojo krovinio siuntėjo ir tikrojo krovinio gavėjo, turėtojo ir krovinį kontroliuojančios šalies teisinius statusus (C).

- A. Krovinio gavėjo sąvoka yra įtvirtinta Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 11 dalyje, tai *asmuo, turintis teisę gauti krovinius pagal vežimo sutartį ar važtos dokumentą, ar elektroninį važtos įrašą*. Tuo metu, kai yra išduodamas apyvarstinis važtos dokumentas, gavėjas, remiantis 1 straipsnio 10 dalimi, yra laikomas tokio dokumento turėtoju arba vežimo sutartyje siuntėjo nurodytas kaip gavėjas.
- B. Roterdamo taisyklės įveda naują *dokumente įgalioto siuntėjo sąvoką* (1 straipsnis 9 dalis), kuri nurodo, kad *dokumente įgaliotas siuntėjas yra kitas nei siuntėjas asmuo, kuris sutinka važtos dokumente arba elektroniniame važtos įraše būti įvardintas kaip siuntėjas*.
- C. Krovinio gavėjas ir dokumente įgaliotas krovinio siuntėjas yra nurodomi vežimo sutartyje, važtos dokumente ar elektroniniame važtos įraše. Tačiau yra asmenų, suinteresuotų krovinio vežimu ir jo rezultatais, kurie nėra vežimo sutarties šalys - tai tikrasis krovinio siuntėjas, tikrasis gavėjas, kontroliuojančioji šalis bei krovinio turėtojas. Kyla klausimas, ar šiuos asmenis, kurie iš viso nedalyvauja sudarant sutartį ir nėra įrašyti važtos dokumente ar elektroniniame važtos įraše, galėtume laikyti vežimo organizavimo sutarties trečiosiomis šalimis. Kalbėdama apie tikrąjį krovinio siuntėją Autorė nustatė vienintelį atvejį, kuomet tikrasis krovinio siuntėjas, pristatęs krovinį vežėjui vežti, gali pasinaudoti krovinio kontrolės teise<sup>216</sup> (tokiam tikrajam siuntėjui bus privalomos visos vykdančio siuntėjo pareigos ir atsakomybė, kad būtų tinkamai įgyvendinta tokia sutartis) – tai vykdant prekių pirkimą – pardavimą pagal FOB sąlygas.

Roterdamo taisyklių 7 straipsnis *Tam tikromis šalimis* laiko krovinį kontroliuojančiąją šalį ir turėtoją (jei jos nėra frachtavimo sutarties šalys). Tuo tarpu tikrasis krovinio gavėjas, jei jis nėra turėtojas, nei gavėjas, nurodytas vežimo sutartyje, nei asmuo, turintis krovinio kontrolės teisę, teisiškai nėra laikomas trečiąja šalimi Roterdamo taisyklėse. Turėdami omenyje, kad dažniausiai praktikoje sutinkama „trečioji sutarties šalis“ yra

<sup>216</sup> Roterdamo taisyklių 1 straipsnis 12 dalis.

krovinio gavėjas, Disertacijoje vietoje visų trečiųjų asmenų aiškumo dėlei dažniausiai minėsime tik krovinio gavėją.

Identifikavę asmenis, kuriuos Roterdamo taisyklės laiko trečiosiomis sutarties šalimis, toliau analizuosime vežimo organizavimo sutarties poveikį trečiosioms šalims.

Šiuo metu praktikoje galiojanti situacija, kai vežėjas, sudaręs vežimo organizavimo sutartį su nukrypti nuo dalies pareigų leidžiančiomis arba ribojančiomis jo atsakomybę nuostatomis, siuntėjui pasiūlo mažesnę frachto mokesčių ir tas pats vežėjas prisiima imperatyvaus Konvencijos režimo nustatytą atsakomybę<sup>217</sup> krovinio gavėjui - ekonomiškai nėra naudinga vežėjui. Remiantis išsakytomis mintimis, darome išvadą, kad vežimo organizavimo sutartis turi galioti krovinio gavėjui visa apimtimi. Nukrypti nuo Roterdamo taisyklių leidžiančios nuostatos, priklausomai nuo jų poveikio gavėjui, galėtume skirstyti į dvi grupes: nuostatos palankios gavėjui (tiesiogiai ar netiesiogiai didina krovinio vežėjo ar jūros vykdančiosios šalies pareigas ir atsakomybę) bei nuostatos nepalankios krovinio gavėjui (tiesiogiai ar netiesiogiai didina gavėjo ar siuntėjo pareigas ar atsakomybę).

Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 5 dalyje yra įtvirtintos papildomos apsaugos priemonės – reikalavimai, kuriuos būtina įvykdyti, kad vežimo organizavimo sutartis galiojūt krovinio gavėjui ir nepažeistų jo interesų:

- a) *toks asmuo (gavėjas) gavo informaciją, kurioje aiškiai nurodoma, kad vežimo organizavimo sutartimi nukrypstama nuo šios Konvencijos nuostatų, ir davė skubų sutikimą dėl to, kad tokios nukrypti leidžiančios nuostatos jam privalomos.*

Matome, kad 80 straipsnio 5 dalies a punkte nėra eksplicitiškai įtvirtinta:

- kuri sutarties šalis turi gavėjui suteikti aukščiau įvardintą informaciją. Remiantis logine šios normos analize, manoma, kad vežėjas, siekiantis pasinaudoti galimybe sudaryti sutartį su nukrypstančiomis nuo Konvencijos nuostatomis, turėtų pats informuoti krovinio gavėją arba įpareigoti tai padaryti krovinio siuntėją, jūros vykdančiąją šalį arba vykdančiąją šalį.
- kaip interpretuoti sąvoką „skubus sutikimas“. Sąvoka „sutikimas“ teisinėje doktrinoje yra apibūdinama, kaip individuali valios išraiška, reiškianti, kad gavėjas susipažino su sutarties turiniu. Autorės nuomone, gali kilti neaiškumų dėl vežėjo/siuntėjo pranešimo gavėjui turinio. Nėra aišku, kokia apimtimi reikia atskleisti vežimo organizavimo sutarties nuostatas, kad gavėjui informacijos pakaktų priimant sprendimą duoti sutikimą dėl nukrypstančių nuo Konvencijos nuostatų galiojimo jam. Išskiriami šios Roterdamo taisyklių normos trūkumai ir praktinio pritaikymo požiūriu - vežimo organizavimo sutartys dažniausiai yra konfidencialios, todėl prieš informuodamas gavėją, vežėjas turėtų gauti siuntėjo sutikimą dėl tam tikrų sutarties dalių viešinimo. Tuo tarpu siuntėjas nenorėtų gavėjui atskleisti informacijos, pvz., apie frachto dydį, o informuoti gavėją tik apie faktą, kad sutartis nukrypsta nuo Konvencijos nuostatų nebūtų pakankama, nes neatitiktų imperatyvaus 80 straipsnio 5 dalies a punkto reikalavimo būti „aiškiai nurodyta“. Todėl praktikai turės rasti sprendimą, kaip pakankamai

<sup>217</sup> Vežant krovinius pagal frachtavimo sutartis, konosamento turėtoją - gavėją saugo imperatyvio Hagos - Visbio arba Hamburgo taisyklių nuostatos. *Aut.past.*

aiškiai informuoti gavėją apie sudarytą sutartį nepažeidžiant vežimo organizavimo sutarties šalių interesų. Konvencijos rengėjai 3 straipsnyje nurodė privalomą gavėjo informavimo ir susitikimo formą – raštu. Tikėtina, kad šie dokumentai taps sudėtine vežimo organizavimo sutarties dalimi. Roterdamo taisyklės leidžia naudoti elektroninius pranešimus, jei panaudoti tokią priemonę yra duotas asmens, kuris jį perduoda, ir asmens, kuriam jis perduodamas, sutikimas.

Kad gavėjo sutikimas būtų individualus, ne vežėjo primestas, pvz., darant ekonominių spaudimą, Konvencijos 80 straipsnio 5 dalies b punktas įtvirtina papildomą reikalavimą – *toks sutikimas nurodytas ne tik viešai prieinamame vežėjo įkainių ir paslaugų kainoraštyje, važtos dokumente ar elektroniniame važtos įrašė*. Kitaip tariant, analizuojama antra imperatyvi sąlyga, kad vežimo organizavimo sutartis galiotų krovinio gavėjui, įteisina papildomus reikalavimus gavėjo susitikimo formai – gavėjo sutikimas turi būti išreikštas ne tik viešai prieinamame vežėjo įkainių ir paslaugų kainoraštyje, važtos dokumente ar elektroniniame važtos įrašė. Iš atliktos 80 straipsnio 5 dalies analizės matome, kad krovinio gavėjas, tinkamai informuotas, kad yra sudaryta vežimo organizavimo sutartis su nukrypti leidžiančiomis nuostatomis, turi dvi išeitis - sutikti arba nesutikti, kad tokios nuostatos jam būtų privalomos. Nuo jo apsisprendimo priklausys vežimo kaina, atlygin-tinos žalos dydis, pareigų apimtis.

Šioje disertacijos dalyje nagrinėti imperatyvūs Konvencijos reikalavimai yra svarbūs, nes tarptautinės prekybos versle kroviniai dažniausiai vežami pirkėjo lėšomis ir rizika, todėl žalos atlyginimo dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėluoto pristatymo ieškiniai dažniausiai yra pateikiami krovinio gavėjo. Įrodinėjimo našta, kad nukrypti nuo Roterdamo taisyklių leidžiančios vežimo organizavimo sutarties nuostatos galioja, tenka tai sutarties šaliai<sup>218</sup>, kuri tvirtina, jog turi teisę į tokią nukrypti leidžiančią nuostatą, todėl jos pareiga bus įrodyti, kad visos nukrypti leidžiančios nuostatos sąlygos buvo įvykdytos (80 straipsnis 6 dalis).

Apibendrinant galima teigti, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis galiotų ne tik krovinio vežėjui ir siuntėju, bet ir trečiosioms šalims, ji turi įvykdyti ir visas 80 straipsnio 2 - 5 dalyje įrašytas sąlygas. Reikia atkreipti dėmesį, jog neatitinkant imperatyvių Konvencijos reikalavimų, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypti leidžiančiomis nuostatomis galiotų krovinio siuntėjui ir vežėjui, nėra prasmės gauti krovinio gavėjo susitikimo dėl tokios sutarties jam galiojimo, nes tokia sutartis teisiškai bus laikoma negaliojančia.

Svarbus aspektas yra tas, kad visos 80 straipsnyje įtvirtintos apsaugos prielaidos yra taikomos tuomet, kai vežimo organizavimo sutarties šalių susitarimu yra mažinamos siuntėjo jam Konvencijos priskirtos teisės. Todėl tais atvejais, kai vežėjas prisims vežimo organizavimo sutartimi didesnius, nei Roterdamo taisyklių imperatyviai įtvirtinti įsipareigojimus ir sukurs krovinio siuntėjui ir gavėjui papildomų teisių, nereikės įvykdyti imperatyvių 80 straipsnio reikalavimų, būtinų vežimo organizavimo sutarties galiojimui<sup>219</sup>.

<sup>218</sup> Toks asmuo dažniausiai bus krovinio vežėjas. *Aut.past.*

<sup>219</sup> Thomas, D. R., *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 49, p. 87.



## 2.5. Vežimo organizavimo sutarties nuostatų, kurios nenukrypsta nuo Roterdamo taisyklių, teisinio reguliavimo ypatumai

Praktikoje egzistuoja vežimo organizavimo sutarties nuostatos, kurios nenukrypsta nuo imperatyvaus Roterdamo taisyklių teisinio reguliavimo, bet turi įtakos siuntėjo bei trečiųjų asmenų interesų apsaugai. Dėl šios priežasties tikslinga šioje disertacijos dalyje aptarti išlygų dėl jurisdikcijos ir arbitražinio susitarimo galiojimo prielaidas ir jų poveikį siuntėjui bei trečiosioms sutarties šalims.

Roterdamo taisyklių 14 skyrius yra skirtas reguliuoti jurisdikcijos, o 15 – arbitražo klausimus. Valstybės, Konvencijos narės, vadovaudamosios 91 straipsnio reikalavimu, turi pareikšti, ar nuostatos dėl jurisdikcijos ir arbitražo joms bus privalomos<sup>220</sup>. Reikiai atkreipti dėmesį į tai, kad valstybės, ateityje pareikšiančios, kad šios normos joms nebus privalomos, galės ratifikuoti Roterdamo taisykles be šio įsipareigojimo.

Toliau disertacijos dalyje aptarsime jurisdikcijos ir arbitražo susitarimų vežimo organizavimo sutartyje nuostatas siekdami įvertinti, ar jos praktikoje nepažeis krovinių siuntėjo ir trečiųjų šalių interesų.

### 2.5.1. Susitarimo dėl išskirtinės jurisdikcijos ypatumai

Roterdamo taisyklių 66 straipsnis<sup>221</sup> įtvirtina bendrus jurisdikcijos pasirinkimo pagrindus, kuriais remdamasis ieškovas turi teisę iškelti vežėjui bylą pagal šią Konvenciją. Tačiau ieškovo jurisdikcijos pasirinkimo teisė nėra tokia plati, kuomet yra sudaromos vežimo organizavimo sutartys ir jų pagrindu yra nustatoma išskirtinė jurisdikcija. Roterdamo taisyklės neleidžia šalims susitarti dėl išskirtinės jurisdikcijos pasirinkimo, bet jei toks susitarimas yra įtrauktas į vežimo organizavimo sutartį, jis tampa galiojančiu<sup>222</sup> (67 straipsnis). Išskirtinio teismo jurisdikcija vežimo organizavimo sutartyje nebūtinai turi atitikti bendrus jurisdikcijos pasirinkimo reikalavimus, įtvirtintus Roterdamo taisyklių 66 straipsnio a dalyje, tačiau toks teismas būtinai turi būti vienoje iš Konvencijos šalių narių<sup>223</sup>, net jei ši šalis nieko bendra su ginču neturi. Tokiu novatorišku sprendimu Konvencijos rengėjai užtikrino Roterdamo taisyklių nuoseklų taikymą ginčams spręsti ir užkirto kelią kitų tarptautinių konvencijų, ypač Hagos – Visbiu, taisyklių galimam taikymui bei išsprendė šiuo metu egzistuojančią problemą, kai konosamento antroje pusėje vežėjas vienašališkai įrašo bet kurią sau palankią jurisdikcijos ar

<sup>220</sup> Roterdamo taisyklės 74 ir 78 straipsnis.

<sup>221</sup> Ieškovas turi teisę iškelti vežėjui teismo bylą kompetentingame teisme, kurio jurisdikcijoje yra viena iš šių vietų: a) vežėjo nuolatinė buvimo vieta; b) vežimo sutartyje sutarta krovinių gavimo vieta; c) vežimo sutartyje sutarta krovinių pristatymo vieta ar d) uostas, kuriame pradžioje kroviniai pakraunami į laivą ar uostas, kuriame kroviniai galutinai iškraunami iš laivo.

<sup>222</sup> The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules. *Questions and answers on the Rotterdam rules*. [interaktyvus]. 2009 10 10, p. 20 [2012-10-19] < <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Questions%20and%20Answers%20on%20The%20Rotterdam%20Rules.pdf> >

<sup>223</sup> Roterdamo taisyklių 67 straipsnio 1 dalies b punktas.

arbitražo vietą, todėl nei siuntėjui, nei gavėjui ši nuostata dažniausiai nėra žinoma tol, kol nekyla žalos atlyginimo klausimų<sup>224</sup>.

Pasirinkto teismo jurisdikcija, įtraukta į vežimo organizavimo sutartį, kad taptų išskirtine sprendžiant krovinio siuntėjo ir vežėjo tarpusavio ginčus, turi atitikti ir kitas 67 straipsnio 1 dalies sąlygas:

- a) *Susitarimas dėl teismo pasirinkimo yra pateikiamas krovinių vežimo organizavimo sutartyje, kurioje aiškiai nurodoma šalių pavadinimai ir adresai ir kuri yra arba: i) individualiai<sup>225</sup> sudaryta, arba ii) kurioje yra aiški formuluotė, kad yra susitarimas dėl išskirtinio teismo pasirinkimo, ir kurioje yra nurodomi vežimo organizavimo sutarties skyriai, kuriuose yra toks susitarimas.*

Remdamiesi lingvistiniu teisės normos aiškinimo metodu, konstatuojame, kad vežėjas, siekdamas įtraukti į vežimo organizavimo sutartį sąlygą dėl išskirtinės jurisdikcijos, turi pasirinkti iš dviejų alternatyvų: susitarti su siuntėju individualiai dėl tokios išskirtinės normos įtraukimo į sutartį arba aiškiai nurodyti vežimo organizavimo sutarties skyrius, kuriuose yra tokia formuluotė. Dėl įtvirtintų alternatyvų egzistavimo galima daryti išvadą, kad nuostatą dėl išskirtinės jurisdikcijos užtenka tik aiškiai nurodyti vežimo organizavimo sutartyje, todėl egzistuoja galimybė vežėjui vienašališkai pasirinkti ir į vežimo organizavimo sutartį standartinėmis sąlygomis įtraukti nuostatą dėl sau palankios išskirtinės jurisdikcijos.

Analizuojant trečiųjų šalių interesų apsaugą svarbi yra 67 straipsnio 2 dalies nuostata, teigianti, kad išskirtinės jurisdikcijos sąlygų yra saistomas ir asmuo, *kuris nėra vežimo organizavimo sutarties šalis, jei:*

- a) *teismas yra vienoje iš 66 straipsnio a punkte nurodytų vietų.* Vadovaudamiesi šia nuostata matome, kad sudarius vežimo organizavimo sutartį ir joje sutarus dėl išskirtinės jurisdikcijos, ieškovas praranda laisvę pasirinkti sau palankenę 1 iš 6 galimų bendrosios jurisdikcijos vietų. Kitaip tariant, išskirtinės jurisdikcijos vieta gali būti visiškai nepalanki trečiajam šaliai, pvz., labai toli geografiškai arba bylinėjimosi išlaidos itin didelės ir pan.;
- b) *susitarimas dėl išskirtinės jurisdikcijos yra įtrauktas į važtos dokumentą ar elektroninį važtos įrašą.* Toks Konvencijos rengėjų reikalavimas yra daugiau teorinio pobūdžio, nes pats faktas, kad susitarimas dėl išskirtinės jurisdikcijos galiojimo yra įtrauktas į važtos dokumentą ar elektroninį važtos įrašą, nereiškia, kad trečioji šalis su juo sutiko. Priešingai, tokie dokumentai yra išduodami krovinio vežėjo vienašališkai, todėl priskirtini standartinių dokumentų rūšiai;

<sup>224</sup> Hooper, C. D. Forum Selection and Arbitration in the Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or The Definition of Fora Conveniens Set Forth in the Rotterdam Rules. *Texas International Law Journal*. 2009, 44:421.

<sup>225</sup> Atkreiptinas dėmesys, kad lietuviškame Roterdamo taisyklių vertimo 67 straipsnio 1 dalies a punkte yra nurodytas, kad sutartis yra individualiai sudaryta, tuo tarpu 80 straipsnio 2 dalies b punkte numatyta, kad ta pati sutartis yra asmeniškai sudaryta. Siekdama išvengti galimų netikslumų, autorė siūlo tvirtinant oficialų Roterdamo taisyklių lietuvių kalbos vertimą apsistoti ties viena sąvoka, kas ir yra įtvirtinta oficialiuose Konvencijos tekstuose anglų bei prancūzų kalba. Autorė disertacijoje vartoja sąvoką *individualiai sudaryta sutartis*.

- c) tokiam trečiajam asmeniui laiku<sup>226</sup> yra įteikiamas atitinkamas teismo, kuriame turi būti keliamas ieškinys, pranešimas apie tai, kad šio teismo jurisdikcija yra išskirtinė ir
- d) bylą nagrinėjančio teismo teise pripažįstama, kad tas asmuo gali būti saistomas susitarimo dėl išskirtinio teismo pasirinkimo.

Susipažinus su įtvirtintais reikalavimais jurisdikcijos išlygos galiojimui trečiajai šaliai, kuri nėra krovinio siuntėjas, kyla praktinis klausimas, ar krovinio gavėjas gali nepaisyti vežimo organizavimo sutartimi įtvirtintos išskirtinės jurisdikcijos išlygos. Atsakymas nėra akivaizdus. Susidariusią situaciją sprendžiame taikydami analogijos metodą ir lygiagrečiai analizuodami 67 straipsnio 2 dalį ir 80 straipsnio 5 dalį, matome, kad pastarojo straipsnio nuostatų dėl Konvencijoje nustatytų teisių, įsipareigojimų ir atsakomybės nukrypimo galiojimui trečiajam asmeniui yra būtinas rašytinis „*skubus sutikimas*“ tokio asmens sutikimas dėl nukrypti leidžiančių nuostatų galiojimo būtent jam. Tuo tarpu išlygos dėl išskirtinės jurisdikcijos galiojimui tokio reikalavimo nėra, todėl krovinio gavėjui vežimo organizavimo sutartyje įtvirtinta išskirtinė jurisdikcijos išlyga yra privaloma visa apimtimi. Kaip teisingai pastebėjo prof. Fresno de Aguirre<sup>227</sup>, tokia Konvencijos rengėjų nuostata nebuvo visiškai apgalvota, nes riboja krovinio gavėjo ar kitos trečiosios šalies laisvę pasirinkti vieną iš galimų 66 straipsnio a dalyje numatytų jurisdikcijos vietų.

Darome išvadą, kad Roterdamo taisyklės leidžia, jog išskirtinės jurisdikcijos pasirinkimo susitarimas būtų įtrauktas į vežimo organizavimo sutartį standartinėmis sąlygomis, todėl trečiajai šaliai ir iš dalies krovinio siuntėjui nėra palikta galimybė prieštarauti ar derėtis dėl teismo jurisdikcijos pasirinkimo. Autorės nuomone, šiuo klausimu vežimo organizavimo sutartyse, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, yra galimi vežėjų piktnaudžiavimai dėl nepakankamai įtvirtintos siuntėjų bei trečiųjų asmenų interesų apsaugos.

## 2.5.2 Arbitražinio susitarimo ypatumai

Roterdamo taisyklių rengimo darbo grupė pripažino, kad praktikoje vežėjai gali vengti privalomų jurisdikcijos nuostatų pasirinkdami ginčų sprendimams arbitražą<sup>228</sup>. Siekiant užkirsti kelią tokiems piktnaudžiavimams ir apginti siuntėjų bei trečiųjų šalių interesus, buvo nuspręsta įtraukti nuostatas dėl arbitražo susitarimų į Konvencijos reguliavimo sritį. Šioje darbo dalyje analizuosime arbitražinio susitarimo, įtraukto į vežimo organizavimo sutartį įtaką siuntėjo ir trečiųjų šalių interesams.

<sup>226</sup> Roterdamo taisyklėse nėra aiškiai nurodyta, kaip interpretuoti sąvoką „laiku įteiktas atitinkamas teismo pranešimas“, todėl pritariame prof. M. F. Sturley nuomonei, kad šios sąvokos interpretacija praktikoje priklausys nuo konkretaus vežimo aplinkybių. Žr. plačiau Sturley, M. F. Jurisdiction Under the Rotterdam Rules [interaktyvus]. P.26 [žiūrėta 2013-03-01] < <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Michael%20Sturley%202023%20OKT29.pdf> >

<sup>227</sup> Fresno de Aguirre, C. The Rotterdam Rules from the perspective of a Country that is a Consumer of Shipping Services. *Review Droit Uniform.* 2009, (XIV) :880-882.

<sup>228</sup> Linijinėje laivyboje arbitražiniai susitarimai retai sutinkami krovinių vežimo sutartyse, šie susitarimai yra labiau paplitę trampinėje laivyboje, kur frachtavimo sutarties šalių ekonominė galia yra panaši. *Aut.past.*

Arbitražinis susitarimas vežimo sutarties šalims nėra privalomas. Tačiau 15 Konvencijos skyrius leidžia sutarties šalims susitarti dėl arbitražinio susitarimo sudarymo ateityje kiliantiems ginčams spręsti. Reikalavimą vežėjui pateikiantis asmuo gali pasirinkti arbitražo proceso vietą<sup>229</sup> (75 straipsnio 2 dalis). Kita vertus, arbitražo vieta yra privaloma, jei šis susitarimas yra įtrauktas į vežimo organizavimo sutartį<sup>230</sup>. Kad vežimo organizavimo sutartyje įtvirtintas arbitražinis susitarimas galiojotų krovinio siuntėjui ir vežėjui, Roterdamo taisyklių 75 straipsnio 3 dalyje yra keliama papildomi reikalavimai:

- a) *vežimo organizavimo sutartis yra sudaryta individualiai arba*
- b) *yra aiški formuluotė apie tai, kad sudarytas arbitražo susitarimas ir jame konkrečiai yra nurodomi vežimo organizavimo sutarties skyriai, kuriuose pateikiamas arbitražo susitarimas.*

Būtina atkreipti dėmesį, kad šios dvi sąlygos yra alternatyvios – arbitražinis susitarimas tampa privalomas sutarties šalims, kai yra įvykdoma bent viena iš šių sąlygų. Analizuodami nagrinėjamo straipsnio nuostatas matome, kad Roterdamo taisyklių kūrėjų pozicija dėl arbitražinio susitarimo galiojimo yra analogiška, kaip ir dėl išskirtinio teismo jurisdikcijos. Todėl galima daryti tą pačią išvadą, kad arbitražinis susitarimas vežėjo gali būti įtrauktas į vežimo organizavimo sutartį vienašališkai, o maži ir nepatyrę krovinių siuntėjai praktiškai negalėtų ginčyti ar derėtis dėl šios vežimo organizavimo sutarties nuostatos pakeitimo. Galime teigti, kad ši Konvencijos norma neužtikrina pakankamos mažųjų ir nepatyrusių siuntėjų apsaugos.

Svarbus yra ir arbitražinio susitarimo galiojimo trečiajai sutarties šaliai, kuri yra kita nei siuntėjas, klausimas. Tam, kad arbitražinis susitarimas būtų privalomas krovinio gavėjui, reikalavimai yra tie patys, kaip ir dėl išskirtinės jurisdikcijos galiojimo (75 straipsnio 4 dalis ir 67 straipsnio 2 dalis), todėl vežėjui nereikia gauti krovinio gavėjo sutikimo dėl tokios nuostatos įtraukimo į vežimo organizavimo sutartį ir jos galiojimo.

Reikia atkreipti dėmesį, kad įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, linijiniai vežėjai, atstovaujantys valstybėms, kurios pareišk, kad Konvencijos nuostatos dėl jurisdikcijos ir arbitražo joms privalomos, turės užtikrinti, kad jų sudarytos vežimo organizavimo sutarties nuostatos atitinktų imperatyvius reikalavimus dėl jurisdikcijos ir arbitražo susitarimų galiojimo.

Šios disertacijos dalies tyrimas parodė, kad, sudarant vežimo organizavimo sutartį, vežėjas gali vienašališkai įtraukti į sutarties nuostatas susitarimus dėl išskirtinės jurisdikcijos ar arbitražo, kurių turinio maži ir nepatyrę siuntėjai bei tretieji asmenys negalės koreguoti, šios nuostatos jiems taps privalomomis, nes Roterdamo taisyklėse nėra įtvirtinto imperatyvaus reikalavimo vežėjui gauti šių asmenų sutikimą. Autorės nuomone, siuntėjų ir gavėjų interesai nebus pakankamai apsaugoti nuo galimo vežėjo

<sup>229</sup> a) bet kurioje arbitražo susitarime tam paskirtoje vietoje ar b) bet kurioje kitoje vietoje, esančioje valstybėje, kurioje yra bet kuri iš šių vietų: i) vežėjo nuolatinė buvimo vieta, ii) vežimo sutartyje sutarta krovinių gavimo vieta, iii) vežimo sutartyje sutarta krovinių pristatymo vieta ar iv) uostas, kuriame pradžioje kroviniai pakraunami į laivą ar uostas, kuriame kroviniai galutinai iškraunami iš laivo.

<sup>230</sup> Bekker, P., Ginzburg, D. The Rotterdam rules and Arbitration. Questions and warning signs. *Dispute Resolution Journal*. 2010, 65:3.

piktnaudžiavimo vežėjui vienašališkai į vežimo organizavimo sutartį įtraukiant susitarimus dėl išskirtinės jurisdikcijos ar arbitražo. Todėl galime teigti, kad šiuo metu egzistuojančios problemos, kai vežėjas vienašališkai įtraukia į konosamento sąlygas išskirtinės jurisdikcijos ir arbitražinį susitarimus, nepalankius siuntėjams, Roterdamo taisyklės neišsprendė. Tad šie asmenys, ir įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, tikėtina, ginčus spręs jiems ne visada palankiuose teismuose arba turės pradėti daug kainuojančius ginčo sprendimus arbitražuose<sup>231</sup>.

## 2.6. Sutarties laisvės apimtis vežant krovinius multimodaliniu transportu pagal vežimo organizavimo sutartis

Modernios logistikos laikais didžioji krovinų dalis yra vežama *nuo durų iki durų*, kai vežimas, be jūrų transporto, dažniausiai yra atliekamas ir kelių, geležinkelių, oro ar vidaus vandenų transportu.

Išsiaiškinus vežimo organizavimo sutarties privalumus vežant krovinius jūrų transportu, pagrįstai kyla klausimas, ar kelių, oro, vidaus vandenų bei geležinkelio transporto vežėjas gali sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu, siekiant krovinius vežti nuo *durų iki durų* nukrypti nuo dalies imperatyvių, kitų nei nuo Roterdamo taisyklių normų: 1956 metų Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties Konvencijos (CMR)<sup>232</sup>, 1980 metų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties konvencijos (COTIF) bei jos 1999 metų priedo B, Vienodos tarptautinio krovinų vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM)<sup>233</sup>, 2001 metų Budapešto konvencijos dėl krovinų vežimo vidaus vandenų keliais (CMNI)<sup>234</sup> bei 1999 metų Monrealio konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio pervežimo oru taisyklių suvienodinimo<sup>235</sup>. Šis svarbus aspektas teisės doktrinoje beveik nenagrinėtas, tačiau jis yra aktualus praktiškai įgyvendinant vežimo organizavimo sutarties nuostatas. Tokių nuostatą lemia didėjantys krovinų vežimai *nuo durų iki durų*, kuomet pervežimai atliekami naudojant kelias transporto rūšis, taip pat Lietuvos geografinė padėtis, palanki vystyti krovinų vežimą visomis transporto rūšimis.

1960 metais prasidėjusi Konteinerių revoliucija, kuomet kroviniai, pakrauti į konteinerius, galėjo būti gabenami skirtingomis transporto rūšimis - jūrų, kelių, geležinkelių transportu - nuo išsiuntimo iki pristatymo vietos be būtinybės tikrinti ar išpakuoti

<sup>231</sup> Sparka, F. *Jurisdiction and arbitration clauses in maritime transport documents. A comparative analysis*. Hamburg: Springer. 2009, p. 125.

<sup>232</sup> 1956 metų Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios, 1998, Nr. 107-2932.

<sup>233</sup> 1980 metų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties konvencija (COTIF) bei jos 1999 metų priedas B- Vienodos tarptautinio krovinų vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM). Valstybės žinios, 2003, Nr.: 97 -4318.

<sup>234</sup> 2001 metų Budapešto konvencija dėl krovinų vežimo vidaus vandenų keliais (CMNI) [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-24] <<http://www.unecf.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicnf/cmni.pdf>>. Lietuva nėra prisijungusi. *Aut.past.*

<sup>235</sup> 1999 metų Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435. Atkreiptinas dėmesys, kad krovinų vežimas multimodaliniu transportu nuo *durų iki durų* kai kroviniai vežami ir jūrų, ir oro transportu praktikoje yra itin retas reiškinys. *Aut.past.*

perkraunant konteinerį iš vienos transporto priemonės į kitą, keitė tradicinį pervežimų verslo požiūrį į šį transportavimo būdą<sup>236</sup>. Ilgainiui išpopuliarėjo tarptautinis multimodalinis transportas<sup>237</sup>. Atsirado multimodalinio transporto operatoriai<sup>238</sup>, kurie prisiėmė atsakomybę už visą transportavimo grandinę. Tokios paslaugos buvo palankios krovinių siuntėjams ir gavėjams, kurie norėjo, kad vienas asmuo būtų atsakingas už krovinių praradimą ar sugadinimą. Todėl iškilo teisinio reguliavimo vežant krovinius tarptautiniu multimodaliniu transportu problema. Šiandien nėra nė vieno tarptautinio teisės akto<sup>239</sup>, kuris reguliuotų krovinių vežimą multimodaliniu transportu. 1980 metais Jungtinių Tautų priimta Konvencija dėl Multimodalinių krovinių pervežimų neįsigaliojo, nes nebuvo ratifikuota reikiamo šalių skaičiaus. Susidariusi teisinė spraga yra užpildoma nacionalinės teisės normomis, kurios yra individualios, dažniausiai skirtingo pobūdžio, todėl įneša painiavos į egzistuojantį multimodalinio transporto teisinį reguliavimą<sup>240</sup> ir apsunkina tarptautinės prekybos procesus. Roterdamo taisyklių rengėjai, atsižvelgdami į verslo poreikį bei šiandien egzistuojančias tarptautinės teisės spragas multimodalinių vežimų srityje, į reguliavimo sferą įtraukė krovinių gabenimą nuo *durų iki durų*, kuris apima multimodalinius vežimus, kai dalis krovinių yra vežama jūra<sup>241</sup>. 2012 metais apie 60% visų vežamų jūrų transportu konteinerių buvo gabenama nuo *durų iki durų*, kai kuriose šalyse, pvz. JAV, šis skaičius siekė 80%<sup>242</sup>. Todėl aktualu išsiaiškinti, koku būdu Roterdamo taisyklės koreliuos su kitų transporto rūšių imperatyviomis konvencijomis (2.6.1.) ir kaip bus užtikrinamas sutarties laisvės principo galiojimas vežimo organizavimo sutartyse (2.6.2.) vežant krovinius nuo *durų iki durų*.

<sup>236</sup> 2000 metais jūrų transportu pervežtų konteinerių skaičius siekė 100 mln., 2007 metais šis skaičius išaugo iki 200 mln., o prognozuojama, kad 2015 metais pervežtų konteinerių kiekis viršys 300 mln. per metus. Žr. daugiau Bonassies, P. Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème siècle. *Droit Maritime Français (DMF)*. 2009, 699:7.

<sup>237</sup> Teisės aiškinimo požiūriu tarptautinio multimodalinio transporto sąvoka detaliausiai yra įtvirtinta 1980 metų JT Konvencijos dėl multimodalinių krovinių pervežimo 1.1 straipsnyje - *Tarptautinis multimodalinis transportas apima krovinių vežimą bent dviem skirtingomis transporto priemonėmis, multimodalinio vežimo sutarties pagrindu, kai prekių pakrovimo ir iškrovimo vieta yra skirtingose valstybėse* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-09]. <<http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html>>

<sup>238</sup> Multimodalinių transporto operatorių sąvoka yra įtvirtinta 1980 metų JT Konvencijos dėl multimodalinių krovinių pervežimo 1.2 straipsnyje ir apima *fizinį ar juridinį asmenį, kuris savo vardu ar per kitus asmenis multimodalinio vežimo sutartį sudaro savo vardu ir kuris veikia kaip užsakovas, ne tarpininkas, ne siuntėjo ar vežėjo, dalyvaujancio multimodalinio transporto operacijoje, atstovas ir kuris prisiima atsakomybę už sutarties vykdymą*. *Op.cit.* 237.

<sup>239</sup> UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, January 1992 yra tik patariamojo, konsultacinio pobūdžio.[interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-10] <<http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm>>

<sup>240</sup> UNCTAD Implementation of multimodal transport rules [interaktyvus]. 25 June 2001,p.6 [žiūrėta 2012-10-09]. <<http://unctad.org/en/Docs/posdttelbd2.en.pdf>>

<sup>241</sup> *Commentary by the UNCTAD Secretariat on DRAFT INSTRUMENT ON TRANSPORT LAW* [interaktyvus]. 13 March 2002 [žiūrėta 2012-10-02]. <<http://unctad.org/en/Docs/posdttelbd4.en.pdf>>

<sup>242</sup> Bureau of transportation statistics. *Multimodal Transportation Indicators - 2012*. US Department of transportation. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-02] <[http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/multimodal\\_transportation\\_indicators/past\\_reports.html](http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/multimodal_transportation_indicators/past_reports.html)>

## 2.6.1. Multimodalinio transporto teisinio reguliavimo ypatumai Roterdamo taisyklėse

Roterdamo taisyklių 26 straipsnyje krovinių gabenimui *nuo durų iki durų* yra įtvirtinta ribotos tinklinės atsakomybės sistema (angl. *limited network liability system*). Novatoriška tinklinė ribotos atsakomybės sistema yra grindžiama Roterdamo taisyklių sąveika su kitų rūšių transporto konvencijomis<sup>243</sup>. Kitaip tariant, krovinio vežėjo atsakomybės dydis priklausys nuo to, kurioje multimodalinio transportavimo grandyje bus nustatyta žalos kilimo vieta. Galime teigti, kad Roterdamo taisyklės neturi pirmenybės kitų tarptautinių konvencijų, reguliuojančių atskiras vežimo grandis iki krovinio pakrovimo į laivą ir po jo iškrovimo iš laivo, taikymui. Vežant krovinius multimodaliniu transportu Roterdamo taisyklės bus taikomos krovinių vežimo jūrų transportu daliai reguliuoti bei tuomet, kai nepavyks nustatyti žalos atsiradimo vietos.<sup>244</sup> Reikia pastebėti, kad nacionalinių teisės aktų taikymui Roterdamo taisyklės nenumato galimybes, todėl pritariame mokslininko Neels nuomonei, kad tokia Konvencijos rengėjų pozicija neabejotinai prisidės prie tarptautinės transporto teisės unifikavimo<sup>245</sup>.

Teisinis reguliavimas vežant krovinius multimodaliniu transportu yra įtvirtintas Roterdamo taisyklių 26 straipsnyje. Kai kroviniai prarandami, sugadinami ar pavėluojama juos pristatyti vežėjo atsakomybės laikotarpiu iki jų pakrovimo į laivą momento ir tik po jų iškrovimo iš laivo, Roterdamo taisyklių nuostatos *nera pirmenybinės prieš tokias kito tarptautinio dokumento nuostatas, kurios tokį praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą sukeliančių įvykio ar aplinkybės momentu:*

- a) *remiantis tokio tarptautinio dokumento nuostatomis, būtų taikomos visiems ar bet kokiems vežėjo veiksams, jei siuntėjas būtų sudaręs atskirą ir tiesioginę sutartį su vežėju dėl konkretaus vežimo etapo, kai kroviniai buvo prarasti, sugadinti ar įvyko ar susiklostė pavėlavimą juos pristatyti sukeliantis įvykis ar aplinkybė.* Iš cituojamos normos matome, kad kita nei Roterdamo taisyklės tarptautinė konvencija turi būti taikoma visiems vežėjo veiksams, jei siuntėjas būtų sudaręs atskirą sutartį su vežėju dėl konkretaus vežimo etapo. Panagrinėkime hipotetinį vežimą: krovinyms buvo vežamas iš Hamburgo iki Klaipėdos uosto jūrų transportu, o iš Klaipėdos iki Tauragės kelių transportu. Kilus žalai kelių transporto dalyje, vežėjas negalėtų riboti savo atsakomybės remdamasis CMR konvencijos nuostatomis, nes CMR konvencija taikoma tik tarptautiniams krovinių vežimams. Situacija taikytinos teisės atžvilgiu keistųsi, jei krovinyms iš Klaipėdos uosto kelių transportu būtų gabentas į Rygą;

<sup>243</sup> Roterdamo taisyklių rengėjai atsižvelgė į žemyninio transporto pervežimų verslo reikalavimus palikti galimybę taikyti šiuo metu galiojančias tarptautines konvencijas. Todėl UNCITRAL, prisimindama nepavykusius Hamburgo taisyklių ir JT konvencijos dėl Multimodalinių krovinių pervežimo bandymus modernizuoti tarptautinę jūrų teisę bei multimodalinius vežimus, nenorėjo sukurti dar vienos negaliojančios tarptautinės konvencijos. *Aut. Past.*

<sup>244</sup> EftestÖl-Wilhelmsson, E. The Rotterdam Rules in a European multimodal context. *The Journal of International Maritime Law*. 2010 (16):281.

<sup>245</sup> Neels, P. The Rotterdam Rules and Modern Transport Practices: a Successful Marriage? *Tijdschrift Vervoer. & Recht*. 2011, 1:16

- b) *konkrečiai nustato vežėjo atsakomybę, atsakomybės ribojimą ar ieškinio pateikimo terminą.* Remdamiesi šia straipsnio nuostata matome, kad Roterdamo taisyklės neturi pirmenybės prieš kitas transporto konvencijas, sprendžiant atsakomybės ribojimo ir ieškinio pateikimo terminų klausimus. Todėl tiek Roterdamo taisyklių normos, reguliuojančios atsakomybės ribojimo klausimus, tiek kita tarptautinė konvencija gali būti taikomi tai pačiai vežimo sutarčiai, priklausimai nuo to, kurioje multimodalinio vežimo grandyje žala kilo. Akivaizdu, kad žalos atlyginimo ribos pagal skirtingas konvencijas skiriasi, todėl praktikoje ši Konvencijos nuostata uždeda nepagrįstai didelę įrodinėjimo našta ieškovui, kuriam gali nebūti žinomos žalos atlyginimo ribos, įtvirtintos skirtingose konvencijose, kas trukdys numatyti bylos baigtį;
- c) *negali būti sulaužomos sutarties pagrindu iš viso arba pakenkiant siuntėjui remiantis tokiu dokumentu.* Paskutinis Roterdamo taisyklėse įtvirtintas reikalavimas kitų transporto konvencijų viršenybei yra skirtas užkirsti kelią galimiems piktnaudžiavimams sutarties pagrindu pasirenkant, pvz., Roterdamo taisykles, kur žalos atlyginimo ribos yra žymiai mažesnės nei, pvz., vežant krovinius geležinkelių transportu ( atitinkamai 3 ir 17 SST už kilogramą). Todėl konkrečios konvencijos, reguliuojančios krovinių vežimą iki pakrovimo į laivą ir po iškrovimo iš laivo, normos, nustatančios vežėjo atsakomybę, atsakomybės ribojimą ar ieškinio pateikimo terminą, negali būti sulaužomos sutarties pagrindu, yra privalomos ir negali kitaip pakenkti krovinio siuntėjui.

Matome, kad Roterdamo taisyklės neturi taikymo viršenybės<sup>246</sup> kitų tarptautinių konvencijų atžvilgiu, kai yra nustatomos aukščiau išvardintos aplinkybės. Privalu atkreipti dėmesį į pirmąjį 26 straipsnio reikalavimą, kad būtų taikomos kitos tarptautinės konvencijos<sup>247</sup> reikia, jog būtų lokalizuota žalos atsiradimo vieta iki krovinio pakrovimo į laivą ar po jo iškrovimo iš laivo. Tikslus žalos kilimo vietos nustatymas yra itin svarbus siekiant nustatyti tarptautinę konvenciją, kurios normos bus taikomos ginčui spręsti, pvz., vaisiai prieš pakraunant juos į laivą jau buvo pradėję gesti, o žala kilo kelionės jūra metu, žalos atlyginimo ribų nebūtų galima nustatyti pagal Roterdamo taisyklių nuostatas, nes žalos kilimo priežastis buvo, pvz., netinkamas krovinio vežimas kelių transportu ar pan. Tuo

<sup>246</sup> Šiai Roterdamo taisyklių nuostatai aktyviai priešinosi prof. Tetley W. teigdamas, kad būtų praktiškiau ir kiltų mažiau teisinės painiavos perdavus Roterdamo taisyklėms reguliuoti išskirtinai visus multimodalinius pervežimus. Autorė pritaria prof. Tetley nuomonei, kad Roterdamo taisyklių 26 straipsnis apsunkina įrodinėjimo našta ieškovui, kuriam gali kilti sunkumų skaičiuojant nuostolius, nes pagal atskiras konvencijas žalos atlyginimo ribos skiriasi, tačiau autorė taip pat palaiko Konvencijos kūrėjų pragmatišką požiūrį patenkinti verslo poreikį ir palikti galioti dabartines konvencijas, tokiu būdu išvengiant tiek skirtingų verslo atstovų, tiek politikų priešpriešos sprendžiant dėl Konvencijos ratifikavimo, kas buvo viena pagrindinių Hamburgo taisyklių nesėkmės priežasčių. Žr. daugiau Tetley, W. *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam rules) 2008.* [interaktyvus]. 20 December 2008[žiūrėta 2010-09-10] <[http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary\\_of\\_Criticism\\_of\\_UNCITRAL\\_\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf)>

<sup>247</sup> Krovinio siuntėjas ir gavėjas gali būti suinteresuoti, kad žala kroviniui būtų lokalizuota ne jūrinėje kelionės atkarpoje dėl akivaizdžiai didesnio vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą dydžio. Roterdamo taisyklės įtvirtina 3SST/kg, CMR- 8.33SST/kg, COTIF – 17SST/kg, Monrealio konvencija - 17SST/kg kompensaciją sugadinus ar praradus krovinį.



atveju, kai negalima nustatyti, kuriam kelionės etape įvyko krovinio praradimas ar sugadinimas, kas bus beveik visais atvejais vežant krovinius konteineriuose<sup>248</sup>, vežėjo atsakomybės nustatymui bus taikomos Roterdamo taisyklių nuostatos visam krovinių vežimo laikotarpiui, nepriklausomai nuo to, kokia trumpa buvo krovinio vežimo jūrų transportu ir kokia ilga pvz. kelių transporto atkarpa buvo<sup>249</sup>. Autorės nuomone, Konvencijos leidėjų nuostata lemia papildomą žalos vietos kilimo įrodinėjimo našta ieškovui. Todėl negalime nepastebėti galimų piktnaudžiavimų šioje srityje: tarkim, žala kilo vežant krovinių kelių transportu, vežėjas turi tai patvirtinančių įrodymų, tačiau žalos lokalizavimas kelių transporto dalyje reiškia, kad vežėjas turės atlyginti žalą pagal CMR konvenciją, kurioje žalos atlyginimo ribos bus žymiai didesnės nei teismui pripažinus, kad nepavyko nustatyti žalos kilimo vietos ir pritaikius Roterdamo taisykles žalai atlyginti<sup>250</sup>.

Įdomu pastebėti, kad praktikoje bus tokių atvejų, kai net lokalizavus žalą ne jūrinėje dalyje vis tiek bus taikomos Roterdamo taisyklės, pvz., kroviny bus vežamas iš Dalian uosto (Kinija) iki Antverpeno (Belgija) jūrų transportu ir kelių transportu iki Briuselio. Žala kilo vežant krovinių kelių transportu. Ginčą turi spręsti Dalian miesto jūrų teismas. Pagal Roterdamo taisyklių 26 straipsnio nuostatas ginčo sprendimui turėtų būti taikoma CMR konvencija, tačiau Kinija nėra ratifikavusi CMR konvencijos, todėl neturi teisinio pagrindo jos taikyti<sup>251</sup>. Greičiausiai Kinijos teismas ginčą spręs taikdamas Roterdamo taisyklių nuostatas. Situacija keistusi, jei ginčą nagrinėtų Belgijos, kuri yra ratifikavusi CMR, teismas. Atkreiptinas dėmesys, kad dalis mokslininkų nepritaria tokiam ginčų sprendimo būdai, prof. Van der Ziel<sup>252</sup> įsitikinęs, kad Roterdamo taisyklių 26 straipsnio paskirtis yra ta, kad lokalizavus žalą kelių transporto atkarpoje šalies, kuri nėra CMR, bet yra Roterdamo taisyklių narė, teismas turėtų taikyti CMR konvencijos nuostatas. Autorė nevisiškai pritaria šio mokslininko pozicijai dėl multimodalinių konvencijų, kurių šalys neratifikavo, taikymo, nes praktikoje valstybė, kuri svarstytų Roterdamo taisyklių ratifikavimo klausimą, turėtų ratifikuoti ir kitas tarptautines konvencijas, pvz. CMR, kas sąlygotų vangų tokių didelių prekybos šalių, kaip Kinija, Indija, norą ratifikuoti pačias Roterdamo taisykles.

Neabejotinas Roterdamo taisyklių 26 straipsnio pranašumas yra tas, kad jis nenumato galimybės būti taikomas nacionalinei teisei, o tik tarptautinėms konvencijoms. Pritartume prof. Berlingieri<sup>253</sup> nuomonei, kad lokalizavus žalą ne kelionės jūra grandyje ir išplėtus 26

<sup>248</sup> Krovinių vežėjų atstovai nuogąstauja, kad nepavykus įrodyti žalos atsiradimo vietos ir nesant kelių vežėjo įrašo, kad kroviny priimtas vežti buvo su defektais, praktikoje gali būti bandymų piktnaudžiauti įrodant, kad žala kilo būtent kelių transporto dalyje. Žr. daugiau Bon-Garsin, I. Le point de vue du transport routier. *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle*. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille. I.M.T.M. 2010, p. 195.

<sup>249</sup> Faghfour, M. International Regulation of Liability for Multimodal Transport. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2006, 5(1):110.

<sup>250</sup> Hoeks, M. *Multimodal transport law*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2010, p. 353.

<sup>251</sup> Taikytinos teisės požiūriu Kinijos teismo sprendimas keistusi ir turėtų taikyti CMR, jei sutarties šalys sutartyje būtų pasirinkusios ginčui spręsti CMR konvencijos nuostatas. Tokią išvadą Autorė daro remdamasi analogija - *Paramount* išlyga Hagos - Visbiu taisyklių taikymo atveju.

<sup>252</sup> Van der Ziel, G. Multimodal aspects of the Rotterdam rules. *CMI Yearbook 2009*, p. 306.

<sup>253</sup> Berlingieri, F. Multimodal aspects of the Rotterdam rules [interaltyvus]. 2009, p. 5 [Žiūrėta 2012-10-10]. <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>>

straipsnio reguliavimo sritį bei leidus ginčus dėl žalos atsiradimo reguliuoti atskirų šalių nacionaliniams teisės aktams, būtų stipriai menkinama tarptautinės teisės unifikavimo galimybė, nes Roterdamo taisyklių valstybės - narės galėtų dažnai keisti nacionalinius teisės aktus, reguliuojančius visas transporto rūšis, išskyrus krovinių vežimą jūra, tokiu būdu vienašališkai užkirsdamos kelią pačių Roterdamo taisyklių taikymui.

Analizuotas ir įvertintas Roterdamo taisyklių 26 straipsnis reguliuoja atvejus, kai Roterdamo taisyklių režimas yra išplėstas ir apima atsakomybės reguliavimo klausimus vežant krovinius ne tik jūrų, bet ir multimodaliniu transportu. Tačiau praktikoje gali pasitaikyti atvejų, kuomet atskirų transporto rūšių konvencijos reguliuoja dalį krovinių vežimo jūra. Siekiant užkirsti kelią tarptautinių konvencijų kolizijoms 82 Roterdamo taisyklių straipsnis a-d dalyse numato taisykles, kokiais atvejais kitų rūšių transporto konvencijos bus taikomos vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą reglamentavimui.

Šios dalies tikslas buvo išanalizuoti teisinio reguliavimo mechanizmą, įtvirtintą Roterdamo taisyklėse, vežant krovinius multimodaliniu transportu, buvo pasiektas. Nustatyta, kad Roterdamo taisyklės yra *lex generalis* kitų tarptautinių konvencijų atžvilgiu. Dėl skirtingo disertacijos tyrimo objekto nebuvo detaliau nagrinėti galimi Roterdamo taisyklių kolizijos su kiekviena kita transporto konvencija atskirai atvejai. Apibendrinant galima daryti išvadą, kad, nepaisant ribotos tinklinės atsakomybės reguliavimo sistemos, įtvirtintos reguliuoti multimodalinius vežimus Roterdamo taisyklėse netobulumų, kurie praktikoje daugiausiai reikšis teisinio aiškumo stoka siekiant iš anksto prognozuoti atlyginamos žalos dydį, galima teigti, kad Roterdamo taisyklės, atsižvelgdamos į krovinių vežimo *nuo durų iki durų* praktiką, kitų rūšių verslo atstovų prašymą palikti galioti šiuo metu galiojančias kitas transporto rūšis reguliuojančias konvencijas, sugebėjo išspręsti šiandien itin aktualius žalos atlyginimo dėl krovinio praradimo, sugadinimo ir pavėluoto pristatymo teisinio reguliavimo klausimus, kuomet nepavyksta nustatyti žalos kilimo vietos. Taip pat draudimas nacionalinėms teisės normoms reguliuoti vežėjo atsakomybę galo būti laikomas novatorišku Konvencijos rengėjų sprendimu, prisidėsiančiu prie krovinių vežimo multimodaliniu transportu unifikavimo galimybės pasauliniu mastu.

#### **2.6.2. Sutarties laisvės apimtis vežant krovinius multimodaliniu transportu pagal vežimo organizavimo sutartis**

Ankstesnėje dalyje įvertinta medžiaga rodo, kad, kilus tarp šalių ginčams dėl žalos atlyginimo, kitos tarptautinės konvencijos yra taikomos tik tuomet, kai yra įvykdytos visos 26 Roterdamo taisyklių straipsnyje įtvirtintos sąlygos. Teisininkui praktikui kyla klausimas, kaip vertinti vežimo organizavimo sutartį, sudarytą sutarties laisvės pagrindu, vežant krovinius multimodaliniu transportu, kuriam iš dalies gali būti taikomos imperatyvios kitų konvencijų, nei Roterdamo taisyklės, normos. Kitaip tariant, jei sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu galima nukrypti nuo imperatyvių Roterdamo taisyklių nuostatų, ar tokie nukrypimai galimi ir nuo kitų rūšių transporto konvencijų? Atsakymas į šį klausimą nėra vienareikšmis. CMR konvencijos 41 straipsnis, COTIF-CIM - 5 straipsnis, CMNI – 25 straipsnis bei Monrealio konvencijos 6 ir 49 straipsniai imperatyviai reguliuoja vežėjo atsakomybę, atsakomybės ribojimą bei ieškinių pateikimo terminus dėl žalos atsiradimo, taip pat, remdamiesi Roterdamo taisyklių

26 straipsniu, reguliuojančiu krovinių vežimą multimodaliniu transportu, matome, kad Roterdamo taisyklių 80 straipsnis, kurio pagrindu sudaromos vežimo organizavimo sutartys, neturi viršenybės kitų tarptautinių konvencijų atžvilgiu. Kadangi nuostatos, reguliuojančios krovinių vežėjo atsakomybę, atsakomybės ribojimą bei ieškinių pateikimo terminus dėl žalos atlyginimo, yra kitų tarptautinių konvencijų privalomo reguliavimo dalykas, vežimo organizavimo sutartimi vis tik negalima nuo jų nukrypti<sup>254</sup>. Kitaip tariant, nors vežimo organizavimo sutartims Roterdamo taisyklėse yra taikoma plati sutarties laisvė, vežant krovinius multimodaliniu transportu pagal vežimo organizavimo sutartis nukrypimai nuo imperatyvaus kitų transporto rūšių konvencijų režimo nebus galimi, net jei jie atitiks visus Roterdamo taisyklių 80 straipsnio vežimo organizavimo sutarčiai keliamus reikalavimus. Analogiškas atsakymas būtų ir tais atvejais, kuomet vežimo organizavimo sutartimi nukrypstama nuo kitų, nei atsakomybės ribojimo, ieškinių pateikimo termino reguliavimo nuostatų. Darome svarbią išvadą, kad Roterdamo taisyklių 26 straipsnis ribos vežimo organizavimo sutarčių taikymą vežant krovinius *nuo durų iki durų*, todėl, tikėtina, kad šios sutartys savo grynąja prasme bus sudaromos išskirtinai krovinių vežimui jūrų transportu.

Šioje disertacijos dalyje aptarti Roterdamo taisyklių taikymo atvejai, vežant krovinius multimodalinio transporto grandinėje, svarbūs taikytinos teisės požiūriu, nes Roterdamo taisyklės bus taikomos ir krovinių vežimui multimodaliniams pervežimais, kai žalos kilimas nebus lokalizuotas kelių, geležinkelio, vidaus vandenų ar oro transporto vežimo atkarpoje. Atkreiptinas dėmesys, kad kitos (ne Roterdamo taisyklės) tarptautinės konvencijos bus taikomos tik tuomet, kai atitiks Roterdamo taisyklių 26 straipsnio privalomas sąlygas. Išskirtiniu ir novatorišku Roterdamo taisyklių sprendimu laikytume draudimą taikyti nacionalines teisės normas tarptautiniams vežimams reguliuoti<sup>255</sup>. Pritardami mokslininkui Shelin<sup>256</sup> teigiame, kad, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, vis tik bus išvengta konfliktų tarp skirtingų transporto rūšių tarptautinių konvencijų, vežant krovinius multimodaliniu transportu, ypač tais atvejais, kai nepavyksta nustatyti žalos kilimo vietos, kas šiandien nepagrįstai didina vežimo kaštus dėl sudėtingos bylos baigties prognozavimo. Todėl Roterdamo taisyklėse įtvirtintą multimodalinio vežimo reguliavimo atsakomybės režimą reikėtų vertinti ne kaip tobulą įstatymų leidėjo darbą, o kaip pragmatišką teisinį sprendimą, siekiant šalinti tarptautinės prekybos barjerus. Kita vertus, vežimo organizavimo sutarčių multimodaliniams vežimams atlikti analizė parodė, kad sutarties laisvės dalykas negali būti tos sutarties nuostatos, kurios yra kitos tarptautinės konvencijos imperatyvaus reguliavimo objektas. Todėl galime teigti, kad

<sup>254</sup> Roterdamo taisyklių 82 straipsnis.

<sup>255</sup> Draudimas nacionaliniams teisės aktams reguliuoti multimodalinius pervežimus Konvencijos darbo grupės metu kėlė aibę prieštaravimų. Akivaizdu, kad siuntėjai galėtų tikėtis didesnių žalos atlyginimo ribų, remdamiesi nacionalinės teisės normomis, lyginant su Roterdamo taisyklių nuostatomis. Kita vertus, tokios galimybės uždraudimas Roterdamo taisyklėse buvo sietinas su tarptautinės jūrų teisės unifikavimo būtinybe bei galimybės sukūrimu sutarties šalims prognozuoti nuostolių atlyginimo sumas. Žr. daugiau Rasmussen, U. L. *Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage, The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 50, p.147.

<sup>256</sup> Schelin, J. *Exclusive or alternative Rules? Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle*. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille. I.M.T.M. 2010, p.91.

vežimo organizavimo sutartys praktikoje daugiausiai bus naudojamos krovinių vežimui išskirtinai jūrų transportu.

## 2.7. Himalaya apsauga krovinių vežimo organizavimo sutartyse

Krovinių vežimo tarptautiniu jūrų transportu versle vienas vežėjas neatlieka visų su krovinių vežimu susijusių veiksmų. Subranga ir užsakomųjų paslaugų pirkimas yra neišvengiamos kiekvieno krovinių vežimo operacijos. Todėl asmenys, atlikdami tam tikras vežėjo pareigas pagal vežimo organizavimo sutartį, nori naudotis tomis pačiomis vežėjo atleidimo, atsakomybės ribojimo priemonėmis, kurios priklauso krovinių vežėjui. Ankstesnėse šio skyriaus dalyse atlikta Roterdamo taisyklių 80 straipsnio analizė parodė, kad vežimo organizavimo sutartis gali būti sudaryta su nukrypti nuo imperatyvių Konvencijos normų leidžiančiomis nuostatomis, kurios tampa privalomos (įvykdžius visus 80 straipsnio reikalavimus) krovinių vežėjui, siuntėjui, taip pat ir krovinių gavėjui. Kilus ginčui dėl nuostolių atlyginimo teoriškai galima būtų apeiti vežimo organizavimo sutarties nuostatas ir reikalavimą dėl žalos atlyginimo nukreipti vienai iš sutartį tiesiogiai vykdančių šalių, kuri nėra vežimo organizavimo sutarties šalis, pvz., krovinių iškrovimo įmonei, sandėlininkui ir pan. Žinodami, kad vežimo sutartis yra sudaroma tarp krovinių siuntėjo ir vežėjo, keliame klausimą, ar asmenys, kurie nėra vežimo sutarties šalys, bet atlieka tam tikras vežėjo funkcijas, turi teisę riboti savo atsakomybę tais pačiais pagrindais, kaip ir krovinių vežėjas.

Susidariusi situacija siūlo išsiaiškinti, ar vykdančioji šalis, nebūdama vežimo organizavimo sutarties šalis, gali pasinaudoti nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis, galimomis tikrajam krovinių vežėjui, ir kokie asmenys apskritai Roterdamo taisyklių yra prilyginami krovinių vežėjui atsakomybės ribojimo ir atleidimo nuo atsakomybės prasme.

Krovinių vežimo jūrų transportu versle dalyvauja daugybė asmenų. Siekiant atsakyti į iškeltą klausimą, kurie asmenys turi teisę į atsakomybės ribojimo lygmenį, pirmiausiai derėtų atskirti Roterdamo taisyklį įvestas *vykdančiosios*<sup>257</sup> ir *jūros vykdančiosios šalies*<sup>258</sup> sąvokas. Pasak prof. Sturley,<sup>259</sup> norint pripažinti asmenį *vykdančiąja* vežimo sutarties

<sup>257</sup> Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 6 dalis nurodo, kad *vykdančioji šalis – bet kuris kitas nei vežėjas asmuo, kuris vykdo ar įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus pagal vežimo sutartį, susijusius su krovinių gavimu, pakrovimu, tvarkymu, sukrovimu, vežimu, priežiūra, iškrovimu ar atidavimu tiek, kiek toks asmuo veikia, tiesiogiai ar netiesiogiai vežėjo prašymu arba vežėjo priežiūrimas, arba kontroliuojamas*. Ši sąvoka yra detalesnė ir platesnė nei faktinio vežėjo sąvoka, vartojama kitose tarptautinėse konvencijose ir apimanti tik subvežėją. Roterdamo taisyklių yra įtvirtinta, kad vykdančioji šalis apima ir kitus asmenis, dalyvaujančius vežimo procese, pvz., krovikus.

<sup>258</sup> Roterdamo taisyklių 1.7 straipsnis įtvirtina *jūros vykdančiosios šalies* sąvoką. Tai *vykdančioji šalis tiek, kiek ji vykdo ar įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus laikotarpiu nuo krovinių atvykimo į laivo pakrovimo uostą iki jų išvykimo iš laivo iškrovimo uosto*. Vidaus kelių vežėjas yra jūros vykdančioji šalis tik tada, jei jis vykdo ar įsipareigoja vykdyti savo paslaugas vien uosto teritorijoje. Reziumuojant daroma išvada, kad jūros vykdančioji šalis yra iš principo vykdančioji šalis, tik ji teikia paslaugas, susijusias su krovinių vežimu jūrų transportu.

<sup>259</sup> Sturley, M.F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G., *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, supra note 48, p.130-138.

šalimi jis turi vežėjo prašymu, vežėjo prižiūrėjimas ar kontroliuojamas atlikti bent vieną vežėjo pareigą (laiko atžvilgiu nėra svarbu, kiek trunka tam tikros pareigos atlikimas), įtvirtintą Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 1 dalyje pagal vežimo sutartį: *tinkamai ir rūpestingai gauti, pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, saugoti, prižiūrėti, iškrauti ir pristatyti*. Tačiau Roterdamo taisyklės nenumato atsakomybės *vykdančiąjai šaliai*: kelių, geležinkelio, oro ir vidaus vandenų transporto vežėjui nėra taikoma Roterdamo taisyklių 4 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta *Himalaya* apsauga<sup>260</sup>. Jų statusą, kaip ir iki Roterdamo taisyklių išsigaliojimo, ir toliau reguliuos atitinkamos atskirų transporto rūšių tarptautinės konvencijos (žr. šio skyriaus 2.6. dalį). *Jūros vykdančiai šaliai*<sup>261</sup> yra taikomas Roterdamo taisyklių režimas, todėl šio asmens interesai yra ginami remiantis *Himalaya* apsauga<sup>262</sup>. *Himalaya* apsaugos<sup>263</sup> taikymo *jūros vykdančiąjai šaliai* prielaidos yra reikalavimas, kad šis asmuo įgyvendintų pareigas pagal vežimo sutartį ir žala kiltų būtent tų pareigų

<sup>260</sup> Praktikoje *Himalaya* apsauga suprantama kaip krovinių vežimo (frachtavimo taip pat) sutarčių nuostata, kurioje įtvirtinti asmenų, vykdančių vežimo sutartį, bet nesančių jos šalimis, atsakomybės ribojimo lygmenys identiški krovinio vežėjui. Žr. plačiau: BIMCO Special circular: *Revised Himalaya Clause for Bills of Lading and other Contracts*, 2010:3. [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-20]. <[https://www.bimco.org/en/Chartering/~/media/Chartering/Special\\_Circulars/SC2010\\_06.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/~/media/Chartering/Special_Circulars/SC2010_06.ashx)>

<sup>261</sup> Praktiškai jūros vykdančiąja šalimi bus laikomi terminalų operatoriai, krovikai, sandėlininkai, vežėjai, atliekantys vežimus išskirtinai uosto teritorijoje, aptarnaujantys vežėjai (angl. *feeder carrier*), baržų ir lichterių operatoriai, taip pat jūros vežėjai, kurie yra tikrojo vežėjo subrangovai, kelionei jūros atkarpa įgyvendinti. Žr. daugiau: Thomas, R. D., *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 49, p. 57.

<sup>262</sup> *Himalaya* apsaugos atsiradimu laikoma *Adler v. Dickson* (1954m.) byla dėl žalos už sveikatos sužalojimą atlyginimo garlaivijoje *Himalaya* nukritus trapui. Keleivės biliete buvo įrašytos vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygos, todėl nukentėjusi ieškovė padavė į teismą dėl žalos atlyginimo garlaivio kapitoną ir bocmaną dėl jų kaltės. Apeliacinis Teismas nusprendė, kad laivo kapitanas yra atsakingas už žalą ieškovei atsiradimą ir įpareigojo jį atlyginti žalą. Teismas taip pat pažymėjo, kad vežant tiek krovinius, tiek keleivius vežėjui yra leidžiama ne tik pačiam būti atleistam nuo atsakomybės, bet ir tretiesiems asmenims, kurie prisideda prie sutarties įgyvendinimo. Laivybos industrija greitai sureagavo į tokį teismo sprendimą į vežimo sutartis įtraukdama vadinamąją *Himalaya* apsaugą, kad vežėjo agentai, darbuotojai ir nepriklausimi atstovai, kurių paslaugomis vežėjas naudojasi, kad būtų tinkamai įvykdyta vežimo sutartis, turi teisę į tas pačias atleidimo nuo atsakomybės sąlygas, kaip ir krovinio vežėjas. Žr. daugiau: Chua, J., *Impact of the Rotterdam rules on the Himalaya Clause: the port terminal operators' case. A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 49, p. 226. Taip pat *Himalaya* apsauga yra įtraukta į Visbio protokolo 4 bis straipsnio 2 dalį, nurodant, kad *jeigu ieškinys yra pareiškiamas vežėjo darbuotojui ar agentui (jei toks darbuotojas ar agentas nėra nepriklausomas rangovas), toks darbuotojas ar agentas turi teisę pasinaudoti gynybos priemonėmis ir ribota atsakomybe, į kurias vežėjas turi teisę pagal šią Konvenciją* bei Hamburgo taisyklių 7 straipsnio 2 dalį. Žr. daugiau Soisson, N. *La liberté contractuelle dans les clauses du connaissement*. Thèse. Université Pantheon – ASSAS (Paris II) 1992, p. 463-465.

<sup>263</sup> Šiandien vežant krovinius linijiniu transportu tipinis ir labiausiai paplitęs *Himalaya* išlygos pavyzdys yra sutinkamas 2000 metų BIMCO standartinio Conlinebill konosamento 15 straipsnyje. žr. pavyzdį *Bimco liner Bill of lading. Code name: „Conlinebill 2000”*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-20] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Bills\\_of\\_Lading/~/media/Chartering/Document\\_Samples/Bill\\_of\\_Ladings/Sample\\_Copy\\_CONLINEBILL\\_2000.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/~/media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_CONLINEBILL_2000.ashx)>

atlikimo metu.<sup>264</sup> Kitaip tariant, *jūros vykdančioji šalis* atlieka tas pačias funkcijas, kaip ir *vykdančioji šalis*, tik šios pareigos yra atliekamos išimtinai kelionės jūra metu ir uosto teritorijoje<sup>265</sup>. *Himalaya* apsauga, įtvirtinta Roterdamo taisyklių 4 straipsnio 1 dalies a punkte, nurodo, kad *jūros vykdančiajai šaliai* (ja iš principo gali būti ne tik 4 straipsnyje įvardinti asmenys, bet ir kiti asmenys, kurie laive, uoste atlieka darbus ir paslaugas pagal vežimo sutartį) yra taikomi tie patys atsakomybės ribojimo lygmenys, kaip ir krovinio vežėjui<sup>266</sup>. Analizuodami Roterdamo taisyklių 4 straipsnio nuostatas matome, kad *Himalaya* apsauga yra taikoma ir vežėjo darbuotojams (b ir c dalys). Matome, kad *Himalaya* apsauga apima kapitoną, įgulą, kurie atlieka tarnybą laive, bei kitus vežėjo darbuotojus. 19 straipsnio 4 dalyje imperatyviai nurodyta, kad *niekas šioje Konvencijoje nenustato atsakomybės laivo kapitonui, ar įgulai, ar vežėjo, ar jūros vykdančiosios šalies darbuotojui*. Pritartume mokslininko Fujita<sup>267</sup> nuomonei, kad išvardintiems asmenims Roterdamo taisyklės nenustato iš viso jokios atsakomybės dėl to, kad jie yra finansiškai priklausomi nuo darbdavio - krovinio vežėjo arba jūros vykdančiosios šalies, kurie ir patiria realius savo darbuotojų neveikimo ar netinkamo veikimo padarinius (18 straipsnio b ir c dalys). Fujita teigia, kad nepalikus galimybės Roterdamo taisyklėse šiems asmenims būti atleistiems ar riboti savo atsakomybės reikštų, kad yra ribojama vežėjo ar jūros vykdančiosios šalies galimybė būti atleistiems nuo atsakomybės.

Būtina atkreipti dėmesį, kad *jūros vykdančiajai šaliai* ne visada yra taikomas Roterdamo taisyklių režimas, o tik tuomet, kai ji vežti skirtus krovinius gavo Susitariančioje Valstybėje ar atidavė juos Susitariančiajai valstybei ar atliko savo su krovinium susijusius veiksmus Susitariančios Valstybės uoste (19 straipsnio 1 dalies a punktą). Todėl sprendžiant klausimą, ar *jūros vykdančiai šaliai* yra taikoma *Himalaya* apsauga, reikia kiekvieną atvejį analizuoti atskirai. Šią nuostatą iliustruoja hipotetinis vežimas: krovinys iš Mumbai (Indija) į Klaipėdos uostą buvo vežamas jūrų transportu ir iš Klaipėdos į Rygą kelių transportu. Žala kilo Mumbai uoste pakraunant krovinį į laivą. Tarkime, Indija ir Lietuva nėra ratifikavusios Roterdamo taisyklių, o Latvija yra, todėl, remdamiesi Roterdamo taisyklių 5 straipsnio c dalimi, matome, kad ginčui spręsti būtų taikomas Roterdamo taisyklių režimas, nes krovinio pristatymo vieta yra Susitariančioje šalyje. Tačiau 19 Roterdamo taisyklių straipsnio 1 dalies a punktas detalizuoja atvejus, kuomet *jūros vykdančioji šalis* gali būti atleista nuo atsakomybės tokiais pačiais pagrindais, kaip ir vežėjas, t. y. *jūros vykdančioji šalis vežti skirtus krovinius gavo Susitariančioje Valstybėje ar atidavė juos Susitariančiajai Valstybei, ar atliko savo su kroviniais susijusius veiksmus Susitariančios Valstybės uoste*. Darome išvadą, kad mūsų nagrinėtame hipotetiniame vežime iš Mumbai į Rygą dėl būtinų sąlygų, įtvirtintų 19 straipsnyje nebuvimo, Indijos uoste veikusiai jūros vykdančiajai šaliai nebus taikoma *Himalaya* apsauga.

<sup>264</sup> Gorrić Lopez, C. *Anuario de derecho marítimo*. Instituto Madrileno de Desarrollo. Vol. XXVI. 2009, p. 69-70.

<sup>265</sup> Uosto teritorijos ribos yra nustatomos vietos valdžios institucijų aktais. *Aut.past.*

<sup>266</sup> *Himalaya* išlyga Roterdamo taisyklėse, lyginant su Hagos – Visbiu taisyklėmis, yra žymiai platesnė. *Aut.past.*

<sup>267</sup> Fujita, T. Performing parties and *Himalaya* protection. *Colloquium on the Rotterdam rules*. September 21 2009, p. 5.

Reziumuodami *vykdančiosios ir jūros vykdančiosios šalies* sąvokų atskyrimo kriterijus darome išvadą, kad vykdančioji šalis apima visus vežėjo subrangovus *nuo durų iki durų*, kurie veikia vežėjo prašymu, arba vežėjo prižiūrimi, arba kontroliuojami, kad įgyvendintų 13 straipsnio 1 dalyje numatytas pareigas. *Vykdančiajai šaliai Himalaya* apsauga nėra taikoma, todėl atsakomybės dėl žalos kilimo klausimus reguliuos atskirų transporto rūšių konvencijos. Tuo tarpu *jūros vykdančioji šalis* apsiriboja *nuo uosto iki uosto* subrangovų atliekamomis paslaugomis<sup>268</sup>, t. y. apima tas įmones, kurių paslaugomis<sup>269</sup> vežėjas naudojasi krovinio pakrovimo, iškrovimo uostuose bei vežant krovinį jūra metu. Jūros vykdančiai šaliai galioja Roterdamo taisyklėse įtvirtinta automatinė *Himalaya* apsauga. Ši teisė riboti savo atsakomybę taikoma ir vežėjo darbuotojams, laivo kapitonui ir įgulos nariams.

Išsiaiškinome, kad pagal Roterdamo taisyklių 4 ir 19 straipsnį *jūros vykdančiajai šaliai* galioja tokios pačios pareigos, atsakomybė ir atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, kaip ir krovinio vežėjui. Reikia pabrėžti, kad *jūros vykdančiosios šalies* teisė automatiškai būti apsaugotai Konvencijos nuostatų priklauso nuo konkrečių veiksmų vežant krovinius jūrų transportu atlikimo laikotarpiu. Tarkim, buvo sudaryta krovinių vežimo sutartis *nuo denio iki denio*. Kyla klausimas, ar *jūros vykdančioji šalis*, atlikdama paslaugas uosto teritorijoje, gali siaurinti savo atsakomybės laikotarpį pagal krovinio vežėją - nagrinėjamu hipotetiniu atveju *nuo denio iki denio*? Atsakymas nėra akivaizdus, nes nei 4, nei 19 Roterdamo taisyklių straipsnis tiesiogiai neatsako į klausimą, ar *jūros vykdančioji šalis*, atlikdama savo pareigas toliau nei nuo *denio iki denio*, gali pasinaudoti *Himalaya* apsauga. Pritartume prof. Chua<sup>270</sup> nuomonei, kad tokie asmenys vis tik nebus laikomi *jūros vykdančiąja šalimi* pagal Roterdamo taisyklių nuostatas ir dėl to jiems negalios *Himalaya* apsauga. Panašių klausimų praktikoje kils ir sudarius vežimo organizavimo sutartis. Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 1 dalyje yra numatyta galimybė sutarties šalims nukrypti nuo imperatyvaus Konvencijos režimo ir pačioms nustatyti tarpusavio teises, įsipareigojimus ir atsakomybę. Todėl iš pirmo žvilgsnio nėra aišku, ar, pvz., jūros vežėjas, kuris nėra vežimo sutarties šalis (vežimo organizavimo sutartis buvo sudaryta tarp siuntėjo ir operatoriaus, neturinčio savo laivo), gali naudotis nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis, prilygindamas save krovinio vežėjui? Naudojant analogijos metodą aiškėja, kad Roterdamo taisyklių 4 straipsnio 1 dalis *jūros vykdančiąją šalį* prilygina krovinio vežėjui paslaugų apimtį, atsakomybės ir atleidimo nuo atsakomybės prasme. Todėl atrodytų logiška teigti, kad 80 straipsnio nuostatos, leidžiančios nukrypti nuo imperatyvaus režimo, galioja ir jūros vykdančiai šaliai. Tačiau autorė pritartų mokslininkui Hou,<sup>271</sup> prieštaraujančiam tokiam teiginiui, motyvuojant,

<sup>268</sup> Atamer, K. Constructing problems in the Rotterdam rules regarding the Performing and Maritime Performing parties. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 2010, (41)4:498.

<sup>269</sup> Atkreiptinas dėmesys, kad jūros vykdančiosios šalies pareigos pagal 1 straipsnio 7 dalį apima "bet kokius vežėjo įsipareigojimus", įtvirtintus Roterdamo taisyklėse, t. y. tiek 13 straipsnio 1 dalyje, tiek 14. *Aut.past.*

<sup>270</sup> Chua, J., *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 261, p. 238.

<sup>271</sup> Hou, W., *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, supra note, 61, p. 260 – 261.

kad *Himalaya* apsauga yra taikoma tik imperatyviam, ne sutarties laisve, grindžiamam režimui, todėl *jūros vykdančioji šalis*, vykdydama vežimo organizavimo sutartį, kurioje yra nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo nuostatos, atsiradus žalai, negalės pretenduoti į atsakomybės ribojimo lygmenį, identišką krovinio vežėjui. Nors automatinei *Himalaya* apsauga vežimo organizavimo sutartyse *jūros vykdančiai šaliai* nėra taikoma, vežėjas tokius asmenis galėtų apsaugoti, į vežimo organizavimo sutarties nuostatas įtraukdamas *Himalaya* apsaugą.

Svarbus praktinių vežimų aspektas yra tas, kad krovinio vežėjas gali prisiimti ne tik mažesnes, bet ir didesnes, nei Roterdamo taisyklėse įtvirtinta, pareigas. Todėl prasminga būtų teisiškai įvertinti šią situaciją iš *jūros vykdančiosios šalies* pozicijų, t. y. ar vežėjo vežimo organizavimo sutartimi prisiimtos didesnės, nei Roterdamo taisyklėse imperatyviai reikalaujama, pareigos galioja ir jūros vykdančiajai šaliai. Atsakymas į šį klausimą yra 19 straipsnio 2 dalyje, kur nurodoma, kad *toks sutikimas nėra privalomas jūros vykdančiajai šaliai, nebent ji aiškiai sutinka priimti tokius išipareigojimus ar tokią didesnę atsakomybę*.

Kadangi disertacijos tyrime yra aktuali ir krovinio siuntėjų interesų apsauga, svarbu paminėti, kad Roterdamo taisyklių 4 straipsnio 2 dalis įtvirtina *Himalaya* apsaugą asmenims, veikiantiems krovinio siuntėjo ar dokumentinio siuntėjo vardu, t. y. tiek, kiek jie atlieka siuntėjo pareigas, įtvirtintas Konvencijoje, visiems jiems taikomos tos pačios apsaugos priemonės, kaip ir krovinio siuntėjui.

*Himalaya* apsaugos egzistavimo svarba vežimo organizavimo sutartyse yra akivaizdi, priešingu atveju, praradus ar sugadinus krovinį, reikalavimai dėl žalos atlyginimo tiesiogiai būtų nukreipiami *jūros vykdančiajai šaliai*, vežėjo darbuotojams, kapitonui ar laivo įgulos nariams. Todėl vežėjo į vežimo organizavimo sutarties nuostatas įtraukta *Himalaya* apsauga tampa efektyviu įrankiu apsaugoti šiuos asmenis nuo tiesioginių reikalavimų atlyginti žalą gavimo.

## 2.8. Apibendrinimas

Šio skyriaus tikslas įvertinti sutarties laisvės principo galiojimo prielaidas buvo pasiektas. Taip pat buvo konceptualiai įvertinti galimi ir tariami siuntėjo ir trečiųjų šalių interesų pažeidimai sudarius vežimo organizavimo sutartis.

Kaip teisingai pastebėjo prof. Delebecque,<sup>272</sup> laikas, kuomet vežimo sutartyse galiojo sutarties laisvė, kurią visą XX amžių imperatyviomis tarptautinėmis konvencijomis buvo siekiama riboti nustatant ir didinant privalomus reikalavimus krovinio vežėjui, sugrįžo vežimo organizavimo sutarčių forma ir ši teisinė evoliucija yra ypatingai svarbi. Vežimo organizavimo sutarties teisinis reguliavimas yra grindžiamas sutarties laisvės principu, siekiant įteisinti tęstinį bendradarbiavimą tarp krovinio siuntėjų ir vežėjų vežant krovinius linijiniu transportu keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Šios sutarties šalims yra leidžiama nukrypti beveik nuo visų Roterdamo taisyklių nuostatų, kas nėra įmanoma vežant krovinius pagal tradicines prisijungimo būdu sudaromas vežimo sutartis. Nors vežimo organizavimo sutartis Roterdamo taisyklių yra priskirta vežimo

<sup>272</sup> Delebecque, Ph. L'évolution du transport maritime - Brèves remarques. *Droit Maritime Français*. (DMF). 2009, 699:19.



sutartims, nėra jokio teisinio pagrindo teigti, kad vežimo organizavimo sutartis, vežant krovinius jūrų transportu, yra tapati prisijungimo būdu sudaromai vežimo pagal konosamentą sutarčiai.

Iš Konvencijoje įtvirtintų privalomų reikalavimų sąrašo, kad vežimo organizavimo sutarties nuostatos, nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo, galiotų, kurių tikslas apsaugoti nepatyrusius, mažus krovinių siuntėjus, bei trečiuosius asmenis nuo tariamos vežėjo savivalės, matome, kad plačiai deklaruojami siuntėjų nuogastavimai dėl jų interesų galimo pažeidimo, nepasiteisino. Kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis galiotų ne tik krovinio vežėjui ir siuntėjui, bet ir trečiosioms šalims, ji turi atitikti visas 80 straipsnio 2 ir 5 dalyje įtvirtintas sąlygas. Detalaus reglamentavimo tikslas yra užtikrinti maksimalią siuntėjų ir trečiųjų asmenų interesų apsaugą.

Autorės nuomone, siuntėjų ir gavėjų interesai nebus pakankamai apsaugoti nuo galimo vežėjo piktnaudžiavimo vieninteliu atveju - vežėjui vienašališkai į vežimo organizavimo sutartį įtraukiant susitarimus dėl išskirtinės jurisdikcijos ar arbitražo, kurių nepatyrę, maži ir vidutinio dydžio siuntėjai dažniausiai, o trečiosios šalys visada negalės derybų būdu pakeisti.

Akivaizdu, kad Roterdamo taisyklės yra taikomos ne tik vežant krovinius jūra bet ir multimodaliniu transportu, kai dalis vežimo yra atliekama jūra. Roterdamo taisyklės, kaip *lex generalis*, bus taikomos krovinių vežimui multimodaliniu transportu reguliuoti, kai žalos kilimas nebus lokalizuotas kelių, geležinkelio, vidaus vandenų ar oro transporto vežimo atkarpoje. Vežimo organizavimo sutarčių multimodaliniams vežimams atlikti analizė parodė, kad sutarties laisvės dalykas negali būti tos sutarties nuostatos, kurios yra kitos tarptautinės konvencijos imperatyvaus reguliavimo objektas. Todėl darome išvadą, kad vežimo organizavimo sutartys praktikoje daugiausiai bus naudojamos krovinių vežimui išskirtinai jūrų transportu.

Automatinė *Himalaya* apsauga yra taikoma tik imperatyviam, ne sutarties laisve grindžiamam režimui, todėl *jūros vykdančioji šalis*, vykdydama vežimo organizavimo sutartį, kurioje yra nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo nuostatos, kilus žalai negalės pretenduoti į atsakomybės ribojimo lygmenį, identišką krovinio vežėjui, nebent vežėjas bus jos apsaugą savarankiškai įtraukęs į vežimo organizavimo sutarties nuostatas.

### 3. SUTARTIES LAISVĖS RIBOS VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARTYSE

Pirmame ir antrame skyriuose įvertinta medžiaga atskleidė sutarties laisvės principo galiojimo prielaidas vežimo organizavimo sutarčių forma. Reikia pastebėti, kad sutarties laisvė, leidžiama Roterdamo taisyklių, nėra įteisinama savo grynąja *laissez-faire* klasikinė prasme, būdinga sutarčių teisės teorijai<sup>273</sup>. Vežimo organizavimo sutartys neneigia sutarties laisvės ribų, todėl nustato imperatyvius apribojimus, kurie šalių susitarimu negali būti peržengti, įgyvendinant pareigas ir prisiimant atsakomybę tose srityse, kurios yra esminės visose krovinių vežimo konvencijose, o Roterdamo taisyklės – ne išimtis. Šio skyriaus tikslas yra nustatyti ir įvertinti sutarties laisvės ribas vežimo organizavimo sutartyse bei dar kartą, tik iš kitos perspektyvos, paneigti vežimo organizavimo sutarties kritikų nuogastavimus, kad, įteisinus vežimo organizavimo sutartis, bus sudarytos sąlygos neribotai sutarties laisvei ir anarchijai, kas grąžintų jūrų transporto verslą į XX amžiaus pradžią.

Šio skyriaus tyrimas bus tęsiamas dviem kryptimis: analizuojant krovinio siuntėjo, vežėjo pareigas ir jų turinį tais atvejais, kai pareigų vykdymas yra privalomas visa apimtimi, ir tais, kai yra Konvencijos leidžiama nuo jų nukrypti sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu.

Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 4 dalyje yra įtvirtintas baigtinis sąrašas vežimo organizavimo sutarties šalių pareigų, kurios yra visais atvejais privalomos - tai siuntėjo imperatyvus įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus (29 straipsnis), konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius (32 straipsnis) ir vežėjo pareiga dėl laivo tinkamumo plaukianti užtikrinimo (14 straipsnio a ir b dalys).

Šio skyriaus tikslą - išgryninti sutarties laisvės apimtį ir aiškiai nustatyti galiojimo ribas vežimo organizavimo sutartyse - pasieksime išanalizavę siuntėjo (3.1.), vežėjo (3.2.) pareigų turinį bei įvertinę praktikoje pasitaikančius atvejus, kai žala kroviniui yra padaroma dėl krovinio vežėjo, siuntėjo ar asmenų, kuriems jie patikėjo atlikti dalį pareigų pagal vežimo organizavimo sutartį kaltės ir tokių veiksmų teisinės pasekmės vežimo organizavimo sutarties galiojimui (3.3.).

#### 3.1 Krovinio siuntėjo pareigos

Krovinio siuntėjas visose XX amžiaus jūrų transporto tarptautinėse konvencijose yra laikomas silpnesne sutarties šalimi, kurią reikia saugoti imperatyviai reguliuojant vežėjo pareigas ir atsakomybę. Todėl pozityvioji jūrų teisė numato itin mažai pareigų krovinio siuntėjui<sup>274</sup>, o, siekiant išvengti galimos ar tariamos vežėjo savivalės, yra stipriai ribojama sutarties laisvė sudarant krovinių vežimo sutartis.

<sup>273</sup> Buckley, R. H. *The Fall and Rise of Freedom of Contract*. Durham, N.C.: Duke University Press. 1999, p. 29-34.

<sup>274</sup> A) Hagos – Visbiu taisyklėse yra numatyta vienintelė siuntėjo pareiga vežamo krovinio atžvilgiu: 3 straipsnio 5 dalis įtvirtina siuntėjo pareigą garantuoti vežėjui, jog išsiuntimo metu ženklai, skaičiai, kiekis ir svoris, kuriuos jis nurodė, yra tikslūs, ir atlyginti vežėjui visus nuostolius, žalą ir išlaidas, padarytas arba atsiradusias dėl tokių netikslų duomenų. Kiti du straipsniai, kalba apie

Fundamentalūs pokyčiai siuntėjo pareigų bei atsakomybės detalizavimo ir teisinio aiškumo srityje sietini su Roterdamo taisyklėmis. Šioje Konvencijoje krovinio siuntėjo pareigoms bei atsakomybei yra skirtas visas 7 skyrius „Siuntėjo įsipareigojimai vežėjui“. Roterdamo taisyklių kūrėjų nuomone<sup>275</sup>, toks detalus<sup>276</sup> reglamentavimas pasirinktas siekiant kodifikuoti visas siuntėjo pareigas, įtvirtinant jas viename imperatyviame tarptautiniame dokumente. Akivaizdu, kad siuntėjo pareigų reglamentavimo naujovės Konvencijos rengimo metu kėlė aibę diskusijų, motyvuojant, kad maži, ypač besivystančių šalių, siuntėjai gali nepajėgti atlikti visų Roterdamo taisyklių imperatyviai numatytų pareigų, kad dėl išaugusio pareigų kiekio krovinio siuntėjui gali būti kliūtis tam tikroms šalims ratifikuoti Roterdamo taisykles. Kita vertus, UNCITRAL darbo grupėse, ypač tose, kur buvo svarstomos krovinio siuntėjo pareigos ir atsakomybė, aktyviai dalyvavo siuntėjų atstovai teikdami pasiūlymus, pvz., Afrikos siuntėjams atstovaujanti delegacija<sup>277</sup> taip pat išreiškė savo poziciją ir į ją buvo atsižvelgta galutiniame Konvencijos tekste.

Roterdamo taisyklių rengėjai pripažino, kad, keičiantis Pasaulinei laivybos praktikai, krovinų vežimo procese išsiplėtė ir siuntėjų funkcijos, kurios anksčiau apėmė tik krovinio pristatymą ir frachto vežėjui sumokėjimą. Vieningai buvo pritarta bendradarbiavimo pareigos tarp sutarties šalių būtinybės imperatyviam įtvirtinimui.<sup>278</sup> Analizuojant oficialų konvencijos tekstą, matoma, kad siuntėjo pareigos, įtvirtintos Roterdamo taisyklių, yra padidintos ir apsunkintos tiek formos, tiek turinio prasme, lyginant su šiuo metu galiojančiomis Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis.

Griežta siuntėjo atsakomybės prezumpcija yra įtvirtinta toms siuntėjo pareigoms, nuo kurių jis negali nukrypti net sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu, tai siuntėjo imperatyvus įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus (29 straipsnis) bei konkrečios siuntėjo pareigos vežant pavojingus krovinius (32 straipsnis), kitų pareigų atžvilgiu yra taikoma atsakomybės dėl kaltės forma. Matome,

---

siuntėjo atsakomybę, tačiau juose nėra įtvirtinta imperatyvių siuntėjo pareigų, tai 4 straipsnio 3 dalis, numatanti siuntėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, kai nėra siuntėjo ar jo agentų, darbuotojų kaltės ar aplaidumo ir 4 straipsnio 6 dalis, įtvirtinanti krovinio siuntėjo atsakomybę vežant pavojingus krovinius, jei žala kilo siuntėjui vežėjo neinformavus apie tokio krovinio degiškias, sprogtamas ar pavojingas savybes. Įdomu pastebėti, kad siuntėjo pareigos informuoti ar duoti instrukcijas vežėjui vežant pavojingus krovinius šitas straipsnis nenumato.

B) Hamburgo taisyklėse siuntėjui yra skirtas visas skyrius, bet jį sudaro tik 2 straipsniai. Viename straipsnyje minimi atsakomybės kilimo pagrindai (12 straipsnis), o kitas yra skirtas taisyklėms įtvirtinti vežant pavojingus krovinius (13straipsnis).

<sup>275</sup> Berlingieri, F. General introduction. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 50, p.19.

<sup>276</sup> Siuntėjų pareigos yra įtvirtintos šiuose Konvencijos straipsniuose: 13.2, 23, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 43, 44, 55. *Aut.past.*

<sup>277</sup> Diallo, I. K. Obligations et responsabilité du chargeur (dans les Règles de Rotterdam). *Règles de Rotterdam 11 décembre 2008 – Colloque du 21 septembre 2009 à Rotterdam* [interaktyvus]. p. 2-5 [žiūrėta 2012-11-30]. < <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Prof.%20Ibrahim%20Khalil%20DIALLO%2023%20OKT29.pdf> >

<sup>278</sup> UNCITRAL Working group III, *Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its sixteenth session* [interaktyvus]. 28 November-9 December 2005, prg. 104-108 [žiūrėta 2012-08-10]. <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/500/31/PDF/V0650031.pdf?OpenElement>>

kad Roterdamo taisyklių kūrėjai laikėsi Hamburgo taisyklių įtvirtintos „*abiemis šalims privalomos*“ (angl. *Two way mandatory*) pareigų galiojimo nuostatos, kad pareigos, kylančios iš vežimo sutarties, turi būti privalomos ne tik krovinio vežėjui, kas būdinga Hagos – Visbio taisyklėms, bet ir siuntėjui<sup>279</sup>.

Rašydami šią disertaciją nuolat jaučiame Roterdamo taisyklių kritikų nerimą dėl pažeidžiamų siuntėjų interesų, todėl šios dalies tikslas bus išsiaiškinti, ar įtvirtintos pareigos krovinio siuntėjui, tiek tos, nuo kurių galima nukrypti sudarius vežimo organizavimo sutartį (3.1.2.), tiek tos, kurios yra visais atvejais privalomos vykdyti (3.1.1.), nepažeis mažų, nepatyrusių, taip pat besivystančių šalių krovinio siuntėjų interesų. Siuntėjo pareigų turinys *inter alia* bus nagrinėjamas siekiant apibrėžti sutarties laisvės ribas.

### 3.1.1. Imperatyvios krovinio siuntėjo pareigos sudarius vežimo organizavimo sutartį

Iš anksčiau disertacijoje aptartos medžiagos žinome, kad Konvencijos rengėjai vieningai sutarė dėl būtinybės nustatyti sutarties laisvės vežimo organizavimo sutartyse ribas, todėl pritarė būtinybei įtvirtinti imperatyvių pareigų sąrašą, kurių vykdymo šalyse negalėtų išvengti abipusio susitarimo dėka. Reikėjo nuspręsti, kokios konkrečiai siuntėjo pareigos taps privalomos tiek sudarius vežimo organizavimo, tiek paprasto vežimo sutartis. Galiausiai Konvencijos Darbo grupė nutarė<sup>280</sup>, kad siuntėjui<sup>281</sup> imperatyviai bus privalomos dvi pareigos, tai Roterdamo taisyklių įtvirtintas siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus (3.1.1.1.) bei konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius (3.1.1.2.).

#### 3.1.1.1. Siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus

Roterdamo taisyklių 29 straipsnis, skirtingai nei dabar galiojančios Hagos-Visbio ir Hamburgo taisyklės, įpareigoja siuntėją suteikti vežėjui visą reikiamą krovinio vežimui informaciją. To paties straipsnio 1 dalies a punkte yra įtvirtintas reikalavimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus, būtinus tinkamai tvarkyti ir vežti krovinius, įskaitant atsargumo priemones, kurių turi imtis vežėjas ar vykdančioji šalis. Šie

<sup>279</sup> Roterdamo taisyklių 79 straipsnis.

<sup>280</sup> UNCITRAL Working group III. *Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session*, 3-13 April 2006 [interaktyvus]. 19 June-7 July 2006, prg. 161 [žiūrėta 2012-08-10] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/539/92/PDF/V0653992.pdf?OpenElement> >

<sup>281</sup> Šioje disertacijos dalyje aptariamos siuntėjo pareigos taip pat bus taikomos ir dokumente įgaliotam siuntėjui (33 straipsnis). Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 9 dalyje yra įtvirtintas dokumentinio siuntėjo apibrėžimas, tai *kitas nei siuntėjas asmuo, kuris sutinka važtos dokumente ar elektroniniame važtos įrašė būti įvardytas kaip siuntėjas*. Dokumente įgaliotas siuntėjo sąvoka dažniausiai sutinkama vežant krovinius pagal FOB sąlygas - prekių pirkimo – pardavimo sutarčių pagrindu, kai tikrasis prekių pardavėjas nėra vežimo sutarties šalis, todėl pagal Roterdamo taisykles jo teisinis statusas bus prilygintas dokumente įgaliotam siuntėjui ir jam galios visos tikrojo siuntėjo pareigos. Reikia pasakyti, kad yra būtinas asmens sutikimas važtos dokumente ar elektroniniame važtos įrašė būti įvardytam kaip „siuntėjui“. Žr. daugiau Diamond, QC, A., *LLOYD'S Maritime and Commercial law Quarterly*, *supra* note 51, p. 495.

duomenys turi būti vežėjui nežinomi, tačiau pagrįstai reikalingi. Atkreipiame dėmesį, kad, vadovaudamasis nagrinėjamo straipsnio reikalavimais, siuntėjas pats turi pateikti šią informaciją vežėjui. Paprastai vežėjas yra laikomas ekspertu, žinančiu, kaip pakrauti, iškrauti, tvirtinti krovinį, tačiau gabenant specialius, pvz. negabaritinius krovinius, ekspertas yra siuntėjas, jis geriau žino, kaip krovinytis turi būti pakrautas ir kaip gabenamas, kad išvengtų žalos atsiradimo. Kita vertus, reikia prisiminti, kad imperatyvi siuntėjo pareiga vežimo dokumentuose nurodyti teisingą informaciją neatleidžia jo nuo atsakomybės tais atvejais, kai jis manė, kad jo suteikta informacija yra teisinga, nors taip nebuvo. Teisingų duomenų nurodymas yra svarbus ne tik galimos žalos prevencijai, bet ir vežėjui siekiant išvengti finansinių nuostolių, kai dėl neteisingai nurodyto prekių svorio ar rūšies yra pritaikomas mažesnis frachtas.

29 straipsnio 2 dalyje minima, kad siuntėjo pareiga teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus reguliuoja tik sutartinius santykius tarp siuntėjo ir vežėjo. Šia norma netikinama paveikti konkretaus įsipareigojimo, susijusio su viešųjų įstaigų reikalavimais, teikti informaciją. Pasakytina, kad informaciją siuntėjas turi pateikti per protingą laiką, jei vežėjui ji nėra iš anksto žinoma. Roterdamo taisyklėse, lyginant su Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis, išaugęs dėmesys informacijos apie krovinį turinį ir jos perdavimą yra sietinas su išaugusiais saugumo, gabenant krovinį, reikalavimais bei muitinės procedūromis<sup>282</sup>. Kadangi analizuojama siuntėjo pareiga yra skirta taip pat užtikrinti viešąją tvarką, vežimo organizavimo sutarties šalims ji yra privaloma visa apimtimi ir nuo jos šalių susitarimu negalima nukrypti.

Apibendrinant siuntėjo pareigos teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus turinį daroma išvada, kad, skirtingai nei 28 straipsnyje įtvirtinta siuntėjo pareiga bendradarbiauti teikiant vežėjui informaciją ir nurodymus, 29 straipsnyje numatytas siuntėjo įsipareigojimas yra grindžiamas siuntėjo pareiga suteikti vežėjui reikiamą informaciją *savo iniciatyva ir laiku*, o ne atsakyti į vežėjo paklausimus<sup>283</sup>. Informacija, instrukcijos ir dokumentai turi būti pateikti laiku ir pagrįstai, būtini rūpestingam krovinio pakrovimui, tvarkymui ir gabenimui, įskaitant ir atsargumo priemones, kurių derėtų imtis vežėjui ar vykdančiajai šaliai, atsižvelgiant į viešųjų institucijų reikalavimus, tų šalių, į/ per kurias bus vežamas krovinytis<sup>284</sup>.

### 3.1.1.2. Siuntėjo pareigos gabenant pavojingus krovinius

32 Roterdamo taisyklių straipsnis reglamentuoja pavojingų krovinių vežimą, įtvirtindamas imperatyvias siuntėjo pareigas gabenant pavojingus krovinius:

<sup>282</sup> Schelin, J. Obligations of the Shipper to the Carrier. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note, 50, p. 75.

<sup>283</sup> Jasutienė, L. Krovinio siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių Tautų Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė. *Socialinių mokslų studijos. MRU*. 2012 4(3): 1134-1136.

<sup>284</sup> Baughen, S. Obligations owed by the shipper to the carrier. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 49, p.181.

- a) siuntėjas laiku informuoja vežėją apie pavojingumą ir savybes prieš pristatydamas juos vežėjui ar vykdančiajai šaliai. Jei siuntėjas to nepadaro ir vežėjas ar vykdančioji šalis nesužino apie jų pavojingumą ir savybes kitu būdu, siuntėjas atsakingas vežėjui už praradimą ar sugadinimą, kuriuos sukėlė tokios informacijos nepateikimas;
- b) siuntėjas pažymi ar paženklina pavojingus krovinius vadovaudamasis bet kuriuo numatomo krovinių vežimo etapu taikomais bet kokiais įstatymais, teisės aktais ar kitais viešųjų įstaigų reikalavimais. Jei siuntėjas to nepadaro, jis atsakingas vežėjui už krovinių praradimą ar sugadinimą dėl tokio neveikimo.

Iš cituotos Konvencijos normos matome, kad nagrinėjamame straipsnyje yra įtvirtintos dvi imperatyvios pareigos krovinių siuntėjui: laiku informuoti apie vežamų krovinių pavojingumą ir savybes (32 straipsnio a punktas) – (A) ir pagal galiojančius teisės aktus pažymėti pavojingą krovinį (32 straipsnio b punktas) – (B).

A. Prieš analizuojant siuntėjo pareigas vežant pavojingus krovinius, pirmiausia derėtų išsiaiškinti, kokie kroviniai yra laikomi pavojingais. Roterdamo taisyklės įtvirtina novatorišką nuostatą pavojingus krovinius apibūdinama kaip tokius, kurie pagal savo pobūdį ar prigimtį yra pavojingi, ir pagrįstai atrodo, kad jie gali tapti pavojingi žmonėms, nuosavybei ir aplinkai (32 straipsnis). Tokios sąvokos pateikimas yra detalesnis ir aiškesnis, nei nurodyta Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 6 dalyje, kur pavojingais kroviniais laikomi tie, kurie pagal savo savybes dega, sprogsa arba yra pavojingi. Atkreipiame dėmesį, kad nagrinėjamos siuntėjo pareigos vežant pavojingus krovinius Roterdamo taisyklėse yra panašios į Hamburgo taisyklių 13 straipsnio 2 dalyje įtvirtintas nuostatas, tačiau naujoji Konvencija įvedė XXI amžiuje aktualia tapusią aplinkosauginę dimensiją. Pažymėtina, kad siuntėjo pareiga informuoti krovinių vežėją apie pavojingą krovinį yra imperatyvi ir jai yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija<sup>285</sup>, todėl čia vežėjas ne-

<sup>285</sup> Pagal Hagos – Visbiu taisyklių 4 straipsnio 6 dalį siuntėjui pristačius vežti pavojingus krovinius yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija tik tuomet, jei šis vežėjas neinformuoja apie pavojingą šio krovinių pobūdį. Tais atvejais, kai siuntėjas vežėjui suteikia informaciją apie krovinių pavojingą pobūdį – 4 straipsnio 6 dalis nėra iš viso taikoma, vietoj jos yra taikoma 4 straipsnio 3 dalis, įtvirtinanti siuntėjo atsakomybę dėl kaltės. Tokią poziciją iliustruoja garsi 2008 metų kovo 3d. JAV Apatinio teismo byla *M/V DG Harmony*, kurios išaiškinimu rėmėsi kitų šalių teismai. Teismas konstatavo, kad prie Brazilijos krantų laivas su vežamų 10 konteinerių po 16000 kg kalcio hipochlorito užsidegė ir sprogo. Krovinių siuntėjas prieš veždamas krovinį vežėjui buvo nurodęs vežamos prekės kodą pagal Tarptautinį jūrų kodeksą pavojingiems kroviniams vežti ir motyvavo, kad krovinys supakuotas pagal šio teisės akto reikalavimus. Siuntėjas vežėją įspėjo, jog krovinys turi būti vežamas vėsioje, sausoje, gerai vėdinamoje patalpoje. Tačiau dalį krovinių vežėjas patalpino tiesiogiai šildomoje patalpoje, dėl ko kilo gaisras, vėliau sąlygojęs viso laivo sprogimą. Dėl krovinių praradimo pirmos instancijos teismas, remdamasis 4 straipsnio 6 dalyje įtvirtinta griežtos atsakomybės prezumpcija, pripažino siuntėją kaltu. Tačiau aukštesnės instancijos teismas nustatė, kad nagrinėjamu atveju negali būti taikoma griežta siuntėjo atsakomybės prezumpcija, nes abi sutarties šalys žinojo apie vežamo krovinių pavojingumą, vežėjas taip pat laiku buvo informuotas, kokių atsargumo priemonių reikia imtis vežant šį krovinį. Todėl siuntėjo atsakomybės forma vis tik turėtų būti dėl kaltės. Teismas taip pat konstatavo, kad siuntėjas turėjo pareigą įspėti krovinių vežėją apie konkretų krovinių pavojingumo pobūdį, ko šis nepadarė. Byla buvo gražinta nagrinėti pirmos instancijos teismui, įpareigojant išsiaiškinti, ar vežėjas, gavęs informaciją iš siuntėjo apie

turės įrodinėti, kad siuntėjo informacijos, būtinos pagal 32 straipsnį, nepateikimas sukėlė žalą. Reikia paminėti, kad griežtos siuntėjo atsakomybės prezumpcija<sup>286</sup> vežant pavojingus krovinius yra išimtis iš siuntėjo atsakomybės formos dėl kaltės. Tokia Roterdamo taisyklių kūrėjų pozicija grindžiama padidėjusiais saugumo gabenant pavojingus krovinius reikalavimais bei išaugusiais draudimo kaštais. Garsus jūrų teisės ekspertas Tetley<sup>287</sup>, remdamasis pasaulinės teismų praktikos lyginimu, taikant Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisykles, analizavo pavojingų krovinių vežimo atvejus, kai apie krovinio pavojingumą nežinojo nei siuntėjas, nei vežėjas, ir priėjo prie išvados, kad siuntėjo pareiga informuoti vežėją apie krovinio pavojingumą yra absoliuti. Todėl siuntėjas turėtų atlyginti nuostolius (žr. toliau tekste *The Giannis NK* bylos sprendimą), kurie kilo vežant krovinį, apie kurio pavojingumą nei vežėjas, nei siuntėjas nežinojo. Reikia atkreipti dėmesį, kad siuntėjo atlygintinos žalos dydis proporcingai sumažėtų, jei jam pavyktų įrodyti, kad žala bent iš dalies kilo dėl vežėjo neatsargumo, arba įrodžius, kad vežėjas žinojo ar turėjo žinoti apie krovinio pavojingą pobūdį<sup>288</sup>. Aptartas nuostatas iliustruoja hipotetinis vežimas: siuntėjas pristato vežėjui vežti krovinį. Kroviniui išplaukus iš uosto, siuntėjas nusiunčia vežėjui žinutę, kad krovinytis yra pavojingas (taip pat buvo pažeista žymėjimo tvarka) ir informuoja apie būtinas atsargumo priemones vežant tokio tipo krovinius. Kadangi vežėjas jau buvo visus krovinius sukrovęs, jis nusprendė papildomų atsargumo priemonių nesiimti. Kelionės metu kilo gaisras, įvyko sprogimas, nes šalia buvo pakrauti degus krovinytis ir pesticidų cisterna. Matome, kad žala kilo dėl to, kad siuntėjas nesilaikė 32 straipsnio reikalavimų informuoti ne tik apie krovinių pavojingą prigimtį, bet ir informuoti laiku, t. y. prieš pristatant krovinį vežėjui. Kita vertus, vežėjas žinojo apie vežamą krovinį iki žalos atsiradimo ir nesiėmė papildomų atsargumo priemonių, kad užkirstų kelią galimam gaisrui kilti. Darydami prielaidą, kad abi sutarties šalys kaltos dėl žalos atsiradimo, galime teigti, kad pagal Roterdamo taisykles, siuntėjas turėtų atsakyti už tą žalą dalį, kuri tiesiogiai kilo dėl jo pareigų nevykdymo. Analogiška situacija susiklosto, sprendžiant žalos atlyginimo klausimus, kai siuntėjas neinformavo vežėjo apie vežamą pavojingą krovinį, o vežėjas pateikė netinkamą plaukioti laivą. Kad

---

galimą realų krovinio sprogimą dėl netinkamo pakrovimo, būtų jį sukrovęs kitaip. Apeliacinis Teismas nagrinėjamoje byloje pateikė svarbią išvadą, kad vežant pavojingus krovinius ir siuntėjui suteikus informaciją vežėjui dėl vežamo krovinio pavojingumo, kilus žalai, vežėjas turės įrodyti, kad siuntėjas elgėsi aplaidžiai ir nevykdė pareigos informuoti vežėjo apie tokio krovinio vežimo konkrečius pavojus. [interaktyvus].[žiūrėta 2012-11-12]. < [http://archive.onlinedmc.co.uk/in\\_re\\_m\\_v\\_dg\\_harmony\\_cofa.htm](http://archive.onlinedmc.co.uk/in_re_m_v_dg_harmony_cofa.htm)>

Hamburgo taisyklių 13 straipsnis taip pat įtvirtina griežtą krovinio siuntėjo atsakomybę pareigų, vežant pavojingus krovinius, atžvilgiu. Tačiau praktikoje, jei siuntėjas suteiktų vežėjui bent dalį informacijos apie vežamo krovinio pavojingą pobūdį, Autorės nuomone, turėtume vadovautis *M/V DG Harmony* bylos išaiškinimu ir sutikti, kad siuntėjo atsakomybei negalime taikyti griežtos atsakomybės prezumpcijos, o vežėjas turėtų įrodyti, kad konkrečios informacijos nepateikimas sąlygojo žalą atsiradimą.

<sup>286</sup> Roterdamo taisyklių 30 straipsnio 2 dalis, Autorės nuomone, įsigaliojus Roterdamo taisyklėms tais atvejais, kai krovinio siuntėjas, pristatęs vežti pavojingą krovinį, vežėją neišsamiai, bet vis tiek informuos apie tokio krovinio pavojingumą, nebūtų galima pripažinti, kad tokiau atveju yra taikoma griežta siuntėjo atsakomybės prezumpcija, veikiau, dėl kaltės.

<sup>287</sup> Tetley, W. *Marine Cargo Claims*. 3th edition. Montreal, QC, Canada: International shipping publications BLAIS.1988, p. 463-464.

<sup>288</sup> Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, *supra* note 268, p. 467.

atsakytume į šį klausimą, derėtų aptarti priežastinio ryšio tarp siuntėjo pareigų nevykdymo bei atsiradusios žalos nustatymo svarbą, t. y. ar žalos atsiradimo būtų buvę galima išvengti, jei siuntėjas būtų tinkamai įvykdęs jam 32 straipsnyje įtvirtintas pareigas? Teigiamas atsakymas konstatuotų priežastinio ryšio buvimą ir leistų pripažinti siuntėją kaltu dėl žalos atsiradimo. Apibendrinant nagrinėtus hipotetinius pavojingų krovinių vežimus, galima teigti, kad kilus ginčams, kai žala kilo dėl kelių priežasčių, siuntėjas turės atsakyti dėl tos dalies žalos atsiradimo, kurią sukėlė jo veiksmai arba neveikimas.

Praktikoje pasitaiko vežimų, kai krovinyje nėra pavojingas, bet kelionės metu vežėjas pagrįstai mano, kad jis kelia pavojų. Panagrinėkime hipotetinį vežimą jūrų transportu, kai siuntėjas pristatė vežėjui vežti trąšų cisterną, detaliai vežėjo neinformavęs apie jų rūšį. Kelionės jūra metu vežėjas pastebėjo, kad cisternoje žymiai pakilo temperatūra, kas būtent šios rūšies kroviniams būdinga. Tačiau vežėjas, neturėdamas žinių apie vežamo krovinio savybes, iškrovė jį artimiausiame uoste ir dėl to patyrė nenumatytų išlaidų. Matome, kad realaus pavojaus nebuvo, tačiau vežėjas pagrįstai nerimavo ir ėmėsi atsargumo priemonių, leidžiamų Roterdamo taisyklių 15 straipsnio: *vežėjas gali imtis kitų tokių pagrįstų priemonių, įskaitant ir krovinių iškrovimą, sunaikinimą, ar kenksmingumo pašalinimą, jei kroviniai yra, ar pagrįstai atrodo, kad vežėjo atsakomybės laikotarpiu jie gali tapti pavojingi žmonėms, nuosavybei ar aplinkai*. Autorės nuomone, panašios situacijos yra sutinkamos ir vežant krovinius su paslėptais defektais, taip pat tuos, kur pavojus didėja palaipsniui, todėl kilus ginčams sąvoką *pavojingi kroviniai* vis tik derėtų interpretuoti *lato sensu*. Taip būtų galima sukonkretinti, kad pavojingų krovinių esminis bruožas tiek pagal Roterdamo, tiek pagal dabar galiojančias konvencijas, yra tas pats – realaus pavojaus egzistavimas. Šią nuostatą iliustruoja *The Giannis NK*<sup>289</sup> byla, kurioje Anglijos Lordų Rūmai konstatavo, kad žemės riešutų krovinyje iš Senegalo buvo vežamas į San Juan uostą (Puerto Ricas) ir Dominikos Respubliką, konosamente taikytina teisė nurodyta Hagos taisyklės. Vežimo šalys nežinojo, kad krovinyje buvo infekuotas *khapra beatle* parazitais. Tuo pačiu laivu taip pat buvo vežamas kviečių krovinyje. Dominikos Respublikos maisto ir veterinarijos tarnyba krovinyje rado parazitų, todėl uždraudė krovinį iškrauti. Tokios pat nuostatos laikėsi ir Puerto Riko higienos institucijos, reikalaujamos krovinį arba grąžinti krovinio siuntėjui, arba nuskandinti jį jūroje. Visi laivu vežti kroviniai buvo nuskandinti. Vežėjas reikalavo nuostolių (laivas vėlavo 2 mėnesius pakrauti naują krovinį, taip pat laivo dezinfekavimo išlaidos, kurios vežėjas patyrė Dominikos ir San Juan uostose) atlyginimo iš krovinio siuntėjo. Reikalavimo argumentus vežėjas grindė motyvuodamas, kad krovinyje su *khapra beatle* parazitais yra laikomas pavojingu kroviniu, todėl pagal Hagos – Visbiu 4 straipsnio 6 dalį siuntėjas turi atlyginti nuostolius dėl tokio krovinio vežimo ar vežimo padarinių. Šioje byloje Lordų Rūmai padarė svarbią išvadą, kad sąvoka „pavojingi kroviniai“, įtvirtinta Hagos taisyklėse, turi būti interpretuojama plačiąją prasme. Esmė ta, kad kroviniai nebūtinai turi kelti pavojų laivui ar įgulai, užtenka, kad yra pavojingi kitiems kroviniams. Teismas nusprendė, kad žemės riešutų krovinyje laikomas pavojingu, nes nuo jo parazitais buvo infekuotas ir kitas krovinyje, kas sąlygojo ir šio krovinio nuskandinimą. Tokiu atveju siuntėjui yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija ir pagal Hagos – Visbiu 4

<sup>289</sup> *Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management S.A. and Another—The “Giannis NK”*. House of Lords 22 January 1998 ([1999] 1 Lloyd’s Rep. 337.



straipsnio 6 dalį jis turi atlyginti nuostolius, nepriklausomai nuo to, kokia kaltės forma jo veiksmuose yra nustatoma.

Atsižvelgiant į krovinių vežimų praktiką, kad identiškų vežimų nebūna, krovinio pavojingumo pobūdis kiekvienoje byloje turi būti vertinamas atskirai, kompleksiskai atsižvelgiant į egzistavusias vežimo sąlygas, krovinio rūšį ir krovinio pavojingumo realumą. Aptartos nuostatos iliustruojamos *The Darya Radhe*<sup>290</sup> byloje, kurioje teismas konstatavo, kad buvo vežamas braziliečių sojų miltų krovinyvis iš Paranangua į Iraną. Krovinį su vienu konosamentu pristatė vežti devyni siuntėjai. Pakraunant krovinį į laivą, buvo rasta žiurkių, todėl frachtuotojas turėjo atlikti laivo triumų dezinfekciją. Frachtuotojas (laiko charterio sutarties pagrindu), bijodamas, kad Irano uostas nepriims laivo ir neleis iškrauti krovinio, ėmėsi atsargumo priemonių ir papildomai inspektavo bei dezinfekavo laivą Lisabonos uoste. Galiausiai krovinyvis buvo sėkmingai nuvežtas ir iškrautas Irane. Frachtuotojas reikalavo 2 mln. nuostolių atlyginimo, motyvuodamas, kad siuntėjų krovinyvis su žiurkėmis yra laikytinas pavojingu pagal Hagos taisyklių 4 straipsnio 6 dalį. Teismas nustatė, kad krovinyvis nekėlė realaus fizinio pavojaus, nes dezinfekcijos procedūra buvo atlikta sėkmingai, nebuvo jokių įrodymų, kad žiurkės gali sukelti fizinę žalą kitiems laivu vežtiems kroviniams, mažai tikėtina, kad Irano uosto tarnybos būtų nurodžiusios krovinį skandinti arba laivui būtų paskirtas karantinas. Todėl frachtuotojo ieškinyvis buvo atmetas.

*The Giannis* ir *The Darya Radhe* bylų išaiškinimais naudojosi daugelio šalių teismai – skirtingi teismo sprendimai iš pirmo žvilgsnio panašiuose vežimuose liudija, kad teismų praktikoje pavojingais kroviniams laikytini tie, kurie gali sukelti tiesiogiai ar netiesiogiai *realų* fizinį pavojų, o ne numanomą, kas buvo konstatuota *Darya Radhe* byloje.

B. Nagrinėjant 32 straipsnio b dalies reikalavimus pavojingų krovinių žymėjimui ir ženkliniui, akcentuojama, kad Roterdamo taisyklės įpareigoja krovinio siuntėją taip pažymėti pavojingus krovinius, kaip to reikalauja galiojantys teisės aktai<sup>291</sup> ar kiti viešųjų įstaigų reikalavimai tose šalyse, per kurias bus gabenamas krovinyvis ir kur jis bus iškraunamas<sup>292</sup>. Atkreiptinas dėmesys, kad pavojingo krovinio tinkamas žymėjimas yra

<sup>290</sup> Dangerous Goods (Art. 4. 6).England.*Bunge S.A. v. ADM do Brasil Ltda and Others*, High Court of Justice, Queen's Bench Division, Commercial Court [2009] EWHC 845 (Comm.) [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-12-03] <<http://www.comitemaritime.org/The-1924-Bills-of-Lading-Convention-and-its-1968-and-1979-Protocols-Hague-Visby-Rules/0,2799,19932,00.html#Anchor-Cargoworthiness-4507>>

<sup>291</sup> Autorės nuomone, Roterdamo taisyklių kūrėjai, įteisindami siuntėjo pareigą žymėti krovinį, daro netiesioginę nuorodą į 1974 m. SOLAS konvenciją (angl. International convention for the safety of life at sea) bei 2004 m. unifikuotą Tarptautinį jūra gabenamų pavojingų krovinių kodeksą (angl. International maritime code for dangerous goods, IMDG), kuris, atsižvelgiant į krovinio pavojingumo laipsnį, siūlo tris įpakavimo rūšis, o kiekvienas įpakavimo vienetas turi turėti atskirą etiketę, iš kurios vežėjui būtų aiškus krovinio pavojingumo laipsnis. Žr. plačiau 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74). Valstybės žinios, 2006, Nr.: 130; 2004 m. Susitarimo memorandumas dėl supakuotų pavojingų krovinių vežimo ro-ro TIPO laivais Baltijos jūra. Valstybės žinios, 2011-12-24, Nr. 159-7510.

<sup>292</sup> Baughen, S. Obligations owed by the shipper to the carrier. A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. *An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, supra note 49, p.183.

imperatyvi siuntėjo pareiga, nepriklausomai nuo to, ar vežėjas žino, ar buvo informuotas apie tokio krovinio pavojingumą, ar ne.

Aptarę imperatyvias siuntėjo pareigas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus bei konkrečias pareigas vežant pavojingus krovinius, matome, kad šioms pareigoms *lato sensu* yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija, o vežimo organizavimo sutartimi negalima nuo jų vykdymo nukrypti, derybų būdu sutarties šalims susitariant dėl mažesnės šių pareigų apimties. Imperatyvus ir detalus krovinio siuntėjo pareigų, vežant pavojingus krovinius, reguliavimas yra sietinas su didele žalos kilimo rizika, kai netinkamas šių pareigų vykdymas sąlygos ne tik žalos praradimo, sugadinimo ar vėlavimo forma atsiradimą bei nuostolių atlyginimą, bet ir viešosios tvarkos pažeidimus, galimai pasireiškiančius bendro saugumo jūroje bei aplinkos apsaugos pažeidimais.

### 3.1.2. Krovinio siuntėjo pareigos, kurioms taikoma sutarties laisvė, sudarius vežimo organizavimo sutartį

Išanalizavę imperatyvias krovinio siuntėjo pareigas, toliau nagrinėsime krovinio siuntėjo pareigas, kurioms yra taikoma sutarties laisvė - tai pareiga pristatyti prekes (3.1.2.1.), pareiga suteikti sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją (3.1.2.2.) bei pareiga kontroliuoti krovinį (3.1.2.3.).

#### 3.1.2.1. Krovinio siuntėjo pareiga pristatyti krovinį vežti

Šioje dalyje analizuosime krovinio siuntėjo pareigą, įtvirtintą Roterdamo taisyklėse pristatyti krovinį vežti, kuriai sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu yra taikoma sutarties laisvė (A) taip pat išnagrinėsime krovinio pristatymo mechanizmą, kai siuntėjas prisiima daugiau pareigų, nei iš jo imperatyviai reikalaujama Roterdamo taisyklių (B).

A. Roterdamo taisyklių 27 straipsnio 1 dalis įtvirtina krovinio siuntėjo pareigą *pristatyti paruoštus vežti krovinius*. Antras tos pačios normos sakinyje įpareigoja siuntėją *pristatyti krovinius tokios būklės, kad atlaikytų numatomą vežimo procesą, įskaitant ir jų pakrovimą, tvarkymą, sukrovimą, surišimą ir pritvirtinimą, taip pat iškrovimą ir kad jie nepadarytų žalos žmonėms ir nuosavybei*. Reikia pasakyti, kad ši norma taikoma visų rūšių krovinio vežimui, tarp jų ir pavojingų. Reikalavimas apima ir krovinio įpakavimą. Koks turėtų būti krovinio įpakavimas, konkrečiai nėra nurodyta nei dabar galiojančiose tarptautinėse konvencijose, nei Roterdamo taisyklėse. Galime teigti, kad Roterdamo taisyklių kūrėjai paliko pačioms šalims teisę susitarti dėl pirmos straipsnio dalies, t. y. dėl krovinio „*paruošimo vežti*“. Prof. M. Sturley<sup>293</sup>, analizavęs siuntėjo pareigą tinkamai paruošti krovinį vežimui, šią Konvencijos nuostatą iliustruoja tokiu pavyzdžiu: krovinio siuntėjas sutarė su vežėju dėl šaldytų krevėčių vežimo, siuntėjas žino, kad reikiama temperatūra refrižeratoriujė turi būti -22 C, o vežėjas gali palaikyti ne žemesnę nei -16 C laipsnių temperatūrą. Vežimo sutarties šalys sutaria, kad siuntėjas pristatys

<sup>293</sup> Sturley, M. F., Fujita, T., Van der Ziel, G., *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, supra note 48, p. 179.

vežėjui vežti krovinį atšaldytą iki -16 C. Nors kroviny s nėra visiškai „paruoštas vežti“, tačiau 27 straipsnio 1 dalies reikalavimą pristatyti krovinį vežėjui tokios temperatūros, dėl kokios jie susitarė siuntėjas yra įvykdęs. Nagrinėjamoje situacijoje siuntėjas taip pat pristatė krovinį atsižvelgdamas į 27 straipsnio 1 dalies antrąjį reikalavimą, kuris yra imperatyvus ir šalių susitarimu negali būti keičiamas: „pristatyti krovinį tokios būklės, kad atlaikytų numatomą vežimo procesą“. Šiame teiginyje slypi papildoma siuntėjo prievolė renkantis pakuotę atsižvelgti, kad kroviny bus gabenamas jūrų transportu, taip pat į kelionės trukmę, orų prognozę, laivo dydį, krovinio svorį, pakrovimo ir iškrovimo būdus. Siuntėjas turi žinoti, kokia krovinio pakuotė bus saugi kelionės jūra metu, ir atitinkamai krovinį supakuoti, kad jis nekeltų žalos nuosavybei ar žmonėms. Prof. Sturley nagrinėja kitą hipotetinį pavyzdį<sup>294</sup>: skystus, žmogui nuodingus chemikalus vežėjui buvo pristatyta vežti cisternoje. Vežėjas žinojo, kad nesprogtų šiltoje patalpoje toks kroviny dėl slėgio, yra leidžiamas minimalus sveikatai nepavojingas garavimas. Vežėjas taip pat žinojo, kad tokia yra įprasta pavojingų krovinių vežimo praktika, todėl priėmė krovinį vežti. Kelionės metu laivo įgyla jautė chemikalų kvapą ir vėliau paaiškėjo, kad cisternos vėdinimo įtaisas sandariai neužsidaro, o chemikalai patenka į aplinką didesnėmis nei leistina dozėmis. Kapitonas, siekdamas sumažinti patenkančių nuodų kiekį ir, atsižvelgdamas į vėjo kryptį, nukrypo nuo kurso ir prašė artimiausio uosto leidimo įplaukti. Autorės nuomone, toks siuntėjas nesilaikė pareigos, numatytos 27 straipsnio 1 dalyje, pristatyti krovinį tokios būklės, kad atlaikytų kelionę jūra ir nekeltų realaus pavojaus. Šios normos imperatyvus pobūdis leidžia realiai praktikoje užtikrinti ne tik įgulos ar kitų asmenų, bet ir vežamų krovinių saugumą bei aplinkos apsaugą.

Tešiant siuntėjo pareigų, pristatant krovinius vežti, analizę ir tyrimo išsamumui pasiekti, derėtų kritiškai įvertinti ir siuntėjo pareigas, pristatant krovinius vežti konteineriuose. Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 26 dalis pateikia konteinerio sąvoką - *tai bet kokio tipo konteineris, kroviniams vežti skirtos cisterna ar platforma, nuimamasis karkasinis kėbulas ar bet kokia panaši kroviniams sujungti naudojama tara ir bet kokia pagalbinė tokios taros įranga*. Reikia atkreipti dėmesį, kad 1 straipsnio 24 dalyje konteineriai patys savaime taip pat yra laikomi kroviniu, todėl siuntėjas turi būti tikras juos perduodamas vežti, kad ne tik kroviny, bet ir siuntėjo konteineris atlaikys kelionę jūra, taip pat nekels žalos laivo įgulai bei nuosavybei (27 straipsnio 3 dalis). Taip būtų galima sukonkretinti, kad siuntėjas turi užtikrinti, kad jo pristatytas konteineris kroviniui vežti veiks, atliks savo funkcijas visos kelionės metu, nes dėl nesandaraus konteinerio, pavyzdžiui, refrižeratoriaus, gali atitirpti kroviny, todėl kilus žalai siuntėjas negalėtų reikalauti žalos atlyginimo iš vežėjo, nes kroviny atitirpo dėl netinkamo įpakavimo - tai yra 27 straipsnio nuostata. Toks detalus krovinių vežimo konteineriuose reglamentavimas, skiriant ypač didelį dėmesį jų tinkamam ir rūpestingam sukrovimui, surišimui ir sutvirtinimui, laikytinas inovatyvių reiškinių jūrų teisės praktikoje, turint omenyje, kad Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklių apie tokį krovinių vežimo būdą nėra užsiminta.

Atliktos analizės pagrindu galima teigti, kad, remiantis Roterdamo taisyklių 79 straipsnio 2 dalimi, siuntėjo pareiga pristatyti paruoštą vežti krovinį yra imperatyvi, negali būti ribojama sudarius vežimo sutartį standartinėmis sąlygomis. Tačiau pareigos

<sup>294</sup> *Ibid.*, p. 180.

pristatyti krovinį vežti siuntėjas gali išvengti arba ją sumažinti, sudaręs su vežėju vežimo organizavimo sutartį, kuriai taikoma sutarties sudarymo laisvė.

B. Nagrinėjant siuntėjo pareigos pristatyti krovinį vežti mechanizmą, derėtų aptarti atvejus, kuomet siuntėjas gali prisiimti papildomai pareigų, susijusių su krovinų pristatymo vežti pareigos išplėtimu. Krovinių vežimo jūra verslo praktika liudija, kad krovinio pakrovimą paprastai atlieka vežėjas savo lėšomis ir yra už tai atsakingas. Galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalis, Hamburgo taisyklių 4 straipsnis įpareigoja vežėją atlikti krovos darbus, ir jei žala kyla šių operacijų atlikimo metu, vežėjas yra laikomas atsakingu. Tokios nusistovėjusios praktikos sulaužymas ir Roterdamo taisyklių leidimas krovinio vežėjui dalies pareigų, išvardintų 13 straipsnio 2 dalyje, atlikimą perkelti siuntėjui, įteisina FIO(S/ST)<sup>295</sup> sąlygas vežant krovinius linijiniais maršrutais. Susitarimai pagal FIO sąlygas tarptautinėje prekyboje yra populiarūs, ypač vežant biurius, skystus krovinius pagal frachtavimo sutartis, kai dėl ekonominių ar konkrečios verslo praktikos priežasčių pakrovimo, tvarkymo ir sukrovimo funkcijas atlieka krovinio siuntėjas. Minėta, kad pagal galiojančias tarptautines konvencijas vežėjas pats privalo atlikti krovinio pakrovimo, sukrovimo ir tvarkymo darbus, todėl FIO sąlygų įtraukimas į vežimo linijiniais maršrutais sutartį šiandien nėra leidžiamas. Kai kurie jūrų teisės ekspertai (Ph. Bonnevie) mano, kad FIO sąlygų įteisinimas Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 2 dalyje leis vežėjams išvengti atsakomybės dėl žalos atsiradimo pakraunant krovinius, o maži bei nepatyrę siuntėjai finansiškai nukentės, nes bus priversti sutikti su vežėjo gabenimo sąlygomis<sup>296</sup>. Autorė, sutikdama su išsakyta prof. Bonnevie nuomone, teigia, kad praktikoje vežėjai, žinodami, kad didelė dalis žalos kyla būtent pakraunant krovinius į laivą, į sutarties sąlygas gali vienašališkai įtraukti nuostatas, kad šiuos darbus turi atlikti krovinio siuntėjas.

Darome išvadą, kad 13 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta sutarties laisvė siuntėjui prisiimti papildomų pareigų krovinio pristatymo vežti procese yra įmanoma ne tik vežimo organizavimo, bet ir sutarties standartinėmis sąlygomis pagrindu. Jei siuntėjas sutiko atlikti papildomus darbus- pakrauti, tvarkyti, sukrauti krovinį, tai turi atlikti tinkamai ir kruopščiai, prieš tai įvertinęs savo patirtį ir galimybes atlikti kokybiškai šiuos darbus. Priešingu atveju, kilus žalai dėl netinkamo, pavyzdžiui, krovinio pakrovimo, siuntėjas turės kompensuoti vežėjo patirtus nuostolius<sup>297</sup>.

Apibendrinant krovinio siuntėjo pareigą pristatyti vežti krovinį, galima teigti, kad detalus šios siuntėjo pareigos reguliavimas Roterdamo taisyklėse yra sietinas su

<sup>295</sup> FIO(S/ST) (angl. *Free in, out/Stowed/Trimmed*) – krovinų vežimo sąlygos, kuomet krovinio pakrovimo, iškrovimo, sukrovimo/tvarkymo darbai vežėjui nieko nekainuoja ir atsakomybė nekyla, nes juos atlieka siuntėjas, dokumente įgaliotas siuntėjas arba gavėjas. Žr. plačiau: US Department of Transportation. *Glossary of shipping terms*. [interaktyvus] 2008, [žiūrėta 2012-10-10] <[http://www.marad.dot.gov/documents/Glossary\\_final.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Glossary_final.pdf)>

<sup>296</sup> Analogiški nuogaštavimai dėl nepakankamos siuntėjų interesų apsaugos buvo išreikšti Roterdamo taisyklių darbo grupės metu. Žr. plačiau: UNCITRAL, Working group III. *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*. *Comments from the UNCTAD Secretariat on Freedom of Contract*. [interaktyvus]. 18-28 April 2005 [žiūrėta 2012-10-10].< <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/812/08/PDF/V0581208.pdf?OpenElement>>

<sup>297</sup> Jasutienė, L., *Socialinių mokslų studijos, supra* note, 282, p. 1129.

išaugusiais saugumo, muitinių reikalavimais, taip pat žalos žmonėms ir nuosavybei kilimo prevencija. Nuo šios pareigos vykdymo siuntėjas gali nukrypti tik sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu, kuriai taikoma plati sutarties laisvė. Dėl tokio teisinio reguliavimo išlieka vežėjo piktnaudžiavimo tikimybė, į sutarties sąlygas vienašališkai įtraukiant, kad konkrečias 13 straipsnio 2 dalies pareigas turi atlikti krovinio siuntėjas. Dėl nepatyrusių, mažų ir vidutinio dydžio siuntėjų apsaugos mechanizmo nebuvimo (kas yra užtikrinama vežant krovinius pagal vežimo organizavimo sutartis) Autorė daro išvadą, kad siuntėjų interesai, įteisinus FIO sąlygas Roterdamo taisyklėse, gali būti pažeisti. Galimų piktnaudžiavimų prevencija praktikoje galėtų būti įgyvendinama krovinio gabenimui pagal FIO sąlygas, taikant vežimo organizavimo sutarčių galiojimo prielaidas, įtvirtintas 80 straipsnyje. Vežimo organizavimo sutartyse yra įtvirtintas pakankamas siuntėjų interesų apsaugos mechanizmas, taip pat užtikrinta vežėjo ir siuntėjo susitarimo laisvė, ko negalima padaryti vežant krovinius pagal standartines sutartis ir jose vienašališkai įtrauktas FIO sąlygas.

### 3.1.2.2. Siuntėjo pareiga suteikti vežimo organizavimo sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją

Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 14 dalyje yra įtvirtinta vežėjo pareiga *išduoti važtos dokumentą ar elektroninį važtos įrašą, kuris patvirtina vežimo sutarties sudarymo bei konkretaus krovinio priėmimo vežti faktą*. Tuo tarpu, siuntėjo pareiga yra suteikti informaciją, reikalingą tokiam dokumentui išduoti. Be informacijos, instrukcijų ir dokumentų, susijusių su gabenamu kroviniu, *siuntėjas turi laiku pateikti sutarties sąlygoms parengti ir važtos dokumentams ar elektroniniams važtos įrašams išduoti reikalingą tikslią informaciją* (31 straipsnio 1 dalis). Reikia atkreipti dėmesį, kad šis straipsnis turi būti analizuojamas kartu su 36 straipsniu, kuris įtvirtina sutarties sąlygų turinį. Apibendrinami cituotus straipsnius, matome, kad siuntėjas yra įpareigotas vežėjui pateikti šią informaciją:

- a) *atitinkamą vežti skirtų krovinių aprašymą,*
- b) *pagrindines kroviniams identifikuoti būtinas žymas,*
- c) *krovinių vietų ar vienetų skaičių ar jų kiekį,*
- d) *krovinio svorį (jei siuntėjas pateikia),*
- e) *asmens, kuris įvardintas kaip siuntėjas pavadinimą,*
- f) *gavėjo pavadinimą (jei toks yra),*
- g) *asmens vardą ir pavardę, kurio įsakymu turi būti išduotas važtos dokumentas (jei toks yra).*

Matome, kad išvardintas sąrašas nėra baigtinis, todėl konkrečiais atvejais siuntėjui gali tekti vežėjui pateikti ir papildomų duomenų. Reikia pasakyti, kad, kaip ir 29 straipsnyje įtvirtintų pareigų atveju, siuntėjas šią informaciją turi pateikti per protingą laiką. 31 straipsnio 2 dalis įtvirtina siuntėjo pareigą vežėjui garantuoti pateiktos informaciją tikslumą (panašus reikalavimas yra ir Hagos – Visbiu taisyklių 3 straipsnio 5 dalyje bei Hamburgo taisyklių 17 straipsnio 1 dalyje). Svarbu atkreipti dėmesį, kad 31 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta griežtos siuntėjo atsakomybės prezumpcija taikoma tik žalai, kurią

sukėlė 31 straipsnio 1 dalyje išvardintos informacijos netikslus pateikimas arba pateikimas *ne laiku*, kompensuoti<sup>298</sup>. Aišku, kad informacijos tikslumo nebuvimas apima ir tuos atvejus, kai siuntėjas manė, jog jo turima informacija yra teisinga, nors taip iš tiesų nebuvo, todėl krovinio siuntėjas, nepateikęs arba pateikęs netinkamą sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją, kilus žalai dėl tokios informacijos trūkumo, turi atlyginti vežėjo nuostolius.

Apibendrinami krovinio siuntėjo pareigą suteikti sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją, norime akcentuoti tikslios ir laiku siuntėjo pateiktos sutarties sąlygoms parengti reikalingos informacijos svarbą, nes vežėjo atsakomybė tiesiogiai priklauso nuo šios informacijos turinio, todėl šioje disertacijos dalyje aptartai siuntėjo pareigai yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija. Roterdamo taisyklių 79 straipsnis draudžia nuo šios siuntėjo pareigos nukrypti sudarius standartinę vežimo sutartį. Sutarties laisvės dalyku siuntėjo pareiga suteikti sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją yra galima tik vežimo organizavimo sutartyse. Kita vertus, vežėjui nenorint prisiimti atsakomybės už žalą kroviniumi atsiradimo, sutarties laisvės dalyku vežimo organizavimo sutartyse greičiausiai bus neesminė sutarties sąlygoms parengti informacija.

### 3.1.2.3. Siuntėjo pareiga kontroliuoti krovinį

Roterdamo taisyklės išsprendžia krovinio kontrolės mechanizmo klausimus, kurie šiandien kyla pozityviajai teisei. Konvencijos 51 straipsnis laiko krovinio siuntėją krovinį kontroliuojančia šalimi, jei šis, sudaręs vežimo sutartį, kontroliuojančiąją šalimi nepaskyrė krovinio gavėjo, dokumente įgalioto siuntėjo ar kito asmens. Roterdamo taisyklių 55 straipsnio 1 dalis įtvirtina krovinį kontroliuojančios šalies pareigą laiku teikti papildomą informaciją, nurodymus ar dokumentus vežėjui, *kurių dar nepateikė siuntėjas ir kurie kitaip nėra pagrįstai prieinami vežėjui ir kurie vežėjui gali būti pagrįstai reikalingi jo įsipareigojimams pagal vežimo sutartį vykdyti*. Praktinėje veikloje gali pasitaikyti atvejų, kai vežėjui nepavyks nustatyti tikrosios kontroliuojančios šalies, tokiu atveju, remdamasis 55 straipsnio 2 dalimi, minėtą informaciją vežėjui turėtų suteikti krovinio siuntėjas. Iš pirmo žvilgsnio šiame straipsnyje įtvirtintos pareigos krovinio siuntėjui kaip krovinį kontroliuojančiajai šaliai yra panašios į tas, kurios numatytos Konvencijos 29 straipsnyje (*siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus*). Todėl prasminga būtų konceptualiai atskirti šias dvi Roterdamo taisyklių normas. Pirmiausia reikia atkreipti dėmesį, kad 55 straipsnyje įtvirtintos siuntėjo pareigos yra *papildomos*, kitaip tariant, jos nėra identiškos 29 straipsnyje įtvirtintoms pareigoms. Antra, skiriasi pareigų vykdymo laikas: 29 straipsnyje nurodytą informaciją siuntėjas turi vežėjui pateikti prieš vežimą, tuo tarpu 55 straipsnio papildomas pareigas siuntėjas, kaip kontroliuojančioji šalis, atlieka jau vykstant vežimui, kartais net jam pasibaigus, pavyzdžiui, kai nėra galimybės rasti krovinio gavėjo vežėjui pristacius krovinį. Trečia, 55 straipsnyje įtvirtintų pareigų vykdymo siuntėjas gali išvengti sudaręs vežimo organizavimo sutartį

<sup>298</sup> Fujita, T. Shipper's Obligations and Liabilities under the Rotterdam Rules. *The University of Tokyo* [interaktyvus]. 2011, p.20 [žiūrėta 2013-01-04]< <http://www.gcoe.ju-tokyo.ac.jp/pdf/GCOESOFTLAW-2010-3.pdf>>

(80 straipsnio 4 dalis) arba krovinių kontroliuojančiąja šalimi paskyręs gavėją, dokumente įgaliotą siuntėją ar kitą asmenį.

Šioje disertacijos dalyje atlikę siuntėjo pareigų tyrimą ir įvertinę jam Roterdamo taisyklių priskirtų pareigų turinį bei veikimo mechanizmus priėjome prie išvados, kad krovinių siuntėjui, sudariusiam su vežėju vežimo organizavimo sutartį, imperatyvios yra tik dvi pareigos, tai siuntėjo išpareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus bei konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius. Svarbus aspektas sudarant vežimo organizavimo sutartį yra tas, kad Roterdamo taisyklių 29 ir 32 straipsniuose įtvirtintų pareigų vykdymo apimties siuntėjas negali sumažinti ar išvengti (80 straipsnio 4 dalis). Visoms kitoms siuntėjo pareigoms yra taikoma sutarties sudarymo laisvė: jas galima abipusių derybų būdu tiek sumažinti, tiek padidinti, tačiau tik sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu. Atkreipiame dėmesį, kad, sudarius standartinę vežimo sutartį, šioje disertacijos dalyje nagrinėtos siuntėjo pareigos pristatyti krovinius vežti, suteikti sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją, krovinių kontrolės pareiga, minėtas išpareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus bei konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius yra siuntėjui imperatyvios visa apimtimi (79 straipsnio 2 dalis), išskyrus tai, kad 13 straipsnio 2 dalyje įtvirtintoms pareigoms pakrauti, tvarkyti, sukrauti ar iškrauti vežamus krovinius yra taikoma sutarties laisvė ir sudarius vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį.

Roterdamo taisyklės nenumato galimybės krovinių siuntėjui tam tikra pinigų suma riboti savo atsakomybės žalai kilus dėl netinkamo pareigų vykdymo. Tačiau, Autorės nuomone, toks teisinis reguliavimas pasirinktas ne siekiant diskriminuoti krovinių siuntėją, veikiau pripažįstant, kad krovinių siuntėjui yra suteikiama pakankamai galimybių riboti savo atsakomybę vežimo organizavimo sutarčių pagalba. Būtent dėl šios priežasties Autorė neįžvelgia galimų siuntėjo interesų pažeidimų įsigaliojus Roterdamo taisyklėms.

### 3.2 Krovinių vežėjo pareigos

Krovinių vežėjas, būdamas *asmeniu, kuris sudaro vežimo sutartį su krovinių siuntėju* (1 straipsnio 5 dalis), yra laikomas pagrindine visų tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių vežimus, figūra. Jo pareigų teisinis reguliavimas yra ypač svarbus ne tik vežimo organizavimo sutarčių praktinio pritaikymo, bet ir tarptautinės prekybos apskritai požiūriu.

Šiuo metu galiojančios Hagos – Visbiu taisyklės įtvirtina dvi vežėjo pareigas. Pirmoji - svarbiausia krovinių vežėjo pareiga, sutinkama 3 straipsnio 1 dalyje, kuri įpareigoja vežėją *prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai*:

- a) *paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti;*
- b) *tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti;*
- c) *parengti triumus, šaldymo ir vėsavimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriose yra vežamos prekės, kad šie būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes.*

Antroji pareiga vežėjui glūdi Hagos – Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje ir numato, kad vežėjas turi tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes.

Hamburgo taisyklėse nėra iš viso detalizuotos krovinio vežėjo pareigos. Roterdamo taisyklėse, lyginant su šiuo metu galiojančiomis krovinių vežimą jūrų transportu reglamentuojančiomis tarptautinėmis konvencijomis, krovinio vežėjo atsakomybės ribos bus praplėstos, pareigos - labiau detalizuotos, taip pat vežėjui priskirta papildomų pareigų, susijusių su Konvencijoje įtvirtinta *nuo durų iki durų* pervežimo koncepcija bei multimodaliniu konvencijos aspektu. Roterdamo taisyklės įtvirtina ne tik tradicinėmis tapusias krovinio vežėjo pareigas, bet taip pat įveda naujas pareigas: priimti krovinį vežti ir pristatyti jį gavėjui. Panašiai kaip ir Hagos – Visbiu, Roterdamo taisyklės išlaiko vežėjo pareigą užtikrinti ir prižiūrėti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukiooti, tačiau ši vežėjo pareiga apima visą kelionės jūra laikotarpį.

Žinome, kad vežimo organizavimo sutartimi vežėjas gali nukrypti nuo dalies imperatyviai Roterdamo taisyklių jam įtvirtintų pareigų vykdymo. Tačiau yra keletas vežėjo pareigų, kurioms Konvencija neleidžia tapti sutarties laisvės dalyku. Todėl siekiami atskleisti vežėjo pareigų mechanizmą, esminius šios srities pokyčius, išgaliojus Roterdamo taisyklėms, bei sutarties laisvės ribas, šioje disertacijos dalyje analizuosime krovinio vežėjo pareigas, kurioms taikoma sutarties laisvė (3.2.2.), ir tas, kurių vykdymas yra imperatyviai įtvirtintas ir nuo kurių vežėjui nukrypti negalima net ir sudarius vežimo organizavimo sutartį (3.2.1.).

### 3.2.1. Imperatyvios krovinio vežėjo pareigos: užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti

Vežėjo įsipareigojimus gabenant krovinius išskirtinai jūrų transportu reglamentuoja Roterdamo taisyklių 14 straipsnis. Vežėjo pareiga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, nėra nauja nuostata tarptautinėje jūrų teisėje, panašūs teisiniai vežėjo įsipareigojimai įtvirtinti ir Hagos - Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje. Nors Hamburgo taisyklėse nėra normos, reglamentuojančios nagrinėjamą vežėjo pareigą, tačiau kilus žalai dėl laivo netinkamumo plaukiooti, vežėjui yra taikoma bendra atsakomybės dėl kaltės forma<sup>299</sup>. Vežėjo pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti teisinė analizė bei jos turinio atskleidimas yra svarbūs praktikoje, nes apima ne tik vežėjo atsakomybės, atleidimo nuo atsakomybės klausimus, bet taip pat draudimo bei jūrinės aplinkosaugos sritis<sup>300</sup>.

Vežėjo pareiga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, Bendrosios teisės sistemoje yra vadinama pagrindine vežėjo pareiga vykdant vežimo sutartį<sup>301</sup>, kurią pažeidus vežėjui yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija. Atkreipiame dėmesį,

<sup>299</sup> Lannan, K. The launch of the Rotterdam rules[interaktyvus]. [žiūrėta 2012-11-10].< [http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish\\_42/docs/200911/20.doc](http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc)>

<sup>300</sup> Kassem Hussam, A. *The Legal Aspects of Seaworthiness current law and development*. Thesis. Swansea University. 2006, p. 11.

<sup>301</sup> Baughen, S., *Shipping law, supra* note 36, p. 93.



kad ši vežėjo pareiga savaime apima ir imperatyvią<sup>302</sup> pareigą užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas vežti konkretų krovinį<sup>303</sup> (angl. *cargoworthiness*).

Pagrindinis dėmesys nagrinėjamae Roterdamo Taisyklių straipsnyje yra skiriamas laivo tinkamumo plaukiooti sampratos įtvirtinimui, kuri sietina su fizinėmis laivo savybėmis, įgulos ir priemonių bei konteinerių, kuriuos vežėjas parūpina, tinkamumu vežti krovinį jūra. Vežėjas, remiantis Roterdamo Taisyklių 14 straipsnio nuostatomis, turi tris pareigas, kurių turinį kritiškai įvertinsime:

a) *užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti;*

Roterdamo Taisyklių nagrinėjamo straipsnio lietuviškame vertime įtvirtintas būdas, nurodantis, kaip vežėjas turi atlikti pareigas, susijusias su jūros reisu, t. y. „*skirdamas reikiamą dėmesį*“. Tuo tarpu Hagos – Visbiu Taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad panašios pareigos vežėjo turi būti atliekamos „*deramai kruopščiai*“ (angl. *due diligence*). Analogiškas šių vežėjo pareigų atlikimo būdas yra įtvirtintas ir Roterdamo Taisyklių oficialiame dokumente anglų kalba, todėl galima daryti išvadą, kad lietuviškas oficialus

<sup>302</sup> Imperatyvios vežėjo pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas vežti krovinį, turinys atskleidžiamas *Plaumann & Co. GmbH v. Adriatica di Navigazione - The "Egizia"* (2001) byloje, kurioje Venecijos Apeliacinis teismas konstatavo, kad iš Aleksandrijos į Hamburgą buvo vežama 480 t svogūnų. Pakrovimo uoste į konosamento sąlygas buvo vežėjo įtraukta nuostata, kad atsižvelgiant į krovinio savybes - vežami greitai gendantys produktai - vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl bet kokios vežimo metu atsiradusios žalos kroviniui atlyginimo. Pristatymo uoste buvo nustatyta, kad krovinyms sugedęs ir jo negalima parduoti žmonėms. Apeliacinis teismas nagrinėjamoje byloje nutarė, kad konosamento sąlygos, numatančios, kad vežėjui nekyla atsakomybė dėl žalos atsiradimo, greitai gendančiam kroviniui yra niekinės ir negalioja, kaip prieštaraujančios Hagos – Visbiu 3 straipsnio 1 dalies c punktui, kuriuo remiantis vežėjas turi taip paruošti laivo dalis, kuriose yra vežamos prekės, kad šios būtų tinkamos ir saugios priimti, vežti ir išsaugoti prekes. Savo argumentus Teismas papildomai grindė ir Hagos – Visbiu Taisyklių 3 straipsnio 8 dalies nuostatomis, draudžiančioms susitarimus, kuriuose ribojama vežėjo atsakomybė. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012 - 12-05]. < <http://www.comitemaritime.org/The-1924-Bills-of-Lading-Convention-and-its-1968-and-1979-Protocols-Hague-Visby-Rules/0,2799,19932,00.html#Anchor-Cargoworthiness-4507>>

<sup>303</sup> *Empresa Cubana Importada de Alimentos 'Alimport' v Iasmos Shipping Co SA, The Good Friend* [1984] 2 Lloyd's Rep 586. byloje teismas nustatė, kad 6016 t. sojų pupelių laivu *The Good friend* buvo plukdoma iš Ontario į Havaną. Laivu taip pat buvo vežama mediena. Iškrovus medieną atvykimo uoste, paaiškėjo, kad sojų pupelės buvo sugadintos dėl jose nuo medienos užsiveisusių kenkėjų. Kuboje tuo metu buvo paskelbtas karantinas tos rūšies vabzdžiams, todėl vežėjas negavo uosto leidimo krovinį iškrauti. Vežėjas krovinį iškrovė Las Palmas ir Tenerifėje, kur krovinyms buvo parduotas antrinių žaliavų supirkėjams. Ieškovai reikalavo žalos atlyginimo teigdami, kad laivas, kuriuo vežėjas vežė krovinį, nebuvo tinkamas plaukiooti. Vežėjas savo ruožtu reikalavo nuostolių atlyginimo iš siuntėjo dėl prastovos Kubos uoste, motyvuodamas, kad emėsi visų būtinų rūpestingumo priemonių, o žala kilo dėl paslėptų krovinio defektų ir dėl Kubos uosto valdžios veiksmų. Teismas nustatė, kad pagrindinė žalos kilimo priežastis buvo vabzdžių, kurie buvo užsiveisę laive, sukeltas krovinio irimas. Bendrosios teisės sistemoje laivo tinkamumo plaukiooti sąvoka savaime apima ir laivo tinkamumą vežti konkretų krovinį. Teismas išaiškino, kad šioje situacijoje vežėjas neišvalė patalpų, kuriose buvo vežamas krovinyms, kas tiesiogiai įtakoją atsiradusią žalą kroviniui. Būtent netinkama laivo būklė buvo pripažinta pagrindine žalos atsiradimo priežastimi, o vežėjas pripažintas kaltu, kaip nevykęs Hagos – Visbiu Taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti prieš pradėdamas jūros reisą ir jo pradžioje.

šios Konvencijos vertimas, siekiant išvengti galimų skirtingų sąvokų interpretacijų, turėtų būti pataisytas į „*deramai kruopščiai*“. Terminas *deramai kruopščiai* arba *rūpestingai* pirmą kartą buvo pavartotas JAV Harter akte 1893 metais ir yra traktuojamas kaip teisinis išipareigojimas – prižiūrėti<sup>304</sup>. Lietuvos autoriai<sup>305</sup> sąvoką „rūpestingumas“ siūlo aiškinti vadovaujantis *bonus pater familias* principu. Jei reiso metu prekės buvo prarastos ar sugadintos, vežėjas privalo įrodyti, kad jis ėmėsi jam prieinamų priemonių ir padarė tai, ką tokioje situacijoje būtų padaręs sąžiningas ir pareigingas vežėjas<sup>306</sup>. Šiuos argumentus patvirtina ir Roterdamo taisyklių *travaux préparatoires*<sup>307</sup>, nurodantys, kad vežėjo rūpestingumo laipsnis gali ir turi skirtis nuo konkretaus vežimo, pavyzdžiui, vežėjo pareiga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, skiriasi jau vien konstatavus laivo buvimo vietą ošte ar atviroje jūroje. Verta paminėti ir galimas praktines išimtis dėl šio termino visapusiško taikymo. Tarkim, patikrinimo metu vežėjas neaptinka siūlėse suvirinimo defektų, kuriuos galima nustatyti tik rentgeno spindulių pagalba. Todėl iš pateiktos hipotetinės situacijos galima spręsti, kad vežėjas atliko nuodugnų patikrinimą, nors pats laivas ir nebuvo tinkamas plaukiojimui. Kita vertus, išvardą, ar vežėjas elgėsi konkrečiu atveju *deramai kruopščiai*, visais atvejais priims teismas ir, jei vienoje byloje buvo pripažinta, kad vežėjas Hagos - Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalies pareigą įvykdė, nebūtinai toks pats teismo sprendimas bus panašioje byloje. Šį teiginį patvirtina JAV Apeliacinis teismas „*Steel Coils, Inc. v. M/v “Lake Marion”*“ byloje<sup>308</sup> konstatavęs, kad kroviniumi žala kilo dėl pro nesandarius laivo liukus patekusio vandens.

<sup>304</sup> Delebecque, Ph. Obligations of the Carrier. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, supra* note 50, p.88.

<sup>305</sup> Derkintytė, R., Jonkus, M., *Tarptautinė laivybos teisė, supra* note 27, p. 112-113.

<sup>306</sup> Northern Shipping Company v Deutsche Seereederei GmbH [2000] (*The Kapitan Sakharov*). Lloyd's Rep. 255 (C.A.) 266. The Kapitan Sakharov laivu buvo vežamas degus skystis izopentanas. Krovinys buvo netinkamai pakrautas: po deniu, menkai vedinamoje patalpoje, kas buvo akivaizdus SOLAS konvencijos ir IMDG kodekso pažeidimas bei tiesiogiai įtakoją laivo tinkamumo plaukioti nebuvimą. Vežėjas taip pat priėmė vežti kitą užplombuotą pavojingą krovinį, apie kurio pavojingumą siuntėjas B jam nepranešė, o krovinys buvo užplombuotas siuntėjo plombomis. Vežant krovinius užsidedę siuntėjo B krovinys, dėl ko užsidedę ir siuntėjo A vežtas izopentanas. Kilęs gaisras sąlygojo viso laivo katastrofą bei 2 laivo įgulos narių mirtį. Teismas konstatavo, kad vežėjas elgėsi apdairiai ir rūpestingai krovinio, kuris buvo užplombuotas siuntėjo plombomis ir apie kurio pavojingumą vežėjas nežinojo, atžvilgiu. Tačiau teismas nustatė, kad būtų buvę galima išvengti tokio masto žalos atsiradimo, jei krovinys su izopentanu būtų pakrautas ant denio. Todėl vežant šį krovinį vežėjas nevykdė pareigos įtvirtintos Hagos - Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti. Teismas nusprendė, kad siuntėjas B turi vežėjui atlyginti nuostolius dėl laivo nuskendimo, tačiau nuostolius, susijusius su siuntėjo A kroviniumi, turi atlyginti pats vežėjas. Teismas taip pat priėjo prie išvados, kad vežėjas turi elgtis rūpestingai priklausomai nuo konkretaus vežimo, visais atvejais atsižvelgiant į konkrečių vežimų verslo praktiką bei tarptautinės teisės normų reikalavimus. Žr. daugiau panašių bylų: Dockray, M., *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, supra* note 40, p. 174-176.

<sup>307</sup> UNCITRAL Working group III. *Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session* [interaktyvus]. 15-26 April 2002, p. 15 [žiūrėta 2012-03-12] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/541/91/PDF/V0254191.pdf?OpenElement>>

<sup>308</sup> *Steel Coils, Inc. v. M/v “Lake Marion”* [2003]. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-12-12] <<http://caselaw.findlaw.com/us-5th-circuit/1136880.html>>

Teismas nutarė, kad vežėjas nepatikrino laivo liukų sandarumo prieš laivo reisą ir jo pradžioje, todėl neįvykdė pareigos deramai kruopščiai paruošti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti.

Remiantis Roterdamo taisyklių 14 straipsniu, laivas yra tinkamas plaukioti, jei jo struktūra yra tinkama ir pajėgi atlaikyti įprastą kelionės jūra maršrutą įvairiomis oro sąlygomis, laivo varikliuose nėra gedimų, laivo įgula sudaryta iš pakankamai kvalifikuotų bei apmokytų specialistų. Akivaizdu, kad Roterdamo, panašiai kaip ir Hagos – Visbiu taisyklėse, vežėjo pareiga yra užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, nėra absoliuti<sup>309</sup>, tai veikia pareiga imtis būtinų atsargumo priemonių, kad laivas būtų tinkamas plaukioti<sup>310</sup>. Šiuos argumentus, kuriais vėliau rėmėsi kitų bendrosios teisės sistemos šalių teismai, apibendrina *The Fiona*<sup>311</sup> byla, kurioje vežėjas, remdamasis Hagos – Visbiu taisyklių 4 straipsnio 6 dalimi, reikalavo nuostolių iš siuntėjo atlyginimo, dėl iškraunant mazutą įvykusio sprogimo ir laivui padarytos žalos, motyvuodamas, kad krovinių pavojingas pobūdis buvo žinomas krovinių siuntėjui – naftos įmonei, tačiau ne vežėjui. Tačiau pagrindine sprogimo ir žalos kilimo priežastimi teismas pripažino laivo triumuose buvusią neišvalytą ankstesnių vežtų krovinių kondensaciją. Vežėjas buvo teismo pripažintas atsakingu, kaip nevykdęs Hagos – Visbiu 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti prieš jūros reisą ir jo pradžioje. Dėl šios priežasties siuntėjas teismo buvo atleistas nuo pareigos pagal Hagos – Visbiu 4 straipsnio 6 dalį atlyginti vežėjui nuostolius;

*b) tinkamai sukomplektuoti įgula, parengti laivą kelionei bei jį aprūpinti per visą jūros reisą;*

Žmogiškojo faktoriaus svarba buvo pripažinta dar Hagos taisyklių (3 straipsnio 1 dalies b punktas), kaip sudėtinė vežėjo pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, dalis. Teisingai pastebėjo autoriai Gregory ir Shanahan<sup>312</sup>, analizavę žmonių elgesį ir jo padarinius laivybos versle, kad darbas šioje pramonės šakoje yra labai rizikingas. Ši teiginį autoriai iliustravo faktais, kad kiekvieną dieną yra prarandami du laivai ir išmokama 4mln USD dolerių žalos atlyginimo forma. P&I klubų skaičiavimais, daugiau nei 65% žalos kilimo atvejų yra pripažįstami išskirtinai dėl žmonių veiksmų. Matome, kad žmogaus elgesys yra didelės dalies žalos atsiradimo priežastis vežant krovinius jūra, kita vertus, tai yra taip pat priežastis, kodėl žala nėra didesnė. Į sąvokos „tinkamai sukomplektuota įgula“ turinį įeina ir reikiamas įgulos narių skaičius<sup>313</sup>, ir

<sup>309</sup> *Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another – The “Eurasian Dream”* [2002] 1 Lloyd’s Rep. 719 byloje Anglijos Queen’s Bench Division pateikė išvadą, kad pareiga užtikrinti laivo tinkamumą plaukioti nėra absoliuti, jos atlikimas vertintinas atsižvelgiant į laivo techninę būklę, laivo reisą, konkretų kelionės jūra etapą, visa tai turi būti analizuojama atsižvelgiant į tuo metu galiojančius konkrečios verslo praktikos bei krovinių vežimo įprastus standartus.

<sup>310</sup> Nikaki, T. The carrier’s duties under the Rotterdam rules: better the Devil you know? *Tulane maritime law journal*. 2010, 35:14.

<sup>311</sup> *Mediterranean Freight Services Ltd. v. B.P. Oil International Ltd. (the Fiona)* [1994] 2 Lloyd’s Rep. 506.

<sup>312</sup> Gregory, D., Shanahan, P. *A human element. A guide to human behaviour in the shipping industry*. TSO. 2010, p.v.

<sup>313</sup> *The Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Honkong Fir)* [1961] 2 Lloyd’s Rep. 478. byloje teismas nusprendė, kad laivas buvo netinkamas plaukioti, nes laivo įgulos

atitinkamos kompetencijos<sup>314</sup> įgula, ir įgulos apmokymai, kaip elgtis stresinėse, pavojų žmogaus gyvybei keliančiose situacijose, ir žalos sveikatai prevencija. Mokslininkai Hetherington, Flin, Maerns<sup>315</sup> taip pat nagrinėjo faktorius, turinčius įtakos produktyviam laivo įgulos darbui ir papildomai išskyrė kriterijus, į kuriuos turi atsižvelgti vežėjas, vykdydamas pareigą tinkamai sukomplektuoti įgulą: įgulos narių sugebėjimas dirbti komandoje, kalbos, kultūros ir religijos skirtumai tarp įgulos narių, saugios darbo aplinkos užtikrinimas, taip pat saugumo reikalavimų diegimas laivo valdymo sistemoje, įgulos apmokymai užtikrinant, kad ji yra reikiamos kvalifikacijos, kad yra pagrindiniai rodikliai, padedantys tarptautinių konvencijų reikalavimą tinkamai sukomplektuoti įgulą vežėjui realiai įvykdyti, nors dėl savitos verslo specifikos žalos atsiradimo tikimybės visiškai panaikinti greičiausiai nepavyks.

Roterdamo taisyklių 14 straipsnis yra neatsiejamas nuo 18 straipsnio, kur įtvirtinta vežėjo atsakomybė už savo įsipareigojimų nesilaikymą, kurių priežastis buvo *bet kurios vykančiosios šalies, laivo kapitono ar įgulos, vežėjo darbuotojų ar jūros vykančiosios šalies ar bet kurio kito asmens, kuris vykdo ar įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus pagal vežimo sutartį tiek, kiek tas asmuo veikia tiesiogiai ar netiesiogiai vežėjo prašymu ar vežėjo prižiūrimas ar kontroliuojamas*. Apibendrinant daroma išvada, kad vežėjas gali patikėti tam tikras pareigas užtikrinant ar prižiūrint, kad laivas būtų tinkamas plaukinti, tretiesiems asmenims ar savo darbuotojams, bet visais atvejais pats vežėjas atsakys, kilus žalai, dėl netinkamai atliktos pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukinti, nepaisant, kad šias funkcijas atliko kiti asmenys<sup>316</sup>.

Kaip teisingai pastebėjo prof. Tetley<sup>317</sup>, vežėjo pareiga elgtis tinkamai ir rūpestingai užtikrinant ir prižiūrint, kad laivas būtų tinkamas plaukinti yra ne kas kita, kaip atidumo įrodymo egzaminas, kurio laikymo vežėjas negali niekam deleguoti.

Aptarę laivo tinkamumo plaukinti sąvokos turinį tiek teismų praktikoje, tiek teisės doktrinoje, pritariame mokslininko Sze<sup>318</sup> išvadai, kad laivo tinkamumo plaukinti sąvoka yra labai plati teisinė kategorija ir apima daugybę aspektų, susijusių su laivo struktūra, technine būkle, laivo įranga, krovinio pakrovimui ir iškrovimui reikalinga

---

narių buvo nepakankamai ir jie buvo nekompetentingi.

<sup>314</sup> *The Farrandoc* [1967] 2 Lloyd's Rep 276. byloje teismas nusprendė, kad laivas buvo netinkamas plaukinti, nes žala kilo dėl antrojo inžinieriaus nekompetencijos atidaryti netinkamą vožtuvą siurbimo metu, kas sąlygojo vandens patekimą ir kviečių krovinio sugadinimą. Taip pat buvo konstatuota, kad inžinierius buvo priimtas į darbą tik pateikęs diplomą, tačiau nebuvo apmokytas dirbti laive ir neturėjo praktinės patirties.

<sup>315</sup> Hetherington, C., Flin, R., Maerns, K. Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*.2006, 37:406-408.

<sup>316</sup> Margetson, N. J. *The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules*. University of Amsterdam (UvA). Daktaro disertacija. 2008, p. 83. Taip pat žr. 2008 metų Paryžiaus Apeliacinio teismo sprendimą byloje *Someport Walon v. SNC GE Energy Products*, kurioje teismas nusprendė, kad Hagos – Visbiu 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta vežėjo pareiga elgtis deramai kruopščiai yra asmeninė vežėjo pareiga ir negali būti perleidžiama [interaktyvi]. [žiūrėta 2012-12-04] <<http://www.comitemaritime.org/The-1924-Bills-of-Lading-Convention-and-its-1968-and-1979-Protocols-Hague-Visby-Rules/0,2799,19932,00.html#32>>

<sup>317</sup> Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, supra note 37, ch 15, note 921-2.

<sup>318</sup> Sze, P.F. *Carrier's Liability Under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*. The Hague: Brill Academic Pub. 2002, p. 41.

įranga, kapitono ir įgulos kompetencija, būtinais kelionės dokumentais, vengimu krauti ant denio per sunkius, per didelius krovinius ir pan. Kitaip tariant, išvardinti komponentai turi būti tinkami įveikti kasdienius neramumus bei įprastas krovinių vežimo jūrų transportu procedūras.

Atliktas imperatyvių vežėjo pareigų tyrimas leidžia teigti, kad Roterdamo taisyklės nepakeitė šios sąvokos sudėties ir nesumenkino šios vežėjo pareigos svarbos, todėl galime konstatuoti, kad įsigaliojus Roterdamo taisyklėms šiuo klausimu bus galima išlaikyti teismų praktikos nuoseklumą ir remtis teismų išaiškinimais bylose, paremtose Hagos – Visbiu taisyklėmis.

Apibendrinant daroma išvada, kad nuo imperatyvių 14 straipsnio a ir b dalyse įtvirtintų nuostatų dėl pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti bei tinkamai sukomplektuoti įgulą, parengti laivą kelionei, vežėjas negali nukrypti net sudaręs vežimo organizavimo sutartis (80 straipsnio 4 dalis). Atlikta analizė parodė, kad ši vežėjo pareiga yra esminė, kuri visais atvejais turi būti įvykdyta pirmiausiai, ir tik tuomet vežėjas gali tikėtis būti atleistas nuo atsakomybės, jei žala galimai kilo dėl kitų priežasčių<sup>319</sup>. Šių pareigų atlikimas yra labai svarbus praktiniu požiūriu ir privalo būti vežėjo atliekamas visa apimtimi rūpestingai ir tinkamai<sup>320</sup>. Tokio griežto teisinio reguliavimo priežastis yra jau minėti padidėję laivybos saugumo reikalavimai bei moderni laivo valdymo technika, leidžianti iš anksto nustatyti galimus gedimus.

### 3.2.1.1. Pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, trukmė

Hagos-Visbiu taisyklėse konstatuota, kad vežėjo pareiga deramai kruopščiai užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, trunka tik prieš jūros reisą ir jo pradžioje. Roterdamo taisyklės šiuo aspektu yra griežtesnės, išplėsdamos nagrinėjamos pareigos galiojimo laiką iki jos taikymo viso jūros reiso metu. Darome išvadą, kad laivo tinkamumo plaukioti užtikrinimo pareiga, įtvirtinta Roterdamo taisyklėse, tampa tęstine, ir vežėjas turi šią pareigą atlikti deramai ir rūpestingai visos kelionės jūra metu. Galime teigti, kad esminis skirtumas tarp Hagos – Visbiu ir Roterdamo taisyklėse įtvirtintų laivo tinkamumo plaukioti sąvokų yra tas, kad Roterdamo taisyklėse pareiga užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, yra tęstinė: *Vežėjas privalo iki jūros reiso, jo pradžioje ir per visą reisą skirti reikiamą dėmesį, būtiną užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, tinkamai sukomplektuoti įgulą, parengti laivą kelionei bei užtikrinti laivo triumų ir visų kitų jo dalių, kuriose vežami kroviniai, tarp jų ir vežėjo parūpintų konteinerių tinkamumą ir saugumą siekiant priimti, vežti ir saugoti krovinius pagal paskirtį.*<sup>321</sup> Vežėjo pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, išplėtimas Roterdamo taisyklėse nuo jūros reiso pradžios iki pabaigos, sietinas su išaugusiais saugios laivybos reikalavimais. Tarptautinio saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso (angl. *International Safety Management Code*), kuris

<sup>319</sup> Hussam Kassem, A. *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*. Thesis. Swansea University. 2006, p.270

<sup>320</sup> UNCITRAL Working Group III. *Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session* [interaktyvus]. 18-28 April 2005, prg. 22. [žiūrėta 2012-05-01] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V05/843/75/PDF/V0584375.pdf?OpenElement> >

<sup>321</sup> Roterdamo taisyklių 14 straipsnis.

galioja ir Lietuvoje<sup>322</sup>, 1.2.1 straipsnyje yra įtvirtintas šio teisės akto tikslas - užtikrinti saugą jūroje, apsaugoti žmones nuo sužeidimų ar užkirsti kelią gyvybės praradimui, užtikrinti, kad būtų vengiama žalos aplinkai, visų pirma jūros aplinkai, ir turtui. Minėtas teisės aktas taip pat įpareigoja kiekvieną laivo savininką sukurti, įdiegti ir prižiūrėti saugos valdymo sistemą<sup>323</sup> (angl. *Safety Management System*) bei nuolat atlikti laivo ir įrangos techninę priežiūrą<sup>324</sup>.

Pastebėta, kad šiandien, vežėjams naudojantis pažangiais elektronikos prietaisais ir laivo sekimo sistemomis, leidžiančiomis iš sausumos stebėti laivo kelionę, Hagos – Visbio 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta pareiga vežėjui tik prieš reisą ir jo pradžioje užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, XXI amžiuje yra nepelnytas būdas išvengti atsakomybės. Vežėjo pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti iki jūros reiso, jo pradžioje ir per visą reisą<sup>325</sup>, Roterdamo taisyklėse išplėtimas sukėlė daugybę diskusijų tarp jūrų transporto verslo atstovų. Pagrindinis toks vežėjo tęstinės pareigos taikymo prieštaravimas rėmėsi nuogaštavimu, kad vežėjui bus uždėta pernelyg didelė įrodinėjimo našta žalai atsiradus, kas sąlygotų išaugusius frachto mokesčius. Kiti vežėjų atstovai nerimavo, motyvuodami, kad, pvz., viduryje atviros jūros sugedus laivui gali būti sudėtinga įgyvendinti pareigą užtikrinti laivo tinkamumą plaukioti neplaukiant į artimiausią uostą jo taisyti. Konvencijos kūrėjų atsakymas<sup>326</sup> tokioms vežėjų pastaboms buvo tas, kad Roterdamo taisyklių įtvirtinta vežėjo pareiga užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, nėra absoliuti. Kiekvienoje konkrečioje situacijoje iš vežėjo būtų tikimasi profesinių įgūdžių ir rūpestingumo, atsižvelgiant į tarptautinius saugumo reikalavimus ir konkrečią verslo praktiką, užtikrinant, kad laivas vėl plauktų.

Roterdamo taisyklėse įtvirtintų vežėjo tęstinių pareigų trukmė nėra tiksliai įvardinta. Nagrinėjamas 14 straipsnis vežėjo pareigą užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, sieja su laiko periodu „iki jūros reiso“, „jo pradžioje“ ir „per visą reisą“. Toks vežėjo pareigų laiko prasme skaidymas gali kelti neaiškumų dėl šių pareigų trukmės apskritai, pvz., iš Konvencijos teksto nėra aišku, ar sąvoka „viso reiso metu“ apims tik

<sup>322</sup> ISM kodekso reikalavimų vykdymą reglamentuoja 2006 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 336/2006 dėl Tarptautinio saugaus valdymo kodekso įgyvendinimo Bendrijoje, IMO rezoliucijos A.741 (18), A.913(22), LR Susisiekimo Ministro įsakymas. 2009 m. liepos 16 d. Nr. 3-337. [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-03-08] <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=350013&p\\_query=&p\\_tr2=>](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=350013&p_query=&p_tr2=>)

<sup>323</sup> Tarptautinis saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso 1straipsnis 4dalis. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-06-01] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:064:0001:01:LT:HTML>>

<sup>324</sup> *Ibid.*, 10 straipsnis.

<sup>325</sup> Panagrinėkime hipotetinį pavyzdį: krovinių vežimo jūra metu laivo kapitonas aptinka, kad neveikia kompasas, tačiau sėkmingai veikia globali vietos nustatymo sistema, ir apie šią problemą neinformuoja kitų įgulos narių. Netrukus sugenda globali vietos nustatymo sistema ir laivas praranda galimybę sėkmingai tęsti kelionę nustatytu maršrutu. Plaukdamas be aiškių nurodymų, laivas užplaukia ant seklumos ir tris dienas laukia pagalbos. Per tą laiką sugenda dalis krovinių - vežami maisto produktai. Pagal Roterdamo taisyklių 14 str. b dalį vežėjas galėtų būti pripažintas atsakingu dėl žalos atsiradimo kaip netinkamai vykdęs pareigą tinkamai aprūpinti laivą per visą jūros reisą.

<sup>326</sup> UNCITRAL Working Group III. *Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session* 6-17 October 2003 [interaktyvus]. 14 June-2 July 2004, prg. 149 [žiūrėta 2012-05-01] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement>>

vežėjo įplaukimą į pristatymo uostą, ar pareiga užtikrinti laivo tinkamumą plaukiantiems iki krovinys bus iškrautas. Pritartume mokslininkės Nikaki<sup>327</sup> nuomonei, kad terminas „kelionė jūra“ turėtų apimti ir krovinio iškrovimą, priešingu atveju, jei sąvoka „kelionė jūra“ reikštų tik laivo atvykimą į iškrovimo uostą - prie vežėjo pareigų, įtvirtintų 13 straipsnyje, nebūtų atskirai numatytos pareigos krovinį iškrauti.

Apibendrinę fundamentalias vežėjo pareigas, įtvirtintas 14 Roterdamo taisyklių straipsnio a ir b dalyse, darome išvadą, kad, lyginant su šiuo metu galiojančiomis Hagos – Visbiu taisyklėmis, vežėjo pareiga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukianti, bus išplėsta iki jos vykdymo visos kelionės jūra metu. Nagrinėjamo straipsnio nuostata neįtvirtina griežtos vežėjo atsakomybės prezumpcijos – negendančiu laivu vežti krovinius, veikiau tai yra pareiga elgtis deramai kruopščiai, kad laivas būtų tinkamas plaukianti. Negalime nepritari mokslininko Aladwani<sup>328</sup> išvadai, kad, kilus ginčui dėl laivo tinkamumo plaukianti, bus aiškinamasi konkrečių sąlygų visuma: laivo rūšis ir amžius, konkretus krovinys, laivo geografinė padėtis bei metų laikas, kai žala kilo ir, greičiausiai, vežėjo žinojimo, ar konkretaus verslo išsivystymo lygis tuo metu, kai vežėjas turėjo vykdyti pareigą – užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukianti. Autorės nuomone, Roterdamo taisyklių nuostata, išplečianti vežėjo pareigas iki viso jūros reiso, neturi būti vertinama, kaip apsunkinanti krovinio vežėjo padėtį, nes XXI amžiaus laivybos verslas supranta saugumo jūroje svarbą, o laivo techniniai įrenginiai yra pajėgūs identifikuoti galimus gedimus iš anksto. Šie argumentai yra pagrindiniai, kodėl vežimo organizavimo sutartimis vežėjams negalima nukrypti nuo imperatyvaus 14 straipsnio a ir b dalyse įtvirtintų pareigų atlikimo.

### 3.2.2 Krovinio vežėjo pareigos, kurioms taikoma sutarties laisvė sudarius vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį

Atkreipiame dėmesį, kad sutarties laisvė yra galima ir sudarius paprasto vežimo sutartį: vežėjo atsakomybės laiko nustatymo (3.2.2.1.), pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo ir iškrovimo darbų atlikimo (3.2.2.2.) ir specialių krovinų vežimo (3.2.2.3.) srityse, todėl šių vežėjo pareigų analizė yra svarbi tyrimo išsamumui pasiekti.

#### 3.2.2.1. Sutarties laisvė, taikoma vežėjo atsakomybės laikotarpio nustatymui

Praktikoje siekiant nustatyti vežėjo atsakomybės laikotarpį svarbu yra jį atskirti nuo vežimo sutarties galiojimo laikotarpio. Sutarties galiojimo terminas žymimas nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo gavėjui, o vežėjo atsakomybės laikotarpis gali arba sutapti su vežimo sutarties galiojimo terminu, arba būti trumpesnis.

Iš anksčiau darbe aptartos medžiagos žinome, kad Roterdamo taisyklės įveda teigiamų permainų į pervežimų jūrų transportu rinką, išplėsdamos Konvencijos reguliavimo sritį iki vežimų *nuo durų iki durų*. Akivaizdu, kad Roterdamo taisyklės dėl tokio

<sup>327</sup> Nikaki, T. The carrier's duties under the Rotterdam rules: better the Devil you know? *Tulane maritime law journal*. 2010, 35:24.

<sup>328</sup> Aladwani, T. The supply of Containers and “Seaworthiness” – The Rotterdam rules perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2011, (42):195.

reglamentavimo netampa multimodalinių pervežimų konvencija, ji lieka jūrų transporto dokumentas, papildomai reguliuojantis krovinių gabenimą iki jūrų uosto ir iš jūrų uosto, kas ir sudaro gabenimo nuo *durų iki durų* sąvokos turinį. Panagrinėkime hipotetinį vežimą: vežėjas ir siuntėjas sutarė, kad iš Klaipėdos jūrų uosto bus gabenamas kroviny s į Prahą per Hamburgo jūrų uostą. Kroviny s yra Kaune, todėl pirmiausiai bus vežamas iš Kauno į Klaipėdą kelių transportu, iš Klaipėdos iki Hamburgo uosto – jūrų ir iš Hamburgo į Prahą – vidaus vandenų keliais. Visam šiam vežimui skirtingomis transporto rūšimis bus taikomas Roterdamo taisyklių režimas (preziumuojame, kad minėtos šalys yra Konvencijos Susitariančios šalys). Vežėjo pareigų galiojimo ir atsakomybės už krovinių laiko išplėtimas iki nuo *durų iki durų* yra esminis skirtumas nuo Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklių. Nepaisant fakto, kad Roterdamo taisyklės įteisina krovinių vežimą nuo *durų iki durų*, vežimo sutarties šalys gali susitarti dėl gabenimo nuo *denio iki denio*, pvz., nuo Klaipėdos iki Hamburgo.

Roterdamo taisyklių 12 straipsnis, reguliuojantis vežėjo atsakomybės laikotarpį, yra sudarytas iš trijų dalių. Pirmoje dalyje numatyta, kad *vežėjo atsakomybės už krovinius laikotarpis prasideda, kai vežėjas ar vykdančioji šalis gauna vežti krovinius, ir pasibaigia, kai kroviniai pristatyti*. Kriterijai, leidžiantys nustatyti vežėjo pareigų pradžią ir pabaigą, yra reali krovinio kontrolė, todėl laiko tarpas, kai kroviniu vežėjas disponuoja, yra ir vežėjo atsakomybės už krovinių laikotarpis. Atkreipiame dėmesį, kad vežėjo atsakomybės už krovinių laikotarpis pagal Roterdamo taisykles prasideda tik tuomet, kai kroviniai yra priimti vežimo, o ne kitais, pavyzdžiui, saugojimo tikslais. Todėl Roterdamo taisyklių 12 straipsnio 2 dalies a ir b<sup>329</sup> punktuose nurodytais atvejais, kai vežėjas pagal krovinio gavimo ar pristatymo vietos įstatymus privalo krovinius perduoti kokiai nors institucijai ar kitai trečiajai šaliai, t. y. negali krovinio realiai disponuoti, jo atsakomybės už krovinių laikotarpis pasibaigia. Žalos atsiradimo rizika, kai kroviny s yra valstybės institucijų žinioje, tenka krovinio savininkui.<sup>330</sup> Greičiausiai ši Roterdamo taisyklių norma buvo priimta atsižvelgiant į krovinių vežimo praktinius aspektus, nes tam tikruose uostuose valstybinės įmonės yra monopolizavusios krovinių iškrovimo paslaugų rinką.

Trečioje 12 straipsnio dalyje yra įtvirtinta sutarties laisvė šalims susitarti dėl krovinių gavimo ir pristatymo laiko bei vietos, tačiau vežimo sutarties nuostata negalioja tiek, kiek ja nustatoma, kad: a) *krovinių gavimo laikas prasideda nuo jų pradinio pakrovimo pagal vežimo sutartį pradžios ar b) krovinių pristatymo laikas prasideda iki jų galutinio iškrovimo pagal vežimo sutartį pabaigos*. Darome išvadą, kad vežimo sutarties sąlygos, nustatančios, kad vežėjo atsakomybė prasideda po krovinio pakrovimo ir baigiasi prieš iškraunant krovinių iš laivo, bus laikomos negaliojančiomis, remiantis 12 straipsnio 3 dalimi. Viena vertus, šalims yra suteikta laisvė susitarti dėl vežėjo atsakomybės

<sup>329</sup> Roterdamo taisyklių 12 straipsnio 2 dalies a: *jeigu pagal krovinio gavimo vietos įstatymus ir teisės aktus reikalaujama, kad kroviniai būtų perduoti kokiai nors institucijai ar kitai trečiajai šaliai, iš kurių vežėjas gali juos atsiimti, vežėjo atsakomybės laikotarpis prasideda, kai vežėjas atsiima krovinius iš institucijos ar kitos trečiosios šalies;*

b: *jeigu pagal krovinio pristatymo vietos įstatymus ir teisės aktus reikalaujama, kad vežėjas perduotų krovinius kokiai nors institucijai ar kitai trečiajai šaliai, iš kurių gavėjas gali juos atsiimti, vežėjo atsakomybės laikotarpis pasibaigia, kai vežėjas perduoda krovinius institucijai ar kitai trečiajai šaliai.*

<sup>330</sup> Van Ziegler, G. The Liability of the Contracting Carrier. *Texas International Law Journal*. 2009, 44: 334.



laikotarpio, kita vertus, sutarties laisvė nėra absoliuti, nes krovinio gavimas negali įvykti jau pakrovus prekes ir pristatymas negali būti atliktas dar neiškrovus prekių iš laivo. Kitaip tariant, šalims susitarus, krovinių pakrovimas ir iškrovimas iš laivo gali būti prilyginamas krovinio gavimui vežti ir jo pristatymui gavėjui, o vežėjo atsakomybės laikas bus susiejamas su pakrovimo ir iškrovimo momentais. Nagrinėjamas straipsnis numato ir tam tikrus apribojimus, kadangi šalis privalo nustatyti, kas yra priėmimas ir pristatymas. Roterdamo taisyklių 12 straipsnio 3 dalies a punkte vartojamas terminas „pradinis pakrovimas“ nebūtinai siejamas su laivu, tai gali būti ir sunkvežimis, ir traukinys. Kyla klausimas, ar vežėjas bus atsakingas už prekes, kurios buvo sugadintos prieš pakraunant į laivą. Autorės nuomone, žalos atsiradimo klausimai turėtų būti sprendžiami pagal šią Konvenciją ir vežėjas turėtų atsakyti pagal 12straipsnio 1 dalies ir 17 straipsnio 1 dalies nuostatas, jei jis realiai priėmė krovinį vežti ir tarpinėje transporto priemonėje kilo žala, pvz., perkraunant krovinį iš traukinio į laivą.

Apibendrinant 12 straipsnio nuostatas dėl vežėjo atsakomybės laikotarpio galima teigti, kad vežimo sutartis gali būti sudaroma nuo *durų iki durų* vežimui vykdyti, tačiau niekas nedraudžia siuntėjui ir vežėjui sudaryti vežimo nuo *denio iki denio* sutarties. Nors vežėjo atsakomybės laikotarpio pradžia ir pabaiga laikytini sutarties laisvės objektu, Roterdamo taisyklės draudžia susitarimus dėl trumpesnio vežėjo atsakomybės laikotarpio nei imperatyviai įtvirtinta 12 straipsnio 3 dalyje.

### 3.2.2.2. Sutarties laisvė taikoma vežėjui įgyvendinant pareigas pakrauti, tvarkyti, sukrauti ir iškrauti vežamą krovinį<sup>331</sup>

Krovinių vežimo būdas pagal FIO(S/ST) sąlygas, kai krovinio pakrovimo, sukrovimo, tvirtinimo bei iškrovimo darbai yra atliekami krovinio siuntėjo arba gavėjo rizika ir lėšomis, yra populiarūs vežant krovinis pagal frachtavimo sutartis. Šiandien linijinių vežimų praktikoje nėra vieningos nuomonės<sup>332</sup>, ar galima krovinio šalims leisti laisvai susitarti dėl šių pareigų, nes pagal Hagos – Visbiu taisykles<sup>333</sup> bet kuris susitarimas, pagal kurį vežėjo atsakomybė yra sumažinama kitaip nei numatyta Konvencijoje, yra niekinis, negalioja ir neturi teisinės galios. Nepaisant tokios tarptautinės konvencijos nuostatos, Bendrosios teisės sistemoje yra leidžiama susitarti, kuri šalis atliks krovinio krovimo ir iškrovimo darbus. Šiuos argumentus patvirtina 2004 Lordų rūmų sprendimas *Jordan II* byloje, kurioje konstatuota, kad plieno ritiniai su konosamentu pagal Hagos – Visbiu taisykles buvo gabenami iš Mumbai (Indija) į Barselonos ir Motril (Ispanija) uostus. Žala kroviui kilo dėl neteisingo sukrovimo ir tvirtinimo laivo triume. Kadangi krovinys buvo vežamas pagal FIOST sąlygas, krovinio pakrovimą, sukrovimą, tvirtinimą ir iškrovimą turėjo atlikti krovinio siuntėjas ir gavėjas savo lėšomis. Kilus žalai krovinio siuntėjas reikalavo nuostolių iš vežėjo atlyginimo motyvuodamas, kad FIOST sąlyga

<sup>331</sup> Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 2 dalies nuostatos disertacijoje jau buvo nagrinėtos III skyriaus 1.2. A dalyje, tačiau iš siuntėjo interesų apsaugos požiūrio taško.

<sup>332</sup> JAV ir Prancūzijos teismai išreiškia aiškią poziciją, kad vykdančiam vežimą pagal Hagos – Visbiu taisykles vežėjo pareigos yra imperatyvios ir negali būti sutarties pagrindu sumažintos ar perleistos kitiems asmenims. Žr. daugiau (*Tubacex, Inc. v. M/V Risan*) [interaktyvus]. 1995 [žiūrėta 2012-12-10] <<http://openjurist.org/45/f3d/951/tubacex-inc-v-mv-risan>>.

<sup>333</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalis.

sutartyje, kurią reguliuoja Hagos – Visbiu taisyklės, buvo negaliojanti ir kad vežėjas pats turėjo atlikti 3 straipsnio 2 dalyje įtvirtintas pareigas. Tačiau bylą nagrinėjęs teisėjas Devlin<sup>334</sup> laikėsi nuomonės, kad Hagos – Visbiu taisykles reikia aiškinti atsižvelgiant į besikeičiančią jūrų pervežimų verslo praktiką ir nedera riboti sutarties laisvės vežėjui deleguoti dalį pareigų kitiems asmenims. Teisėjas savo nuomonę grindė argumentais, kad krovinio vežimo sutartis yra reguliuojama imperatyvių Hagos – Visbiu taisyklių normų, tačiau šalims turi būti leidžiama pačioms susitarti dėl abipusių pareigų apimties. Reikia pasakyti, kad šis teismo sprendimas Bendrosios teisės sistemos šalyse reiškia, kad Hagos – Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalis XXI amžiuje prarado dalį savo imperatyvaus pobūdžio.

Roterdamo taisyklės išsprendžia šiandien praktikoje kylančius ginčus dėl galimybės vežėjui perleisti dalies pareigų atlikimą kitiems asmenims egzistavimo. Remiantis Konvencijos 13 straipsnio 2 dalimi krovinio pakrovimas, sukrovimas, tvarkymas ir iškrovimas nebėra imperatyvios vežėjo pareigos – joms yra taikoma sutarties laisvė. Todėl kilus žalai tuo metu, kai nagrinėjamas pareigas atliko siuntėjas, dokumente įgaliotas siuntėjas ar gavėjas, vežėjas, remiantis 17 straipsnio 3 dalies 1 punktu, yra atleidžiamas nuo atsakomybės, išskyrus tuos atvejus, *kai vežėjas ar vykdančioji šalis atlieka tokius veiksmus siuntėjo, dokumente įgalio to siuntėjo ar gavėjo vardu.*

Atkreipiame dėmesį, kad Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 2 dalyje yra įtvirtintas reikalavimas nurodyti sutarties sąlygose, kuri sutarties šalis konkrečiai kuriuos veiksmus krovinio atžvilgiu turės pagal sutartį atlikti. Taikant šį reikalavimą praktikoje Autorė siūlo konkrečias šalių atliekamas pareigas įrašyti ir į važtos dokumentą. Priešingu atveju, galimi nagrinėjamos normos trūkumai praktiniam pritaikymo požiūriu, ypač tais atvejais, kai sutariama, jog krovinys turi būti iškraunamas gavėjo lėšomis, kuris paprastai nežino visų vežimo sutarties sąlygų, o važtos dokumente nesant eksplisitiškai nurodytos tokios gavėjo pareigos, vežėjas negalėtų reikalauti iš gavėjo jos atlikimo.

### 3.2.2.3. Sutarties laisvės apimtis vežant gyvus gyvūnus ir specialius krovinius

Šioje dalyje aptarsime sutarties laisvės apimtį vežimo sutartyse, kurios praktikoje yra retai sutinkamos dėl ypatingos vežamų krovinų rūšies.

Gyvų gyvūnų vežimas nepatenka į Hagos – Visbiu taisyklių reguliavimo sritį (1 straipsnio c dalis). Tuo tarpu Roterdamo taisyklių 81 straipsnis, Hamburgo taisyklių 1 straipsnio 5 dalis įtraukė šios rūšies krovinius į reguliavimo sferą. Tačiau skiriasi šių dviejų konvencijų teisinio reguliavimo turinys: Hamburgo taisyklės atleidžia vežėją nuo atsakomybės dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėluoto pristatymo dėl didelės šio specialaus krovinio vežimo rizikos (5 straipsnio 5 dalis). Roterdamo taisyklės suteikia sutarties laisvę šalims abipusiu sutarimu neįtraukti į vežimo sutartį arba riboti vežėjo įsipareigojimus ar atsakomybę vežant gyvus gyvūnus (81 straipsnio a dalis), išskyrus tuos atvejus, kai *kroviniių praradimo, sugadinimo ar pavėlavimo juos pristatyti priežastis buvo vežėjo ar 18 straipsnyje nurodyto asmens veika ar neveikimas, padaryti ketinant sukelti tokį kroviniių praradimą ar sugadinimą, ar tokį praradimą dėl pavėlavimo, ar*

<sup>334</sup> Jawani, R., Kottoros, K. *The Jordan II – bonanza for shipowners* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-12-10] <<http://www.elbornes.com/downloads/foremast/forEMast%2018.PDF>>

*padaryti suvokiant tokių praradimo, ar sugadinimo, ar praradimo dėl pavėlavimo atsiradimo tikimybę.* Atkreipiame dėmesį, kad sutarties laisvė yra leidžiama vežant gyvus gyvūnus sudarius vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį. Jei gyvi gyvūnai būtų vežami pagal vežimo organizavimo sutartis – tokioms sutartims galiotų 80 straipsnio režimas, todėl svarbu paminėti, kad 81 straipsnis taikomas, nepažeidžiant 80 straipsnio nuostatų<sup>335</sup>.

Roterdamo taisyklių 81 straipsnio b dalis taip pat įteisina sutarties laisvę į vežimo sutartį neįtraukti ar apriboti vežėjo įsipareigojimus ar atsakomybę vežant *tam tikrus kitus krovinius*. *Tam tikri kiti kroviniai* nagrinėjame Konvencijos straipsnyje apibūdinami kaip kroviniai, kuriems vežti yra sudaroma speciali sutartis, jei tokia vežimo sutartis nėra susijusi su įprastos prekybos įprastomis komercinėmis siuntomis. Kitaip tariant, vežant *tam tikrus kitus krovinius* turi būti: i) pagrįstas specialaus susitarimo pagrindas, ii) tokie kroviniai negali būti įprasto krovinių vežimo jūrų transportu dalykas, iii) trečia privaloma sąlyga norint krovinius priskirti tam tikrų krovinių rūšiai yra ta, kad jų vežimui neišduodamas joks apyvarstinis važtos dokumentas ar nedaromas apyvarstinis elektroninis važtos įrašas. Mokslininkas Diamond<sup>336</sup> mano, kad ši Roterdamo taisyklių nuostata dėl imperatyvių reikalavimų gausos praktikoje bus itin retai taikoma. Galime teigti, kad Roterdamo taisyklės iš principo tęsia Hagos – Visbiu taisyklių 6 straipsnyje<sup>337</sup> įtvirtintą konkrečių prekių vežimo teisinį reguliavimą. Tačiau naujojoje Konvencijoje yra suteikiama sutarties laisvė į vežimo sutartį neįtraukiant arba apribojant vežėjo įsipareigojimus ar atsakomybę, kai tuo tarpu Hagos – Visbiu taisyklėse yra įtvirtintos tokių krovinių vežimo taisyklės.

Apibendrinant Roterdamo taisyklėse įtvirtintas gyviems gyvūnams ir tam tikriems kitiems kroviniams taikomas vežimo sąlygas galima daryti išvadą, kad Konvencijos kūrėjai šių krovinių vežimo sutartims suteikė sutarties laisvę vežėjui riboti įsipareigojimus ir atsakomybę ne tik vežimo organizavimo, bet ir standartinės vežimo sutarties pagrindu. Tačiau praktikoje dėl specialaus šių sutarčių vežimo dalyko plataus pritaikymo nesitikima.

<sup>335</sup> Sturley, M. F. The mandatory character of the Convention and its exceptions: volume contracts. *The Rotterdam rules: A new era in uniform transport law – proceedings of the international congress*. Illescas Ortiz, R. & Alba Fernández, M. eds., Carlos III University, Madrid. 2010: 285.

<sup>336</sup> Diamond QC, A., *LLOYD'S Maritime and Commercial law Quarterly*, supra note 51, p. 489.

<sup>337</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 6 straipsnis: *Nepaisant ankstesnių straipsnių nuostatų, vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas ir siuntėjas gali dėl konkrečių prekių bet kuriomis sąlygomis sudaryti susitarimus nustatant tokių prekių vežėjo atsakomybę, vežėjo teises ir imunitetus arba savo įsipareigojimą dėl laivo tinkamumo plaukioti, jeigu tokia nuostata neprieštarauja viešajai tvarkai ar neriboja jo darbuotojų ar agentų kruopštumo ar stropumo pakraunant, tvarkant, sukraunant, vežant, saugant, prižiūrint ir iškraunant jūra vežamas prekes, jeigu šiuo atveju nebuvo išduotas arba neišduodamas konosamentas, o sutartos sąlygos yra įrašytos pakvitavime, kuris yra neperduodamas dokumentas ir yra taip pažymėtas.*

Taip sudarytas susitarimas turi teisinę galią.

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

### 3.2.3. Krovinio vežėjo pareigos, nuo kurių galima nukrypti tik sudarius vežimo organizavimo sutartį

Įvertinę sutarties laisvės apimtį vežėjo pareigoms, sudarius vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį, kad tyrimas būtų visiškai išsamus, nagrinėsime krovinio vežėjo pareigas, nuo kurių vežėjas gali nukrypti tik sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu. Šioje dalyje analizuosime pagrindinių vežėjo pareigų turinį (3.2.3.1.), taip pat krovinio vežėjo pareigą užtikrinti laivo tinkamumą vežti krovinį (3.2.3.2.) bei likusius, praktikoje pasitaikančius atvejus, kuomet vežėjas papildomai gali riboti savo atsakomybę (3.2.3.3.).

#### 3.2.3.1. Pagrindinės krovinio vežėjo pareigos: vežti ir laiku pristatyti krovinį gavėjui

Roterdamo taisyklių 11 straipsnyje pirmą kartą tarptautinėje jūrų konvencijoje<sup>338</sup> yra aiškiai įvardinta svarbiausia vežėjo pareiga vežti krovinį (A) ir laiku pristatyti jį gavėjui (B).

- A. Roterdamo taisyklių 11 straipsnis įtvirtina taisyklę, kuria remiantis turi būti vežamas krovinys, t. y. *vadovaujantis šia Konvencija ir vežimo sutarties sąlygomis, veža krovinius į paskirties vietą ir pristato juos gavėjui*. Akivaizdu, kad 11 straipsnyje vartojamos sąvokos „*paskirties vieta*“, o ne „*iškrovimo uostas*“ vartojimas Konvencijoje yra sietinas su žymiai platesniu Roterdamo taisyklių taikymo aspektu ir gabenimų nuo *durų iki durų* įteisinimu<sup>339</sup>.
- B. Antrosios svarbios vežėjo pareigos *pristatyti krovinį gavėjui* aptarimas yra aktualus tarptautinėje prekyboje, nes pristačius krovinį baigiasi vežėjo atsakomybės galiojimo laikas, laikomi įvykdyti vežėjo įsipareigojimai, kuriuos jis prisiėmė, sudarydamas vežimo sutartį, bei prasideda terminas pretenzijoms vežėjui reikšti. Verta pažymėti, kad Hagos-Visbiu taisyklės nenumato taisyklių, kuriomis vadovaujantis kroviniai turėtų būti pristatomi, panaši situacija yra ir Hamburgo taisyklėse<sup>340</sup>. Todėl praktikoje, taikant Hagos – Visbiu taisykles, kyla ginčų dėl krovinio pristatymo netinkamam gavėjui teisinio vertinimo. Kai kurios valstybės pasisako, kad krovinio pristatymo ne tam gavėjui negalima traktuoti kaip krovinio praradimo ar sugadinimo, nes realiai jis nebuvo nei prarastas, nei sugadintas. Kiti laikosi pozicijos, kad krovinys buvo prarastas, nes krovinio gavėjas

<sup>338</sup> Esminių vežėjo pareigų vežti krovinį ir pristatyti jį gavėjui įtvirtinimas Roterdamo taisyklėse leidžia daryti išvadą, kad šių pareigų atlikimas reikalauja iš vežėjo konkretaus rezultato, o ne dalyvavimo procese. Žr. daugiau Estrella Faria, J. A. *La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías: breve comparación con el Convenio de Bruselas y las Reglas de Hamburgo*. Ponencia hecha en el XII Congreso y XX Aniversario del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Sevilla. 14 Noviembre 2007, p.12.

<sup>339</sup> Hagos - Visbiu taisyklių taikymo sritis (Istr.e) apima krovinių vežimą nuo *denio iki denio*, Hamburgo taisyklių 2str. taikymo sritį apibrėžia nuo *uosto iki uosto*.

<sup>340</sup> Verta pažymėti, kad nors Hamburgo taisyklėse nėra įtvirtinta vežėjo pareiga pristatyti krovinį, tačiau 4 straipsnyje yra išskiriamas vežėjo atsakomybės laikotarpis: nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo. Tai leidžia daryti prielaidą, kad Hamburgo taisyklių kūrėjai vežėjo atsakomybės laikotarpio pabaigą siejo su krovinio pristatymo faktu. *Aut.past.*

jo negavo<sup>341</sup>. Tuo tarpu, Roterdamo taisyklių 11 straipsnis išsprendžia šią dichotomiją aiškiai apibrėždamas, kad krovinys turi būti pristatytas gavėjui, o pristatymas ne tam gavėjui bus laikomas vežėjo pareigos nevykdymu. Reikia pasakyti, kad prekių pristatymo įsipareigojimas yra abipusis vežėjas privalo jas pristatyti, o gavėjas ar jo atstovas priimti. Roterdamo taisyklių 11 straipsnis įtvirtina vežėjo pareigą pristatyti krovinį tik tam gavėjui, kuris turi teisę gauti krovinius pagal vežimo sutartį ar važtos dokumentą, ar elektroninį važtos įrašą<sup>342</sup>.

Krovinių pristatymo procedūros yra pateikiamos Roterdamo taisyklių 45-47 straipsniuose priklausomai nuo to, koks važtos dokumentas buvo išduotas pagal krovinių vežimo sutartį.

45 Konvencijos straipsnis skirtas tiems atvejams, kai nei apyvartinis važtos dokumentas, nei apyvartinis elektroninis važtos įrašas nebuvo išduoti. Tuomet vežėjas yra įpareigotas pristatyti krovinį gavėjui, kuris yra nurodytas sutarties sąlygose<sup>343</sup>. Jei gavėjas nėra nurodytas arba ši informacija nėra pakankama, kontroliuojanti šalis iki krovinių pristatymo ar jį pristatčius į paskirties vietą turi pranešti tikslų gavėjo pavadinimą ir adresą vežėjui<sup>344</sup>. Aišku, kad vežėjas gali atsisakyti pristatyti krovinį, jei asmuo, kuris tvirtina esąs gavėjas, vežėjo prašymu, tinkamai nenurodo savo kaip gavėjo tapatybės<sup>345</sup>.

Kita praktikoje svarbi krovinių pristatymo taisyklė, kai neapyvartinis važtos dokumentas buvo išduotas, pvz., vardinis konosamentas, yra įtvirtinta Roterdamo taisyklių 46 straipsnyje. Tokiu atveju vežėjas pristato krovinį gavėjui po to, kai gavėjas, vežėjo prašymu, tinkamai nurodo savo tapatybę ir jam perduoda neapyvartinį dokumentą. Jei buvo išduota daugiau nei vienas neapyvartinio dokumento originalas, pakanka perduoti vieną, o kiti originalai netenka teisinės galios ar nustoja galioti.

Trečioji taisyklė apima krovinių pristatymo atvejus, kai buvo išduotas apyvartinis važtos dokumentas ar elektroninis važtos įrašas. Tokiu atveju 47 Konvencijos straipsnis įpareigoja vežėją pristatyti krovinį tokio dokumento turėtojui po to, kai turėtojas tinkamai nurodo savo tapatybę arba kai jis įrodo, kad yra apyvartinio elektroninio važtos įrašo turėtojas.

Vežėjo pareigų analizę vežamo krovinių atžvilgiu tikslinga būtų papildyti aptariant pavėlavimo pristatyti krovinį atvejus. Minėta, kad 11 straipsnyje įtvirtintos vežėjo pareigos pristatyti krovinį gavėjui turinį taip pat sudaro reikalavimas *laiku* krovinį pristatyti gavėjui. Tuo tikslu Roterdamo taisyklių 21 straipsnis numato, kad *kroviniai laikomi nepristatytais laiku, jei kroviniai sutartu laiku neatiduodami į vežimo sutartyje nustatytą paskirties vietą*. Nagrinėjama norma imperatyviai reikalauja, kad vežėjas krovinį pristatytų vežimo sutartyje sutartu laiku. Kita vertus, kaip teisingai pastebėjo prof. Von Ziegler<sup>346</sup>, tais atvejais, kai vežimo sutartyje nėra nurodytas konkretus krovinių pristatymo terminas, kilus žalai dėl krovinių pavėluoto pristatymo - praktikoje negalima bus

<sup>341</sup> Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G. *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, supra note 48, prg. 5.014

<sup>342</sup> Roterdamo taisyklės 1 straipsnis 11 dalis.

<sup>343</sup> Roterdamo taisyklės 31 straipsnis 1 dalis

<sup>344</sup> Roterdamo taisyklės 45 straipsnis b dalis.

<sup>345</sup> Roterdamo taisyklės 45 straipsnis a dalis.

<sup>346</sup> Von Ziegler, A., Delay and the Rotterdam rules. *Review droit uniform*. 2009, (XIV):1000.

laikyti vežėjo atsakingu. Savita situacija susiklosto ir krovinio vežėjui sudarius vežimo organizavimo sutartį, kurios pagrindu Konvencijos 80 straipsnio 4 dalis leidžia vežėjui išvengti pareigos pristatyti krovinį *laiku*. Kažin, ar galime tikėtis teisingo vežimo organizavimo sutarties vykdymo, jei krovinio vežėjas pristatytų siuntėjo krovinį su Valentino dienos prekėmis po vasario 14d? Tą patį galima pasakyti ir apie vežėjo pareigą pristatyti krovinį gavėjui apskritai. Nors Roterdamo taisyklės nedraudžia vežimo organizavimo sutartimi vežėjui nukrypti nuo šios pareigos vykdymo, tačiau sutarties praktinio įgyvendinimo požiūriu vežėjui nevykdant vienos svarbiausių savo pareigų - pristatyti krovinį gavėjui – vežimo sutartis tampa pažeista iš esmės. Prancūzų jūr teisės autoritetas prof. Delebecque<sup>347</sup> siūlo Konvencijoje įtvirtintas vežėjo pareigas skirti į paprastas ir esmines krovinio vežėjo pareigas. Vienas iš argumentų, kuriuo grindžiamas toks skirstymas yra tas, kad vežimo organizavimo sutarties nuostatos, kuriomis nukrypstama nuo esminių vežėjo pareigų: vežti, pristatyti krovinį gavėjui, taip pat priklausomai nuo konkretaus vežimo specifikos pristatyti krovinį laiku, turėtų teismų būti pripažįstamos negaliojančiomis.

Apibendrinami teigiame, kad Roterdamo taisyklių 11straipsnio novatoriškumas slypi ne tik imperatyviai priskyrus vežėjui pareigą vežti ir pristatyti krovinį gavėjui, bet įtvirtinus konkrečias taisykles ir pareigas, koku būdu krovinytis turi būti pristatomas gavėjui. Reikia pažymėti, kad Konvencijoje vežėjo pareigą vežti ir pristatyti krovinį gavėjui sutartu laiku bei šią pareigą įtraukus į vežimo sutartį, krovinių gabenimo praktikoje bus žymiai paprasčiau vežėją pripažinti atsakingu tais atvejais, kai krovinytis nebuvo pristatytas reikiamam gavėjui ar per sutartą laiką. Galime teigti, kad nors vežimo organizavimo sutartims yra taikoma sutarties laisvė ir sutarties šalys gali nukrypti nuo pagrindinių vežėjo pareigų vežti ir pristatyti krovinį (laiku) vykdymo, teismai, praktikoje sprendami bylas dėl žalos atlyginimo, vežimo organizavimo sutarties nuostatas, kuriomis nukrypstama nuo esminių vežėjo pareigų vykdymo, vis tik turėtų pripažinti negaliojančiomis.

### 3.2.3.2. Krovinio vežėjo pareiga užtikrinti laivo tinkamumą vežti krovinius

Šiame skyriuje, analizuodami vežėjo imperatyvias pareigas, priėjome išvadą, kad nuo pareigos, įtvirtintos 14 straipsnio a ir b dalyse užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, vežėjas negali nukrypti net sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu. Tačiau sutarties laisvės draudimas neapima to paties 14 straipsnio c dalyje įtvirtintų vežėjo pareigų:

*užtikrinti laivo triumų ir visų kitų jo dalių, kuriose vežami kroviniai, taip pat bet kokių vežėjo parūpintų konteinerių, kuriuose ar ant kurių vežami kroviniai, tinkamumą ir saugumą, siekiant užtikrinti krovinių gavimą, vežimą ir saugojimą pagal paskirtį.*

Atkreiptame dėmesį, kad Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 4 dalis (skirtingai nei nuo pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti) leidžia nukrypti nuo pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas vežti krovinius, vykdymo, vežėjui sudarius

<sup>347</sup> Delebecque, Ph. Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison. *Review de droit uniform*, 2009 (XIV): 858.

vežimo organizavimo sutartį. Laivo tinkamumo vežti krovinius sąvokos interpretacija praktikoje priklauso nuo konkretaus krovinio savybių. Tokią išvadą teismas priėjo *Tattersall v. National SS Co*<sup>348</sup> byloje, kurioje garlaivis buvo pripažintas netinkamu plaukio, konkrečiau vežti krovinių – gyvų gyvūnus, nes ieškovo galvijai susirgo ir nudvėsdė dėl to, kad garlaivio patalpos buvo nedezinfekuotos ir neišvalytos po prieš tai vežtų galvijų, kurie buvo infekuoti snukio ir nagų ligomis. Remdamasis šiais argumentais teismas nusprendė, kad vežėjas nevykdė savo pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas vežti gyvūnus.

Praktiniu požiūriu svarbi yra 14 straipsnio c dalis ne tik kaip sudaranti dalį laivo tinkamumo plaukio sąvokos, bet įteisinanti gabenimo būdą konteineriuose, kuriuose ar ant kurių vežami kroviniai ir kurie turi būti tinkami ir saugūs, siekiant užtikrinti krovinių gavimą, vežimą ir saugojimą pagal paskirtį (dalis krovinių vežimo konteineriuose medžiagos šioje disertacijoje pateikta analizavus siuntėjo pareigas pristatyti krovinių vežti), todėl vežėjo parūpinti konteineriai turi būti pritaikyti vežti konkretų krovinių. Konteineriai, kuriuos vežėjas parūpino kroviniui vežti, taip pat turi būti tinkami priimti, vežti ir apsaugoti vežamą krovinių. Jei siuntėjas reikalauja konteinerio šaldytuvo, vežėjas turi parūpinti tokį konteinerį, kurio šaldymo sistema veiks visos kelionės metu, o pats konteineris bus fiziškai tvarkingas ir nepralaidus vandeniui. Ši nuostata iliustruoja pavyzdį - prieš vežimą vežėjas nepataiso laivo liuko, kuris praleidžia vandenį ir neišvalo krovinių laikymo patalpos, kurioje pakrauti nauji konteineriai yra paveikti bakterijų, kadangi daug nešvarumų. Matome, kad vežėjas padaro kelis pažeidimus, sietinus su tinkamumo plaukio neužtikrinimu jūrinio reiso metu. Kilus ginčams teisme, visada bus keliamas klausimas, ar vežėjas elgėsi konkrečioje situacijoje rūpestingai.

Autorės nuomone, vežėjo parūpintų konteinerių priskyrimas prie laivo tinkamumo plaukti sąvokos nebuvo visiškai apgalvotas Roterdamo taisyklių kūrėjų žingsnis, nes konteineris, iš principo, nėra laikomas sudėtine laivo dalimi, o žala kroviniui gali kilti ir tuomet, kai jis nėra vežėjo žinioje, pvz., krante, jau iškrovis krovinių iš laivo. Todėl vežėjui, parūpinusiam konteinerius ir dėl jų kilus žalai, turėtų būti taikomos ne Konvencijos 14 straipsnio c dalies, o 13 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos pareigos tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, saugoti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes normos.

Savotiška situacija susiklosto vežant pavojingus krovinius. Anksčiau darbe nagrinėjome, kad Konvencijos 32 straipsnis įtvirtina imperatyvias siuntėjo pareigas vežant pavojingus krovinius, tačiau Roterdamo taisyklėse nėra užsiminta apie konkrečias vežėjo pareigas vežant pavojingus krovinius. Vežant pavojingus krovinius yra didelė žalos aplinkai atsiradimo tikimybė, todėl Autorė pritaria mokslininko Hou nuomonei, kad vežėjui žinant apie vežamus pavojingus krovinius ir pristačius netinkamus konteinerius ar talpyklas kroviniams vežti, suponuoja vežėjo aplaidumą, todėl jis negali būti atleistas nuo atsakomybės dėl žalos atsiradimo net sudaręs vežimo organizavimo sutartį<sup>349</sup>. Tokia vežėjo pareigų vežant pavojingus krovinius vežimo organizavimo sutarties pagrindu interpretacija sudarytų pakankamas sąlygas užtikrinti jūrinį saugumą ir užpildytų šią Roterdamo taisyklių spragą.

<sup>348</sup> *Tattersall v. Steamship Company* [interaktyvus]. 1884 [žiūrėta 2012-12-12] <<http://supreme.justia.com/cases/federal/us/157/124/case.html>>

<sup>349</sup> Hou, W., *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*, supra note 61, p. 338.

Apibendrinami galime teigti, kad nuo imperatyvios vežėjo pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukti, sudėtinės dalies užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas vežti krovinius, vežėjas gali nukrypti tik vežimo organizavimo sutartyje sutarties laisvės pagrindu prisiimdamas mažesnes pareigas nei Konvencijoje reikalaujama. Autorė nevisiškai pritaria Roterdamo taisyklių kūrėjų sprendimui šią vežėjo pareigą be išlygų laikyti sutarties laisvės dalyku ir atkreipia dėmesį, kad, vežant pavojingus krovinius, kai žalos atsiradimo tikimybė yra didesnė, kai žala gali kilti ne tik igulai, nuosavybei, bet ir aplinkai, teismai neturėtų leisti vežėjui nukrypti nuo atsakomybės dėl žalos atlyginimo, jei jo pristatyti netinkami konteineriai ar laivo triumai būtų pripažinti žalos kilimo priežastimi. Tokia teisinė pozicija leistų ne tik užpildyti Roterdamo taisyklių spragą, bet ir prisidėti prie saugumo jūroje užtikrinimo apskritai.

### 3.2.3.3. Kiti atvejai, kuomet vežėjas gali riboti savo atsakomybę

Šioje dalyje aptarsime likusius atvejus, kuomet, vežėjui sudarius vežimo organizavimo sutartį, yra leidžiama nukrypti nuo imperatyvių Roterdamo taisyklių normų.

- A. Konvencijos 59 straipsnis nustato krovinio vežėjo atsakomybės lygmenį. Kitaip tariant, *vežėjo atsakomybė dėl jo įsipareigojimų nevykdymo pagal Konvenciją apribojama 875 atsiskaitymo vienetais vienai krovinių vietai ar kitam krovinių vežimo vienetui arba 3 atsiskaitymo vienetais vienam krovinių kilogramui*. Sudarius krovinių vežimo standartinėmis sąlygomis sutartį, šalys abipusiu sutarimu negali keisti šios sumos dydžio. Tačiau vežimo organizavimo sutartyje sutarties laisvės pagrindu krovinio vežėjas ir siuntėjas gali susitarti dėl mažesnio nei Roterdamo taisyklėse įtvirtinta atlygintinos sumos dydžio.
- B. Roterdamo taisyklės įtvirtina sąlygas, kuriomis turi vadovautis gavėjas, norėdamas pateikti vežėjui pretenziją dėl krovinio sugadinimo ar praradimo. Konvencijos 23 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad *jei nėra priešingų įrodymų, laikoma, kad vežėjas pristatė krovinius pagal jų aprašymą, nebent atidavimo momentu, ar, jei praradimas ar sugadinimas nėra akivaizdūs, per septynias darbo dienas nuo krovinių pristatymo jų pristatymo vietoje vežėjas ar vykdančioji šalis, kurie pristatė krovinius, gautų pranešimą apie krovinių praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, kuriame nurodomas bendras tokio praradimo ar sugadinimo pobūdis*. Dėl pavėlavimo pristatyti nemokama jokia kompensacija, nebent pranešimas dėl krovinio praradimo ar pavėlavimo pristatyti vežėjui bus įteiktas per 21 dieną nuo krovinių pristatymo. Priešingu atveju, krovinio vežėjas neat-sako už pavėluotą krovinių pristatymą. Praktikams kils klausimas, ar įmanoma sudarius vežimo organizavimo sutartį sumažinti šiuos imperatyviai įtvirtintus terminus. Autorės nuomone, atsakymas būtų teigiamas, nes, pavėlavus pristatyti krovinių, tiesiogiai įtakotų krovinio vežėjo atsakomybę, kurią yra leidžiama vežimo organizavimo sutarties pagrindu sumažinti. Analogiškas klausimas praktikoje kils ir dėl galimybės sutrumpinti ieškinio pateikimo terminą, kuris Roterdamo taisyklėse yra dvigubai prailgintas iki 2 metų<sup>350</sup>, lyginant su šiuo metu galiojančiomis Hagos – Visbiu nuostatomis. Reikia pasakyti, kad atsakymas į šį

<sup>350</sup> Roterdamo taisyklės 62 straipsnio 1 dalis.



klausimą taip pat būtų teigiamas, nes Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 4 dalyje nėra nurodyto imperatyvaus draudimo sutrumpinti ieškinio pateikimo terminą, sudarius vežimo organizavimo sutartį.

Aptarę Roterdamo taisyklių nuostatas dėl vežėjo atsakomybės piniginio dydžio bei pranešimų apie krovinio praradimą, sugadinimą, pavėluotą pristatymą ir ieškinio pateikimo termino ribojimą, darome išvadą, kad vežimo organizavimo sutarties pagrindu galima sumažinti krovinio vežėjo atsakomybę, tačiau atkreipiame dėmesį į tai, kad vežėjui yra draudžiama sumažinti savo atsakomybę, jei ieškovas įrodo, kad žala kilo dėl vežėjo veikos ar neveikimo, ketinant sukelti nuostolius ar dėl aplaidumo ir suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę<sup>351</sup> (žr. detaliau disertacijos 3.3.dalį).

Šioje disertacijos dalyje išanalizavome krovinio vežėjo pareigas, nuo kurių vykdymo vežėjas gali nukrypti tik sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu. Atliktas tyrimas parodė, kad Roterdamo taisyklių 11straipsnio novatoriškumas slypi ne tik įtvirtintinus imperatyvią vežėjo pareigą vežti ir pristatyti krovinį gavėjui, bet įtvirtintinus konkrečias taisykles ir pareigas, kaip krovinys turi būti pristatomas gavėjui. Nors Roterdamo taisyklės neišskyrė imperatyvių vežėjo pareigų vežant pavojingus krovinis, atliktas tyrimas parodė, kad dėl galimos žalos aplinkai, žmonėms ir kitai nuosavybei kilimo vežėjas turi savo pareigas, vežant pavojingus krovinis, atlikti itin rūpestingai, todėl teismai, sprenddami bylas dėl žalos atsiradimo praktikoje neturėtų leisti vežimo organizavimo sutartimi nukrypti nuo vežėjo pareigų vykdymo vežant pavojingus krovinis.

Apibendrinama vežėjo pareigas Autorė pastebi, kad šiandien didžioji dauguma krovininių tiek linijiniais vežimais, tiek pagal frachtavimo sutartis *Paramount* išlygos pagalba yra vežama pagal Hagos – Visbiu taisykles. Tačiau krovininių vežimo jūrų transportu teisinis reguliavimas turi tobulėti ir žengti kartu su modernaus XXI amžiaus laivybos verslo praktika, vežėjo pareigų turinys ir apimtis taip pat turi atspindėti šias realijas, ypač pareiga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti viso jūros reiso metu. Šiame skyriuje atlikta vežėjo pareigų analizė parodė, kad Roterdamo taisyklės modernizavo vežėjo pareigas ryšium su įtvirtinta krovininių vežimo *nuo durų iki durų* koncepcija bei dominuojančia krovininių vežimo konteineriuose verslo praktika. Tuo pačiu Roterdamo taisyklių kūrėjai 79 straipsnyje laikėsi Hagos – Visbiu taisyklių nuostatos, kad Konvencijos normos, reglamentuojančios krovinio vežėjo pareigas, yra jam privalomos visa apimtimi. Nepaisant tokios tarptautinės jūrų teisės ilgametės tradicijos, Roterdamo taisyklės, reaguodamos į verslo poreikį, sutarties šalims, sudariusioms vežimo organizavimo sutartį, suteikė plačią sutarties laisvę - abipusių derybų būdu susitarti dėl pareigų ir atsakomybės dydžio. Kaip ir kiekvienas principas, sutarties laisvės principas nėra absoliutus – Konvencijos kūrėjai 14 straipsnio a ir b dalyse įtvirtino imperatyvias vežėjo pareigas, nuo kurių jis negali nukrypti, net sudaręs vežimo organizavimo sutartį. Visoms kitoms vežėjo pareigoms sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu yra taikoma sutarties laisvė. Mūsų manymu, toks Konvencijos kūrėjų žingsnis nebuvo visiškai apgalvotas, nes nėra imperatyviai įtvirtintos krovinio vežėjo pareigos vežant pavojingus krovinis, taip pat neigiamai tiek bendro saugumo jūroje, tiek nuosavybei bei žmonėms aspektais vertiname leidimą vežėjui nesilaikyti pareigos užtikrinti

<sup>351</sup> Roterdamo taisyklės 61 straipsnio 1 dalis.

laivo tinkamumą ir saugumą vežti konkretų krovinį. Išskirtinos ir kitos vežėjo pareigos, nuo kurių nukrypimas turėjo būti Konvencijos apribotas, tai – vežėjo esminė pareiga vežti ir pristatyti krovinį gavėjui. Šiuo požiūriu aktualus prof. Delebecque pastebėjimas vežėjo pareigas skirstyti į esmines ir paprastas. Daroma prielaida, kad nuo esminių vežėjo pareigų vežti krovinį ir pristatyti jį gavėjui nukrypimai nėra galimi, todėl laikytini esminiu sutarties pažeidimu. Vadovaujantis šiuo išaiškinimu, ateityje būtų galima išvengti skirtingų šalių teismų interpretacijų dėl šios Roterdamo taisyklių spragos.

Nors Roterdamo taisyklės padidino vežėjo pareigas, ryšium su išaugusiais jūrinio saugumo reikalavimais, pasikeitusia pervežimų jūrų transporto verslo specifika bei moderniais laivo prietaisais, nėra jokio pagrindo tvirtinti, kad vežėjui Konvencijos kūrėjai uždėjo pernelyg didelę pareigų našą toliau vykdyti savo verslą. Šį argumentą patvirtina plati sutarties laisvė, leidžiama sudarius vežimo organizavimo sutartį, kurios pagrindu vežėjas gali nukrypti nuo didelės dalies pareigų vykdymo bei sumažinti atsakomybės ribas.

### 3.3 Kaltės konstatavimas – būdas riboti sutarties laisvę vežimo organizavimo sutartyse

Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 4 dalis įtvirtino krovinio siuntėjo ir vežėjo pareigų<sup>352</sup> baigtinį sąrašą, nuo kurių šalims negalima nukrypti net sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu. Trečio skyriaus pirmose dalyse išanalizavome vežimo organizavimo sutarties šalių pareigų sudėtį ir nustatėme sutarties laisvės ribas, todėl šioje dalyje prasminga išsiaiškinti paskutinį kriterijų, kurio egzistavimo nebuvimas yra esminis, kad vežimo organizavimo sutarties nuostatos būtų pripažintos galiojančiomis visa apimtimi. Tai vežėjo ir kitų, 18 straipsnyje nurodytų asmenų,<sup>353</sup> kaltės nebuvimas, dėl atsiradusios žalos, kai dėl konkretaus asmens veikimo, neveikimo ar aplaidumo kilo žala, jam suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.

Šios darbo dalies tikslas yra ištirti kaltės faktorių, kaip būdą kontroliuoti sutarties laisvę vežimo organizavimo sutartyse, siekiant išvengti siuntėjo, vežėjo, darbuotojų ir subrangovų piktnaudžiavimo, vykdant vežimo organizavimo sutartį, tokiu būdu užtikrinant efektyvią ieškovo interesų apsaugą.

<sup>352</sup> Siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus (29 straipsnis), siuntėjo pareigos vežant pavojingus krovinius (32 straipsnis) bei vežėjo pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti visos kelionės jūra metu bei tinkamai sukomplektuoti įgulą, parengti laivą kelionei bei jį aprūpinti ir prižiūrėti per visą jūros reisą.(14 straipsnio a ir b).

<sup>353</sup> Roterdamo taisyklių 18 straipsnis įtvirtina nuostatą, kad *vežėjas atsako už savo įsipareigojimų nesilaikymą pagal šią Konvenciją, kurio priežastis buvo:*

a) *bet kurios vykdančiosios šalies,*

b) *laivo kapitono ar įgulos,*

c) *vežėjo darbuotojų ar jūros vykdančiosios šalies,*

d) *bet kurio kito asmens, kuris vykdo ar įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus pagal vežimo sutartį tiek, kiek tas asmuo veikia tiesiogiai ar netiesiogiai vežėjo prašymu ar vežėjo prižiūrimas ar kontroliuojamas, veikia ar neveikimas.*

### 3.3.1 Kaltės samprata nuo Hagos - Visbiu iki Roterdamo taisyklių

Krovinių vežimo linijiniu jūrų transportu teisėje yra gerai žinomas draudimo vežėjui riboti savo atsakomybę institutas, kai žala kroviniui buvo padaryta tyčia ar dėl didelio neatsargumo. Pirmiausiai transporto teisėje šis institutas atsirado oro<sup>354</sup>, ilgainiui prigijo jūrų teisėje – iš pradžių keleivių, vėliau ir krovinių vežimo srityje. Nuo 1968 m. ėmė galioti Visbiu protokolo 4 straipsnio 5 dalies e punkto sąlyga, draudžianti vežėjui ar laivui riboti savo atsakomybę, jeigu įrodoma, kad žala, atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia ar dėl didelio neatsargumo, žinant, kad žala greičiausia bus padaryta. Svarbu, kad 1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo<sup>355</sup> 4 straipsnis pakartojo šias vežėjo atleidimo nuo atsakomybės imunitetus naikinančias sąlygas. Taip būtų galima sukonkretinti, kad, esant vežėjo tyčiniam nusiteikimui ar dideliame neatsargumui<sup>356</sup>, vežėjas ne tik praranda teisę riboti savo atsakomybę, bet ir turi atlyginti nuostolius (*restitutio in integrum*). Suinteresuotam asmeniui, siekiančiam neleisti vežėjui pasinaudoti Hagos – Visbiu taisyklėse įtvirtinta teise riboti savo atsakomybę, tenka pareiga įrodyti, kad vežėjas tyčia siekė žalingų padarinių atsiradimo (kas sunkiai įmanoma) arba elgėsi nepakankamai apdairiai ir rūpestingai bei žinojo, kad žala greičiausiai bus padaryta.<sup>357</sup>

Šioje darbo dalyje aptarsime kaltės formą ir turinį (3.3.1.1.), vežėjo atsakomybės už kitus asmenis atvejus (3.3.1.2.) bei atsakysime į klausimą, kokiū būdu kaltės konstatavimas įtakoja sutarties laisvės apimtį vežimo organizavimo sutartyse (3.3.1.3.).

#### 3.3.1.1. Kaltės forma ir turinys tarptautinėse krovinių vežimą jūrų transportu reguliuojančiose konvencijose

Praktikoje siekiant vežėjui ar jo darbuotojams neleisti pasinaudoti teise į žalos atlyginimo ribojimą, reikia nustatyti du elementus: asmens psichinį ir valinį santykį su daroma veika ir padariniais. Tyčios, didelio neatsargumo ir sąmoningo žalos siekimo sąvokų turinys tarptautinės jūrų teisės aktuose nėra atskleistas, todėl yra analizuojamas remiantis teismų praktika. Bendrosios teisės sistemos šalių teismuose vyrauja nuostata, kad siekiant vežėją pripažinti kaltu dėl žalos atsiradimo ir neleisti jam riboti savo atsakomybės, tokio asmens veika ar neveikimas turi būti pripažinti sąmoningais, jam iš anksto žinant apie žalos atsiradimo tikimybę ir toliau taip veikiant.<sup>358</sup> Atkreipiamas dėmesys, kad vežėjo kaltės, nepriklausomai nuo jos formos, konstatavimas nėra pakankamas

<sup>354</sup> Tyčios dėl žalos atsiradimo sąvoka pirmą kartą Tarptautinėje teisėje buvo paminėta 1955 metų Hagos protokole, kuris iš dalies pakeitė 1929 metų Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Aut.past.*

<sup>355</sup> 1976 m. *Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo*. Valstybės žinios, 2004-03-07, Nr.36-1185. Lietuva šią konvenciją ratifikavo 2003 metų gruodžio 16d.

<sup>356</sup> Praktikoje vežėjo tyčią yra sunku įrodyti, todėl tarptautinės konvencijos neleidžia riboti atsakomybės žalai atsiradus ir dėl didelio neatsargumo. Sériaux, V. A. *La faute du transporteur*. Paris: Économica, 2e éd. 1998, p. 293.

<sup>357</sup> Derkintytė, R., Jonkus, M., *Tarptautinė laivybos teisė*, supra note 27, p. 122.

<sup>358</sup> *Bradshaw v. Eward James (The N. F. Tiger)*, kaltės turinys išplėstas *Taylor v. O'Keefe (The Nordic Clansman* byloje). Žr. daugiau: Damar, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*.

pagrindas atimti teisę iš vežėjo į atsakomybės ribojimo lygmenį pagal Roterdamo taisyklių 61 straipsnio sąlygas<sup>359</sup>. Įsigaliojus Roterdamo taisyklėms ieškovas praktikoje turės įrodyti, kad vežėjas savo veiksmais ketino sukelti *konkrečių* žalą kroviniui. Šią nuostatą mokslininkas prof. Sturley<sup>360</sup> iliustruoja pavyzdžiu: vežėjas, skubėdamas sukrauti konteinerius, paskutinio konteinerio nusprendžia netvirtinti, žinodamas, kad greičiausiai jis nukris nuo denio ir nuskęs laivui išplaukus į atvirą jūrą. Tačiau laivui išplaukus iš uosto nesutvirtintas konteineris buvo sugadintas laivui plaukiant po žemu tiltu. Matome, kad tam pačiam konteineriui buvo padaryta žala, tačiau kapitonas nežinojo, kad dėl pasikeitusio maršruto, laivui teks plaukti kanalu pro žemus tiltus, todėl nenumatė, kad gali kilti tokio tipo žala. Nepaisant, kad laivo kapitonas elgėsi nerūpestingai nesutvirtindamas konteinerio, kapitono nukrypimas nuo kurso nėra laikomi asmenine vežėjo veika, padaryta ketinant sukelti nuostolius ir suvokiant tokių konkrečių nuostolių atsiradimo tikimybę. Todėl panašiose bylose vežėjui turėtų būti palikta teisė riboti atsakomybę. Akivaizdu, kad praktikoje ieškovui nebus lengva įrodyti, kokią konkrečiai žalą vežėjas ketino sukelti.

Aptarus kaltės turinio elementus, ryškėja išvada, kad praktikoje kilus žalai dėl vežėjo kaltės reikia nustatyti ne tik abu kaltės turinio elementus: psichinį ir valinį, bet ir priežastinį ryšį tarp konkrečių veiksmų ir žalos atsiradimo krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėlavimo pristatyti forma. Dar daugiau- įsigaliojus Roterdamo taisyklėms, ieškovas turės nurodyti, kokios konkrečiai žalos savo veiksmais ar neveikimu vežėjas siekė. Priešingu atveju, kaltės formos vežėjo veiksmuose ir tam tikros žalos atsiradimo konstatavimas nebus pakankamas pagrindas atimti iš vežėjo teisę į atsakomybės ribojimo lygmenį Roterdamo taisyklių 61 straipsnio prasme.

### 3.3.1.2. Netiesioginė vežėjo atsakomybė

Jūrų teisėje nuo seno yra žinomas vežėjo netiesioginės atsakomybės už asmenis, kuriems jis patikėjo dalį savo pareigų vykdymo, principas. Pagal Hagos – Visbiu<sup>361</sup>, Hamburgo<sup>362</sup> ir Roterdamo taisykles<sup>363</sup> vežėjas yra atsakingas už savo darbuotojų ir agentų ar bet kurių kitų asmenų, kurie vykdo ar įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus pagal vežimo sutartį tiek, kiek tokie asmenys veikia tiesiogiai ar

---

Heidelberg: Springer. 2011, p. 28-30. Taip pat. Mankabady, S. *The International Maritime Organization- Accidents at Sea*. Routledge. 1987, p. 94-96.

<sup>359</sup> Remiantis Roterdamo taisyklių 61 straipsniu, vežėjas neturi teisės į atsakomybės ribojimo lygmenį, jei atsiradę nuostoliai buvo priskirti vežėjo asmeninei veikai ar neveikimui, padarytiems ketinant sukelti tokius nuostolius ar dėl aplaidumo ir suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.

<sup>360</sup> Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G., *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, supra note 48, p. 143-146.

<sup>361</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalies q punktas. Išskyrus Hagos – Visbiu 4 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose numatytus atvejus.

<sup>362</sup> Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 1 dalis aiškiai įtvirtina nuostatą, kad vežėjas yra atsakingas už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą, nebent įrodo, kad jo darbuotojai ir subrangovai ėmėsi visų būtinų priemonių, kad būtų užkirstas kelias žalos kilimui. Tų pačių taisyklių 10 straipsnio 1 dalis laiko vežėją atsakingu ir už tikrojo vežėjo, jo darbuotojų ir subrangovų padarytą žalą.

<sup>363</sup> Roterdamo taisyklių 18 straipsnis.

netiesiogiai vežėjo prašymu ar vežėjo prižiūrimi, ar kontroliuojami. Akivaizdu, kad tokia Konvencijos norma siekiama neleisti vežėjui išvengti atsakomybės pagal vežimo sutartį, dalį savo pareigų delegavus tretiesiems asmenims. Detaliau analizuojant netiesioginę vežėjo atsakomybę, įtvirtintą Roterdamo taisyklėse, pastebimas 18 straipsnyje įtvirtintas platus asmenų ratas (vykdančioji šalis, laivo kapitonas, įgula, vežėjo darbuotojai, jūros vykdančioji šalis, bet kuris kitas asmuo, kuris įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus), už kurių įsipareigojimų nesilaikymą atsako krovinio vežėjas. Atkreipiamas dėmesys, kad jūros vykdančioji šalis, savo ruožtu, yra atsakinga<sup>364</sup> už savo įsipareigojimų nesilaikymą, kurio priežastis buvo asmenų, kuriems ji patikėjo bet kuriuos vežėjo įsipareigojimus veika ar neveikimas, ketinant sukelti tokius nuostolius krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pavidalu ar dėl aplaidumo ir suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.

Nepaisant Konvencijos nuostatos, kad vežėjas atsako už trečiųjų asmenų veiksmus, sukėlusius žalą, jis nepraranda teisės riboti savo atsakomybės 59 ir 60 straipsniuose įtvirtintais būdais, išskyrus tuos atvejus, kai žala buvo padaryta sąmoningai paties vežėjo asmenine veika ar neveikimu (61 straipsnis). Analogiškos nuomonės laikosi ir jūrų teisės praktikas Sze<sup>365</sup>, analizavęs kaltės elementą krovinio vežimo jūrų transportu bylose ir atkreipęs dėmesį, kad pagal Hagos – Visbiu bei Hamburgo taisykles ir priėjęs prie išvados, kad krovinio vežėjui nėra atimta teisė riboti savo atsakomybę, jei žala kilo dėl vežėjo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo<sup>366</sup> jiems žinant, kad žala greičiausiai kils. Kita vertus, praktikoje iškyla paties vežėjo asmeninės veikos ar neveikimo identifikavimo problema. Išeitis iš pastarosios situacijos galėtų būti rasta nustačius konkrečius asmenis, kurių veiksmus ar neveikimą galima prilyginti juridinio asmens sprendimams. Bet kuriuo atveju toks fizinis asmuo turėtų turėti įgaliojimus atlikti laivo valdymo veiksmus bei jam turėtų būti suteikta teisė priimti sprendimus vežėjo vardu.

### 3.3.1.3. Kaltės konstatavimo įtaka vežimo organizavimo sutarčiai

Roterdamo taisyklių kūrėjai vieningai sutarė, kad, kilus žalai dėl vežėjo kaltės ar jam žinant apie tokios žalos atsiradimo tikimybę, susitarimai, ribojantys vežėjo atsakomybę,

<sup>364</sup> Roterdamo taisyklių 19 straipsnio 3 dalis.

<sup>365</sup> Sze P. F. *Carrier's liability under Hague, Hague – Visby and Hamburg Rules*, supra note 317, Ch. V.2.

<sup>366</sup> *Sellers Fabrics* byloje Australijos Aukščiausias Teismas nustatė, kad krovinys į laivą, kursuojantį tarp Europos ir Australijos uostų, buvo pakrautas Prancūzijoje. Kelionės iš Melburno į Sidnėjų metu buvo blogos oro sąlygos, lėmusios prastai sutvirtintų konteinerių nuskendimą. Krovinio tvirtinimo darbus Melburno uoste prižiūrėjo vežėjo darbuotojas. Nagrinėjamoje byloje buvo keliamas klausimas, ar vežėjas gali pretenduoti į atsakomybės dėl žalos atlyginimo ribojimo lygmenį, įtvirtintą Hagos – Visbiu taisyklėse. Teismas konstatavo, kad vežėjo atstovas elgėsi nerūpestingai žinodamas, kad laivas plauks pavojingomis oro sąlygomis, leido netinkamai krovinį sutvirtinti, todėl priėmė sprendimą rizikuoti dėl galimo krovinio nuskendimo. Teismas taip pat atkreipė ypatingą dėmesį, kad vežėjo atstovas turėjo žinių ir kompetencijos numatyti galimą žalą dėl tokio savo neveikimo atsiradimo riziką. Teismas nutarė, kad nepaisant aplaidžių vežėjo atstovo veiksmų, sąlygojusių žalos atsiradimą, vežėjas nepraranda teisės į atsakomybės ribojimą, nes trečio asmens veiksmai nėra laikomi vežėjo asmeniniu veikimu. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-12-10]. < <http://www.austlii.edu.au/cgi-bin/sinodisp/au/cases/nsw/NWSC/1998/646.html?stem=0&synonyms=0&query=Sellers%20Fabrics>>

laikytini pažeidžiantys viešąją tvarką, todėl yra neleistini vežimo organizavimo sutartyse. Ši nuostata yra įtvirtinta Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 4 dalyje, taip pat atspindi ir LR CK 6.252 straipsnio 1 dalyje numatydamą, *jog negalioja šalių susitarimas dėl civilinės atsakomybės apribojimo, kai žala padaryta tyčia arba dėl didelio neatsargumo*.

Anksčiau atlikta analizė parodė, kad krovinių vežimo jūrų transportu teisėje kaltės nustatymo elementas taikomas tik krovinio vežėjui arba asmenims, veikiantiems vežėjo vardu<sup>367</sup>, nes pastarieji pretenduoja į atsakomybės ribojimo lygmenį. Šiuo požiūriu gali kilti klausimas, kodėl remiantis dabartinėmis konvencijomis jūrų teisėje nėra siekiama nustatyti siuntėjo kaltės? Atsakymas yra nulemtas susiklosčiusių transporto teisės tradicijų ir galimybės siuntėjui riboti tam tikru dydžiu savo atsakomybę nebuvimo. Roterdamo taisyklių darbo grupės metu Europos Siuntėjų Taryba<sup>368</sup> kėlė klausimą dėl siuntėjo ir vežėjo teisinės padėties suvienodinimo ir leidimo siuntėjui riboti savo atsakomybę, motyvuodama, kad siuntėjo pareigos yra įtvirtintos sutartyje. Tačiau šis pasiūlymas nesulaukė reikiamo pritarimo, kad būtų įtrauktas į Konvencijos tekstą. Kita vertus, reikia paminėti, kad siuntėjo kaltės nustatymo mechanizmas vis tik buvo Roterdamo taisyklėse įteisintas, bet tik vežimo organizavimo sutartyse. Tokios prevencijos būtinybę netiesiogiai patvirtina pasikeitusi XXI amžiaus pervežimų rinkos dalyvių sudėtis, kai didieji siuntėjai dėl ekonominio svorio galėtų piktnaudžiauti savo padėtimi sudarę vežimo organizavimo sutartis su vidutinio dydžio vežėjais.

Nepaisant pozityviosios teisės nuostatos laikyti vežėjo kaltę asmenine ir įrodžius vežėjo agentų ir darbuotojų kaltę dėl žalos atsiradimo<sup>369</sup>, palikti teisinę galimybę pačiam vežėjui pretenduoti į atsakomybės ribojimo lubas, iš Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 4 dalies nėra aišku, ar vežėjo kaltė žalos nustatymo procese yra asmeninė, ar ne. Kadangi nagrinėjamas straipsnis eksplicitiškai neįtvirtina, ar vežimo organizavimo sutarčių atveju reikia skirti vežėjo asmeninę nuo 18 straipsnyje įtvirtintų asmenų kaltės loginės analizės metodo pagalba darome išvadą, kad vykdančiam vežimo organizavimo sutartis, kuriose yra nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančios nuostatos, 18 straipsnyje

<sup>367</sup> Hagos – Visbiu taisyklių 4bis straipsnio 4 dalis.

<sup>368</sup> UNCITRAL Working Group III. *Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] Comments of the European Shippers' Council regarding the draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]* [interaktyvus]. 3-13 April 2006, prg. 43. [žiūrėta 2012-06-10]. < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/505/44/PDF/V0650544.pdf?OpenElement>>

<sup>369</sup> Sellers Fabrics byloje Australijos Aukščiausias Teismas nustatė, kad krovinyms į laivą, kursuojantį tarp Europos ir Australijos uostų, buvo pakrautas Prancūzijoje. Kelionės iš Melburno į Sidnėjų metu buvo prastos oro sąlygos, sąlygojusios prastai sutvirtintų konteinerių nuskendimą. Krovinio tvirtinimo darbus Melburno uoste prižiūrėjo vežėjo darbuotojas. Nagrinėjamoje byloje buvo keliamas vienintelis klausimas, ar vežėjas gali pretenduoti į atsakomybės dėl žalos atlyginimo ribojimo teisę, įtvirtintą hagos – Visbiu taisyklėse. Teismas konstatavo, kad vežėjo atstovas elgėsi nerūpestingai - žinojo, kad laivas plauks pavojingomis oro sąlygomis, leido netinkamai krovinių sutvirtinti, priimdamas sprendimą rizikuoti dėl galimo krovinio nuskendimo. Teismas taip pat atkreipė ypatingą dėmesį, kad vežėjo atstovas, turėjo žinių ir kompetencijos numatyti galimą žalą dėl tokio savo neveikimo atsiradimo riziką. Teismas nutarė, kad nepaisant aplaidžių vežėjo atstovo veiksmų, sąlygojusių žalos atsiradimą, vežėjas nepraranda teisės į atsakomybės ribojimą, nes trečio asmens veiksmai nėra laikomi vežėjo asmeniniu veikimu. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-12-10]. < <http://www.austlii.edu.au/cgi-bin/sinodisp/au/cases/nsw/NSWSC/1998/646.html?stem=0&synonym=0&query=Sellers%20Fabrics>>

įvardintų asmenų kaltė dėl žalos atsiradimo turėtų būti pripažįstama vežėjo asmenine kalte. Priešingu atveju, ši norma taptų piktnaudžiavimo įrankiu tais atvejais, kai vežimo organizavimo sutartis yra sudaroma su vežėju, kuris pats vežimo nevykdo, o sutarties įgyvendinimą patiki, pvz., tikriesiems vežėjams. Tokiems asmenims palikus teisę naudotis vežimo organizavimo sutartimi išderėtomis mažesnėmis pareigomis, būtų pažeisti krovinio siuntėjo ir gavėjo interesai. Dėl šios priežasties Konvencijos 80 straipsnio 4 dalis turėtų būti interpretuojama *lato sensu*, o kilus žalai tiek dėl vežėjo, tiek dėl 18 straipsnyje numatytų asmenų kaltės, vežimo organizavimo sutarties nuostatos, nukrypstančios nuo imperatyvaus Konvencijos režimo, turėtų būti pripažintos negaliojančiomis, o kalta dėl žalos atsiradimo sutarties šalis taip pat prarastų teisę į atsakomybės ribojimo lygmenį. Analogiška padėtis susiklostytų ir konstatuojant siuntėjo atsakomybę už kitų, 34 straipsnyje įvardintų, asmenų<sup>370</sup> veiką ar neveikimą.

Išanalizavus kaltės nustatymo mechanizmą vežimo organizavimo sutartyse, galima daryti išvadą, kad Roterdamo taisyklių 18 straipsnyje nurodytų asmenų kaltę dėl žalos atsiradimo derėtų priskirti vežėjo asmeninei kaltei ir neleisti pasinaudoti vežimo organizavimo sutarties nuostatomis, nukrypstančiomis nuo imperatyvaus Konvencijos režimo. Tik interpretuojant Konvencijos 80 straipsnio 4 dalį *lato sensu* kaltės nustatymo mechanizmas būtų vertintinas kaip įrankis apsaugoti krovinių siuntėjų ir gavėjų interesus. Apibendrinant kaltės nustatymo elemento įtaką sutarties laisvės vežimo organizavimo sutartyje ribojimui, galima pasakyti, kad nei vežėjas, nei siuntėjas negali pasinaudoti vežimo organizavimo sutarties nuostatomis, ribojančiomis jų atsakomybę, jei ieškovas įrodo, kad žala kilo dėl jų pačių, jų darbuotojų, agentų ar subrangovų veikos ar neveikimo, ketinant sukelti konkrečius nuostolius, krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pavidalu ir suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.

### 3.4 Apibendrinimas

Trečiame disertacijos skyriuje nagrinėjome sutarties laisvės ribas sudarius vežimo organizavimo sutartį. Iškeltam tikslui pasiekti buvo atlikta siuntėjo, vežėjo pareigų turinio bei kaltės dėl žalos atsiradimo įtakos vežimo organizavimo sutarčiai analizė.

Sutarties laisvės vežimo organizavimo sutartyse konkrečių ribų nustatymas yra kompromiso tarp skirtingų valstybių rezultatas, atspindėjęs pragmatišką Roterdamo taisyklių kūrėjų poziciją bei egzistuojantį siuntėjų, trečiųjų asmenų bei saugumo jūroje užtikrinimo poreikį.

Konvencijoje yra aiškiai įvardintos imperatyvios krovinio siuntėjo pareigos, tai siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus bei konkrečios pareigos vežant pavojingus krovinius. Šių pareigų vykdymas visa apimtimi siuntėjui yra privalomas net sudarytos vežimo organizavimo sutarties pagrindu (80 straipsnio 4 dalis). Visoms kitoms siuntėjo pareigoms yra taikoma sutarties sudarymo laisvė: jas

<sup>370</sup> Roterdamo taisyklių 34 straipsnis: *Siuntėjas atsako už savo įsipareigojimą pagal šią Konvenciją nesilaikymą, kurio priežastis buvo bet kurio asmens, įskaitant darbuotojus, agentus ar subrangovus, kuriems jis patikėjo vykdyti bet kokius savo įsipareigojimus, veika ar neveikimas, tačiau siuntėjas neatsako už vežėjo ar vežėjo vardu veikiančios vykdančiosios šalies, kuriems siuntėjas patikėjo vykdyti savo įsipareigojimus, veiką ar neveikimą.*

galima abipusių derybų būdu tiek sumažinti, tiek padidinti, tačiau tik sudarius vežimo organizavimo sutartį.

Įvertinus vežėjo pareigas buvo prieita prie išvados, kad Roterdamo taisyklės modernizavo vežėjo pareigas ryšium su įtvirtinta krovinių vežimo nuo durų iki durų koncepcija bei dominuojančia krovinių vežimo konteneriuose verslo praktika. Kaip ir kiekvienas civilinių santykių teisinio reguliavimo principas, sutarties laisvės principas nėra absoliutus – Konvencijos kūrėjai 14 straipsnio a ir b dalyse įtvirtino imperatyvias vežėjo pareigas užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukti visos kelionės jūra metu, nuo kurių jis negali nukrypti, net sudaręs vežimo organizavimo sutartį. Visoms kitoms vežėjo pareigoms, sudarytoms vežimo organizavimo sutarties pagrindu, yra taikoma sutarties laisvė. Mūsų manymu, toks Konvencijos kūrėjų žingsnis nebuvo visiškai apgalvotas, nes nėra imperatyviai įtvirtintos krovinių vežėjo pareigos vežant pavojingus krovinius, taip pat neigiamai tiek bendro saugumo jūroje, tiek nuosavybei bei žmonėms aspektais vertiname leidimą vežėjui nesilaikyti pareigos užtikrinti, kad laivo dalių, kuriose vežami kroviniai tinkamumą, saugumą vežti konkretų krovinių. Išskirtinos ir kitos vežėjo pareigos, nuo kurių nukrypimas turėjo būti Konvencijos apribotas, tai – vežėjo esminė pareiga vežti ir pristatyti krovinių gavėjui.

Kaltės egzistavimo konstatavimą vertiname kaip būtiną įrankį riboti piktnaudžiavimus sutarties laisve vežimo organizavimo sutartyse, tiek krovinių siuntėjo, tiek ir vežėjo atžvilgiu, nes nei vežėjas, nei siuntėjas negali pasinaudoti vežimo organizavimo sutarties nuostatomis, ribojančiomis jų atsakomybę, jei ieškovas įrodo, kad žala kilo dėl jų pačių, jų darbuotojų, agentų ar subrangovų veikos ar neveikimo ketinant sukelti nuostolius krovinių praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pavidalu ir suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.



## IŠVADOS

Apibendrinus atlikto tyrimo rezultatus, daromos tokios pagrindinės išvados:

Šiuo metu galiojančių tarptautinių konvencijų Hagos, Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklių, reguliuojančių krovinių vežimo jūrų transportu linijiniais maršrutais sutartis ir sutarties šalių santykius bei skirtingų šalių teismų sprendimų analizė parodė, kad krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo srityje galioja imperatyvus teisinis režimas, įtvirtintas Harter įstatyme, vėliau išplėstas Hagos bei Hamburgo taisyklėse. Tyrime išnagrinėta ir įrodyta, kad imperatyvių teisės normų taikymas apima vis daugiau vežimo teisinių santykių reguliavimo sričių. Toks teisinis reguliavimas *per se* tampa kliūtimi moderniam krovinių vežimo linijiniais maršrutais verslui: tęstiniu bendradarbiavimu grindžiamiems vežimo verslo santykiams ir dažniausiai panašios ekonominės galios sutarties šalims dėl imperatyvaus tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo, nėra leidžiama sudaryti individualias, į rinką nukreiptas, sutartis laisve grindžiamas vežimo organizavimo sutartis. Analizė parodė, kad vežėjai, kurie ilgą laiką buvo stiprioji vežimo sutarties šalis, šiandien gali būti ekonomiškai net silpnesni už krovinio siuntėjus, pvz., tarptautinės importo - eksporto įmonės. Nebelieka ir loginio pagrindimo, kodėl imperatyvi tarptautinė konvencija turėtų saugoti siuntėjų interesus, detalai reguliuodama visas krovinių vežimo jūrų transportu sutartis (tarp jų ir vežimo organizavimo sutartis). Fundamentalūs pokyčiai šioje srityje sietini su Roterdamo taisyklėmis, kurios įteisino sutarties laisvės principo galiojimą, šalims sudarius vežimo organizavimo sutartį.

*Dėl sutarties laisvės egzistavimo būtinybės krovinių vežimų linijiniais maršrutais jūrų transportu sutartyse*

1. Vežimo organizavimo sutarties teisinis režimas *ex proprio vigore* yra grindžiamas sutarties laisvės principu, siekiant įteisinti tęstinį bendradarbiavimą tarp krovinio siuntėjo(ų) ir vežėjo vežant konkretų krovinių kiekį linijiniu jūrų transportu, keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Šios sutarties šalims yra leidžiama nukrypti beveik nuo visų Roterdamo taisyklėse įtvirtintų pareigų vykdymo, kas nėra teisėta vežant krovinius pagal standartines prisijungimo būdu sudaromas vežimo sutartis. Sutarties laisvės įteisinimas Roterdamo taisyklėse vežimo organizavimo sutarčių pavidalu laikytinas svarbia inovacija tiek krovinio siuntėjams, tiek ir vežėjams, nes abu laivybos verslo atstovai dinamiškos globalios ekonomikos laikais yra priversti didinti veiklos efektyvumą, kas pasiekama sudarant individualias vartotojų ir pačių šalių poreikius atitinkančias, o ne prisijungimo būdu sudaromas vežimo sutartis.

Ši išvada patvirtina pirmąjį disertacijos ginamąjį teiginį, kad imperatyvus teisinis režimas neturi reguliuoti krovinio siuntėjo ir vežėjo santykių, grindžiamų tęstiniu bendradarbiavimu, vežant krovinius linijiniais maršrutais, laikantis nuostatos, kad reikia saugoti krovinio siuntėjo interesus.

2. Nors vežimo organizavimo sutartis Roterdamo taisyklėse yra priskirta vežimo sutartims, atlikto tyrimo rezultatai parodė, kad nėra teisinio pagrindo teigti, kad vežimo organizavimo sutartis, vežant krovinius jūrų transportu, yra tapati tradicinei, prisijungimo būdu sudaromai vežimo pagal konosamentą sutarčiai.

Teisinės charakteristikos analizė ir veikimo mechanizmo įvertinimas parodė šios sutarties išskirtinumą krovinių vežimo linijiniais maršrutais teisinio reguliavimo rinkoje ir jos sudarymo ekonominę naudą sutarties šalims: a) krovinio vežėjui naudingiau sudaryti kelias ilgalaikes krovinių vežimo organizavimo sutartis ir suteikti nuolaidas frachto mokesčiui, nei nuolatos ieškoti naujų siuntėjų, laukti, kol kroviniai užsipildys visas laivas, dengti laivo išlaikymo kaštus, įgulos darbo užmokestį (kai laivas nėra jūroje); b) siuntėjai, jungdamiesi į siuntėjų asociacijas, transporto tarpininkų (3PL) įmonių teikiamų paslaugų dėka gali konsoliduoti krovinius ir dėl sudaromo didesnio nei kiekvieno siuntėjo atskirai vežamo kiekio, gali efektyviai derėtis su vežėju dėl jiems palankių vežimo sąlygų; c) tiek krovinio siuntėjas, tiek vežėjas, sudarę vežimo organizavimo sutartį, gali laisvai susitarti dėl beveik visų pareigų apimties ir turinio, t. y. kuo daugiau pareigų siuntėjas sutiks prisiimti, tuo mažesnis bus frachto mokestis.

#### *Dėl išaugusios krovinio vežėjo pareigų apimties*

3. Lyginant su Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis Roterdamo taisyklės padidino vežėjo pareigas tiek turinio, tiek apimties prasme, ryšium su išaugusiais jūrinio saugumo reikalavimais, pasikeitusia pervežimų jūrų transporto verslo specifika bei atsiradusiais moderniais laivo prietaisais. Tačiau tyrimas parodė, kad dėl leistinos sutarties laisvės, sudarius vežimo organizavimo sutartį, vežėjas gali nukrypti nuo didelės dalies pareigų vykdymo bei sumažinti atsakomybės ribas. Daroma išvada, kad toks Konvencijos kūrėjų žingsnis nebuvo visiškai apgalvotas, nes nėra imperatyviai įtvirtintos krovinio vežėjo pareigos vežant pavojingus krovinius. Taip pat neigiamai vertinamas (bendro saugumo jūroje, pavojus nuosavybei bei žmonėms) leidimas vežėjui, sudariusiam vežimo organizavimo sutartį, nesilaikyti pareigos užtikrinti laivo tinkamumą ir saugumą vežti konkretų krovinį. Išskirtinos ir kitos vežėjo pareigos, nuo kurių nukrypimas turėjo būti Konvencijos normų apribotas, tai vežėjo esminė pareiga vežti ir pristatyti krovinį gavėjui. Dalį šių spragų galėtų praktikoje užpildyti teismai, jei vežėjo nukrypimus vežimo organizavimo sutartyse nuo esminių pareigų pagal vežimo sutartį vykdymo, t. y. vežti, laiku pristatyti krovinį gavėjui, laikytų negaliojančiais, kaip prieštaraujančius pačiai vežimo sutarties esmei.

#### *Dėl siuntėjų interesų apsaugos sudarant ir vykdant vežimo organizavimo sutartį*

4. Tyrimas įrodė, kad mažų ir nepatyrusių krovinio siuntėjų interesai nebus pažeisti sudarius vežimo organizavimo sutartį, nes Roterdamo taisyklėse yra įtvirtinta pakankama siuntėjų apsauga: vežimo organizavimo sutartyje turi būti aiškiai išdėstyta, kad sutartyje nukrypstama nuo Konvencijos nuostatų, sutartis turi būti sudaryta asmeniškai ar joje aiškiai nurodomi skyriai, kuriuose yra tokios nukrypstančios nuostatos, siuntėjui suteikiama galimybė sudaryti vežimo sutartį tokiomis sąlygomis, kurios atitinka šios Konvencijos nuostatas, be jokių nukrypti leidžiančių nuostatų, ir pranešama apie tą galimybę, nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo nuostatos nėra įtrauktos iš kito dokumento ar įtrauktos į sutartį tipinėmis sąlygomis. Analizė parodė, kad siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesų apsauga bus pakankama. Kita vertus, tyrimas

taip pat atskleidė, kad sudarant vežimo organizavimo sutartį vežėjas gali vienašališkai įtraukti į sutarties nuostatas susitarimus dėl jurisdikcijos ar arbitražo, kurių turinio maži ir nepatyrę siuntėjai bei tretieji asmenys negalės praktikoje koreguoti, šios nuostatos jiems taps privalomomis, nes Roterdamo taisyklėse nėra įtvirtinto imperatyvaus reikalavimo vežėjui gauti šių asmenų sutikimą. Dėl pastarosios priežasties teigiame, kad šiandien egzistuojančios problemos, kai vežėjas vienašališkai įtraukia į konosamento sąlygas jurisdikcijos ir arbitražinius susitarimus, nepalankius siuntėjams, Roterdamo taisyklės neišsprendė. Todėl praktikoje siuntėjai kiekvieną vežimo organizavimo sutartį turėtų vertinti atskirai atsižvelgdami į realią konkrečios vežimo organizavimo sutarties teikiamą naudą.

Ši išvada iš dalies patvirtina antrą disertacijos ginamąjį teiginį, kad mažų ir vidutinio dydžio siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesai nebus pažeisti dėl Roterdamo taisyklėse įtvirtinto pakankamo apsaugos mechanizmo.

#### *Dėl sutarties laisvės ribų vežimo organizavimo sutartyse*

5. Vežimo organizavimo sutarčių taikymo vežant krovinius multimodaliniu transportu analizė parodė, kad sutarties laisvės dalykas negali būti tos sutarties nuostatos, kurios yra kitos tarptautinės konvencijos imperatyvaus reguliavimo objektas. Todėl galime teigti, kad vežimo organizavimo sutartys praktikoje daugiausiai bus naudojamos krovinių vežimui išskirtinai jūrų transportu.
6. Kaip ir kiekvienas civilinių santykių teisinio reglamentavimo principas, sutarties laisvės principo galiojimas nėra absoliutus ir vežimo organizavimo sutartyse. Konvencijos kūrėjai numatė imperatyvias krovinio siuntėjo ir vežėjo pareigas, nuo kurių jie negali nukrypti, net sudarę vežimo organizavimo sutartį. Kaltės egzistavimo konstatavimą vertiname kaip būtiną įrankį riboti piktnaudžiavimus sutarties laisve vežimo organizavimo sutartyse, todėl Konvencijos 80 straipsnio 4 dalį derėtų interpretuoti *lato sensu*, neleidžiant nei vežėjui, nei siuntėjui pasinaudoti vežimo organizavimo sutarties nuostatomis, ribojančiomis jų atsakomybę, jei ieškovas įrodo, kad žala kilo dėl jų pačių, jų darbuotojų, agentų ar subrangovų veikos ar neveikimo, ketinant sukelti konkrečius nuostolius, krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pavidalu ir suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.

Ši išvada patvirtina trečią disertacijos ginamąjį teiginį, kad Roterdamo taisyklėse įtvirtintas sutarties laisvės principas vežimo organizavimo sutarčių forma nėra absoliutus, todėl yra užtikrinama protinga pusiausvra tarp vežimo organizavimo sutarties šalių.

## TYRIMO RIBOTUMAI IR REKOMENDACIJOS

Atliktas tyrimas parodė, kad šiandien krovinių vežimo jūrų transportu linijiniais maršrutais srityje sutarties laisvė imperatyvių tarptautinių konvencijų ir nacionalinės teisės normomių yra draudžiama (išskyrus atvejus, kuomet leidžiama didinti vežėjo atsakomybę žr. I disertacijos skyrių), tačiau pagrįstai reikalinga tęstinio bendradarbiavimo srityje siekiant įteisinti galimybę kroviniui siuntėjui ir vežėjui savarankiškai susitarti dėl prisiimamų pagal vežimo sutartį pareigų ir atsakomybės dydžio. Todėl tikslinga, kad sutarties laisvės vežimo linijiniais jūrų maršrutais svarbos ir egzistavimo koncepcija, atspindinti XXI amžiaus tarptautinės prekybos verslo poreikius ir galimybes, būtų nuolat plėtojama teisės doktrinos būdu. Atsižvelgiant į tai, teisės studijoje tikslinga numatyti naują diskursą, skirtą gilesnei vežimo sutarčių analizei, kuris turėtų turėti praktinės reikšmės vystant ir tobulinant vežimo organizavimo sutarčių vežant krovinius visiškai ar iš dalies jūrų transportu teisinio reguliavimo ir taikymo sistemą.

Atliktas tyrimas turi tam tikrų ribotumų:

1. Vežimo organizavimo sutartys vežant krovinius linijiniu jūrų transportu pirmiausiai yra galimybė sutarties šalims nukrypti nuo imperatyvaus teisinio reguliavimo ir savarankiškai susitarti dėl pareigų ir atsakomybės dydžio. Todėl neatsitiktinai tyrimas buvo vystytas analizuojant ir vertinant vežimo organizavimo sutartis per *skiriamąjį* šio subinstituto požymį - sutarties laisvės principą atsiribojant nuo žalos atlyginimo, krovinių vežimo nelinijiniais maršrutais pagal vežimo organizavimo sutartis, konkrečių maršrutų/atskirų atvejų ekonominio naudingumo vertinimo analizės – šie klausimai pasižymi savo specifika ir galėtų būti ateities mokslinių tyrimų objektais. Disertacijos pavadinimas „Vežimo organizavimo sutartys vežant krovinius jūrų transportu: teisinio reguliavimo ypatumai“ pasirinktas dėl Roterdamo taisyklėse pirmą kartą linijinio jūrų transporto teisėkūros istorijoje įteisinto sutarties laisvės principo vežimo organizavimo sutarčių forma, kurioms yra būdingi teisinio reguliavimo ypatumai. Siekiant atskleisti sutarčių laisvės koncepcijos genezę ir įvertinti egzistuojančio teisinio reguliavimo problemas tyrimo dalyku buvo visos trys šiuo metu galiojančios tarptautinės konvencijos ir pasirinktų šalių nacionaliniai teisės aktai, reguliuojantys krovinių vežimą linijiniu jūrų transportu, tačiau Roterdamo taisyklių konceptualiam įvertinimui skirta daugiausiai dėmesio, nes ši konvencija, tikėtina, užpildys egzistuojančias teisinio reguliavimo spragas.
2. Priežastys, kodėl Roterdamo taisyklės dar neįsigaliojo disertacijoje buvo nagrinėtos pasirinkto tyrimo objekto rėmuose, tačiau sutarties laisvės įteisinimas vežimo organizavimo sutarčių forma nėra vienintelis analizės reikalaujantis dalykas, galintis padėti atskleisti šios konvencijos skuboto ratifikavimo nebuvimo faktą. Be abejo, toks tyrimas galėtų būti ateities mokslo tyrimų objektu.
3. Disertacija buvo atlikta vertinant teisinių instrumentų (tiek egzistuojančių, tiek priimtų, bet neįsigaliojusių) įtaką tarptautinės prekybos skatinimui vežimo organizavimo sutarčių pagalba. Autorė darė prielaidą, kad teisė, kurios paskirtis skatinti ir efektyviai reguliuoti ekonominius santykius šiandien šių funkcijų

krovinių vežimo linijiniais maršrutais tęstinio bendradarbiavimo sirtyje neatlieka. Ekonominiai pavyzdžiai buvo naudojami iliustruoti krovinių vežimo verslo realijas, tačiau disertacijos tikslu nebuvo atlikti vežimo organizavimo sutarčių ekonominio vertinimo konkrečios šalies ar konkrečių prekių vežimo segmente. Panašaus tyrimo, tikėtina, sulauksime ekonomikos mokslo darbuose.

Disertacija taip pat galėtų sudaryti dalį Roterdamo taisyklių Komentarą, o tyrime atliktos moksliskai pagrįstos išvados padėtų sprendžiant LR Seimui dėl šios tarptautinės konvencijos ratifikavimo būtinybės.

Įsigaliojus Roterdamo taisyklėms siūlomi šie teisės nacionalinės teisės aktų pakeitimai:

LR CK 6.822 straipsnį pakeisti:

### **6.822 straipsnis. Vežimų organizavimo sutartys**

1. Jeigu kroviniai vežami nuolat ir reikia nustatyti transporto priemonių ir krovinių pateikimo terminus ir tvarką, vežėjas ir krovinių siuntėjas sudaro ilgalaikę vežimų organizavimo sutartį.

2. Vežimų organizavimo sutartimi vežėjas įsipareigoja sutartyje nustatyto laiku priimti, o siuntėjas – pateikti vežti sutartyje nustatyto dydžio krovinį. Vežimų organizavimo sutartyje nustatoma transporto priemonių ir krovinių mastas, terminai, atsiskaitymų tvarka ir kitos sąlygos.

*Vežimų organizavimo sutartis yra krovinių vežimo sutartis tarp krovinio vežėjo ir siuntėjo, kuria nustatomas konkretaus krovinio kiekio vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį.*

Krovinių vežimą jūrų transportu detalizuojančiame nacionalinės teisės akte LR Prekybinės laivybos įstatymo antrą straipsnį papildyti įtvirtinant krovinių vežimo organizavimo sutarties sąvoką: *Vežimo organizavimo sutartis yra krovinių vežimo sutartis tarp krovinio vežėjo ir siuntėjo, kuria nustatomas konkretaus krovinių kiekio vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis konkrečiai gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį.*

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

### Tarptautinės konvencijos

1. 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the Hamburg Rules. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-10]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)>
2. 1980 - United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980 metų JT Konvencija dėl multimodalinių krovinių pervežimo) [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-09]. <http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html>
3. 1993 metų Tarptautinis saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksas. (ISM kodeksas) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-06-01] <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:064:0001:01:LT:HTML>
4. 2001 metų Budapešto konvencija dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais (CMNI) [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-24] <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicnf/cmni.pdf>>.
5. 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the "Rotterdam Rules" United Nations Commission on International Trade Law (2008 metų Jungtinių Tautų Konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai ar iš dalies jūra – Roterdamo taisyklės) [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-05]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)>.

### Lietuvos Respublikos teisės aktai ir susijusi medžiaga

6. 1924 metų Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolais. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 91(1)-4124.
7. 1968 metų vasario 23 d. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės). *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 91(1)-4123.
8. 1979 metų Protokolas (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 91(1)-4122.
9. 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74) *Valstybės žinios*, 2006, Nr.130.
10. 1976 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo. *Valstybės žinios*: 2004-03-07 Nr.36-1185.
11. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, Nr. 107-2932.
12. 1980 metų Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties konvencijos (COTIF) bei jos 1999 metų priedo B- Vienodos tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM). *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 97 -4318.
13. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). *Valstybės žinios*, 2004, Nr. 174-6435

14. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, Nr. 74-2262
15. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas. *VaIstybės Žinios*, 1996, Nr. 101-2300.
16. 2004 m. Susitarimo memorandumas dėl supakuotų pavojingų krovinių vežimo ro-ro tipo laivais Baltijos jūra. *Valstybės žinios*, 2011-12-24, Nr. 159-7510.
17. Lietuvos Respublikos Susisiekimo Ministro įsakymas. 2009 m. liepos 16 d. Nr. 3-337. [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-03-08] <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=350013&p\\_query=&p\\_tr2=>](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=350013&p_query=&p_tr2=>)
18. Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programa [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-03-13]. <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=439761&p\\_query=Vyriausyb%EBs%202012%962016%20m.%20programa&p\\_tr2=2>](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=439761&p_query=Vyriausyb%EBs%202012%962016%20m.%20programa&p_tr2=2>).

### **Užsienio valstybių teisės aktai**

19. Harter Act 1893.USA [interaktyvus] [žiūrėta 2012-08-10].< [http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Harter\\_Act.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Harter_Act.pdf)>
20. 1998 Ocean Shipping Reform Act. USA [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15] <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-105publ258/pdf/PLAW-105publ258.pdf>>.
21. Senate and House of Representatives of the United States of America. Full-text of U.S. Senate COGSA ,99 [interaktyvus]. September 24, 1999 [žiūrėta 2012-08-06].<<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa/>>.
22. Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d’affrètement et de transport maritimes. France [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-15] <[http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=B1346DC3815D89237C1CA570FFD3E3D4.tpdjo08v\\_1?cidTexte=JORFTEXT000000692464&dateTexte=20101103](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=B1346DC3815D89237C1CA570FFD3E3D4.tpdjo08v_1?cidTexte=JORFTEXT000000692464&dateTexte=20101103)>
23. 1992 - Maritime Code of the People’s Republic of China [interaktyvus]. 7 November 1992 [žiūrėta 2012-08-14]. <<http://www.cosco.com/en/pic/research/025109361827329146.pdf>>Ocean shipping reforma act of 1998 [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-05] <<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-105publ258/pdf/PLAW-105publ258.pdf>>
24. 1994 - The Finnish Maritime Code [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15] <<http://www.helsinki.fi/oikeustiede/oppiaineet/sopimusoikeus/materiaali/FinnishMaritimeCode,chnp%2013EEW.pdf>>

### **Tarptautinės prekybos teisės komisijos (UNCITRAL ) ir Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos (UNCTAD) dokumentai**

25. UNCITRAL. Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the work of its thirty-first session [interaktyvus]. 1-12 June 1998, prg. 263 [žiūrėta 2012-09-06] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V98/549/82/PDF/V9854982.pdf?OpenElement>>
26. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. [interaktyvus]. 15-26 April 2002 [žiūrėta 2012-09-06] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/512/09/PDF/V0251209.pdf?OpenElement>>
27. United Nations Commission on International Trade Law. Working Group III 2002-2008: Transport Law [interaktyvus]. [žiūrėta 2010- 10- 05] <[http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working_groups/3Transport.html)>

28. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] General remarks on the sphere of application of the draft instrument [interaktyvus]. 24 March – 4 April 2003 [žiūrėta 2012-09-09]. < <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/808/18/PDF/V0380818.pdf?OpenElement>>
29. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Proposal by China [interaktyvus]. 3-14 May 2004 [žiūrėta 2012-09-05] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V04/531/09/PDF/V0453109.pdf?OpenElement>>
30. UNCITRAL Working Group III. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session 6-17 October 2003 [interaktyvus]. 14 June-2 July 2004 [žiūrėta 2012-05-01] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement>>
31. UNCITRAL Working Group III. Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Proposal by the United States of America. [interaktyvus]. 29 November-10 December 2004. [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V04/588/69/PDF/V0458869.pdf?OpenElement>>
32. UNCITRAL, Working group III. Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Comments from the UNCTAD Secretariat on Freedom of Contract. [interaktyvus]. 18-28 April 2005 [žiūrėta 2012-10-10].< <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/812/08/PDF/V0581208.pdf?OpenElement>>
33. UNCITRAL Working Group III. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session New York, 18-28 April 2005 [interaktyvus]. 4-15 July 2005 [žiūrėta 2012-09-10]< <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V05/843/75/PDF/V0584375.pdf?OpenElement>>
34. UNCITRAL Working Group III. Transport Law. Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] [interaktyvus]. 28 November - 9 December 2005 [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement>>
35. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Volume Contracts: Document presented for the information of the Working Group by the Comité Maritime International [interaktyvus]. 3-13 April 2006 [žiūrėta 2012-09-05] <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/511/99/PDF/V0651199.pdf?OpenElement>
36. UNCITRAL Working Group III. Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] Comments of the European Shippers' Council regarding the draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] [interaktyvus]. 3-13 April 2006 [žiūrėta 2012-06-10].< <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V06/505/44/PDF/V0650544.pdf?OpenElement>>
37. UNCITRAL Working group III. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session, 3-13 April 2006 [interaktyvus]. 19 June-7 July 2006 [žiūrėta 2012-08-10] < <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/539/92/PDF/V0653992.pdf?OpenElement>>
38. UNCITRAL Working Group III. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its sixteenth session (Vienna, 28 November-9 December 2005) [interaktyvus]. 19 June-7 July 2006 [žiūrėta 2012-08-10]. <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/500/31/PDF/V0650031.pdf?OpenElement>



39. UNCITRAL Working Group III. Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] Joint proposal by Australia and France concerning volume contracts. [interaktyvus]. 16-27 April 2007 [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/815/96/PDF/V0781596.pdf?OpenElement>>
40. UNCITRAL Working Group III. Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007) [interaktyvus]. 25 June-12 July 2007, [žiūrėta 2012-09-16] < <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V07/837/76/PDF/V0783776.pdf?OpenElement>>
41. UNCITRAL Working group III. Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea. Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations [interaktyvus]. 16 June – 3 July 2008 [žiūrėta 2012-09-10] <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/527/86/PDF/V0852786.pdf?OpenElement>>
42. Report by UNCTAD Secretariat. The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg rules and the multimodal transport convention [interaktyvus]. 1991 [žiūrėta 2012-08-02] <[http://unctad.org/en/docs/tdbc4315rev1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/tdbc4315rev1_en.pdf)>
43. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, January 1992 [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-10] < <http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm>>
44. UNCTAD Implementation of multimodal transport rules [interaktyvus]. 25 June 2001 [žiūrėta 2012-10-09]. < [http://unctad.org/en/Docs/posdttelbd2\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/posdttelbd2_en.pdf)>
45. Commentary by the UNCTAD Secretariat on DRAFT INSTRUMENT ON TRANSPORT LAW [interaktyvus]. 13 March 2002 [žiūrėta 2012-10-02]. <[http://unctad.org/en/Docs/posdttelbd4\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/posdttelbd4_en.pdf)>
46. Note by the UNCTAD Secretariat. Carrier liability and freedom of contract under the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of goods [wholly or partly by sea] [interaktyvus]. 24 November 2004 [žiūrėta 2013-02-02]. <[http://unctad.org/en/docs/sdttelb20042\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/sdttelb20042_en.pdf)>
47. United Nations Conference on trade and development (UNCTAD). Highlight. Review of Maritime Transport 2012. [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-10] <<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380>>

## Teismų praktika

48. *Adler v. Dickson*, 1954 Int.Com.L.R. 10/29.
49. *Bradshaw v. Eward James* (The N. F. Tiger), 1982 2 Lloyd's Rep. 564.
50. *Effort Shipping Co. Ltd. v. Linden Management S.A. and Another*—The “Giannis NK, 1999 1 Lloyd's Rep. 337.
51. *England.Bunge S.A. v. ADM do Brasil Ltda and Others* (Darya Radhe), 2009 EWHC 845 (Comm.).
52. *Empresa Cubana Importada de Alimentos 'Alimport' v Iasmos Shipping Co SA*, The Good Friend .1984, 2 Lloyd's Rep 586.
53. *Jindal Iron and Steel Co Limited and others v Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc* (Jordan II). 2004, UKHL 49.
54. *N.M. Paterson and Sons Ltd. v Robin Hood Flour Mills Ltd.* (The Farrandoc).1967 2 Lloyd's Rep 276.
55. *Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another* – The “Eurasian Dream” 2002, 1 Lloyd's Rep. 719

56. *Plaumann & Co. GmbH v. Adriatica di Navigazione* - The "Egizia". 2001. Dir. Mar. 1450.
57. *Liverpool & Great Steam Co. v. Phoenix Insurance Co.* 1889, 129 US 397, Sup. Ct. Rep. 469.
58. *Mediterranean Freight Services Ltd. v. B.P. Oil International Ltd.* (the Fiona). 1994, 2 Lloyd's Rep. 506
59. *Northern Shipping Company v Deutsche Seereederei GmbH* (The Kapitan Sakharov). 2000, Lloyd's Rep. 255 (C.A.) 266.
60. *Pirelli Cables Ltd and others v United Thai Shipping Corporation Ltd and others.* 2000, 1 Lloyd's Rep 663.
61. *Someport Walon v. SNC GE Energy Products* (Alemania). 2007, Ct. Ap. Paris (2008 DMF 250).
62. *Steel Coils, Inc. v. M/v "Lake Marion"*. United States Court of Appeals, Fifth Circuit. 2003, No. 02-30006
63. *Tattersall v. Steamship Company.* 1884 12 QBD 297.
64. *Taylor v. O'Keefe* (The Nordic Clansman). 1984, 1 Lloyd's Rep. 31, QBD 20-26.
65. *The Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* (The Honkong Fir.) 1961, 2 Lloyd's Rep. 478.
66. *Tubacex, Inc. v. M/V Risan.* United States Court of Appeals, Fifth Circuit. 1995, No. 94-20314.
67. *M/V DG Harmony.* 2005, 98 Civ. 8394 (DC), U.S.

## Standartinės sutartys

68. BIMCO frachtavimo sutartis INTERCOA skirta naftos produktų pervežimui [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-17] [https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/~media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_INTERCOA80.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts_of_Afreightment/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_INTERCOA80.ashx)
69. BIMCO liner Bill of lading. Code name: „Onlinebill 2000“ [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-20] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Bills\\_of\\_Lading/~media/Chartering/Document\\_Samples/Bill\\_of\\_Ladings/Sample\\_Copy\\_CONLINEBILL\\_2000.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/~media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_CONLINEBILL_2000.ashx)>
70. BIMCO Standard Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes, Code Name: GENCOA [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-12-08]. <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Voyage\\_Charter\\_Parties/~media/Chartering/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Voyage_Charter_Parties/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx)>.
71. Connaissement CMA CGM [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-06]. <<http://www.cma-cgm.fr/Images/ContentManagement/fr-FR/ProductsServices/ContainerShipping/ShippingGuide/BLClauses/BlFr.pdf>>
72. BIMCO Standard Slot Charter Party. Explanatory notes to SLOTHIRE [interaktyvi]. [žiūrėta 2012-09-17] [https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory\\_Notes\\_SLOTHIRE.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory_Notes_SLOTHIRE.aspx)
73. Service Contracts [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-25] [http://www.fmc.gov/46\\_cfr\\_part\\_530\\_service\\_contracts.aspx#530.8%20Service%20Contracts](http://www.fmc.gov/46_cfr_part_530_service_contracts.aspx#530.8%20Service%20Contracts)
74. BIMCO Standard Slot Charter Party. Explanatory notes to Slothire [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-16] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory\\_Notes\\_SLOTHIRE.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Container/SLOTHIRE/Explanatory_Notes_SLOTHIRE.aspx)>

75. The Baltic and International Maritime Council Standard volume contract of affreightment for the transportation of bulk dry cargoes. Code name VOLCOA. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-17] <[https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/Withdrawn\\_Forms/~media/Chartering/Document\\_Sampleofs/Withdrawn/Sample\\_Copy\\_VOLCOA.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Contracts_of_Afreightment/Withdrawn_Forms/~media/Chartering/Document_Sampleofs/Withdrawn/Sample_Copy_VOLCOA.ashx)>.

## Specialioji literatūra

76. Aladwani, T. The supply of Containers and “Seaworthiness” – The Rotterdam rules perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2011(42):195.
77. Arroyo, I. Estudios de derecho marítimo. Barcelona: Editorial Alferal, S.L., 2008.
78. Atamer, K. Constructing problems in the Rotterdam rules regarding the Performing and Maritime Performing parties. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 2010, 41,4:469-497.
79. Atelier de l’OCDE sur la politique de la concurrence dans le transport maritime de lignes régulières [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-04-23]. <http://www.oecd.org/fr/presse/atelierdelocdesurlapolitiquedelaconcurrence dans le transport maritime de lignes regulieres.htm>
80. Baquier, E. *L’integration des transports dans la supply chain : aspects techniques, juridiques et financiers*. Thèse. Université De droit, d’économie et de sciences d’Aix Marseille 2010.
81. Basu Bal, A. The Impact of the Volume Contract Concept on the Global Community of Shippers: The Rotterdam Rules in Perspective. *The Journal of International Maritime Law* 2010, (16): 352-369.
82. Basu Bal, A. *An Evaluation of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) through Critical Analysis*. Malmo: WMU Publications. 2009.
83. Baughen, S. Obligations owed by the shipper to the carrier. A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. *An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by Sea*. Edited by D. Rhidian Thomas. Lawtext Publishing limited. 2009.
84. Baughen, S. *Shipping law*. 3rd Edition. London: Cavendish publishing. 2009.
85. Bureau of transportation statistics. *Multimodal Transportation Indicators - 2012*. US Department of transportation [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-10-02] <[http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/multimodal\\_transportation\\_indicators/past\\_reports.html](http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/multimodal_transportation_indicators/past_reports.html)>
86. Bekker, P., Ginzburg, D. The Rotterdam rules and Arbitration. Questions and warning signs. *Dispute Resolution Journal*. 2010, 65:68-73.
87. Berlingieri, F. An analysis of two recent commentaries of the Rotterdam rules. Genova, Italy: *Il Diritto Marittimo*, 2012.
88. Berlingieri, F. Freedom of contract under the Rotterdam rules. *Review droit uniform*. 2009, (XIV): 831-846.
89. Berlingieri, F. General introduction. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Ed. by Von Ziegler, A.; Scelin, J.; Zunarelli, S. Zuidpool singel/NL: Wolters Kluwer. 2010.
90. Berlingieri, F. La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam. *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille* : I.M.T.M. 2010, p. 31-71.

91. Berlingieri, F. Multimodal aspects of the Rotterdam rules. [interaktyvus]. 2009:1-21 [Žiūrėta 2012-10-10]. <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>>
92. Berlingieri, F. Revisiting the Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2010(4) :582-639.
93. Berlingieri, F., A Comparative analysis of the Hague – Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules. *Paper delivered at the General Assembly of the AMD*, Marrakesh 5-6 November 2009:1-65 [interaktyvus].[žiūrėta 2012-12-12].< [http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)>
94. Besancon, M. La fin du régime des conférences maritimes: vers une concurrence pure et parfaite de transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne? *Droit maritime français (DMF)*. 2008, 696: 791-794.
95. Beurier , J.P. *Droits maritimes*. Paris: Ed : Dalloz.2006/2007.
96. BIMCO Special circular: *Revised Himalaya Clause for Bills of Lading and other Contracts* [interaktyvus]. 2010[žiūrėta 2013-01-20]. < [https://www.bimco.org/en/Chartering/~/\\_media/Chartering/Special\\_Circulars/SC2010\\_06.ashx](https://www.bimco.org/en/Chartering/~/_media/Chartering/Special_Circulars/SC2010_06.ashx)>
97. Bonassies, P. Du Harter Act aux Règles de Rotterdam. *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille*. I.M.T.M. 2010,p. 25-31.
98. Bonassies, P. Le droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème siècle. *Droit Maritime Français (DMF)*. 2009, 699:7-16.
99. Bon-Garsin, I. Le point de vue du transport routier. *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille*.I.M.T.M. 2010,p. 191-196.
100. Bortelienė, V. Uostai žvalgosi į skirtingas puses. *Lietuvos žinios*. 2013-01-14.
101. Branellec, G. *La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer :contribution à l'étude de l'uniformité du droit*. Thèse. Université de Bretagne Occidentale. 2007.
102. Bublienė, D. Silpnės šalies apsaugos principo įgyvendinimas kontroliuojant nesąžiningas vartojimo sutarčių sąlygas. *Jurisprudencija. Mokslo darbai*. 2007 (9(99)):42.
103. Buckley, R. H. *The Fall and Rise of Freedom of Contract*. Durham, N.C: Duke University Press. 1999.
104. Carlson, M.H. U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Is Important to the United States. *Texas international law journal*. Spring 2009, (44): 269-276.
105. Carlson, M.H., Essay: US participation in the unification of Private Law: The making of the UNCITRAL draft carriage of goods by Sea Convention. *Tulane Maritime Law Journal*. 2007(31) :615-637.
106. Carr, I. *International trade law*. 4th edition. London: Routledge- Cavendish. 2010.
107. Chen, X. Limitation of liability for maritime claims. *A study of US law, Chinese law, and international conventions*. The Hague, Boston: Ed. Kluwer law international 2011.
108. Chua, J., Impact of the Rotterdam rules on the Himalaya Clause: the port terminal operators' case. Thomas, D.R., (ed.) *The law relating to the carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules*. London: Informa. 2010, p. 225-247.

109. Controlled Carrier List.[interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15]. <[http://www.fmc.gov/about/controlled\\_carrier\\_list.aspx](http://www.fmc.gov/about/controlled_carrier_list.aspx)>
110. Dajoux – Ouassel, C. *Les incidents a la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage*. Thèse.Université De droit, d'économie et de sciences d'Aix Marseille.2000.
111. Damar, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Heidelberg: Springer. 2011.
112. Delebecque, Ph. La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer: dernières précisions. *Droit maritime français(DMF)*. 2008 (696): 787-790.
113. Delebecque, Ph. Le projet CNUDCI, suite et fin: la "Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer." *Droit maritime français (DMF)*. 2008 (690):211-215.
114. Delebecque, Ph. Contrats de services: quelle qualification? *Gazelle de CAMP*. 2004, 4:2-5.
115. Delebecque, Ph. Le chapitre 9 des Règles de Rotterdam : la livraison. *Review de droit uniform*. 2009(XIV): 857-867.
116. Delebecque, Ph. L'évolution du transport maritime - Brèves remarques. *Droit maritime français (DMF)*. 2009. 699:16-21.
117. Delebecque, Ph. Obligations of the Carrier. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly be sea*. Ed. by Von Ziegler, A.;Scelin, J.; Zunarelli, S. Zuidpoolsingel/NL: Wolters Kluwer, 2010.
118. Derkintytė, R. Jonkus, M. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009.
119. Diallo, I. K. Obligations et responsabilité du chargeur (dans les Règles de Rotterdam). *Règles de Rotterdam 11 décembre 2008 – Colloque du 21 septembre 2009* à Rotterdam, p. 2-5. [interaktyvus].[Žiūrėta 2012-11-30]. < <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Prof.%20Ibrahima%20Khalil%20DIALLO%2023%20OKT29.pdf>>
120. Diamond QC, A. The Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and Commercial law quarterly*. Informa. London. 2009(4):445-536.
121. Dockray, M. *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*. London: Cavendish Publishing, 2004.
122. Drobotko, O. *Krovinių multimodalinių vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė. (01S), Vilnius, 2006.
123. Eftestøl-Wilhelmsson, E. The RotterdamRulesin a European multimodal context. *The Journal of International Maritime Law*. 2010 (16):274-288.
124. Estrella Faria, J. A. La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías: breve comparación con el Convenio de Bruselas y las Reglas de Hamburgo. *El XII Congreso y XX Aniversario del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo*. Sevilla. 14 Noviembre 2007.
125. Estrella Faria, J.A. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. *Texas International Law Journal*. 2008-2009, 44:(277):279-319.
126. The European Commission. *Competition: Commission welcomes Council agreement to end exemption for liner shipping conferences* [interaktyvus]. 25th September 2006 [žiūrėta 2012-01-22]. <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1249&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=fr>>

127. European Shippers' Council. *View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'* [interaktyvu]. March 2009 [žiūrėta 2012-01-12] <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ESC\\_PositionPaper\\_March2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf)>
128. Faghfour, M. International Regulation of Liability for Multimodal Transport. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2006(5:1):95-114.
129. Federal Maritime Commission. NVOCC Negotiated Rate Arrangements. [interaktyvus] 29 April 2010.[žiūrėta 2012-08-16] <<http://www.fmc.gov/userfiles/pages/file/NVOCC%20Tariff%20Exemption%20NPRM.pdf>>
130. Federal Maritime Commission Service Contract Filing System[interaktyvus].[žiūrėta 2012-08-16]< <https://servcon.fmc.gov/>>
131. Federal Maritime Commission. Statistics [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-15] < <https://servcon.fmc.gov/stat/>>
132. Fedi, L. La nouvelle codification des incoterms 2010: entre simplification et rationalisation de la vente maritime internationale. *Droit Maritime Français (DMF)* 2011. 724:304-311.
133. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services[interaktyvus].[žiūrėta 2013-02-20].< [http://www.transportrecht.org/dokumente/FIATA\\_ModelRules.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/FIATA_ModelRules.pdf)>
134. FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea. (the "Rotterdam Rules")[interaktyvus].[žiūrėta 2012-05-12]. <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/FIATApaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf)>
135. Force, R. A Comparison of the Hague, Hague- Visby, and Hamburg Rules:much Ado about(?) *Tulane Law Review*. 1996, (70:2051):2051-2089.
136. Freight Transport Association. *Choice of law and jurisdiction* [interaktyvus].[žiūrėta 2013-02-12]. <[http://www.fta.co.uk/policy\\_and\\_compliance/sea/long\\_guide/law\\_jurisdiction.html](http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/sea/long_guide/law_jurisdiction.html)>
137. Fresnedo de Aguirre, C. The Rotterdam Rules from the perspective of a Country that is a Consumer of Shipping Services. *Review Droit Uniform*. 2009, (XIV) :869-884.
138. Fujita, T. Performing parties and Himalaya protection. *UNCITRAL Colloquium on the Rotterdam rules. September 21 2009*.
139. Fujita, T. Shipper's Obligations and Liabilities under the Rotterdam Rules. The University of Tokyo [interaktyvus]. 2011:1-30 [2013-01-04]< <http://www.gcoe.j.u-tokyo.ac.jp/pdf/GCOESOFTLAW-2010-3.pdf>>
140. Gineitis, A. *Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė*. Daktaro disertacija : socialiniai mokslai, teisė (01 S). – Vilnius, 2003.
141. Godin, Ph. L'étendue de la responsabilité du commissionnaire de transport charge de la mise a FOB. *Droit Maritime Français (DMF)*. 2010, 720:979.
142. Gorriz Lopez, C. *Anuario de derecho marítimo*. Instituto Madrileno de Desarrollo. Vol. XXVI. 2009.
143. Gorton, L. Volume contracts of affreightment – some features and principles. *Stockholm Institute for Scandinavian Law*.2010:61-91.
144. Gregory, D., Shanahan, P. *A human element. A guide to human behaviour in the shipping industry*. TSO. 2010.
145. Gumbis, J. Teisės filosofija: probleminiai aspektai. [interaktyvus] p. 1-111 [žiūrėta 2013-04-10] <[http://www.tf.vu.lt/dokumentai/Viesoji\\_teise/Paskaitu\\_medziaga/Teises\\_filosofija\\_probleminiai\\_aspektai.pdf](http://www.tf.vu.lt/dokumentai/Viesoji_teise/Paskaitu_medziaga/Teises_filosofija_probleminiai_aspektai.pdf)>.

146. Haicong Z., A Call for the Restoration of Contractual Freedom in Cargo Shipping. *Revue de droit uniforme*. 2003,1 /2 (VIII):309-320.
147. Heralambides, H. E. Determinants of price and price stability in liner shipping. *Workshop on The Industrial Organization of Shipping and Ports National University of Singapore* [interaktyvus]. 5-6 March 2004 [žiūrėta 2013-02-10].< [http://www.maritimeeconomics.com/sites/maritimeeconomics.com/files/downloads/papers/HH\\_Liner%20shipping%20prices%20and%20stability.pdf](http://www.maritimeeconomics.com/sites/maritimeeconomics.com/files/downloads/papers/HH_Liner%20shipping%20prices%20and%20stability.pdf)>.
148. Hetherington, C., Flin, R., Maerns, K. Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*.2006, 37:401-411.
149. Hoeks, M. *Multimodal transport law*. The Netherlands: Kluwer Law International. 2010.
150. Honka, H. Scope of application, freedom of contract. *CMI Yearbook* 2009, p. 255-270.
151. Honka, H. The legislative future of carriage of goods by Sea: Could it not be the UNCITRAL draft? *Stockholm Institute for Scandinavian Law*.2010:93-120.
152. Hooper, C. D. Forum Selection and Arbitration in the Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, or The Definition of Fora Conveniens Set Forth in the Rotterdam Rules. *Texas International Law Journal*. 2009, 44:417-426.
153. Hou, W. *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*. Thèse. Université Paul Cézanne Aix-Marseille III. Ecole doctorale Sciences juridiques et politiques.2010.
154. Hussam Kassem, A. *The Legal Aspects of Seaworthiness:Current Law and Development*. Thesis. Swansea University. 2006.
155. Igbokwe, M. Scope of application of the Rotterdam rules and freedom of contract. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-22].< <http://www.mikeigbokwe.com/new2/Scope%20of%20Application%20of%20the%20Rotterdam.pdf>>
156. Illescas Ortiz, R. What changes in International Transport Law after the Rotterdam Rules? *Review droit Uniform*. 2009 (XIV):893-900.
157. Illescas Ortiz, R. L'Espagne ratifie les règles de Rotterdam: ce qui change au niveau du droit du transport international suite à ces règles. *Droit maritime français (DMF)*.2011, 728: 691-700.
158. International Monetary Fund. SDR valuation [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-08-14]. <[http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)>
159. Jakulevičienė, L. *Tarptautinių sutarčių teisė*. Vilnius: MRU. Registrų centras. 2011.
160. Jasutienė, L. Krovinio siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių Tautų Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovininių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė. *Socialinių mokslų studijos*. MRU. 2012, 4(3): 1125-1142.
161. Jasutienė, L. Updating the rules on international carriage of goods by sea: selected issues in perspective. *MRU 3rd International Scientific Conference "Practice and Research in Private and Public Sector – 2013 , Vilnius: April 11-12 2013: 372-378* [interaktyvus]. [2013-04-15] < <http://prpps.mruni.eu/wp-content/uploads/2013/04/PRPPS-2013-PROCEEDINGS.pdf>>
162. Jawani, R., Kottoros, K. The Jordan II – bonanza for shipowners. [interaktyvus]. 1-2 [žiūrėta 2012-12-10] <<http://www.elbornes.com/downloads/foremast/forEMast%2018.PDF>>
163. Katuoka, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas. 1997.
164. Kozubovskaya-Pelle, A., Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam. *Droit maritime français (DMF)*. 2010, 712:175-182.

165. Lannan, K. The launch of the Rotterdam rules[interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-11-10].< [http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoflat/platformData/infoflat/pub/hsfyenglish\\_42/docs/200911/20.doc](http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoflat/platformData/infoflat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc)>
166. Liang,C. Rise and Fall of Freedom of Contract under Bills of Lading – with special reference to the development of the International legislation and to a special issue under the Chinese law. *International Forum on Shipping, Ports and Airports 2010 with the theme of “Integrated Transportation Logistics: From Low Cost to High Responsibility” October 2010, at Chengdu, Sichuan, China* [interaktyvus]. 2010:1-6[žiūrėta 2012-12-14] < [http://www.seatransport.org/seaview\\_doc/SV\\_92/Rise%20and%20fall%20of%20the%20freedom%20of%20contract%20under%20the%20bills%20of%20lading.pdf](http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_92/Rise%20and%20fall%20of%20the%20freedom%20of%20contract%20under%20the%20bills%20of%20lading.pdf)>
167. Lourens, M. An overview of the regimės governing the carriage of goods by Sea. *Stellenbosch Law Review*. 1999, (10): 244-250.
168. Mankabady, S. *The International Maritime Organization– Accidents at Sea*. Routledge. 1987.
169. Margetson, N. J. *The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules*. University of Amsterdam (UvA). Thesis. 2008.
170. Mellouli, S. *La responsabilite du transporteur maritime de marchandises*. Tunis: Centre d’etudes, de recherches et de publications, 1993.
171. Meltem Deniz Güner-Özbek. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of goods wholly or partly by Sea. An appraisal of the Rotterdam rules*. Berlin: Springer, 2011.
172. Mukherjee, P.K., Basu Bal, A. A legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2009, (4):579-606.
173. Mukherjee, P.K., Basu Bal, A. The impact of the volume contract concept on the global community of shippers: the Rotterdam Rules in perspective. *The International Journal in Maritime Law*. 2010,16 :352-369.
174. Myburgh, P. *Uniformity or unilateralism in the law of carriage of goods by sea? Victoria University of Wellington Law Review (New Zealand) 2000, (31) :355-383*.
175. N’Toh, L. S. *Le dechargement des marchandises transportees par mer*. Thèse. Université Paul Cézanne.Université de droit d’economie et des sciences Aix-Marseille III.2005.
176. National Industrial Transportation League (NITL). *Response of the National Industrial Transportation League to the European shippers council position paper on the Rotterdam rules* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-16]. < [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf)>.
177. Neels, P. The Rotterdam Rules and Modern Transport Practices: a Successful Marriage? *Tijdschrift Vervoer. & Recht*. 2011, 1:1-18.
178. Nikaki, T., Soyer, B. A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Comtemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves? *Berkeley Journal of International law*. 2012, 30, 2: 1- 46.
179. Nikaki, T. The carrier’s duties under the Rotterdam rules: better the Devil you know? *Tulane maritime law journal*. 2010, 35:1-44.
180. Pontoppidan, K. Shipowners’ view on the UNCITRAL Convention on Contracts for the international carriage of goods wholly or partly by Sea. *CMI Yearbook 2009* p. 282-291. [interaktyvus].2009 [žiūrėta 2012-09-06] <[http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK\\_2009.pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf)>



181. *Prievolių teisė. Vadovėlis*. Autorių kolektyvas. Vilnius: Mykolo Romerio Universitetas. 2009.
182. Puidokas M.; Andriuškaitė, L. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto politikos analizė pozicionuojant Lietuvą kaip jūrinę valstybę. *Viešoji politika ir administravimas*. 2012, 3 :404-419.
183. Rasmussen, U. L. Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Editors. Von Ziegler, A.;Scelin, J.; Zunarelli, S. Zuidpoolsingel/NL: Wolters Kluwert, 2010.
184. Rodière, R. Le contrat de tonnage. *Droit Maritime Français (DMF)*.1980:323-327
185. Sales Pallarés, L. A Brief approach to the Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2011, 42(3):459.
186. Scapel, C., Bonassies, P. *Traité de Droit Maritime*. (2ème édition). L.G.D.J, 2010.
187. Schelin, J. Exclusive or alternative Rules, articles 26 and 82? Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille.I.M.T.M. 2010, p.84-91.
188. Schelin, J. Obligations of the Shipper to the Carrier. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Editors. Ziegler,A., Scelin,J., Zunarelli, S. Wolters Kluwer, 2010.
189. Shelin, J. Freedom of Contract and Carriage of Goods. Report from the London Seminar 20 to 21 February 2004, p. 3. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-05-12]. < <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Report.pdf>>
190. Sériaux, V. A. *La faute du transporteur*. Paris: Économica, 2e éd., 1998.
191. Sinkevičius, E. Disponavimo gabenamu krovinium mechanizmas ir disponavimo krovinium teisės perėjimo probleminiai aspektai. *Socialinių mokslų studijos.MRU*. 2009, 2(2):263-282.
192. Sinkevičius, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*. 2008, 1(103): 46-54.
193. Soisson, N. *La Liberte contractuelle dans les clauses du connaissance*. Thèse. Universite Pantheon – ASSAS (Paris II), 1992.
194. Sparka, F. *Jurisdiction and arbitration clauses in maritime transport documents. A comparative analysis*. Hamburg: Springer, 2009.
195. Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G. *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. London: Sweet & Maxwell, 2010.
196. Sturley, M. F. The mandatory character of the Convention and its exceptions: volume contracts. *The Rotterdam rules: A new era in uniform transport law – proceedings of the international congress*. Illescas Ortiz, R. & Alba Fernández, M. eds., Carlos III University, Madrid, 2010, p. 271-291.
197. Sturley, M. F. Modernizing and Reforming U. S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States. *Texas International Law Journal*.2009, (44): 427-455.
198. Sturley, M.F. Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam rules. *Journal of International Maritime Law*. 2008, 14:459-655;
199. Sturley, M.F. Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1995, 26(4):553-579.

200. Sturley, M. F. The History of COGSA and the Hague rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1991, 22(1) :1-57.
201. Sturley, M. F. Jurisdiction Under the Rotterdam Rules [interaktyvus]. p. 1-36 [žiūrėta 2013-03-01] < <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Michael%20Sturley%2023%20OKT29.pdf>>
202. Sweeny, J.C. Happy birthday Harter: A reappraisal of the Harter act on its 100th Anniversary. *Journal of maritime Law and Commerce*. 1993, 24:1-42.
203. Sze P. F. *Carrier's liability under Hague, Hague – Visby and Hamburg Rules*. The Hague: Kluwer law international. 2002.
204. Tassel, Y. Le contrat de tonnage. *Gazelle de la Chambre, lettre d'information de la CAMP*. 2005, 7:1-3.
205. Tetley, W. A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam rules) 2008 [interaktyvus]. 20 December 2008 [žiūrėta 2010-09-10] < [http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary\\_of\\_Criticism\\_of\\_UNCITRAL\\_\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf)>
206. Tetley, W. Application of the rules generally [interaktyvus].p. 1-45 [žiūrėta 2012-02-16] <<http://www.dutchcivillaw.com/legislation/Hague-Visby%20Comments.pdf>>.
207. Tetley, W. *Marine Cargo Claims*, 3th edition. Montreal, QC, Canada: Ed. International shipping publications BLAIS,1988.
208. Tetley, W. *Marine cargo Claims*. Cowansville, Quebec, Canada : Thomson Carswell, 2008.
209. Tetley, W. Nota bene [interaktyvus].[žiūrėta 2012-08-14]. <[http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/package-kilo/#FN\\_NB](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/package-kilo/#FN_NB)>
210. Tetley, W. Transports de cargaison par mer, les Règles de Rotterdam, leur adoption par les Etats-Unis, le Canada, l'Union Européenne et les pays transporteurs du monde? *Symposium 20-21 Mai 2011* [interaktyvu]. 2011 [žiūrėta 2012-01-25] < <http://cisdl.org/gonthier/public/pdfs/papers/Conf%C3%A9rence%20Charles%20D%20Gonthier%20-%20William%20Tetley.pdf>>
211. The CMI International Working Group on the Rotterdam Rules. *Questions and answers on the Rotterdam rules*. [interaktyvus]. 2009 10 10, p. 1-25. [2012-10-19]< <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Questions%20and%20Answers%20on%20The%20Rotterdam%20Rules.pdf>>
212. Thomas, D. R. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Witney, Oxfordshire: Ed. Lawtext Publishing limited, 2009.
213. Uosto pristatymas [interaktyvus].[žiūrėta 2013-03-03] < <http://www.portofklaipeda.lt/uosto-pristatymas>>.
214. US Department of Transportation. Glossary of shipping terms [interaktyvus] 2008, [žiūrėta 2012-10-10] <[http://www.marad.dot.gov/documents/Glossary\\_final.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Glossary_final.pdf)>
215. Vadapalas, V. *Tarptautinė teisė*. Vilnius: Eugrimas, 2006.
216. Van der Ziel, G. Multimodal aspects of the Rotterdam rules. *CMI Yearbook 2009*, p. 301-113.
217. VGTU. Transporto mokslo institutas. Rekomendacijos ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti. [interaktyvus] 2008 p. 1-192. [žiūrėta 2013-03-13] <<http://www.transp.lt/files/uploads/client/Rekomendacijos.pdf>>.

218. VGTU. Transporto mokslo institutas. Rekomendacijos ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti. Galutinė ataskaita I dalis. [interaktyvus] 2008, p. 1-62 [žiūrėta 2013-04-01] < <http://media.search.lt/GetFile.php?OID=209365&FID=610293>>.
219. Von Ziegler, A. The Liability of the Contracting Carrier. *Texas International Law Journal*. 2009, 44(329): 329-348.
220. Von Ziegler, A.. Delay and the Rotterdam rules. *Review droit uniform*. 2009, (XIV):997-1011.
221. Von Ziegler, A.;Scelin, J.; Zunarelli, S. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Zuidpoolsingel/NL: Wolters Kluwer, 2010.
222. View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'. March 2009. [interaktyvus].[žiūrėta 2012-05-12]. <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ESC\\_PositionPaper\\_March2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf)>
223. Wilson, J. F. *Carriage of goods by sea*. 7.ed. Harlow: Longman, 2010.
224. Workshop on The Industrial Organization of Shipping and PortsNational University of Singapore. 5-6 March 2004, Singapore. [interaktyvus].[žiūrėta 2013-02-10].< [http://www.maritimeeconomics.com/sites/maritimeeconomics.com/files/downloads/papers/HH\\_Liner%20shipping%20prices%20and%20stability.pdf](http://www.maritimeeconomics.com/sites/maritimeeconomics.com/files/downloads/papers/HH_Liner%20shipping%20prices%20and%20stability.pdf)
225. World Shipping Council. Efficiency [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-06-12]. <http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shipping/efficiency>>
226. World Shipping Council. Valuation of liner shipping industry [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-06-12] <[http://www.worldshipping.org/pdf/Liner\\_Industry\\_Valuation\\_Study.pdf](http://www.worldshipping.org/pdf/Liner_Industry_Valuation_Study.pdf)>

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

**Lina Jasutienė**

**VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARTYS  
VEŽANT KROVINIUS JŪRŲ TRANSPORTU:  
TEISINIO REGULIAVIMO YPATUMAI**

Daktaro disertacijos santrauka  
Socialiniai mokslai, teisė (01 S)

Vilnius, 2013

Disertacija rengta 2009–2013 metais Mykolo Romerio universitete.

***Mokslinis vadovas:***

doc. dr. Edvardas Sinkevičius (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S).

**Disertacija ginama Mykolo Romerio universiteto Teisės mokslo krypties taryboje:**

***Pirmininkas:***

prof. dr. Saulius Katuoka (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S).

***Nariai:***

doc. dr. Jaunius Gumbis (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S);

prof. habil. dr. Ona Gražina Rakauskienė (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai, ekonomika – 04 S);

doc. dr. Antanas Rudzinskas (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S);

doc. dr. Andrius Smaliukas (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S).

***Oponentai:***

doc. dr. Agnė Tikniūtė (Vytauto Didžiojo universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S);

prof. dr. Alfonsas Laurinavičius (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S).

Disertacija bus ginama viešame Teisės mokslo krypties tarybos posėdyje 2014 m. vasario 14 d. 13 val., II-230 auditorijoje, Mykolo Romerio universitete. Adresas: Ateities g. 20, LT-08303, Vilnius.

Disertacijos santrauka išsiuntinėta 2014 m. sausio 14 d.

Disertaciją galima peržiūrėti Lietuvos nacionalinėje Martyno Mažvydo (Gedimino pr. 51, Vilnius) ir Mykolo Romerio universiteto (Ateities g. 20 ir Valakupių g. 5, Vilnius; V. Putvinskio g. 70, Kaunas) bibliotekose.

## VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARTYS VEŽANT KROVINIUS JŪRŲ TRANSPORTU: TEISINIO REGULIAVIMO YPATUMAI

### Santrauka

*Teisė neretai suprantama kaip sistema su baigtinio pobūdžio  
ir aiškia struktūra,  
Pateikianti atsakymus į visus iškylančius klausimus.  
Pagal šį supratimą, didžiausias dėmesys telkiamas  
teisės sisteminiam pobūdžiui, visumai,  
o ne atskiriems jos elementams.  
Vis dėlto toks supratimas yra gana vienpusiškas.*

*/doc. dr. J. Gumbis/*

### Tyrimo problematika ir darbo aktualumas

Jūrų transportas yra pagrindinis pasaulio prekybos ir globalizacijos variklis. Remiantis Jungtinių tautų prekybos ir plėtros konferencijos (angl. UNCTAD) duomenimis,<sup>2</sup> apie 80 proc. pasaulio prekybos ir 70 proc. visos krovinių vertės yra vykdoma jūrų transportu. Šie skaičiai yra didesni daugelyje besivystančių šalių. Nepaisant pasaulinės ekonomikos krizės 2008 metais, politinių neramumų tam tikrose šalyse pvz. Sirija, kas įtakoja ir gabenamų krovinių kiekių mažėjimą, jūrų transporto ateities perspektyvos išlieka teigiamos. Auga gyventojų skaičius besivystančiose šalyse, didėja poreikis žaliavų ir prekių, kurias saugiai ir efektyviai gabena jūrų transportas<sup>3</sup>. Natūralu, kad globalūs procesai reikalauja kruopštaus, detalaus ir nuolat adaptuojamo teisinio reglamentavimo, tačiau teisinė realybė ne visada spėja atspindėti naujai iškylančius modernaus tarptautinės prekybos verslo poreikius. Tokį teiginį patvirtina verslo sukurtos vežimo organizavimo sutartys. Šios sutartys (angl. *volume contract*, pranc. *contrat de tonnage*) atsirado kaip krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo įrankis, kai bendradarbiavimas tarp siuntėjo ir vežėjo

- 
- <sup>1</sup> Gumbis, J. *Teisės filosofija: probleminiai aspektai*. [interaktyvus] p. 1 [žiūrėta 2013-04-10] <[http://www.tf.vu.lt/dokumentai/Viesoji\\_teise/Paskaitu\\_medziaga/Teises\\_filosofija\\_probleminiai\\_aspektai.pdf](http://www.tf.vu.lt/dokumentai/Viesoji_teise/Paskaitu_medziaga/Teises_filosofija_probleminiai_aspektai.pdf)>.
- <sup>2</sup> United Nations Conference on trade and development (UNCTAD). Highlight. *Review of Maritime Transport 2012* [interaktyvus]. 2012 [žiūrėta 2013-01-10] <<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380>>.
- <sup>3</sup> Konteineriai-refrižeratoriai iš gamyklos Malaizijoje iki Los Andželo (atstumas 14,484 km) yra pristatomi per 16 dienų. Daugiau apie linijinių vežimų jūrų transportu efektyvumą žr. *World Shipping Council. Efficiency*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-06-12]. <<http://www.worldshipping.org/benefits-of-liner-shipping/efficiency>>

yra grindžiamas tęstiniu krovininių vežimu<sup>4</sup>. Kitaip tariant vežimo organizavimo sutartimi yra nustatomas konkretaus krovinio kiekio vežimas sutartais laiko intervalais, suderintomis su vežėju sąlygomis. Vežimo organizavimo sutartys krovininių vežimo jūrų transportu verslo praktikoje yra naudingos ir tuo, kad joms yra taikomas sutarties laisvės principas, t. y. sutarties šalys gali savarankiškai susitarti dėl abipusių pareigų ir atsakomybės dydžio. Kita vertus, disertacijoje daroma prielaida, kad, pripažinus vežimo organizavimo sutartis aktualiui šiandienos prekybos reiškiniui, iškyla teisinio reguliavimo problema: linijiniai<sup>5</sup> vežimais, kurie yra pats efektyviausias<sup>6</sup> krovininių vežimo būdas, dėl teisinio reguliavimo pažangos trūkumo nėra ekonomiškai naudinga vežti krovinius pagal vežimo organizavimo sutartis, nes siuntėjui negalint prisiimti daugiau pareigų – vežėjas negali pasiūlyti mažesnio frachto mokesčio. Toks argumentas grindžiamas faktu, kad šiuo metu galiojančios krovininių vežimų jūrų transportu reguliuojančios 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais suvienodinimo (Hagos taisyklės), nei ją keičiantis 1968 m. Briuselio protokolas (Visbiu taisyklės), toliau šių teisės aktų konsoliduotas tekstas vadinamas Hagos–Visbiu taisyklėmis<sup>7</sup>, nei 1978 m. Jungtinių tautų konvencija dėl krovininių pervežimo jūra, toliau tekste vadinama Hamburgo taisyklėmis<sup>8</sup> iš viso nereglamentuoja ir yra imperatyvaus pobūdžio, todėl sutarties šalių laisvė yra minimali, jos negali nukrypti nuo jų reguliuojamų teisinių santykių, kas prieštarauja vežimo organizavimo sutarties esmei ir šiuolaikinei lankstumo tarp verslo partnerių buvimo būtinybei<sup>9</sup>. Kai

<sup>4</sup> Šiandien vežimo organizavimo sutartys plačiai yra naudojamos vežant krovinius pagal FOB sąlygas nelinijiniai vežimais, kuomet sutarties šalis sieja ilgalaikiai komerciniai santykiai, kurių pagrindu siuntėjas nori būti tikras, kad jo krovinys ir ateityje bus gabenamas tokiomis pačiomis sąlygomis, o vežėjas užsitikrina laivų užimtumą.

FOB (Incoterms 2010, Free On Board – Franco a bord) terminas, naudojamas prekių pirkimo – pardavimo sutartyse gabenant krovinius jūrų transportu. FOB su retomis išimtimis reiškia, kad krovinio siuntėjas/pardavėjas moka už krovininių vežimą į pakrovimo uostą už krovininių pakrovimą į laivą, atlieka eksporto procedūras. Krovinio gavėjas/pirkėjas moka frachto mokestį, draudimą, už iskvovimą bei už krovinio pristatymą nuo atvykimo uosto iki galutinės pristatymo vietos. Tarptautinėje praktikoje FOB terminas yra vartojamas kartu su išvykimo uosto pavadinimu, pvz., FOB Klaipėda, ir rodo, kad nuosavybė bei atsakomybė krovinio gavėjui/pirkėjui už krovinį pereina, kai prekės pakraunamos į laivą Klaipėdoje. Žr. daugiau Fedi, L. La nouvelle codification des incoterms 2010: entre simplification et rationalisation de la vente maritime internationale. *Droit Maritime Français (DMF)* 2011. 724:304-311, Godin, Ph. L'étendue de la responsabilité du commiccionnaire de transport charge de la mise a FOB. *Droit Maritime Français (DMF)*. 2010, 720:979.

<sup>5</sup> Linijinė laivyba (angl. *liner shipping*) – laivybos rūšis, kai kroviniai yra vežami laivais, nuolat plaukiojančiais nustatytu grafiku tarp dviejų ar daugiau iš anksto įvardintų uostų.

<sup>6</sup> World Shipping Council krovinių vežimo linijine laivyba efektyvumą matuoja pervežamų krovinių kiekiu ir vežimo sąnaudomis. World Shipping Council. *Efficiency*, *supra* note 3.

<sup>7</sup> Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. //Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4124. Pastebėtina, kad nuo 1924m. susiklosčiusios jūrų teisės praktikos tarptautinės konvencijos yra vadinamos ne savo tikruoju pavadinimu, o miesto, kuriame buvo priimtos, vardu, pridodant žodį „taisyklės“. *Aut. past.*

<sup>8</sup> 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the Hamburg Rules. [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-10]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)>.

<sup>9</sup> Carlson, M.H. U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Is

kurių valstybių nacionaliniai teisės aktai vežimo organizavimo sutartis reglamentuoja fragmentiškai, dažniausiai vežant krovinius nelinijiniu transportu, todėl teisės doktrinoje nėra vieningos nuomonės dėl šių sutarčių prigimties. Kai kurie mokslininkai<sup>10</sup> ir praktikai<sup>11</sup> pasisako, kad šiandien nebėra prasmės imperatyviomis teisės normomis reguliuoti įprastų verslo tarp jūrų siuntėjų ir vežėjų santykių, nepaliekant jiems galimybės patiems susitarti, kokios bus kiekvienos šalies pareigos vykdant sutartį. Todėl tarptautinių jūrų teisės konvencijų privalomas reguliavimas, leidžiantis didinti vežėjo, bet jokių būdu ne siuntėjo pareigas, neatitinka šiandienos tarptautinės prekybos verslo poreikių ir realiųjų. Atkreiptinas dėmesys, kad imperatyviai reguliuodamos vežėjo pareigas tarptautinės konvencijos iš jo reikalauja suteikti tam tikro lygio paslaugas, atitinkančias konvencijose įtvirtintų pareigų standartą. Tuo tarpu siuntėjui nėra suteikta teisė rinktis „žemesnio“ vežėjo paslaugų atlikimo lygio ir tuo pačiu mokėti už krovinių vežimą mažiau. Kitaip tariant, dabartinis teisinis reguliavimas verčia siuntėją, kuris draudžia krovinį, mokėti ir už tam tikro lygio vežimo paslaugas, praktiškai nepaliekant jam galimybės pirkti tik bazines krovinių vežimo paslaugas. Todėl egzistuojančio teisinio režimo šalininkų argumentas, kad imperatyvus teisinis reguliavimas saugo siuntėjų interesus, nėra visiškai teisingas ir reikalauja išsamesnio tyrimo.

Šiandien akivaizdu, kad XXI a. pervežimų jūrų transportu versle siuntėjai nebėra silpnoji vežimo sutarties šalis - egzistuoja didieji siuntėjai net ir plataus vartojimo prekių segmente pvz. *IKEA*, *ADIDAS*, *NIKE*, krovinius konsoliduojančios įmonės *Fed Ex*, *DHL*, *UPS* ir daugybė kitų, taip pat siuntėjų asociacijos, atskiri tam tikrų pramonės šakų siuntėjai, kurių ekonominis dydis gali būti sąlyginai mažas, bet jie taip pat siunčia krovinius nuolat, todėl nebelieka teisinio pagrindo manyti, kad krovinių vežimo sutartys gali būti tik vienos rūšies – tos, prie kurių siuntėjas gali prisijungti, arba iš viso jų nesudaryti. Matome, kad silpnesnės šalies apsaugos principas<sup>12</sup> vykdant vežimo organizavimo sutartis taip pat nebetenka prasmės, nes krovinio siuntėjai, kurie išmano pervežimo verslo ypatybes ir, kaip rodo šiandienos jūrų pervežimo verslo praktika<sup>13</sup> nebėra silpnoji sutarties šalis, kurią būtina imperatyviomis konvencijų normomis saugoti.

Vežimo organizavimo sutarčių vystymosi tendencijų analizė įvairiose jūrinėse valstybėse ir šio subinstituto konceptualus mokslinis įvertinimas Lietuvoje yra itin aktualus,

---

Important to the United States. *Texas international law journal*. Spring 2009, 44: 270.

<sup>10</sup> Haicong, Z. A Call for the Restoration of Contractual Freedom in Cargo Shipping, *Revue de droit uniforme*, 2003,1 /2 : 309.

<sup>11</sup> National Industrial Transportation League (NITL). *Response of the National Industrial Transportation League to the European shippers' council position paper on the Rotterdam rules* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-07-16]. <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/NITL\\_ResponsePaper.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf)>.

<sup>12</sup> Šį Autorės teiginį patvirtina ir mokslininkė Bublienė D., tyrinėjusi silpnesnės šalies apsaugos principo įgyvendinimo problemas, kur priėjo prie išvados, kad silpnesnės šalies apsaugos principo sutarčių teisėje esmė yra ta, kad mažiau patyrusi ir ekonomiškai silpnesnė šalis būtų apsaugota nuo ekonomiškai stipresnės ir labiau patyrusios šalies. Bublienė, D. Silpnesnės šalies apsaugos principo įgyvendinimas kontroliuojant nesąžiningas vartojimo sutarčių sąlygas. *Jurisprudencija. Mokslo darbai*. 2007 (9(99)):42.

<sup>13</sup> Pavyzdžiui, vienas svarbiausių krovinių siuntėjų per Klaipėdos uostą yra didžiosios Baltarusijos įmonės, todėl tęstinis bendradarbiavimas su šios šalies siuntėjais yra itin svarbus ne tik uoste dirbančioms įmonėms, bet Lietuvos ekonomikai apskritai. *Aut.past.*



nes daugelis valstybių, tarp jų ir Lietuva, sprendžia, ar ratifikuoti 2008 m. gruodžio 11 d. *Jungtinių tautų konvenciją dėl sutarčių dėl tarptautinio krovininių vežimo visiškai arba iš dalies jūra*, kitaip dar vadinamą Roterdamo taisyklėmis<sup>14</sup>. Šioje tarptautinėje konvencijoje<sup>15</sup> vežimo organizavimo sutartys yra įtrauktos į dokumento reguliavimo sferą, pripažįstant jas vežimo sutartimis<sup>16</sup>. Roterdamo taisyklėms įsigaliojus<sup>17</sup>, krovininių vežimo organizavimo sutartims, vežant krovinius linijiniu jūrų transportu<sup>18</sup>, pirmą kartą tarptautinių konvencijų istorijoje bus taikoma sutarties laisvė<sup>19</sup>, leidžianti siuntėjams ir vežėjams nukrypti<sup>20</sup> nuo Roterdamo taisyklių režimo ir patiems susitarti dėl abipusių teisių ir pareigų apimties.

Roterdamo taisyklės yra daugelio metų jūrų teisės ekspertų darbo rezultatas, kuris nuo pat pradžių sulaukė kritikos įvairiais klausimais<sup>21</sup>. Lietuvoje, kurios dabartinė XVI

<sup>14</sup> Priimti Roterdamo taisykles paskatino daugybė priežasčių, tarp kurių galime paminėti: 1. XXI a. Laivybos verslo poreikis turėti vieną imperatyvų šiandienos verslo realijas atitinkantį krovininių vežimo tarptautinių jūrų transportu dokumentą, nes dabar dalis šalių taiko Hagos, dalis Hagos – Visbio, dalis Hamburgo taisykles, kai kurios, pvz., Kinija, Šiaurės šalys, reprezentuojančios didelę dalį tarptautinių krovininių gabenimo jūrų transportu verslo, taiko nacionalinius teisės aktus. Todėl neretai susidaranti teisės aktų kolizija kai kurių mokslininkų (C. M. Schmitthoff) vadinama *Babelio bokštu*. 2. Didelis transporto tarpininkų vaidmuo ir jų atsakomybės reglamentavimo ypatumai. 3. Multimodalinių bei nuu durų iki durų vežimų (jiems taip pat taikomos Roterdamo taisyklės, jei krovinys yra vežamas bent vienoje atkarpoje jūrų transportu) reglamentavimo poreikis bei naujausių IT technologijų taikymas sudarant ir vykdant vežimo sutartis. 4. Atsakomybės už pavėluotą krovinio pristatymą nustatymas, konkrečios krovininių pristatymo taisyklės ir pan. *Aut. past.*

<sup>15</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (toliau tekste Roterdamo taisyklės) art. 11 [interaktyvus]. 2009 [žiūrėta 2012 – 01-21]. [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/09-85608\\_Ebook.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

<sup>16</sup> Roterdamo taisyklių 1 straipsnis 2 dalis.

<sup>17</sup> Roterdamo taisyklės įsigalios praėjus metams nuo to laiko, kai paskutinė iš būtinų ne mažiau nei 20 joms įsigaliooti numatytų šalių jas ratifikuos (94 str.). Kol kas Roterdamo taisykles ratifikavo tik Ispanija ir Togas iš 24 pasirašiusių. Status - 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the “Rotterdam Rules” *United Nations Commission on International Trade Law* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-09-05]. <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)>.

<sup>18</sup> Roterdamo taisyklės taikomos tik gabenant krovinius linijiniais maršrutais, tokiu būdu atsisakant reguliuoti frachtavimo sutartis. Vežant krovinius nelinijiniais maršrutais Roterdamo taisyklės bus taikomos tik tada, kai nėra šalių tarpusavio užsakomojo vežimo ar kitos sutarties dėl laivo ar bet kokios jame esančios erdvės naudojimo ir kai išduotas važtos dokumentas ar elektroninis važtos įrašas (6 straipsnio 2 dalis).

<sup>19</sup> Galutinis Konvencijos tekstas yra kompromiso tarp siuntėjų ir vežėjų, skirtingų teisinių sistemų rezultatas. Analizuojant doktriną darytina išvada, kad sutarties laisvės principo įteisinimas vežimo organizavimo sutarčių pavidalu yra vienas didžiausių trukdžių naujai konvencijai įsigaliooti dėl tariamo/galimo vežėjų piktnaudžiavimo sutarties laisvės principu bei būsimų mažųjų siuntėjų finansinių nuostolių, sudarant vežimo organizavimo sutartis. *Aut.past.*

<sup>20</sup> Žr. detaliau toliau darbe II ir III skyriai.

<sup>21</sup> Tetley, W. *A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)* [interaktyvus]. 20 December 2008 [žiūrėta 2012-03-05]. <[http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary\\_of\\_Criticism\\_of\\_UNCITRAL\\_\\_No\\_1.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf)>.

Vyriausybė savo veiklos programoje<sup>22</sup> įtvirtino siekį aktyviai plėtoti jūrų transportą ir didinti Klaipėdos uosto konkurencingumą Baltijos jūros rytiniame regione, būtina suformuoti konceptualiai pagrįstą požiūrį į vežimo organizavimo sutartis kaip į galimybę sutarties šalims pačioms prisiimti teises ir pareigas, nes lankstumas tarp šalių yra itin aktualus XXI a. krovininių vežimo jūrų transportu versle<sup>23</sup>, ypač kai Lietuvos Valstybiniame Jūrų Uoste (toliau tekste Klaipėdos uostas) susiduriama su nemenka kaimyninių šalių ir Ukrainos uostų konkurencija.

Krovininių linijiniai maršrutais vežimo, grindžiamo tęstiniu bendradarbiavimu, teisinio reguliavimo naujovės šiandien yra aktualios ir tam tikrų pramonės šakų verslo subjektams, kurie didžiąją dalį savo produkcijos eksportuoja, ir Lietuvai kaip tranzitinei valstybei. Reikia pažymėti, kad Klaipėdos uostas, būdamas Vakarų vartais į Rytus, yra tarptautinių transporto magistralių sankirtoje, kas sudaro geras sąlygas transportuoti krovininius į NVS, Azijos regiono šalis, Europos Sąjungos bei kitas rinkas. Gabenant krovininius į Baltarusijos, Ukrainos, pietinius Rusijos regionus, Klaipėdos uostas yra archaisiai, palyginti su kitais Baltijos jūros uostais<sup>24</sup>. Taip pat Lietuvoje yra įgyvendinami globalūs transporto projektai: Saulė, Merkurijus, Vikingas, NATO ISAF tranzitas (angl. *International Security Assistance Force*, ISAF), kurie prisideda prie Klaipėdos uosto konkurencingumo tarptautiniu mastu didinimo, taip pat šie projektai skirti vežti krovininius nuolat ir beveik visada ypatingai didelis krūvis tenka jūrų transportui. Todėl, norint vykdyti aktyvią jūrų transporto politiką, vežimo organizavimo sutartys, išgaliojus Roterdamo taisyklėms, galėtų tapti teisiniu instrumentu, leidžiančiu teikti į rinką orientuotas, kiekvienam vežimui atskirai adaptuotas, tęstiniu bendradarbiavimu grindžiamas krovininių vežimo jūrų ar iš dalies jūrų transportu paslaugas.

Galime teigti, kad vežimo organizavimo sutarčių, vežant krovininius jūrų ar iš dalies jūrų transportu, analizė aktuali tiek teoriniu, tiek praktiniu aspektu. Teoriškai vežimo

<sup>22</sup> *Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programa* [interaktyvus]. prg. 360-361 [žiūrėta 2013-03-13]. <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=439761&p\\_query=Vyriausyb%EBs%202012%962016%20m.%20programa&p\\_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=439761&p_query=Vyriausyb%EBs%202012%962016%20m.%20programa&p_tr2=2)>. VGTU mokslininkų atliktoje strategijoje kaip vienas didžiausių Klaipėdos uosto galimybių konstatuojama būtinybė didinti krovininių srautus Vakarų-Rytų kryptimi Klaipėdos uoste, pritaikant jį tiek Lietuvos, tiek išplėtos ES ekonominiams interesams. Žr. plačiau VGTU. Transporto mokslo institutas. *Rekomendacijos ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti. Galutinė ataskaita I dalis*. [interaktyvus] 2008, p. 16 [žiūrėta 2013-04-01] <<http://media.search.lt/GetFile.php?OID=209365&FID=610293>>.

<sup>23</sup> „Kroviniai - kaip upės vanduo: srūva ten, kur sudaromos tėkmei sąlygos“ - taip diplomatiškai į žurnalistų klausimus atsakė Rusijos Federacijos transporto ministras M. Sokolovas apie Baltarusijos ketinimus visus krovininius nukreipti per Rusijos uostus. Žr. plačiau Bortelienė, V. Uostai žvalgosi į skirtingas puses. *Lietuvos žinios* 2013-01-14.

<sup>24</sup> Puidokas M., Andriuskaitė, L. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto transporto politikos analizė pozicijuojant Lietuvą kaip jūrinę valstybę. *Viešojo politika ir administravimas*. 2012, 3 :407. Pritariame Lietuvos transporto plėtrą analizavusiems mokslininkams, kad Lietuva būdama jūrinė valstybė transporto konkurencingumui išnaudoja pagrindinę savo geografinę padėtį. Neužšalantis Klaipėdos uostas yra vienas pagrindinių konkurencingumo elementų. Šiauriau esantys uostai žiemą užšąla, o ledlaužiai ir panašios technologijos leidžiančios naudotis užšalanciais uostais savo ruožtu pakelia savikainą. VGTU. Transporto mokslo institutas. *Rekomendacijos ilgalaikės (iki 2030 metų) Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros strategijos gairėms parengti*. [interaktyvus] 2008, p.135 [žiūrėta 2013-03-13] <<http://www.transp.lt/files/uploads/client/Rekomendacijos.pdf>>.

organizavimo sutartis verta nagrinėti pirmiausia dėl to, kad moderni krovinių vežimo rinka remiasi tokiomis koncepcijomis, kurios verčia keisti tradicinį požiūrį į krovinių vežimo linijiniais maršrutais prisijungimo būdu sudaromas sutartis. Praktinę mokslinės analizės svarbą lemia vežimo organizavimo sutarčių, kaip teisės subinstituto, ekonominis reikšmingumas bei tyrimo objekto tarpdiscipliniškumas su ekonomikos, tarptautinės prekybos, logistikos mokslais.

Disertacija baigta rengti 2013 metų balandžio mėn.

**Tyrimo objektas.** Disertacijos tyrimo objektas – vežimo organizavimo jūrų ar iš dalies jūrų transportu sutartys ir šio subinstituto teisinio reguliavimo ir praktinio taikymo ypatumai. Galima konstatuoti, kad vežimo organizavimo sutartys visų pirma yra galimybė sutarties šalims nukrypti nuo imperatyvių normų ir savarankiškai susitarti dėl pareigų apimties. Todėl disertacijoje tyrimo objektas susiaurinamas iki vežimo organizavimo sutarčių analizės per skiriamąjį šio subinstituto požymį – sutarties laisvės principą, nes: (1.) sutarties laisvės principas jau egzistuoja trampinėje laivyboje; (2) linijinėje laivyboje dėl imperatyvaus egzistuojančių tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo sutarties laisvė nėra leidžiama; (3) Roterdamo taisyklėse (Konvencijai įsigaliojus) pirmą kartą krovinių vežimo jūrų transportu teisėkūros istorijoje yra leidžiama sutarties laisvė sudarius vežimo organizavimo sutartį, kuriai būdingi teisinio reguliavimo ypatumai.

**Darbo tikslas** – ištirti ir įvertinti sutarties laisvės principo apimtį ir vaidmenį krovinių vežimo organizavimo linijiniu jūrų transportu sutartyse bei atskleisti šio subinstituto teisinio reguliavimo ypatumus.

#### **Darbo uždaviniai:**

- Išanalizuoti egzistuojančias tarptautines konvencijas, nulėmusias vežimo organizavimo jūrų transportu sutarčių koncepcijos vystymąsi ir problemas. Įvertinti sutarties laisvės principo raidą vežant krovinius jūrų transportu Europos ir JAV valstybių teisinio reguliavimo kontekste.
- Įvertinti vežimo organizavimo sutarčių sampratos turinį ir specifinius požymius.
- Detaliai išnagrinėti sutarties laisvės principo įgyvendinimo Roterdamo taisyklėse kriterijus bei apimtį.
- Konceptualiai įvertinti sutarties laisvės principo įtaką vežimo organizavimo sutarties šalių pareigoms.
- Išanalizuoti ir įvertinti, ar dėl novatoriško Roterdamo taisyklių teisinio reguliavimo vežimo organizavimo sutartyse įteisinus sutarties laisvės principą nebus pažeisti mažų ir vidutinio dydžio krovinių siuntėjų interesai.

#### **Mokslinis darbo naujumas ir reikšmė**

Ši disertacija yra pirmasis sisteminis tyrimas Lietuvoje, analizuojantis vežimo organizavimo sutartis vežant krovinius linijiniais maršrutais. Išaiškinus vežimo organizavimo sutarčių teisinę prigimtį, pervežimų rinkoje egzistavimo tikslus, identifikavus sudarymo ir vykdymo mechanizmą bei kritiškai įvertinus Roterdamo taisyklių siūlomas šių sutarčių teisinio reguliavimo naujoves, gali būti tobulinama esama teisinio

reguliuojimo bazė ir tokiu būdu užpildomos esamos teisinio reguliuojimo spragos, pašalinami trūkumai.

Pirma, nors naujausioje mokslinėje literatūroje užsienio kalbomis daug dėmesio yra skiriama Roterdamo taisyklių būsimoms naujovėms aprašyti arba kritikuoti atskirus šio teisės akto aspektus, stinga sisteminės, su vežimo organizavimo sutarčių taikymu susijusių būsimų problemų analizės ir sprendimo būdų paieškos tiek Lietuvos, tiek pasaulio krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliuojimo kontekste. Todėl darbe siekiama pagrįsti sutarties laisvės svarbą bei atskleisti jos leistiną apimtį vežant krovinius jūrų ar iš dalies jūrų transportu pagal Roterdamo taisykles. Tyrimo metu gautos išvados sudaro pagrindą persvarstyti galiojančią imperatyvių normų reguliuojamą vežimo sutarčių koncepciją tiek įstatymų leidėjui, tiek teisės mokslui kelti diskusiją dėl sutarties laisvės ribojimo pagrįstumo ir Roterdamo taisyklių ratifikavimo svarbos.

Antra, šiame darbe pirmą kartą Lietuvos teisiniame diskurse pateikiamas ne tik teorinis vežimo organizavimo sutarčių, kaip jūrų pervežimų verslo rinkos instrumento, *leidžiančio sutarties laisvę*, pagrindimas, bet ir iškeliamos jų taikymo problemos. Praktiniu požiūriu atskleistas krovinių siuntėjams aktualus jų interesų apsaugos mechanizmas, nes sutarties laisvės principo galiojimas vežimo organizavimo sutartyse nėra absoliutus.

Trečia, analizės naujumą rodo ir tai, kad atsisakoma tradicinio požiūrio į krovinių vežimo jūrų transportu sutartis kaip į nuo Harter įstatymo<sup>25</sup> priėmimo laikų įtvirtintą būdą imperatyviai reguliuoti vežimo sutarties šalių santykius. Darbe identifikuojami ir atskleidžiami vežimo organizavimo sutarčių atsiradimą ir egzistavimą pagrindžiantys kriterijai, leidžiantys geriau suprasti šio teisės subinstituto svarbą tarptautinėje prekyboje apskritai. Šių kriterijų ieškoma ir jie identifikuojami analizuojant teisės doktriną, Roterdamo taisyklių *travaux préparatoires* bei naujos Konvencijos priėmimą sąlygojusius politinius, ekonominius ir teisinius veiksnius. Toks sisteminis tyrimas leidžia nustatyti esamo teisinio reglamentavimo ir taikymo trūkumus bei kritiškai vertinti, ar priimtos Roterdamo taisyklės, įteisinančios sutarties laisvės principą vežimo organizavimo sutarčių forma, pateisins pervežimų jūrų ar iš dalies jūrų transportu verslo poreikius, ar bus realiai apsaugoti vidutinių ir mažųjų siuntėjų interesai, ar šios sutartys netaps būdu vežėjams piktnaudžiauti siekiant išvengti dalies pareigų, kurios šiandien yra imperatyvios pagal Hagos – Visbio ir Hamburgo taisykles, atlikimo. Paminėtų elementų analizė galės tapti vertinga mokslinė medžiaga bei suvokimo apie vežimo organizavimo sutartis šaltiniu.

Ketvirta, vežimo organizavimo sutarčių lankstumas vežant krovinius linijiniais maršrutais skatins tarptautinės prekybos plėtrą. Disertacijoje bandoma parodyti, kad tam tikrų konservatyvių nuostatų (imperatyvaus reguliuojimo) panaikinimas yra įmanomas ir priimtinas esant subalansuotam teisiniam reglamentavimui, kas suteiktų didesnes galimybes apyvartoje dalyvaujantiems asmenims ir galutiniams prekių vartotojams.

Penkta, moksliniu darbu gali būti remiamasi dėstant tarptautinę prekybą, vežimo teisę, rengiant mokomuosius leidinius. Galima tikėtis, kad vežimo organizavimo sutartys bus plačiau aptariamoms ir ateityje naudojamos verslo subjektų, taip pat šis darbas paskatins naujo diskurso įvedimą mokslo įstaigose vystant ir tobulinant krovinių

<sup>25</sup> Harter Act [interaktyvus]. 1893 [žiūrėta 2012-08-10].< [http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Harter\\_Act.pdf](http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Harter_Act.pdf)> Plačiau apie Harter įstatymą žr. 1 disertacijos skyrių.

vežimo jūrų transportu sutarčių teisinę bazę. Disertacijoje pateikta moksliai pagrįsta nuomonė padės Lietuvoje sprendžiant Roterdamo taisyklių ratifikavimo būtinybę bei galės pretenduoti į šios tarptautinės konvencijos moksliai įvertinto komentaro dalį.

### **Darbo ginamieji teiginiai**

1. Imperatyvus teisinis režimas neturi reguliuoti krovinio siuntėjo ir vežėjo santykių, grindžiamų tęstiniu bendradarbiavimu vežant krovinius jūrų ar iš dalies jūrų transportu laikantis nuostatos, kad reikia saugoti krovinio siuntėjo interesus.
2. Mažo ir vidutinio dydžio siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesai nebus pažeisti dėl Roterdamo taisyklėse įtvirtinto pakankamo apsaugos mechanizmo.
3. Roterdamo taisyklėse įtvirtintas sutarties laisvės principas vežimo organizavimo sutarčių pavidalu nėra absoliutus, todėl yra užtikrinama protinga pusiausvyra tarp vežimo organizavimo sutarties šalių.

## **TYRIMŲ APŽVALGA**

Nepaisant fakto, kad Lietuva dažnai vadinama jūrine valstybe, o kasmet augantys krovininių srautai ir didėjantis atplaukiančių laivų tonažas kuria pridėtinę vertę ne tik uoste dirbančioms įmonėms, bet ir visai valstybei<sup>26</sup>, Lietuvoje trūksta mokslinių tyrimų, skirtų išsamiai analizuoti ir vežimo organizavimo sutartis, ir teisinį reguliavimą vežant krovinius jūrų transportu. Todėl beveik visi šioje disertacijoje naudoti moksliniai šaltiniai atspindi pastarųjų metų krovininių vežimo linijiniais maršrutais transporto realijas yra surinkti stažuočių Europos transporto teisės bibliotekose metu.

Literatūros apžvalgą Autorė pristatys trimis dalimis. Pirmoje apžvelgsime krovininių vežimo jūrų transportu teisės doktriną, tarptautinės teisės aktus, padėjusius susidaryti bendrą XXI amžiaus linijinės laivybos verslo procesų ir problematikos paveikslą, antroje – mokslo darbus, susijusius su Roterdamo taisyklių siūlomomis naujovėmis, ir trečioje pristatysime autorių, kurie savo darbuose tyrinėjo vežimo organizavimo sutartis eksperimentines išvadas, požiūrio taškus.

1. Lietuvoje vienintelė laivybos teisės studija, kurioje kompleksiskai nagrinėjami pagrindiniai krovininių vežimo teisės klausimai, priklauso lietuvių autoriams – praktikams R. Derkintytei ir M. Jonkui<sup>27</sup>. Tačiau pastebėta, kad šioje publikacijoje, kalbant apie prekių vežimą jūra, vežimo organizavimo sutartys iš viso nėra minimos. Prof. S. Katuokos monografija<sup>28</sup> yra vertingas tyrimų šaltinis, supažindinantis su jūros erdvių klausimais, prof. V. Vadapalo<sup>29</sup> ir prof. L. Jakulevičienės<sup>30</sup>

<sup>26</sup> Klaipėdos uostas tiesiogiai ir netiesiogiai yra susijęs su 18 proc. viso Lietuvoje sukuriama BVP. Žr. daugiau: *Uosto pristatymas* [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-03-03] < <http://www.portofklaipeda.lt/uosto-pristatymas> >

<sup>27</sup> Derkintytė, R. Jonkus, M. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009.

<sup>28</sup> Katuoka, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.

<sup>29</sup> Vadapalas, V. *Tarptautinė teisė*. Vilnius: Eugrimas, 2006.

<sup>30</sup> Jakulevičienė, L. *Tarptautinių sutarčių teisė*. Vilnius: MRU. Registrų centras, 2011.

monografijos taip pat yra aktualios, gabenant krovinius jūrų transportu tarptautinių konvencijų reguliavimo pagrindu. Atskirų nagrinėjamos temos klausimų analizė atlikta remiantis ir kitais Lietuvos teisės mokslininkų darbais: O. Drobotko<sup>31</sup>, A. Gineičio<sup>32</sup> disertacijomis, taip pat E. Sinkevičiaus<sup>33</sup> moksliniais straipsniais. Šie mokslininkų - praktikų darbai Autorei suteikė vertingos informacijos, leidžiančios iš nagrinėjamos temos perspektyvų įvertinti atskirus krovinių vežimo jūrų transportu aspektus. Be paminėtų darbų, jūrų teisės klausimai Lietuvos teisės doktrinoje nagrinėjami tik pasirenkant vieną ar kitą aspektą. Kadangi nagrinėjama tema Lietuvos teisės doktrinos darbų nėra gausu, atliekant šį tyrimą daugiausiai teko remtis užsienio autorių mokslo darbais ir tyrimais. Autorė išsirinko didžiausią autoritetą turinčių jūrų transporto teisės ekspertų darbus, kurie savo moksliniais veikalais prisidėjo ne tik prie realių problemų sprendimo, bet ir rengiant tarptautines konvencijas tai Sturley<sup>34</sup>, Bonassies ir Scapel<sup>35</sup>, Baughen<sup>36</sup>, Tetley<sup>37</sup>, Wilson<sup>38</sup>, Chen<sup>39</sup>, Dockray<sup>40</sup>, Arroyo<sup>41</sup>, Beurier<sup>42</sup> ir kt. Reikšmingi šiai disertacijai Dajoux-Ouassel<sup>43</sup>, Baquier<sup>44</sup>, Branellec<sup>45</sup>, N'Toh<sup>46</sup> moksliniai tyrimai, kuriuose autoriai analizavo skirtingus svarbius tarptautinio krovinių vežimo jūra aspektus. Kita vertus, pastebime, kad krovinių vežimo jūrų transportu teisiniame reglamentavime dominuoja moksliniai šaltiniai, analizuojantys krovinio vežėjo atsakomybę, o pačių sutarčių teisinės charakteristikos atskleidimui skiriama per mažai dėmesio arba ji yra tik aprašomojo pobūdžio.

- 
- <sup>31</sup> Drobotko, O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė. (01S), Vilnius, 2006.
- <sup>32</sup> Gineitis, A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro disertacija : socialiniai mokslai, teisė (01 S). Vilnius, 2003.
- <sup>33</sup> Sinkevičius, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*. 2008(1): 46-54.
- <sup>34</sup> Žr. literatūros sąrašą.
- <sup>35</sup> Scapel, C., Bonassies, P. *Traité de Droit Maritime*. (2ème édition). L.G.D.J, 2010.
- <sup>36</sup> Baughen, S. *Shipping law*. 3e. London: Cavendish Publishing, 2009.
- <sup>37</sup> Tetley, W. *Marine cargo claims*. 4th ed. Cowansville, Quebec, Canada : Thomson Carswell, 2008.
- <sup>38</sup> Wilson, J. F. *Carriage of goods by sea*. 7.ed. Longman, Harlow, 2010.
- <sup>39</sup> Chen, X. *Limitation of liability for maritime claims. A study of US law, Chinese law, and international conventions*. The Hague, Boston: Ed. Kluwer law international, 2011.
- <sup>40</sup> Dockray, M. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. London: Routledge-Cavendish; 3 edition, 2004.
- <sup>41</sup> Arroyo, I. *Estudios de derecho marítimo*. Barcelona: Editorial Alferal, S.L, 2008.
- <sup>42</sup> Beurier, J.P. *Droits maritimes*. Paris: Ed : Dalloz, 2006/2007.
- <sup>43</sup> Dajoux – Ouassel, C. *Les incidents a la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage*. Thèse. Université De droit, d'économie et de sciences d'Aix Marseille. 2000.
- <sup>44</sup> Baquier, E. *L'integration des transports dans la supply chain : aspects techniques, juridiques et financiers*. Thèse. Université De droit, d'économie et de sciences d'Aix Marseille 2010.
- <sup>45</sup> Branellec, G. *La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit*. Thèse. Université de Bretagne Occidentale, 2007.
- <sup>46</sup> N'Toh, L. S. *Le dechargement des marchandises transportees par mer*. Thèse. Université Paul Cézanne. Université de droit d'économie et des sciences Aix-Marseille III, 2005.

2. Antros grupės šaltinių, kurie tiesiogiai susiję su Roterdamo taisyklėmis ir apskritai visomis šios tarptautinės konvencijos teisinėmis inovacijomis, apžvalgą Autorė pradeda Roterdamo taisyklių *travaux préparatoires*<sup>47</sup> analize. Jungtinių Tautų, ypač UNCITRAL dokumentai, kaip pirminis, patikimas informacijos šaltinis suteikė Autorės tyrimui vertingos medžiagos, leidusios atskleisti ir kritiškai įvertinti šiuolaikines krovinių vežimo linijiniu jūrų transportu teisinio reguliavimo problemas, tokiu būdu išgryninant vežimo organizavimo sutarčių teisinę charakteristiką ir įteisinimo poreikį. Roterdamo taisykles skirtingais aspektais kritiškai, aukštu akademinio lygiu nagrinėjo prof. Sturley, Fujita, Van der Ziel<sup>48</sup>, Thomas<sup>49</sup>, von Ziegler, Scelin, Zunarelli<sup>50</sup>, Diamond<sup>51</sup>, Berlingieri<sup>52</sup>, Illescas<sup>53</sup> Delebecque<sup>54</sup>. Visi šie mokslininkai, savo išvados, kartu su kitais klausimais, bendrais bruožais pristatė ir vežimo organizavimo sutartis. Autorė atliko tyrimą toje srityje, kurioje nėra vieningos teisės teorijos, kurioje idėjos novatoriškumas kertasi su esama teisinio reguliavo įvairove. Būtent šios priežastys vedė prie kontraversiško klausimo – vežimo organizavimo sutarčių teisinės charakteristikos analizės, jas atskleidžiant sutarties laisvės kontekste.
3. Trečią literatūros šaltinių grupę sudaro užsienio autorių darbai, tiesiogiai analizavę vežimo organizavimo sutartis, įtvirtintas Roterdamo taisyklėse. Daug dėmesio Autorė skyrė mokslininkų Mukherjee ir Basu Bal straipsnių<sup>55</sup> analizei, nes šie mokslininkai pirmieji tarptautiniame teisės diskurse kėlė ekonominių pasekmių, vežant krovinius pagal vežimo organizavimo sutartis, klausimus ir įrodė, kad siuntėjų interesai ne tik nenukentės, bet ir finansiškai mažo bei

<sup>47</sup> *United Nations Commission on International Trade Law. Working Group III 2002-2008: Transport Law.* [interaktyvus]. [žiūrėta 2010- 10- 05] <[http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working_groups/3Transport.html)>

<sup>48</sup> Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G. *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.* London: Sweet & Maxwell, 2010.

<sup>49</sup> Thomas, D. R. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.* Witney, Oxfordshire: Ed. Lawtext Publishing limited, 2009.

<sup>50</sup> Van Ziegler, A.; Scelin, J.; Zunarelli, S. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.* Zuidpoolingel/NL: Wolters Kluwer, 2010.

<sup>51</sup> Diamond QC, A. The Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and Commercial law Quarterly.* 2009.

<sup>52</sup> Berlingieri, F. Revisiting the Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and Commercial law quarterly.* 2010.

<sup>53</sup> Illescas Ortiz, R. What changes in International Transport Law after the Rotterdam Rules? *Review droit Uniform.* 2009, (XIV).

<sup>54</sup> Delebecque, P. La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer: dernières précisions. *Droit maritime français (DMF).* 2008 (696); Le projet CNUDCI, suite et fin: la "Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer." *Droit maritime français (DMF).* 2008 (690); Le chapitre 9 des Regles de Rotterdam: la livraison. *Review droit Uniform.* 2009, (XIV).

<sup>55</sup> Mukherjee, P.K.; Basu Bal, A. A legal and Economic analysis of the volume Contract concept under the Rotterdam rules: Selected issues in Perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce.* 2009, 40 (4). Taip pat The impact of the volume contract concept on the global community of shippers: the Rotterdam Rules in perspective. *Journal of International Maritime Law.* 2010.

vidutinio ekonominio dydžio siuntėjams bus palanku sudaryti vežimo organizavimo sutartis. Prof. Berlingieri<sup>56</sup>, aktyviai dalyvavusio Konvencijos rengimo darbuose, nuomonė apie vežimo organizavimo sutarčių perspektyvas praktikoje buvo grindžiama išvadomis, kad vežimo organizavimo sutartys buvo įtrauktos į Konvencijos reguliavimo sritį dėl verslo poreikio linijiniais maršrutais gabenti didesnius krovinį kiekius palankesnėmis sąlygomis, todėl ir Roterdamo taisyklių 80 straipsnyje numatyti reikalavimai, kad vežimo organizavimo sutartis būtų pripažinta galiojančia kartu su nukrypti nuo imperatyvaus režimo leidžiančiomis nuostatomis, įmonėms bus įgyvendinami, taip pat autorius nemanoma, kad, siekiant išvengti imperatyvaus Roterdamo taisyklių reguliavimo, praktikoje padaugės vežimų, kai vežimo organizavimo sutartys bus sudaromos dėl dviejų vežimų iš viso. Šiai Berlingieri išvadai prieštarauja Tetley<sup>57</sup>, kuris vežimo organizavimo sutartis laiko kontraversiškesniausia Roterdamo taisyklių nuostata, teigdamas, kad dėl įteisintos sutarties laisvės, beveik visos vežimo organizavimo sutartys praktikoje bus sudaromos siekiant išvengti imperatyvaus Konvencijos reguliavimo, dėl ko vežėjai, viliodami mažesniais frachto mokesčiais, vers mažus ir nepatyrusius siuntėjus prisiimti įsipareigojimus privalomai gabenti tam tikrą krovinį kiekį ateityje. Nerimą dėl vežimo organizavimo sutarčių neigiamo poveikio mažo ir vidutinio dydžio krovinį siuntėjams aktyviai reiškė Europos Siuntėjų Taryba<sup>58</sup>. Tačiau jų pozicijai viešai nepritarė tarptautiniu mastu įtakinga JAV Nacionalinė pervežimų lyga<sup>59</sup>, motyvuodama, kad vežimo organizavimo sutartys yra būtinas teisinis įrankis teikti specializuotas, į rinką orientuotas paslaugas. Savo nuomonę jie grindė argumentais dėl pakankamos siuntėjų interesų apsaugos dėl Roterdamo taisyklėse įtvirtintų aukštų reikalavimų, kuriuos būtina įvykdyti, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypti leidžiančiomis nuostatomis galiotų. Šiai nuomonei pritarė prof. Sturley<sup>60</sup>, analizavęs šiuo metu galiojančias tarptautines krovinį vežimus jūrų transportu reguliuojančias konvencijas ir priėjęs prie išvados, kad sutarties laisvės įteisinimas Roterdamo

<sup>56</sup> Berlingieri, F. Freedom of contract under the Rotterdam rules. *Review Droit Uniform.* 2009, (XIV), taip pat L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). *Atelier de l'OCDE sur la politique de la concurrence dans le transport maritime de lignes régulières* [interaktyvus]. 2001 [žiūrėta 2012-04-23]. <<http://www.oecd.org/fr/presse/atelierdelocdesurlapolitiquedelaconcurrancedansletransportmaritimedelignesregulieres.htm>>.

<sup>57</sup> Tetley, W. Transports de cargaison par mer, les Règles de Rotterdam, leur adoption par les Etats-Unis, le Canada, l'Union Européenne et les pays transporteurs du monde? Mokslinio simpoziumo medžiaga [interaktyvus]. 20-21 May 2011 [žiūrėta 2012-01-25] <<http://cisdl.org/gonthier/public/pdfs/papers/Conf%C3%A9rence%20Charles%20D%20Gonthier%20-%20William%20Tetley.pdf>>.

<sup>58</sup> European Shippers' Council. *View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'* [interaktyvus]. March 2009 [žiūrėta 2012-01-12] <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ESC\\_PositionPaper\\_March2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf)>.

<sup>59</sup> National Industrial Transportation League (NITL). *Response of the National Industrial Transportation League to the European Shippers' Council position paper on the Rotterdam Rules*, supra note 11.

<sup>60</sup> Sturley, M. F. The mandatory character of the Convention and its exceptions: volume contracts. *Las reglas de Rotterdam: Una nueva era en el derecho uniforme del transporte - Actas del Congreso Internacional [the Rotterdam rules]*. Madrid: Carlos III University. 2010, p. 271-291.



taisyklėse yra laikytinas reikšmingu ir reikalingu pokyčiu, šis mokslininkas taip pat neįžvelgia galimybės vežėjams piktnaudžiauti sutarties laive vežimo organizavimo sutarties pagrindu dėl įtvirtintų pakankamų siuntėjo apsaugos teisiųjų svertų. Būtent šie garsių mokslininkų ir pervežimų verslo atstovų nesutarimai dėl vežimo organizavimo sutarčių teisinės prigimties ir įtakos sutarties dalyviams paskatino Autorę pradėti šį disertacijos tyrimą, kad pateiktų conceptualius išaiškinimus dėl šių sutarčių poreikio egzistavimo, realios teikiamos tokio teisinio reguliavimo naudos ir dėl siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesų apsaugos laipsnio. Autorė, turėdama omenyje, kad vežimo organizavimo sutartis labiausiai savo teisine charakteristika panašios į paslaugų sutartis, egzistuojančias JAV, analizavo Hou disertaciją<sup>61</sup>, kuri padėjo nustatyti esminius šių sutarčių skirtumus ir įrodyti teiginius, kad vis tik vežimo organizavimo sutartis savo turiniu skiriasi nuo paslaugų sutarčių, skiriasi ir šių sutarčių dalykas ir leidžiamos sutarties laisvės apimtis ir taikytinas teisinio reguliavimo mechanizmas, nors idėjos apie sutarties laisvės egzistavimo būtinybę krovinių vežimo sutartyse ištakos yra tos pačios. Kai kuriais klausimais buvo konsultuotasi el. paštu su prof. M. F. Sturley (Teksaso Universiteto teisės mokykla, JAV), prof. H. Honka (Abo Akademi Universitetas, Teisės fakultetas, Suomija) ir dr. A. Basu Bal (Lund Universitetas, Teisės fakultetas, Švedija).

Dauguma paminėtų jūrų teisės ekspertų atliktų tyrimų rezultatų yra pristatomi įvairiuose užsienio periodiniuose leidiniuose, vadovėliuose, monografijose, aptariami disertacijose ir mokslinėse konferencijose, o tai įrodo, kad pasirinkta disertacijos tema yra aktuali ir tarp teisinės akademinės bendruomenės narių.

Atlikus mokslinių tyrimų vežimo organizavimo sutarčių tematika apžvalgą Autorei nepavyko rasti konceptualaus šių sutarčių charakteristikos vertinimo, todėl, atsižvelgdama į kritinės literatūros nagrinėjama tema trūkumą bei viena kitai prieštaraujančias akademikų ir praktikų nuomones, ji ryžosi užpildyti šią spragą.

## DARBO METODOLOGIJA

Pagrindiniai darbe taikyti metodai: lyginamasis, teleologinis, kritinis, sociologinis, loginės analizės, apibendrinimo, kritinės analizės, istorinis, lingvistinis teisės normų aiškinimo, dokumentų (šaltinio turinio) analizės ir kiti teisės moksle naudojami metodai.

Išskirtinis vaidmuo tenka *lyginamajam* metodui. Šis metodas pasirinktas neatsitiktinai vienu svarbiausių tyrimo metodų dėl jo universalumo ir visoms valstybėms iškilusio tarptautinės teisės vienodo interpretavimo bei derinimo su nacionaline teise būtinybės. Lyginamasis metodas padėjo įvertinti vežimo organizavimo sutarčių subinstituto teisinio reguliavimo efektyvumą, numatyti bendras vystymosi tendencijas. Skirtingų šalių teisinės patirties bei trijų tarptautinių konvencijų analizė padėjo kritiškai įvertinti

<sup>61</sup> Hou, W. *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*. Thèse. Université Paul Cézanne Aix-Marseille III. Ecole doctorale Sciences juridiques et politiques. 2010.

sutarties laisvės įteisinimo poreikį ir apimtį krovinių vežimo jūrų transportu sutartyse apskritai.

*Teleologinis* metodas taikytas nagrinėjant sutarties laisvės koncepcijos tikslus ir taikymo ribas leidžiančius nustatyti kriterijus. Jo pagalba buvo siekiama išsiaiškinti konkrečių teisės normų priėmimo aplinkybes, nustatyti, kokių ketinimų turėjo tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių vežimą jūrų transportu, rengėjai priimdami disertacijoje nagrinėjamas konkrečias normas ir kokių turinį joms norėta suteikti. Teleologinio metodo taikymas leido parodyti vidinę analizuojamų teisės normų prasmę, galimas teisės normų interpretacijas ir tikėtinus padarinius.

*Kritinis* ir *sociologinis* metodai padėjo įvertinti, kiek vežimo organizavimo sutarčių teisinis reguliavimas Lietuvoje ir Pasaulyje atitinka šio meto poreikius, bei pagrįsti Roterdamo taisyklių ratifikavimo svarbą tiek nacionaline, tiek globaliąja prasme.

*Loginės analizės* bei *apibendrinimo* metodais (indukcijos, dedukcijos, sintezės) naudotasi tikrinant disertacijos ginamuosius teiginius, analizuojant teorinę ir praktinę medžiagą, formuluojant pagrįstus, logiškus apibendrinimus bei išvadas.

*Kritinės analizės* metodo naudojimas leido kritiškai įvertinti esamą tarptautinę ir nacionalinę krovinių vežimo linijiniais maršrutais teisinę bazę, doktrininį aiškinimą ir nurodyti tokio teisinio reglamentavimo trūkumus.

*Istorinis* metodas naudotas siekiant nustatyti tarptautinių konvencijų skirtingais laikotarpiais reguliuojančių krovinių vežimą jūrų transportu kūrėjų ketinimus, taip pat padėjo ištirti vežimo organizavimo sutarčių, ypač sutarties laisvės principo ribų kaitą įvairiais laikotarpiais, tarptautinėse krovinių vežimo konvencijose aiškinant įvykusius pokyčius bei nustatant ateities tendencijas.

*Lingvistinis teisės normų aiškinimo* metodas padėjo atskleisti tikrąją teisės normų prasmę ir ryšius su kitomis normomis, taip pat buvo vertingas įrankis analizuojant teismų sprendimus.

*Dokumentų (šaltinio turinio) analizės* metodas padėjo išryškinti analizuojamos medžiagos esmę. Atsižvelgiant į mokslinio tyrimo objektą, tyrimo tikslus ir uždavinius, šis metodas laikytinas svarbiu duomenų rinkimo (gavimo) metodu. Rinktinių duomenų šaltiniai: Tarptautiniai teisės aktai, teismų sprendimai, mokslinės knygos ir žurnalai; spaudos leidiniai; oficiali statistika; oficialios vyriausybės publikacijos; privačių, valstybinių, profesinių ir kitų nevyriausybinių organizacijų dokumentai.

Paminėti bendrieji ir specialieji mokslinio tyrimo metodai naudoti kompleksiskai ir sistemiskai, glaudžiai vienas su kitu sąveikaujant.

## TYRIMO REZULTATAI IR DARBO STRUKTŪRA

### Tyrimo rezultatų apibavimas

Dalis tyrimo rezultatų buvo paskelbta Mykolo Romerio universiteto mokslo darbų žurnale „Socialinių mokslų studijos“: „Krovinių siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių Tautų Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė“, „Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transportu vežėjo pareigas“ bei „United Nations

Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea - a clear and reasonable advance for modern trade“ ir „Updating the rules on carriage of goods by sea: selected issues in perspective“. Pastarųjų straipsnių pagrindu buvo pristatyti pranešimai Mykolo Romerio Universitete tarptautinių mokslinių konferencijų International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2012 ir International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2013 metu.

Tyrimų rezultatai taip pat buvo pristatyti Jūrų teisės ir transporto centre (Centre de Droit Maritime et des Transports) prie Aix- en- Provence universiteto (Aix-en Provence, Prancūzija), Ispanijos Abat Oliba CEU universiteto tarptautinės teisės fakultete (Barselona, Ispanija), Ispanijos jūrų teisės ekspertų mokslinėje vasaros stovykloje (Barselona, Ispanija) bei Mobilumo ir Transporto Generaliniame direktorate (Briuselis, Belgija) atliktų mokslinių stažuočių metu, kur buvo rengiama dalis disertacijos.

Darbas svarstytas Ekonomikos ir Verslo Institute.

### **Tyrimo rezultatų patikimumas**

Darbe analizuota šaltinių įvairovė bei gausa, kritiškas autorės požiūris, preliminarių disertacijos rezultatų publikavimas bei darbe taikyti tyrimų metodai leidžia teigti, kad gauti patikimi tyrimų rezultatai.

### **Darbo struktūra**

Darbo struktūrą nulėmė suformuluoti uždaviniai. Darbą sudaro įvadas, trys skyriai, išvados ir pasiūlymai. Struktūra suformuluota pagal sutarties laisvės raidą krovininių vežimo jūrų transportu sutartyse.

*Pirmame* skyriuje analizuojama istorinė krovininių vežimo sutarčių jūrų transportu genezė siekiant nustatyti doktrininės nuostatas bei esminius faktorius, kurie įtakojo sutarties laisvės ribojimą vežimo sutartyse imperatyviomis normomis. Nagrinėdama tarptautines konvencijas Autorė kritiškai vertina, kaip keitėsi sutarties laisvės apimtis ir kodėl dabartinis teisinis reguliavimas netenkina XXI amžiaus krovininių vežimo verslo poreikių. Tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo netobulumui priešpastatomos JAV paslaugų sutartys kaip įrankis krovininių vežimo jūrų transportu versle, leidžiantis sutarties šalims įgyvendinti sutarties laisvės principą. Šiame skyriuje ieškoma atsakymų, kodėl paslaugų sutartys, itin populiarios JAV, yra menkai taikomos vežant krovninius už JAV ribų.

*Antrame* skyriuje analizuojama sutarties laisvės apimtis vežimo organizavimo sutartyse, reguliuojamose Roterdamo taisyklių. Siekiama nustatyti šios sutarties vietą ir unikalumą kitų krovininių vežimo sutarčių sistemoje. Daug dėmesio skiriama būtinų įgyvendinti sąlygų analizei, kad vežimo organizavimo sutartis su nukrypstančiomis nuo imperatyvaus režimo nuostatomis būtų pripažinta galiojančia pagal Roterdamo taisykles. Pateikiamas konceptualus vertinimas, ar, įteisinus sutarties laisvę vežimo organizavimo sutarčių forma, nebus pažeisti krovinio vežėjo ir trečiųjų asmenų teisėti interesai tiek vežant krovninius jūrų, tiek multimodaliniu transportu.

*Trečiame* skyriuje analizuojami Roterdamo taisyklėse įtvirtinti sutarties laisvės ribojimo apimtis ir pagrindai. Pirma, nustatomos pagrindinės krovinio vežėjo ir siuntėjo pareigos, kurios yra imperatyvios vykdyti visa apimtimi ir kurioms taikomas Roterdamo

taisyklių režimas. Antra, analizuojamos tos vežimo organizavimo sutarties šalių pareigos, kurioms taikoma sutarties laisvė kiekvienu atveju atskirai sprendžiant, ar konkretus teisinis reguliavimas nepažeidžia krovinių siuntėjų bei gavėjų interesų. Analizuodama pareigų turinį Autorė remiasi ne tik teisės doktrina, bet ir atskirų šalių teismų sprendimų analize. Skyrių apie sutarties laisvės ribas vežimo organizavimo sutartyse vainikuoja kaltės dėl žalos atsiradimo, praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pavidalu, turinio analizė ir teisinis vertinimas vežimo organizavimo sutarties galiojimui apskritai.

Disertacija baigiama išvadomis, pasiūlymais bei naudotų šaltinių sąrašu.

Atlikto tyrimo rezultatai leidžia Autoriui konstatuoti, kad iškeltas tikslas buvo pasiektas, uždaviniai įvykdyti, o disertacijos įvade suformuluoti ginamieji teiginiai pasivirtino. Apibendrinus atlikto tyrimo rezultatus, darytinos tokios pagrindinės išvados:

Šiuo metu galiojančių tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių vežimo jūrų transportu sutartis linijiniais maršrutais ir sutarties šalių santykius bei skirtingų šalių teismų sprendimų analizė parodė, kad krovinių vežimo jūrų transportu teisinio reguliavimo srityje galioja imperatyvus teisinis režimas, įtvirtintas Harter įstatyme, vėliau išplėstas Hagos, bei Hamburgo taisyklėse. Tyrime išnagrinėta ir įrodyta, kad imperatyvių teisės normų taikymas apima vis daugiau vežimo teisinių santykių reguliavimo sričių. Toks teisinis reguliavimas tampa kliūtimi moderniam krovinių vežimo linijiniais maršrutais verslui: tęstiniu bendradarbiavimu grindžiamiems vežimo verslo santykiams ir dažniausiai panašios ekonominės galios sutarties šalims dėl imperatyvaus tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo, nėra leidžiama sudaryti individualias, į rinką nukreiptas, sutarties laisve grindžiamas vežimo organizavimo sutartis. Analizė parodė, kad vežėjai, kurie ilgą laiką buvo stiprioji vežimo sutarties šalis, šiandien gali būti ekonomiškai net silpnesni už krovinių siuntėjus, pvz. tarptautinės importo - eksporto įmonės. Nebelieka ir loginio pagrindimo, kodėl imperatyvi tarptautinė konvencija turėtų saugoti siuntėjų interesus detalai reguliuodama visas krovinių vežimo jūrų transportu sutartis (tame tarpe ir vežimo organizavimo sutartis). Fundamentalūs pokyčiai šioje srityje sietini su Roterdamo taisyklėmis, kurios įteisino sutarties laisvės principo galiojimą sutarties šalims sudarius vežimo organizavimo sutartį.

*Dėl sutarties laisvės egzistavimo būtinybės krovinių vežimų linijiniais maršrutais jūrų transportu sutartyse*

1. Vežimo organizavimo sutarties teisinis režimas yra grindžiamas sutarties laisvės principu, siekiant įteisinti tęstinį bendradarbiavimą tarp krovinių siuntėjo(ų) ir vežėjo vežant konkretų krovinių kiekį linijiniu jūrų transportu, keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Šios sutarties šalims yra leidžiama nukrypti beveik nuo visų Roterdamo taisyklėse įtvirtintų pareigų vykdymo, kas nėra teisėta vežant krovinius pagal standartines vežimo sutartis. Sutarties laisvės įteisinimas Roterdamo taisyklėse vežimo organizavimo sutarčių pavidalu laikytinas svarbia inovacija tiek krovinių siuntėjams, tiek ir vežėjams, nes abu laivybos verslo atstovai dinamiškos globalios ekonomikos laikais yra priversti didinti veiklos efektyvumą, kas pasiekama sudarant individualias vartotojų ir pačių šalių poreikius atitinkančias, o ne prisijungimo būdu sudaromas vežimo sutartis.

Ši išvada patvirtina pirmąją disertacijos ginamąją teiginį, kad imperatyvus teisinis režimas neturi reguliuoti krovinio siuntėjo ir vežėjo santykių, grindžiamų tęstiniu bendradarbiavimu vežant krovinius linijiniais maršrutais laikantis nuostatos, kad reikia saugoti krovinio siuntėjo interesus.

2. Nors vežimo organizavimo sutartis Roterdamo taisyklėse yra priskirta vežimo sutartims, atlikto tyrimo rezultatai parodė, kad nėra teisinio pagrindo teigti, kad vežimo organizavimo sutartis vežant krovinius jūrų transportu yra tapati tradicinei, prisijungimo būdu sudaromai vežimo, pagal konosamentą sutarčiai. Teisinės charakteristikos analizė ir veikimo mechanizmo įvertinimas parodė šios sutarties išskirtinumą krovinių vežimo linijiniais maršrutais teisinio reguliavimo rinkoje ir jos sudarymo ekonominę naudą sutarties šalims: a) krovinio vežėjui naudingiau sudaryti kelias ilgalaikes krovinių vežimo organizavimo sutartis ir suteikti nuolaidas frachto mokesčiui nei nuolatos ieškoti naujų siuntėjų, laukti kol kroviniai užsipildys visas laivas, dengti laivo išlaikymo kaštus, įgulos darbo užmokestį (kai laivas nėra jūroje); b) siuntėjai, jungdamiesi į siuntėjų asociacijas, transporto tarpininkų (3PL) įmonių teikiamų paslaugų dėka gali konsoliduoti krovinius ir dėl sudaromo didesnio nei kiekvieno siuntėjo atskirai vežamo kiekio, gali efektyviai derėtis su vežėju dėl jiems palankių vežimo sąlygų; c) tiek krovinio siuntėjas, tiek vežėjas, sudarę vežimo organizavimo sutartį gali laisvai susitarti dėl beveik visų pareigų apimties ir turinio t. y. kuo daugiau pareigų siuntėjas sutiks prisiimti, tuo mažesnis bus frachto mokėstis.

#### *Dėl išaugusios krovinio vežėjo pareigų apimties*

3. Lyginant su Hagos – Visbiu ir Hamburgo Roterdamo taisyklės padidino vežėjo pareigas tiek turinio, tiek apimties prasme, ryšium su išaugusiais jūrinio saugumo reikalavimais, pasikeitusia pervežimų jūrų transporto verslo specifika bei atsiradusiais moderniais laivo prietaisais. Tačiau tyrimas parodė, kad dėl leistinos sutarties laisvės, sudarius vežimo organizavimo sutartį, vežėjas gali nukrypti nuo didelės dalies pareigų vykdymo bei sumažinti atsakomybės ribas. Daroma išvada, kad toks Konvencijos kūrėjų žingsnis nebuvo visiškai apgalvotas, nes nėra imperatyviai įtvirtintos krovinio vežėjo pareigos vežant pavojingus krovinius.

Taip pat neigiamai vertinamas (bendro saugumo jūroje, pavojus nuosavybei bei žmonėms) leidimas vežėjui, sudariusiam vežimo organizavimo sutartį, nesilaikyti pareigos užtikrinti laivo tinkamumą ir saugumą vežti konkretų krovinį. Išskirtinos ir kitos vežėjo pareigos nuo kurių nukrypimas turėjo būti Konvencijos normomis apribotas, tai – vežėjo esminė pareiga vežti ir pristatyti krovinį gavėjui. Dalį šių spragų galėtų praktikoje užpildyti teismai jei vežėjo nukrypimus vežimo organizavimo sutartyse nuo esminių pareigų pagal vežimo sutartį vykdymo t. y. vežti, laiku pristatyti krovinį gavėjui laikytų negaliojančiais, kaip prieštaraujantiems pačiai vežimo sutarties esmei.

#### *Dėl siuntėjų interesų apsaugos sudarant ir vykdant vežimo organizavimo sutartį*

4. Tyrimas įrodė, kad mažų ir nepatyrusių krovinio siuntėjų interesai nebus pažeisti sudarius vežimo organizavimo sutartį, nes Roterdamo taisyklėse yra įtvirtinta pakankama siuntėjų apsauga: vežimo organizavimo sutartyje turi būti aiškiai

išdėstyta, kad sutartyje nukrypstama nuo Konvencijos nuostatų, sutartis turi būti sudaryta asmeniškai ar joje aiškiai nurodomi skyriai, kuriose yra tokios nukrypstančios nuostatos, siuntėjui suteikiama galimybė sudaryti vežimo sutartį tokiomis sąlygomis, kurios atitinka šios Konvencijos nuostatas, be jokių nukrypti leidžiančių nuostatų ir pranešama apie tą galimybę, nukrypstančios nuo imperatyvaus režimo nuostatos nėra įtrauktos iš kito dokumento ar įtrauktos į sutartį tipinėmis sąlygomis. Analizė parodė, kad siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesų apsauga bus pakankama. Kita vertus, tyrimas taip pat atskleidė, kad sudarant vežimo organizavimo sutartį vežėjas gali vienašališkai įtraukti į sutarties nuostatas susitarimus dėl jurisdikcijos ar arbitražo, kurių turinio maži ir nepatyrę siuntėjai bei tretieji asmenys negalės praktikoje koreguoti, šios nuostatos jiems taps privalomomis, nes Roterdamo taisyklėse nėra įtvirtinto imperatyvaus reikalavimo vežėjui gauti šių asmenų sutikimą. Dėl pastarosios priežasties teigiame, kad šiandien egzistuojančios problemos, kai vežėjas vienašališkai įtraukia į konosamento sąlygas jurisdikcijos ir arbitražinius susitarimus, nepalankius siuntėjams, Roterdamo taisyklės neišsprendė. Todėl praktikoje siuntėjai kiekvieną vežimo organizavimo sutartį turėtų vertinti atskirai atsižvelgdami į realią konkrečios vežimo organizavimo sutarties teikiama naudą.

Ši išvada iš dalies patvirtina antrą disertacijos ginamąjį teiginį, kad mažų ir vidutinio dydžio siuntėjų, sudariusių vežimo organizavimo sutartis, interesai nebus pažeisti dėl Roterdamo taisyklėse įtvirtinto pakankamo apsaugos mechanizmo.

#### *Dėl sutarties laisvės ribų vežimo organizavimo sutartyse*

5. Vežimo organizavimo sutarčių taikymo vežant krovinius multimodaliu transportu analizė parodė, kad sutarties laisvės dalyku negali būti tos sutarties nuostatos, kurios yra kitos tarptautinės konvencijos imperatyvaus reguliavimo objektu. Todėl galime teigti, kad vežimo organizavimo sutartys praktikoje daugiausiai bus naudojamos krovinių vežimui išskirtinai jūrų transportu.
6. Kaip ir kiekvienas civilinių santykių teisinio reglamentavimo principas, sutarties laisvės principo galiojimas nėra absoliutus ir vežimo organizavimo sutartyse. Konvencijos kūrėjai numatė imperatyvias krovinio siuntėjo ir vežėjo pareigas, nuo kurių jie negali nukrypti, net sudarę vežimo organizavimo sutartį. Kaltės egzistavimo konstatavimą vertiname kaip būtiną įrankį riboti piktnaudžiavimus sutarties laisve vežimo organizavimo sutartyse, tiek krovinio siuntėjo, tiek ir vežėjo atžvilgiu, nes minėti asmenys negalės pasinaudoti vežimo organizavimo sutarties nuostatomis, ribojančiomis jų atsakomybę, jei ieškovas įrodys, kad žala dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo kilo dėl jų pačių, jų darbuotojų, agentų ar subrangovų veikos ar neveikimo suvokiant tokių nuostolių atsiradimo tikimybę.

Ši išvada patvirtina trečią disertacijos ginamąjį teiginį, kad Roterdamo taisyklėse įtvirtintas sutarties laisvės principas vežimo organizavimo sutarčių pavidalu nėra

absoliutus, todėl yra užtikrinama protinga pusiausvyra tarp vežimo organizavimo sutarties šalių.

### **Tyrimo ribotumai ir rekomendacijos**

Atliktas tyrimas parodė, kad šiandien krovinijų vežimo jūrų transportu linijiniais maršrutais srityje sutarties laisvė imperatyvių tarptautinių konvencijų ir nacionalinės teisės normomijų yra draudžiama (išskyrus atvejus, kuomet leidžiama didinti vežėjo atsakomybę žr. I disertacijos skyrių), tačiau pagrįstai reikalinga tęstinio bendradarbiavimo srityje siekiant įteisinti galimybę krovinio siuntėjui ir vežėjui savarankiškai susitarti dėl prisiimamų pagal vežimo sutartį pareigų ir atsakomybės dydžio. Todėl tikslinga, kad sutarties laisvės vežimo linijiniais jūrų maršrutais svarbos ir egzistavimo koncepcija, atspindinti XXI amžiaus tarptautinės prekybos verslo poreikius ir galimybes, būtų nuolat plėtojama teisės doktrinos būdu. Atsižvelgiant į tai, teisės studijoje tikslinga numatyti naują diskursą, skirtą gilesnei vežimo sutarčių analizei, kuris turėtų turėti praktinės reikšmės vystant ir tobulinant vežimo organizavimo sutarčių vežant krovinius visiškai ar iš dalies jūrų transportu teisinio reguliavimo ir taikymo sistemą.

Atliktas tyrimas turi tam tikrų ribotumų:

1. Vežimo organizavimo sutartys vežant krovinius linijiniu jūrų transportu pirmiausiai yra galimybė sutarties šalims nukrypti nuo imperatyvaus teisinio reguliavimo ir savarankiškai susitarti dėl pareigų ir atsakomybės dydžio. Todėl neatsitiktinai tyrimas buvo vystytas analizuojant ir vertinant vežimo organizavimo sutartis per *skiriamąjį* šio subinstituto požymį - sutarties laisvės principą atsiiribojant nuo žalos atlyginimo, krovinijų vežimo nelinijiniais maršrutais pagal vežimo organizavimo sutartis, konkrečių maršrutų/atskirų atvejų ekonominio naudingumo vertinimo analizės – šie klausimai pasižymi savo specifika ir galėtų būti ateities mokslinių tyrimų objektais. Disertacijos pavadinimas „Vežimo organizavimo sutartys vežant krovinius jūrų transportu: teisinio reguliavimo ypatumai“ pasirinktas dėl Roterdamo taisyklėse pirmą kartą linijinio jūrų transporto teisėkūros istorijoje įteisinto sutarties laisvės principo vežimo organizavimo sutarčių forma, kurioms yra būdingi teisinio reguliavimo ypatumai. Siekiant atskleisti sutarčių laisvės koncepcijos genezę ir įvertinti egzistuojančio teisinio reguliavimo problemas tyrimo dalyku buvo visos trys šiuo metu galiojančios tarptautinės konvencijos ir pasirinktų šalių nacionaliniai teisės aktai, reguliuojantys krovinijų vežimą linijiniu jūrų transportu, tačiau Roterdamo taisyklių konceptualiam įvertinimui skirta daugiausiai dėmesio, nes ši konvencija, tikėtina, užpildys egzistuojančias teisinio reguliavimo spragas.
2. Priežastys, kodėl Roterdamo taisyklės dar neišgaliojo disertacijoje buvo nagrinėtos pasirinkto tyrimo objekto rėmuose, tačiau sutarties laisvės įteisinimas vežimo organizavimo sutarčių forma nėra vienintelis analizės reikalaujantis dalykas, galintis padėti atskleisti šios konvencijos skuboto ratifikavimo nebuvimo faktą. Be abejo, toks tyrimas galėtų būti ateities mokslo tyrimų objektu.
3. Disertacija buvo atlikta vertinant teisinių instrumentų (tiek egzistuojančių, tiek priimtų, bet neišgaliojusių) įtaką tarptautinės prekybos skatinimui vežimo organizavimo sutarčių pagalba. Autorė darė prielaidą, kad teisė, kurios paskirtis skatinti ir efektyviai reguliuoti ekonominius santykius šiandien šių funkcijų

krovinių vežimo linijiniais maršrutais tęstinio bendradarbiavimo srityje neatlieka. Ekonominiai pavyzdžiai buvo naudojami iliustruoti krovinių vežimo verslo realijas, tačiau disertacijos tikslu nebuvo atlikti vežimo organizavimo sutarčių ekonominio vertinimo konkrečios šalies ar konkrečių prekių vežimo segmente. Panašaus tyrimo, tikėtina, sulauksime ekonomikos mokslo darbuose.

Disertacija taip pat galėtų sudaryti dalį Roterdamo taisyklių Komentarą, o tyrime atliktos mokslininkai pagrįstos išvados padėtų sprendžiant LR Seimui dėl šios tarptautinės konvencijos ratifikavimo būtinybės.

Įsigaliojus Roterdamo taisyklems siūlomi šie teisės nacionalinės teisės aktų pakeitimai:

LR CK 6.822 straipsnį pakeisti:

### **6.822 straipsnis. Vežimų organizavimo sutartis**

1. Jeigu kroviniai vežami nuolat ir reikia nustatyti transporto priemonių ir krovinių pateikimo terminus ir tvarką, vežėjas ir krovinininkas siuntėjas sudaro ilgalaikę vežimų organizavimo sutartį.

2. Vežimų organizavimo sutartimi vežėjas įsipareigoja sutartyje nustatytu laiku priimti, o siuntėjas – pateikti vežti sutartyje nustatyto dydžio krovinių. Vežimų organizavimo sutartyje nustatoma transporto priemonių ir krovinių mastas, terminai, atsiskaitymų tvarka ir kitos sąlygos.

*Vežimų organizavimo sutartis yra krovinių vežimo sutartis tarp krovinininko vežėjo ir siuntėjo, kuria nustatomas konkretaus krovinio kiekio vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį.*

Krovinių vežimą jūrų transportu detalizuojančiame nacionalinės teisės akte LR Prekybinės laivybos įstatymo antrą straipsnį papildyti įtvirtinant krovinių vežimo organizavimo sutarties sąvoką: *Vežimo organizavimo sutartis yra krovinių vežimo sutartis tarp krovinininko vežėjo ir siuntėjo, kuria nustatomas konkretaus krovinių kiekio vežimas keliomis partijomis per sutartą laikotarpį. Kiekis konkrečiai gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį.*

### **Autorės mokslinių publikacijų sąrašas**

Jasutienė, L. Krovinio siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių Tautų Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė. *Socialinių mokslų studijos*. 2012, 4(3).

Jasutienė, L. Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transportu vežėjo pareigas. *Socialinių mokslų studijos* (po redakcijos atiduota leidybai).

Jasutienė, L. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea - a clear and reasonable advance for modern trade. *Research paper. International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2012*.

Jasutienė, L. Updating the rules on carriage of goods by sea: selected issues in perspective. *Research paper. International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2013*.



## CURRICULUM VITAE

### Asmeninė informacija

Vardas Pavardė	Lina Jasutienė
Gimimo data	1982-03-26
El.paštas	ljasutiene@msc.us

### Išsilavinimas

Nuo 2009 m.	Mykolo Romerio universiteto Ekonomikos ir finansų valdymo fakulteto, Ekonomikos ir verslo instituto doktorantė
2004–2005	Transporto teisės magistro kvalifikacinis laipsnis, Mykolo Romerio universitetas, Teisės fakultetas.
2000–2004	Teisės bakalauro kvalifikacinis laipsnis, Mykolo Romerio universitetas, Teisės fakultetas.

### Profesinė veikla

Nuo 2013 m. rugpjūčio mėn.	Mediterranean Shipping Company, New York, USA. Paslaugų sutarčių skyriaus teisininkė.
Nuo 2005 m. pab.	Prancūzijos Ambasada Lietuvoje, Ekonomikos skyrius Transporto projektų vadovė.
Nuo 2006 m. sausio mės.	Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakulteto, Muitinės veiklos katedros lektorė.
Nuo 2002–2005 m.	UAB “Vantolina” teisininkė.

### Akademinės stažuotės

2012 m. kovo – rugpjūčio mėn.	Abat Oliba CEU universiteto tarptautinės teisės fakultetas (Barselona, Ispanija), Ispanijos jūrų teisės ekspertų mokslinė vasaros stovykla (Barselona, Ispanija).
2011 m. lapkričio – gruodžio mėn.	Jūrų teisės ir transporto centras (Centre de Droit Maritime et des Transports) prie Aix-en-Provence universiteto (Aix-en-Provence, Prancūzija).
2009 m. spalio mėn.	Mobilumo ir Transporto Generalinis direktoratas (Brukselis, Belgija).

**Kalbos:** lietuvių, anglų, prancūzų ispanų, rusų.

MYKOLAS ROMERIS UNIVERSITY

**Lina Jasutienė**

**VOLUME CONTRACTS FOR CARRIAGE  
OF GOODS BY SEA: THE PECULIARITIES  
OF LEGAL REGULATION**

Summary of the Doctoral Dissertation  
Social Sciences, Law (01 S)

Vilnius, 2013

The dissertation was prepared in 2009–2013 at Mykolas Romeris University.

*Scientific Supervisor:*

Assoc. Prof. Dr. Edvardas Sinkevičius (Mykolas Romeris University, Social Sciences, Law – 01 S);

**The dissertation is defended at the Council of Law, Mykolas Romeris University:**

*Chairman:*

Prof. Dr. Saulius Katuoka (Mykolas Romeris University, Social Sciences, Law – 01 S).

*Members:*

Assoc. Prof. Dr. Jaunius Gumbis (Vilnius University, Social Sciences, Law – 01 S);

Prof. Habil. Dr. Ona Gražina Rakauskienė (Mykolas Romeris University, Social Sciences, Economics – 04 S);

Assoc. Prof. Dr. Antanas Rudzinskas (Mykolas Romeris University, Social Sciences, Law – 01 S);

Assoc. Prof. Dr. Andrius Smaliukas (Vilnius University, Social Sciences, Law – 01 S).

*Opponents:*

Prof. Dr. Alfonsas Laurinavičius (Mykolas Romeris University, Social Sciences, Law – 01 S);

Assoc. Prof. Dr. Agnė Tikniūtė (Vytautas Magnus University, Social Sciences, Law – 01 S).

The public defence of the dissertation will be held on 14<sup>th</sup> of February on the 2014 at 1pm at II-230 auditorium, the Council of Law direction session, Mykolas Romeris University. Address: Ateities str. 20, LT-08303, Vilnius.

**The summary of the doctoral dissertation was sent out on January 14, 2014.**

Dissertation is available at Lithuanian national library Martynas Mazvydas (Gedimino pr. 51, Vilnius) and Mykolas Romeris University libraries (Ateities str. 20 and Valakupių str. 5, Vilnius; V. Putvinskio str. 70, Kaunas).

## **VOLUME CONTRACTS FOR CARRIAGE OF GOODS BY SEA: THE PECULIARITIES OF LEGAL REGULATION**

### **Summary**

#### **Research problem and relevance**

Maritime transport is the main engine of global trade and globalization. According to the United Nations Conference on trade and development (hereinafter referred as UNCTAD), around 80 per cent of global trade by volume and over 70 per cent by value is carried by sea and is handled by ports worldwide; these shares are even higher in the case of most developing countries. Despite the economic recession in 2008, which has had overall negative impact on the volume of carriages, the maritime transport remains one of the key elements in trade and its future is positive. The growth of people in the developing world demands more goods and raw material which can be safely and effectively delivered by maritime transport. It goes without saying that global processes request precise, detailed and constantly updated legal regulations however legal reality does not respond to new challenges and needs of international trade. This proves volume contracts deriving from market needs. The volume contracts were established as a tool regulating the relationship between carrier and shipper basing on continuous carriage of goods. In other words, volume contracts set out the transportation of cargo on agreed time intervals and shipper conditions. Volume contracts by sea in business are of great importance because it includes the principle of freedom of contract. In other words, contract parties can decide freely on the proportion of mutual obligations and accountability. However, while admitting volume contracts by sea as the essential element of modern trade, law experts face the problem of legal regulations. Liner shipping is the most efficient mean of transportation of goods by sea which is not utilized (by employing volume contracts by sea) to the maximum extent possible due to an absence of advanced and progressive legal regulations. This argument is based on the fact that today maritime transport is regulated by 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (“Hague Rules”), which were amended by 1968 Hague-Visby Rules (officially the “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading”) and 1978 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the Hamburg Rules. 1968 Hague-Visby Rules and 1978 Hamburg Rules are of imperative nature and the principle of freedom of contract contained within the documents is rather minimal which does not allow deviating from the governed legal relations. This contradicts the letter and spirit of volume contracts and necessity of flexibility between business partners. Some national legislations partly cover volume contracts, in most cases conducting the carriage by non-linear way therefore there is no single opinion on the genesis of these contracts. Of course, a number of scientists and practitioners (Carlson, M. 2009, Haicong, Z. 2003) underscore the necessity to introduce more flexible freedom of contracts mechanisms allowing contract parties to reach the mutual beneficial agreement on obligations and

responsibilities. International maritime conventions imposed regulation to increase the carrier's obligations paying little attention to shipper's ones, do not reflect modern realities and needs of modern trade. Imperative norms imposed on carriers' obligations request to provide some service up to the standards set out in the international documents. While the shipper may not opt for a service of "lower" level standards and pay less. In other words, the current legal regulation imperatively request to pay for the service without option to stick to basic service needs which could be reasonably less expensive. The generic argument that the existing legal regulations (imperative) protects the interests of shippers is not entirely correct.

It is worth mentioning that shippers are not any more a weak party within maritime transport in the 21 century. There are big shippers in various market segments (i.e. ADIDAS, NIKE, IKEA, FEDEX, DHL, UPS) along with shippers' association and other shippers which have very strong positions in the market and its impact on imposing its own norms is not questionable. The principle of protection of weak party within volume contract for carriage by sea has lost its importance because the shippers clearly understand the nuances of transport business, its own role and impact on economy. The practice of maritime transportation demonstrates that shipper may well be of the same size as carriers and the necessity to protect their interests with international legal norms remains disputed.

The analysis of the development trends of volume contracts in sea in various maritime countries and the conceptually scientific assessment of this sub-institute in Lithuania is of great importance. Lithuania is among the countries which needs to take a final decision on ratification of United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (hereinafter referred as Rotterdam Rules). According to the Rotterdam Rules, "Volume contract" means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range. Hence, volume contracts are included in the scope of this documents and its are recognized as transport agreements. Once Rotterdam Rules have entered into force, the principle of freedom of contract will be used in the history of international conventions in the area of volume contracts in sea by linear transport. This will provide an opportunity to deviate from imperative Rotterdam rules regime and to come to terms on mutual rights and obligations.

The Rotterdam Rules have been created as a result of long negotiations among maritime lawyers and its have received some critics. The current Lithuanian government (XVI) seeks to expand and strengthen maritime transportation and the competitive ability of Klaipeda sea port in the eastern part of the Baltic sea, therefore it assumes conceptual need to form the position with regard to volume contracts in sea. The necessity to incorporate flexibility in maritime business (in terms of agreeing on mutual obligations and rights between contract parties) in XXI century remains of top priority keeping mind the increased role of sea ports of neighboring countries and Ukraine.

The innovations in legal regulations in maritime linear transportation based on continuous cooperation remain very relevant to Lithuania as transit country. Admittedly, Klaipeda sea port offering access to Western market from the East, is at intersection of international transit routes which provides the opportunity to reach out CIS, Asian

region, EU and other markets. To transport the cargo to/from Belarus, Ukraine, southern Russia Klaipeda sea port remain the nearest one comparing to other sea ports in the Baltic Sea. There are many international transport projects which are under development in Lithuania (Saule, Merkurijus, Vikingas, NATO ISAF transit) leading to the increased competitive ability at international level. All the above-mentioned projects are focused on permanent engagement to transport various goods and in most cases the cargos are transported by sea. Therefore, by implementing pro-active maritime transport policy, volume contracts in sea (once Rotterdam Rules enter into force) may well become a legal instrument to provide maritime (or partly) transport service which are market-oriented, contract parties-focused and based on testiniu cooperation.

The analysis of volume contracts for the carriage of goods wholly or partly by sea is relevant in both theoretical and practical view. Theoretically, volume contracts are an important object due to the fact that modern transport market is based on different concepts which force to change the traditional approach towards linear carriage of goods by making agreements as envisaged in Rotterdam Rules. This ensures an opportunity to make use of freedom of contract setting out rights and obligations, though understanding that this principle is not absolute. Practical importance of scientific analysis assume volume contracts through economic relevance of legal sub-institute, and the interdisciplinary of the research object with economic, international trade and logistics science.

The doctoral dissertation has been prepared in April 2013.

### **The research object**

The research object is the volume contracts for the carriage of goods wholly or partly by sea, legal regulation of this sub-institute and peculiarities of practical applicability. It is worth noting that volume contracts are the opportunity to contract parties to deviate from the imperative norms and agree on volume of obligations. Therefore, the research object has been to some extent reduced up to the analysis of volume contracts through the accent of this sub-institute - the principle of freedom of contract because: (1) the principle of freedom of contract has been existing in trampine transportation, (2) principle of freedom of contract is not applicable in linear transportation due to international conventions, (3) Rotterdam Rules (once it will enter into force) have been the first internationally agreed documents which incorporates the principle of freedom of contract to be applicable within volume contracts.

The goal of the dissertation is to assess and research the volume of principle of agreement and its role within the linear volume contracts for the carriage of goods by sea and analyze the peculiarities of legal regulation of this sub-institute.

The objectives of the dissertation

- Analyze the existing international conventions, impacted on the problems and concept development of the volume contracts for the carriage of goods by sea. Assess the development of the principle of freedom of contract in light of transporting goods by sea in European and American legal systems.
- Asses the accents and content of the volume contracts for the carriage of goods by sea.

- Research meticulously the criteria and volume of principle of freedom of contract as envisaged in Rotterdam Rules.
- Assess conceptually the impact of principle of freedom of contract on the parties' obligations of volume contracts for the carriage of goods by sea.
- Analyze whether the installation of the principle of freedom of contract (in light of the volume contracts for the carriage of goods by sea as envisaged in Rotterdam Rules) will not negatively impact the interests of small and medium shippers.

### **Academic novelty and significance**

The dissertation is the first systemic research in Lithuania which analyzes deeply the linear volume contracts for the carriage of goods by sea as set out in Rotterdam Rules. Once the legal nature of volume contracts has been explained along with its existence aims in transport market and once its development and implementation mechanism has been identified, the current legal basis can be refined to solve legal ambiguities and shortfalls.

First of all, though modern scientific literature addresses the novelties and shortfalls to be introduced by Rotterdam Rules, there is a lack of systematic approach on application and potential problems of volume contracts at both Lithuanian and international contexts. Therefore, the dissertation seeks the importance of freedom of contract and discovers its allowed volume transporting goods wholly or partly by sea in accordance to Rotterdam Rules. The conclusion of the research provides solid basis to reconsider the existing imperative norms within volume contracts concept for both legislature body and law science which may well lead to the discussion on the legitimacy of limitations of freedom of contract and the relevance of ratification of Rotterdam Rules.

Secondly, this research uniquely includes not only theoretical legitimacy of volume contracts, as phenomenon of maritime transportation business, but also its applicability issues. This has been the first time the issues have been addressed in the Lithuanian legal discourse. In practical view, it discloses the mechanism protecting the interests of shippers because the legitimacy of freedom of contract in volume contracts is not absolute.

Thirdly, the novelty of analysis is demonstrated by the fact that it rejects traditional approach towards maritime transportation conventions which had been valid since Harter Act (the regulation of relations between contract parties based on imperative norms). The research identifies and discloses the genesis of volume contracts and its criteria allowing better understand the importance of this legal sub-institute in international trade. The criteria have been found and identified when analyzing law doctrine, travaux préparatoires of Rotterdam Rules and political, economic and legal factors which impacted on the adoption of new convention. The systemic research determines the shortfalls of existing legal regulations and application and critically assesses whether Rotterdam Rules, introducing principle of freedom of contract in light of volume contracts, will satisfy maritime transportation business needs, whether the interest of small and medium shippers will be protected, whether the contracts will not remain as an instrument for carriers to abuse partly their obligations, which are

imperative under Hague-Visby rules. The analysis of the above-mentioned elements can become very valuable scientific material.

Fourthly, the flexibility of linear volume contracts will have a positive outcome on the development of international trade. The dissertation demonstrates that cancellation of some conservative norms (imperative) is possible and acceptable in case of balanced legal regulations which would provide more opportunities in turnout for participating persons and final consumers.

Fifthly, the research may serve well when lecturing about international trade, transport law and preparing textbooks. It is very likely that volume contracts will be widely discussed in scientific agencies and the research will introduce new discourse in developing and refining maritime transportation legal basis. The research has produced scientifically based arguments to solve the problems of ratification of Rotterdam Rules in Lithuania and can become a part of scientific comments in relations with the convention.

The main thesis of the dissertation

1. Imperative legal regime should not regulate the relations between shipper and carrier based on testiniu cooperation when transporting goods wholly or partly by sea, and seeking to protect the interests of shippers.
2. The interests of small and medium shippers that have made volume contracts, will not be violated due to the sufficient protection mechanism established within Rotterdam Rules.
3. The principle of freedom of contract of Rotterdam Rules within volume contracts is not absolute therefore a reasonable equilibrium is ensured between contract parties.

## REVIEW OF RESEARCHES

Despite the fact that Lithuania is often considered as sea state and annually growing volume of cargos and increased number of ships hailing in Lithuania provide added value to both enterprises operating in the sea port and the state, there is a lack of scientific researches focused on extensive volume contracts and legal regulations. Almost all research material have been collected in various European universities (during internships) which reflect the realities of linear transportation of goods.

Literature review is divided into three parts. The first part is focused on fundamentals of maritime transportation, which help understand the whole picture of XXI century maritime business processes and its problems. The second part is devoted to research materials related to Rotterdam Rules and the third part covers the opinion of various authors and experts with regard to the researched object.

1. There is a single legal study on navigation in Lithuania where the main cargo transportation issues have been addressed by R. Derkintyte and M. Jonkus (2009). However, the publication does not cover volume contracts though maritime transportation issues have been discussed. It is worth mentioning the studies of prof. S. Katuoka (1997) who introduces the sea erdvui questions as well as prof. V. Vadapalas (2006) and prof. L. Jakulevičienė (2011) who explained the areas of transportation of goods by sea in light of International conventions.



Various topics within the research object have been analyzed by other Lithuanian scientists: Drobotko (2006), Gineitis (2003), and Sinkevičius (2008). The mentioned publications inspired the author and provided valuable ideas with respect to the researched topic to assess different aspect of maritime transportation. In addition, maritime law in Lithuanian law doctrine is analyzed to cover only few aspects. Since, there have not been produced much of analysis on the researched topic in Lithuanian law doctrine, the main focus has been given to the foreign researches and publications. The author has selected the most authoritative maritime experts who extensively contributed to the solutions of real problems and development of the convention. The following should be included: Sturley (2010), Bonassies and Scapel (2010), Baughen (2009), Tetley (2008), Wilson (2010), Chen (2011), Dockray (2004), Arroyo (2008), Beurier (2006/07), Dajoux-Ouassel (2000), Baquier (2010), Branellec (2007), N'Toh (2005). The authors analyzed various aspects of maritime transportation. It is worth mentioning that there is a tendency to research the responsibility of carriers in scientific literature, while the legal characteristics of the conventions have deserved very little attention and remains entirely descriptive.

2. The second group of material is directly related to Rotterdam Rules and all international conventions. The author begins analyzing *travaux préparatoires* of Rotterdam Rules. UN documents and particularly UNCITRAL as primary source has provided valuable material in order to disclose and critically assess modern issues of legal regulation of linear maritime transportation, thus explaining legal characteristics of volume contracts and need for legitimacy. Rotterdam Rules have been deeply analyzed by the following academics: prof. Sturley, Fujita, Van der Ziel (2010), Thomas (2009), von Ziegler, Scelin, Zunarelli (2008), Diamond (2009), Berlingieri (2010), Illescas (2009) and Delebecque (2009). All the mentioned academics have pointed out volume contracts in their conclusions in General terms. Therefore, the author has decided to conduct the research in the area which does not include single law theory and where the novelty of idea crosses with the chaos of existing legal regulations. These reasons have led to controversial question – analysis of legal characteristics of volume contracts through the principle of freedom of contract.
3. The third group of material is composed of foreign authors who have analyzed volume contracts as established within Rotterdam Rules. A great attention has been given to the analysis made by the scientists Mukherjee and Basu Bal (2010), who have been the first to raise economic consequences of transportation by volume contracts in international legal discourse and have proved that the interests of shippers will not be violated. On the contrary, they will benefit financially from making volume contracts. Prof Berlingieri (2009), a member of the committee to develop Rotterdam Rules, has underscored that the prospects of volume contracts in practice have been based on the conclusions that volume contracts were included in the Rotterdam Rules in response to business interests to transport with linear means bigger cargo at more favorable conditions. Therefore, the 80<sup>th</sup> Article of Rotterdam Rules incorporates requirements volume contracts to recognize valid along with a possibility of deviation from imperative regime. The

author does not think that any increase of volume contracts for a single case to avoid imperative regulations of Rotterdam Rules. Tetley (2011) objects this conclusion saying that volume contracts are the most controversial part of Rotterdam Rules and due to the established freedom of contract, all contract parties will try to avoid imperative nature of the convention, therefore carriers will attract inexperienced shippers with smaller freight taxes and will request to make long term commitments in transporting goods. European's Shipper Council has expressed concerns over volume contracts and its negative impact on small and medium shippers. However, US National Industrial Transportation League has publicly criticized such opinion motivating that volume contracts remain special instrument to provide market oriented service. This has been based on the arguments that shipper interests are sufficiently protected due to strict standards set out in Rotterdam Rules which need to be done in order to deviate from existing norms. This has been supported by prof Sturley (2010) who have analyzed the existing maritime transportation conventions, and came to the conclusion that the freedom of contract established in Rotterdam Rules is significant and paramount amendment. The author does not see a possibility for carriers to abuse freedom of contract within volume contracts as a result of strict protection measures of shipper interests. The bone of contention between the world-wide recognized scientists and business representatives over volume contracts and its legal nature along with real impact on contract parties have encouraged the author of dissertation to launch the research in order to conceptually provide responses towards the need of the volume contracts, real benefit of such legal regulation and level of protection of shippers' interests. The author, keeping in mind the similarities of volume contracts with US service agreements, has analyzed the Hou dissertation, which helped identify the main features and differences of the agreements and proved the statement that volume contracts are different from service agreements in terms of its object, volume of freedom of contract and applied legal regulation mechanism. The author received consultations from prof. Sturley, H.Honka and dr. Basu Bal.

Most of the mentioned maritime experts presented their research results in various foreign publications, textbooks, studies, dissertations and scientific conferences. This clearly demonstrates that the chosen topic is very important among scientists.

Having analyzed the research on volume contracts, the author did not find critical and conceptual assessment of legal characteristics of the contracts. And in response to the lack of analysis on the researched topic and fierce scientific disputes, the author has committed herself to fill up this gap.

## METHODOLOGY

The following methods have been applied in the research: analytical, theological, critical, sociological, logical analysis, critical analysis, historical, linguistic explanation of legal norms, document (source content) and other methods used in law science.

A special attention is given to comparative method. The method has been chosen due to its universality and necessity for all states to provide similar interpretation and harmonization at national level. Comparative method helped assess the efficiency of sub-institute of volume contracts, foresee the tendencies of mutual development. The analysis of three international conventions and various national legal experiences assisted critically estimate the need for freedom of contract and volume in light of maritime transportation legal basis.

Theological method was applied in analyzing the aims of concept of freedom of contract and the criterions which set out its applicability limits. It was aimed to assess the conditions and circumstances of the adoption of specific legal norms, to determine the intentions of those who contributed to the drafting process of the conventions and what content they wanted to attribute. The application of theological method helped analyze internal essence of legal norms and possible interpretations along with consequences.

Critical and sociological methods were used to determine to which extent legal regulation of Lithuania and global powers reflect the current needs and underline the importance of ratification of Rotterdam Rules at national and global level.

Logical analysis and apibendrinimo (induction, deduction, synthesis) were used to check the main thesis of dissertation, analyzing theoretical and empirical material, determining logically justified conclusions.

Critical analysis method allowed critically estimate current international and national legal basis of linear maritime transportation, doctrinal explanation and demonstrate the shortfall of legal regulations.

Historical method was employed to assess the intentions of founding fathers of the maritime conventions. In addition, it helped research volume contracts, especially the principle of freedom of contract and its changes over periods in various maritime transportation conventions, explaining the past events and foreseeing future tendencies.

Linguistic legal norms explanatory method discovered real essence of legal norms and its relations with other norms. It served as valuable instrument to analyze court decisions.

Document (source content) analysis method helped assess researched object in collecting the relevant material. The sources of collected material: international legal acts, court decisions, scientific books and journals, publications, official statistics, official governmental publications, private, state, professional and NGO agencies documents.

The mentioned general and specific scientific research methods have been applied in integrated and systemic manner.

## **RESEARCH RESULTS AND STRUCTURE**

A part of research results have been published in scientific journal “Socialiniu mokslu studijos” of Mykolas Romeris University: “Responsibilities and obligations of shipper by sea: the analysis of United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, “Rotterdam Rules: legal innovations regulating responsibilities and obligations of carrier by sea” and „United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or

partly by Sea - a clear and reasonable advance for modern trade“ and „Updating the rules on carriage of goods by sea: selected issues in perspective“. On the basis of the articles two conference papers were presented in International conferences organized by Mykolas Romeris University (International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2012; and International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2013).

The research results have been introduced in Centre de Droit Maritime et des Transports under Aix-en-Provence University, Abat Oliba CEU University International law faculty and EU DG Mobility and Transport (Brussels, Belgium) where the author was involved in scientific internships.

The dissertation was presented in the Institute of Business and Economy.

### **Credibility of research results**

The amount and quality of the sources, publication of preliminary results and the applied methodology along with critical perception of the author ensure the credibility of research results.

### **Research structure**

The structure is based on research objectives. The research consists of introduction, three parts, conclusion and suggestions. The structure follows the development of principle of freedom of contract in volume contracts.

The first part is focused on the historical genesis of maritime transportation agreements in order to identify doctrinal statements and essential factors which influence the limitations of freedom of contract in volume contracts. In assessing the international conventions, the author critically analyzes the ways freedom of contract has developed and responds to the question why the current legal regulations do not meet XXI century business needs in transport. The imperfection of international conventions regime is compared to US service agreements as an instrument in maritime transportation which allows the implementation of freedom of contracts between contract parties. It asks why US service agreements being very popular at national level are not used beyond US.

The second part is devoted to the volume of freedom of contract within volume contracts as set out in Rotterdam Rules. It seeks to identify the role and uniqueness of the convention in the system of transportation agreements. Much attention is given to the analysis of necessary conditions so as volume contracts with deviation from imperative regime would be recognized as valid within Rotterdam Rules. There is a conceptual assessment whether the introduction of freedom of contract in volume contracts will not violate the lawful interests of carries and third persons when transporting goods by sea or multi-modality means.

The third part analyzes the volume and fundamentals of limitation of freedom of contract as set out in Rotterdam Rules. Firstly, responsibilities and obligations of both shipper and carrier are assessed which are of imperative nature to full extent and the regime of Rotterdam Rules is applicable. Secondly, the obligations of contract parties

are analyzed, where freedom of contract is applicable on a case by case basis, seeking to decide whether legal regulations do not violate the interests of shippers and carriers. When analyzing the content of obligations, the author relies upon not only legal doctrine but also upon analysis of various courts' decisions. The part also covers the limits of freedom of contract in case of fault of damage resulting from lost, damaged or delayed cargo.

The dissertation is finalized with conclusion, suggestions and list of literature.

The research results imply that the main goal of the dissertation has been achieved along with objectives and the main theses of dissertation have been proved. This is reflected in the conclusion.

Having assessed the research results, the following conclusion may be made:

The analysis of various courts decisions and the existing international conventions regulating linear volume contracts by sea and relations between contract parties, have showed that there is an imperative regime with regard to maritime transportation, established in Harter Act, later expanded in Hague Rules and Hamburg Rules. The research has proved that the application of imperative norms includes more areas of legal relations between the parties. This increased regulation has become an obstacle for modern linear transportation. It is not allowed to make individual and market-oriented agreements based on freedom of contract for the parties of similar economic size and this does not support transportation business relations based on testinis cooperation. The analysis has demonstrated that carriers have been stronger contract party and today they may well be economically weaker comparing to shippers, i.e. import-export companies. There is not logical explanation why imperative international convention should protect the shippers' interests regulating in detail all maritime transportation agreements including volume contracts. Fundamental changes can be foreseen with Rotterdam Rules which established the principle of freedom of contract for volume contract parties.

*As for the necessity to have freedom of contract in linear maritime transportation:*

1. Legal regime of volume contracts is based on principle of freedom of contract, seeking to engrain testini cooperation between shipper and carrier to transport concrete cargo by linear sea transport, in various parties within the agreed period of time. The contract parties are allowed to deviate from almost all obligations as set out in Rotterdam Rules, which is not lawful in accordance to standard transport agreements. The establishment of freedom of contract in Rotterdam Rules in light of volume contracts is considered as serious innovation for both shippers and carriers because both representatives of maritime business have to increase their productivity and efficiency in dynamic times of global economy. This can be done only through making individual and needs responding agreements, setting aside transport contracts to be done visa-a-vis accession. This conclusion proves the first of the main thesis of the dissertation that imperative legal regime does not have to regulate the relations between carriers and shippers, based on testiniu cooperation when transporting goods by linear routes, keeping in mind the provision to protects the interests of shipper.

2. Albeit the volume contracts are attributed to transportation agreement in Rotterdam Rules, there is no legal basis to underscore that volume contract by sea is identical to traditional agreement being made through accession in accordance to consignment. The analysis of legal characteristics and the assessment of the mechanism of its action have showed the exceptionality of this agreement in the market of linear transportation and the economical benefit for contract parties:
  - a. carrier benefits from long-term contracts and provides discounts for freight taxes, otherwise carrier would be looking for new cargos to fill up the ship, cover maintenance and crew expenses (when the crew is not on duty in the sea).
  - b. shippers, being united in the association, can consolidate their cargos as a result of 3PL. In the possession of bigger cargo, the shippers can effectively negotiate better prices and more favorable conditions of transportation.
  - c. having made volume contract, both shipper and carrier may freely agree upon all content and volume of obligations, in other words, the more obligations are taken by shipper, the less freight taxes may be.

*As for the increased volume of carrier obligations*

3. Rotterdam Rules have increased the obligations of carrier in terms of content and volume when comparing to Hague-Visby and Hamburg Rules due to the increased requirements for sea safety, changed specific of maritime transport business and modern ship devices. However, the research has showed that carrier can deviate from greater part of obligations and reduce the responsibility following volume contract and the principle of freedom of contract. It concludes that this step in the convention has not been thoroughly considered because there is no imperative obligation for carrier when transporting dangerous cargo. In addition, it is negatively assessed (general safety in sea, danger for property and people) a permission for carrier, who has made volume contract, to deviate from obligations to ensure ship's suitability and safety when transporting particular cargo. It is worthwhile to identify other obligations where the possibility to deviate is rather limited. This is the most essential obligation of carrier to deliver cargo to the receiver. A part of these shortfalls can be solved via court decisions, when any deviation from the essential obligations in accordance to volume contracts (to deliver cargo timely) can be considered as not valid due to contradiction to the letter and spirit of the contract.

*As for protection of shippers' interests when concluding and implementing volume contracts*

4. The research has proved that the interests of small and inexperienced shippers will not be violated when volume contract is made because of sufficient protection mechanism established in Rotterdam Rules. The volume contract is supposed to clearly identify when any deviation may occur from the convention. The contract has to be agreed personally, all articles with regard to deviation have to be identified. A shipper is entitled to make a contract under such conditions corresponding the norms of the convention, with no deviation and is informed about a possibility of norms deviating from imperative regime which are

not included or are included under typical conditions. The analysis has showed that protection of shippers' interests is sufficient once volume contract has been made. Otherwise, the research has demonstrated that carrier may unilaterally include the norms on jurisdiction and arbitration in the volume contract, and its content may not be amended by small and inexperienced shippers. These norms will become imperative because Rotterdam Rules do not envisage the requirement to get consent from shipper. Due to this reason, it implies that Rotterdam Rules have not solved the existing problems deriving from consignment jurisdiction conditions and arbitration (which negatively affect shipper) to be introduced unilaterally by carrier. Therefore, shipper has to assess each volume contract on a case by case basis keeping in mind real benefit under volume contract.

This conclusion partly proves the second of the main thesis of the dissertation that the interests of small and inexperienced shippers after having made volume contracts will not be violated to the sufficient mechanism of protection established in Rotterdam Rules.

*As for freedom limitations within volume contracts*

5. The analysis of the application of volume contracts when transporting by multi-modal transport has showed that the content of freedom of contract can not be those norms of the agreement which fall under the object of other international imperative conventions. Therefore, it says that in practice volume contracts will be used exclusively in maritime transportation.
6. As each principle of legal regulation of civil relations, the principle of freedom of contract is not absolute in volume contracts. The founders of the convention has foreseen imperative obligations of both shipper and carrier, where no deviation is possible even though volume contract has been made. The existence of fault can be assessed as an instrument to limit abuses in volume contracts in light of shipper and carrier because they may not be able to employ the norms of the volume contract, reducing their responsibility, when plaintiff will prove that damage due to lost, damaged or delayed cargo derived from their own employees, agents or sub-agents activities or omission perceiving the potential damages.

This conclusion proves the third of the main thesis of the dissertation that the principle of freedom of contract as set out in Rotterdam Rules is not absolute, therefore the equilibrium between contract parties is ensured.

### **Research limits and recommendations**

The research has showed that today freedom of contract in linear maritime transportation is limited by imperative national and international norms, therefore, it is expedient to expand it through legal doctrine reflecting XXI century needs for international trade and business. Therefore, it is necessary for foreseeing new discourse in legal studies focused on deeper analysis of transportation conventions which could

have practical benefit for developing and refining the legal system of volume contracts by sea (wholly or partly).

The research has some limitations:

1. Volume contracts for carriage by sea is primarily an opportunity for contract parties to deviate from imperative legal regulations and to agree upon duties and responsibilities independently. Therefore it is not a coincidence that the research has been developed through the analysis and assessment of volume contracts by employing the distinctive attribute of the sub-institute the principle of freedom of contract disassociating from damage compensation, non-linear maritime transportation in volume contracts, economic profit analysis of specific routes/different cases. These points contain its own specific and can be objects of future researches. The title of the dissertation "Volume contracts for carriage of goods by sea: the peculiarities of legal regulation" has been chosen as a result of Rotterdam Rules which introduced firstly the principle of freedom of contract in terms of volume contracts. Seeking to disclose the genesis of concept of freedom of contracts and to assess the existing legal problems, the research object has been the three international conventions and some examples of national legislations which deal with carriage of goods by linear transport. Nevertheless, the main attention has been given to the conceptual assessment of Rotterdam Rules, which should solve the existing legal problems.
2. The reasons of non-ratification of Rotterdam Rules have been analyzed in a framework of research object though the introduction of freedom of contracts in terms of volume contracts is not the only point which needs thorough analysis and explains if non-ratification. This can be further analyzed in the future.
3. The dissertation has been done by assessing various legal instruments (existing, adopted but not ratified) and its impact on enhancement of international trade through volume contracts. The author has made an assumption that law which should aim at boosting and effectively regulate economic relations, does not contribute much in terms of linear transportation based on continuous cooperation. Economic examples have been used to illustrate the realities of transportation business, however the research did not aim at assessment of impact of volume contracts in neither particular country nor in particular market segment. Similar research should come up in works of economists.

The dissertation can become a part of the comments of Rotterdam Rules and the conclusions made in the research may help the Lithuanian Parliament to take final decision on its ratification. Once Rotterdam Rules have entered into force, the following amendment should be made in the national legal acts:

LTU CC 6.822 Article to amend as follows:

6.822 article. Volume contracts

1. If cargos are transported on a permanent basis and it needs to identify the order and period of transport means and cargo, carrier and shipper make long-term volume contract.



2. In a framework of volume contract, carrier is obliged to accept timely and shipper is obliged to deliver cargo as foreseen in the agreement. Volume contract stipulates the amount of cargo and transport means, periods, payments and other conditions.

*Volume contract is a transportation of cargo agreement between shipper and carrier which stipulates the transportation of concrete cargo in parts during the agreed period of time. The amount is described as small, big or it is specified.*

Art 2 of the Lithuanian Law on Trading navigation which regulates maritime transportation, should be amended to introduce the definition of volume contract: *Volume contract is transportation of goods agreement between carrier and shipper, which stipulates the transportation of concrete cargo in parts during the agreed period of time. The amount is described as small, big or it is specified.*

### **Scientific publications of the author**

- Jasutienė, L. Krovinio siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių Tautų Konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinų vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė. *Socialinių mokslų studijos*. 2012, 4(3).
- Jasutienė, L. Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinų vežimo jūrų transportu vežėjo pareigas. *Socialinių mokslų studijos* (delivered to the press).
- Jasutienė, L. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea - a clear and reasonable advance for modern trade. *Research paper. International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2012*.
- Jasutienė, L. Updating the rules on carriage of goods by sea: selected issues in perspective. *Research paper. International Scientific Conference Practice and Research in private and public sector 2013*.

# CURRICULUM VITAE

## Personal Information

Name, Surname	Lina Jasutienė
Date of Birth	26 March 1982
E-mail:	ljasutiene@msc.us

## Education

Since 2009	Mykolas Romeris University, Faculty of Economics and Finance Management, doctoral studies.
2004-2005	Mykolas Romeris University, Master's degree in Transport Law.
2000-2004	Mykolas Romeris University, Bachelor's degree in Law

## Professional experience

Since 2013	Mediterranean Shipping Company, New York, USA. Service Contracts' Dept. Lawyer.
2005-2013	French Embassy in Lithuania, Economic Mission. Project Manager.
2006-2013	Mykolas Romeris University, Faculty of Economics and Finance Management. Lecturer
2002-2005	JSC "Vantolina". Lawyer.

## Academic traineeship

2012 (March-August)	Abat Oliba CEU (Barcelona, Spain).
2011 (November-December)	Centre de Droit Maritime et des Transports (Aix-en Provence, France).
2009 October	Directorate-General for Mobility and Transport (Brussels, Belgium).

**Languages:** Lithuanian, English, French, Spanish, Russian.

**Jasutienė, Lina**

**VEŽIMO ORGANIZAVIMO SUTARTYS VEŽANT KROVINIUS JŪRŲ  
TRANSPORTU: TEISINIO REGULIAVIMO YPATUMAI: daktaro disertacija. –**  
Vilnius: Mykolo Romerio universiteto leidyba, 2013, 187 p.

Bibliogr. 134–147 p.

ISBN XXXXXXXXXXXXXXXXX

*Disertacijoje nagrinėjamos ir įvertinamos vežimo organizavimo sutartis vežant krovinius linijiniu jūrų transportu ir šių sutarčių teisinio reguliavimo ypatumai. Šiandien egzistuojantis teisinis režimas pasižymi imperatyviu teisiniu reguliavimu sudarant standartines krovinių vežimo linijiniu jūrų transportu sutartis. Sutarties laisvė krovinių vežimo linijiniu jūrų transportu versle yra ribojama tarptautinių konvencijų ir nacionalinių teisės aktų, tačiau pagrįstai reikalinga XXI amžiaus tarptautinės prekybos versle, ypač tęstinio bendradarbiavimo tarp krovinio vėžėjo ir siuntėjo srityje. Tyrimo objektas susiaurinamas iki vežimo organizavimo sutarčių analizės per skiriamąjį šio subinstituto požymį – sutarties laisvės principą. Disertacijoje konceptualiai įvertintos ne tik šiuo metu galiojančios konvencijos, bet ir Roterdamo taisyklės. Disertacijoje atsakyta į klausimą, ar novatoriškas Roterdamo taisyklių teisinis reguliavimas nepažeis mažų ir vidutinio dydžio krovinio siuntėjų interesų, ar dėl leidžiamos sutarties laisvės bus užtikrinama protinga pusiausvyra tarp vežimo organizavimo sutarties šalių.*

*The dissertation aims at analyzing volume contracts for carriage of goods by sea and its legal regulation peculiarities. Today, the existing legal regime has been based on imperative norms when making standard agreements for carriage of goods by sea in liner shipping. Freedom of contract in carriage of goods by sea in liner shipping industry is rather limited by international and national legal acts however it is undoubtedly needed in the international trade of the XXI st. century in general and in the field of continuous cooperation between shipper and carrier. Research object of the dissertation has been narrowed down to the analysis of volume contracts through the distinctive attribute of this sub-institute – the principle of freedom of contract. A heavy emphasis has been placed on the analysis of the existing international and national legal acts governing linear transport in order to assess the incompatibility of it and to search for innovative legal solutions with a focus on the conceptual assessment of the Rotterdam Rules It allowed to assessing whether the newly negotiated and innovative legal regulations would not violate the interests of small and medium shippers and whether the freedom of contract would ensure a stable equilibrium between volume contract parties.*

**Lina Jasutienė**

**VOLUME CONTRACTS FOR CARRIAGE OF GOODS BY SEA:  
THE PECULIARITIES OF LEGAL REGULATION**

Doctoral Dissertation

Maketavo Romanas Tumėnas

SL 585. 2013 12 30. 15,1 leidyb. apsk. l.

Tiražas 20 egz. Užsakymas 21 314

Mykolo Romerio universitetas

Ateities g. 20, Vilnius

Puslapis internete [www.mruni.eu](http://www.mruni.eu)

El. paštas [leidyba@mruni.eu](mailto:leidyba@mruni.eu)

Parengė spaudai UAB „Baltijos kopija“

Kareivių g. 13B, Vilnius

Puslapis internete [www.kopija.lt](http://www.kopija.lt)

El. paštas [info@kopija.lt](mailto:info@kopija.lt)

Spausdino UAB „Vitaė Litera“

Kurpių g. 5-3, Kaunas

Puslapis internete [www.bpg.lt](http://www.bpg.lt)

El. paštas [info@bpg.lt](mailto:info@bpg.lt)