

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS  
TEISĖS FAKULTETAS  
TARPTAUTINĖS TEISĖS KATEDRA**

**MARIUS DULKĖ**

(TARPTAUTINĖS JŪRŲ TEISĖS STUDIJŲ PROGRAMA)

**TEMA**

**LAIVO REISINIS ČARTERIS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:  
Dr. Alvydas Gineitis

**Vilnius,  
2007**

# TURINYS

<b>IVADAS</b> .....	<b>2</b>
<b>1 DALIS. PERVEŽIMŲ JŪRA SUTARČIŲ KILMĖ IR RŪŠYS</b> .....	<b>5</b>
<b>2 DALIS. REISINIO ČARTERIO ŠALYS IR FRACHTAVIMO BROKERIAI, JŲ TEISĖS, PAREIGOS BEI ATSAKOMYBĖ</b> .....	<b>8</b>
1 skyrius. Laivo valdytojas .....	8
2 skyrius. Frachtuotojas .....	14
3 skyrius. Frachtavimo brokeriai .....	17
<b>3 DALIS. PAGRINDINIAI REISINIO ČARTERIO ELEMENTAI</b> .....	<b>22</b>
1 skyrius. Reikalavimai laivui ir kroviniui pagal reisinį čarterį .....	22
2 skyrius. Reiso pagal reisinį čarterį struktūra ir jo reglamentavimas .....	30
3 skyrius. Užmokesčio už reisinį čarterį reglamentavimas .....	36
4 skyrius. Pakrovos ir iškrovos laiko skaičiavimo reglamentavimas .....	41
<b>IŠVADOS</b> .....	<b>47</b>
<b>NAUDOTOS LITERATŪROS SĄRAŠAS</b> .....	<b>50</b>
<b>SANTRAUKA</b> .....	<b>53</b>
<b>SANTRAUKA ANGLŲ KALBA (SUMMARY)</b> .....	<b>54</b>

## Ivadas

Šiuo metu jūrinis transportas – tai viena iš pagrindinių transporto rūšių tarptautinėje prekyboje, kurios apimtys nuolat auga. Augant pasaulinės rinkos mastams ir didėjant vartotojų skaičiui, jūriniam transportui tenka didelė dalis pervežamų krovinių srauto. Kodėl jūrinis transportas toks svarbus ir pirmauja tarp kitų transporto rūšių? Atsakymo į šį klausimą reikėtų ieškoti pervežimo kaštuose. Laivai – tai vienas iš pigiausių būdų pervežti krovinius, kadangi naudoja sąlyginai pigų kurą. Kitas esminis faktorius yra pervežamų krovinių kiekis. Vienu laivu galima pervežti nepalyginamai didesnę krovinių kiekį, nei lėktuvu, traukiniu ar vilkiku.

Visgi svarbu pažymėti, jog teisine prasme jūriniai pervežimai yra sudėtingas laivo valdytojų ir frachtuotojų santykis. Nepaisant to, kad šis teisinis santykis klostosi jau šimtmečius ir jį reglamentuoja per ilgą laiką teisės normomis virtę papročiai, ginčų šioje srityje kasmet išnagrinėjama nepaprastai daug ir tai yra neatsiejama komercinės laivybos dalis. Arbitražinis ginčų sprendimo būdas, atstato teisinę taiką tarp laivų valdytojų ir frachtuotojų, tačiau dažnai ginčo dalyviai nesutinka su priimtu sprendimu ir reikalauja tolimesnio ginčo nagrinėjimo, kuris yra gana svarus laiko ir pinigų atžvilgiu. Tam, kad sumažinti ginčų tikimybę, civiliniuose teisiniuose santykiuose visuomet pravartu vieną ar kitą konkretų teisinį santykį nustatyti bei sureguliuoti jo dalyvių sutartimi. Tokia sutartis kalbant apie teisinius santykius besiklostančius jūrinių pervežimų srityje yra čarteris. Jame nustatomos visos jūrinio pervežimo komercinės ir teisinės sąlygos. Šiame darbe analizuojama kaip jūrinio pervežimo sutartimi – reisiniu čarteriu yra reglamentuojami laivų valdytojų ir frachtuotojų civiliniai teisiniai santykiai, kokios reisiniu čarteriu apibrėžiamos jų atsakomybės ribos, kokia jo struktūra ir dalys.

**Pagrindinės darbe vartojamos sąvokos.** Atliekant tyrimą ir siekiant išvengti klaidingų sąvokų bei terminų vartojimo, yra tikslinga juos apibrėžti. Taigi:

*Laivo valdytojas* - asmuo, eksploatuojantis laivą, neatsižvelgiant į tai, ar jis yra laivo savininkas, ar juo naudojasi kitu teisėtu pagrindu<sup>1</sup>.

*Laivo frachtuotojas* – asmuo arba kompanija, kurie nuomoja laivą arba laivus krovinių arba keleivių pervežimui jūra<sup>2</sup>.

*Frachtas* – tai atlygis, mokamas pervežėjui arba laivo valdytojui už krovinių pervežimą tinkamoje būklėje, o taip pat pristatymą į sutartą vietą krovinių gavėjui<sup>3</sup>.

*Laivo reisinis čarteris* - susitarimas, pagal kurį laivo valdytojas (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už užmokestį leisti naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams vežti vienam reisui.

*Stalija* – laiko periodas skirtas laivo frachtuotojui krovinių pakrovai arba iškrovai be papildomo mokesčio<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas// Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300.

<sup>2</sup> Sullivan E. Eric Sullivan's Marine Encyclopaedic Dictionary. London: LLP, 1999. P. 89.

<sup>3</sup> Gorton L., Hillenius P., Ihre R., Sandevam A. Shipbroking And Chartering Practise. London: LLP, 2004. P. 229.

<sup>4</sup> L., Hillenius P., Ihre R., Sandevam A. Shipbroking And Chartering Practise. London: LLP, 2004. P. 235.

*Demerėdas* – tai piniginė kompensacija laivo valdytojui, mokama laivo frachtuotojo, jeigu krovinių pakrova arba iškrova nebuvo baigta iki pasibaigiant stalijai<sup>5</sup>.

*Frachtavimo brokeris* – tai tarpininkas tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo, sudarant tarptautinę krovinių pervežimo jūra sutartį – čarterį.

*Principalas* – tai juridinis ar fizinis asmuo, kuriam yra pavaldi kita šalis dažniausiai agentas.

**Temos aktualumas, mokslinis naujumas, teorinė ir praktinė nauda.** Didėjant pasauliniam, o taip pat ir nacionaliniam krovinių, pervežamų jūros transportu, kiekiui, laivų savininkų ir frachtuotojų santykiai tampa aktualia tema šiūolaikinėje laivybos teisėje. Deja, lietuvių kalba teisinės literatūros apie pervežimų jūra sutartis beveik nėra, nors būtent šia sutartimi yra sureguliuoti tarptautinių pervežimų jūra teisiniai santykiai. Turint omeny, jog Lietuva yra jūrinė valstybė ir jūrų uosto vykdoma tarptautinė komercinė veikla – tarptautinis krovinių pervežimas – yra ypatingai naudinga mūsų valstybei ekonomine prasme, tampa savaime suprantama, jog teisinio tokios komercinės veiklos reguliavimo pažinimas yra naudingas ne vien teoriniu, bet ir praktiniu požiūriu.

**Tyrimo objektas.** Darbe analizuojamos tipinės tarptautinių pervežimų jūra sutartys, kurios plačiai prigijusios tarptautinėje praktikoje, taip pat analizuojami susiję tarptautinių arbitražo teismų sprendimai.

Apibrėžiant tyrimo ribas svarbu nustatyti, jog:

- dėl nedidelės apimties darbe nagrinėjami tik tie reisinio čarterio elementai, kurie tiesiogiai įtakoja reiso vykdymą. Apsiribojama frachto, stalijos, frachtuotojų ir laivų valdytojų atsakomybės reglamentavimo analize;
- darbe taip pat nagrinėjami tik tie santykiai teisiniai santykiai, kurie kyla tiesiogiai tarp laivų valdytojų ir frachtuotojų.
- darbe neanalizuojami teisiniai santykiai kylantys tarp laivų valdytojų ar frachtuotojų ir trečiųjų asmenų;
- darbe taip pat nėra nagrinėjami procesiniai laivų valdytojų ir frachtuotojų ginčų sprendimo mechanizmai;

**Tyrimo hipotezė.** Darbe nagrinėjami reisinio čarterio elementai nepakankamai arba iš viso nereglamentuojami Lietuvos nacionalinės teisės aktais. Laivo valdytojo ir frachtuotojo santykiai nepakankamai aiškiai apibrėžiami Lietuvos prekybinės laivybos įstatyme ir įprastuose čarteriuose.

**Tyrimo tikslai ir uždaviniai.** Šio tiriamojo darbo tikslas yra išanalizuoti reisinį čarterį, pagrindinius šia sutartimi reglamentuojamus teisinius sutarties šalių santykių elementus. Siekdamas šio tikslo autorius išsikelia šiuos pagrindinius šiuos uždavinius:

- 1) apibrėžti kas yra reisinis čarteris ir kokia yra jo struktūra,
- 2) aptarti kaip yra reglamentuojami užmokestis už reisą, pakrovos ir iškrovos laikas,
- 3) išanalizuoti kaip yra reglamentuojama frachtuotojo atsakomybė,

---

<sup>5</sup> Ten pat. P. 243.

4) išanalizuoti kaip yra reglamentuojama laivų valdytojų atsakomybė.

**Tyrimo metodika.** Atliekant mokslinį tiriamąjį darbą buvo naudojami loginės analizės, apibendrinimo, lyginimo bei istorinis metodai.

**Šaltiniai.** Moksliniame tiriamajame darbe buvo naudojamosi įvairiais šaltiniais: įvairia metodine literatūra, teisės aktais, teismų praktika bei jos apibendrinimais. Darbe buvo remiamasi šių autorių darbais: Packard V Wiliam, Packard V Wiliam, Richardson John, Williams Harvey, Luddeke Christof and Johnson Andrew, Brodie Peter, Lopez J. Norman, Gorton Lars, Hillenius Patrick, Ihre Rolf, Sandevan Arne, Todd Paul, Wilson F John, Hill Christopher, Гуцуляк В. Н, Ермолаев Г.В., Сиваков В. О, Забелин Г.В., Саммерскил М., Оберг Р. Р., Фафурин Н. А., Лимонов Л. Э.

**Darbo struktūra.** Mokslinis tiriamasis darbas susideda iš įvado, trijų dalių, išvadų ir pasiūlymų. Tiriamojo darbo dalys suskirstytos į skirsnius atsižvelgiant į svarbiausius nagrinėjamo klausimo aspektus.

## 1 DALIS

### PERVEŽIMŲ JŪRA SUTARČIŲ KILMĖ IR RŪŠYS

Šimtus metų sutartys, kuriomis buvo įtvirtinama laivų nuoma krovinių pervežimams, buvo žinomos kaip čarteriai. Pats pavadinimas „Charter Party“ yra kilęs iš viduramžių lotynų frazės „Carta Partita“, reiškianti „padalintą dokumentą“. Kad, užtikrinti dokumento autentiškumą, sutartis būdavo surašoma ant vieno lapo dviem egzemplioriais, po to perplėšiama ir padalinama susitariančioms šalims. Kiekviena susitariančioji pusė saugodavo savo sutarties dalį, o prireikus įrodyti, kad yra tikrieji sutarties saugotojai, šalys sulygindavo abi lapo puses, kurios turėdavo tiksliai sutapti. Nors šis paprotys nebuvo plačiai paplitęs jūrų komercijoje, „Carta Partita“ vis dėl to prigijo laivybos sutarčių srityje. Terminas „Charter Party“ reiškia sutartį, kurioje yra išdėstytos pervežimo jūra sąlygos bei numatoma šalių atsakomybė<sup>6</sup>.

Čarteriu vadinama krovinių pervežimo jūra sutartis, kuria yra susitariama nuomoti visą laivą arba tik jo dalį. Didelė jūrų teisės dalis remiasi papročiais, kurie teismų yra pripažįstami teisės normomis. Šiomis normomis vadovaujasi ir susitariančios pusės. Susitariančiomis pusėmis yra laikomi laivo valdytojas ir frachtuotojas. Šias susitariančias puses saisto teisės ir pareigos.

Laivo valdytoju laikomas asmuo, kuris savo vardu, už piniginių atlygį įsipareigoja pervežti krovinių paskirties uostan ir pristatyti jį krovinių gavėjui. Tokiu asmeniu gali būti ir pats laivo savininkas, ir asmuo valdantis laivą kitais teisėtais pagrindais pavyzdžiui, laivo nuoma laiko periodui.

Kita susitariančia puse yra laikomas frachtuotojas. Frachtuotoju gali būti krovinių savininkas, kuris pats rūpinasi krovinių siuntimu ir todėl tam tikslui nuomoja laivo krovines patalpas. Šiuo atveju frachtuotojas bus laikomas taip pat krovinių siuntėju. Tačiau praktikoje pasitaiko, jog pirkimo - pardavimo sutartis numato, jog pirkėjas bus laikomas frachtuotoju, todėl krovinių siuntėjas bus įpareigotas pristatyti į frachtuotą krovinių pirkėju laivą krovinių.

Čarteris – tai dvišalė krovinių pervežimo jūra sutartis, kurioje smulkiai išdėstomos ir suderinamos pervežimo sąlygos. Frachtavimo praktika nustatė standartines čarterių formas, kurių yra apie 200. Tai sutartys skirtos pervežti angliai, rūdai ir pan. Daugelis šių sutarčių yra patvirtintos Baltijos Tarptautinės Jūrinės Konferencijos (BIMCO) ir yra rekomenduotinos naudojimui. Toliau apžvelgsime pagrindines pervežimų jūra sutarčių rūšis.

**Reisinis čarteris (angl. “Voyage Charter”).** Galima sakyti, tai pati populiariausia pervežimo jūra sutartis. Šioje sutartyje laivo valdytojas yra įpareigojamas suteikti frachtuotojui atitinkamą laivą krovinių arba krovinių daliai pervežti iš vieno arba kelių pakrovimo uostų į vieną arba kelis iškrovos uostus. Laivo valdytojas už tai gauna atitinkamą atlygį, kuris jūrinėje praktikoje bei teisės aktuose vadinamas frachtu. Laivas naudojamas tik vienam reisui. Funkcine prasme čarteris dalijamas į keletą

---

<sup>6</sup> Basic Principles Of Chartering. Asociation of Ship Brokers And Agents , Inc.-Home Study Course 1995-1996. P. 7.

dalių, kurių kiekviena reguliuoja susitariančių šalių teises ir pareigas. Viena sąlygų grupė reguliuoja normas, susijusias su laivu, kita - su kroviniu, trečia grupė reguliuoja susitariančių pusių teises ir pareigas dėl pakrovos ir iškrovos uostų, frachto apmokėjimo, o taip pat krovos operacijų. Šios rūšies sutartys būdingos trampinei laivybai. Laivo valdytojo pareiga yra pateikti laivą tam tikru sutartu laiku, nustatytuose uostose. Po pakrovos laivo valdytojas įsipareigoja nuvežti krovinį į paskirties uostą. Pervežimo metu laivo valdytojas yra tiesiogiai atsakingas už krovinio būklę laive. Frachtuotojo pareiga yra pakrauti į laivą krovinį, o atvykus laivui į iškrovos uostą – pasirūpinti krovinio iškrova. Egzistuoja dvi reisinių charterių rūšys – “švarus” ir “atviras” charteriai. Terminas “švarus charteris” naudojamas tuomet, kai laivo valdytojas ir frachtuotojas pasirašydami šią sutartį nieko nekeičia standartinėje formoje. “Atvirame charteryje” nėra nurodomi nei krovinio pavadinimas, nei paskirties uostai. Šios rūšies sutartys dažniausiai naudojamos tuomet, kada frachtuotojas tiksliai nežino koks bus krovinsys ir kur bus pakraunamas laivas. Reisinio charterio sutartis tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo dažniausiai sudaroma naudojant populiariausią Baltijos ir Tarptautinės Jūrinės Tarybos sukurtą vienaarūšio bendrojo charterio pro formą, kurios kodinis pavadinimas “Gencon”. Šis charteris buvo sukurtas 1922 metais ir atitinkamai redaguotas 1976 ir 1994 metais.

**Nuoseklūs reisai (angl. “Consecutive voyages”).** Šios rūšies pervežimo sutartys galioja tuo atveju, jeigu laivo savininkas sutinka vežti sutartą krovinį, pakraunant viename uoste ir iškraunant kitame, tačiau sugrįžtant balaste vėl į pradinį pakrovos uostą ir vėl kartojant reisą iš naujo. Tokia operacija gali kartotis kelis kartus. Ši sutarčių rūšis yra būdinga dideliems krovinių kiekiams ir yra neįmanoma pervežti viso kiekio vienu laivu iš karto. Nuoseklų reisų sutartyse dominuoja reisinio charterio sąlygos. Vienintelis skirtumas yra tas, jog susitardamos pusės sutinka, kad laivas vykdys kelis vienas po kito sekančius reisuos. Kaip pavyzdį galima paminėti nuoseklių reisų charterį, kuris buvo sudarytas 1990 m. balandžio 10 d. naftos pervežimui 49.700 tonų keliamosios galios tanklaiviu. Buvo sutarta, jog laivo valdytojas įsipareigoja atlikti 3 nuoseklius reisuos pervežant naftą iš Skikdos (Alžyras) į įvairius Italijos uostus<sup>7</sup>. Kai kuriais atvejais sutartis gali numatyti laivo sugrįžimą į pakrovos uostą kaip galima greičiau sekančios partijos pakrovai, tačiau būna išimčių, kada frachtuotojas sutinka, kad laivo savininkas pasinaudotų galimybe pervežti atgalinį krovinį, taip minimizuodamas išlaidas. Nuoseklių reisų sutartis gali numatyti, jog laivo valdytojas įsipareigoja įvykdyti kaip galima daugiau reisų per tam tikrą laiko periodą. Šiuo atveju iš pirmo žvilgsnio atrodytų, jog įvykdytas susitarimas laiko periodui, tačiau kiekvieno reiso sąlygos yra grįstos reisinio charterio sąlygomis t.y. frachtas mokamas kiekvieno reiso metu, stalija skaičiuojama taip pat kiekvienam reisui.

**Laiko periodo charteris (angl. “Time Charter”).** Šio tipo charteriuose laivo valdytojas sutinka frachtuotojui išnuomoti laivą atitinkamam laiko periodui, pavyzdžiui, vieneriems metams. Šis charteris taip pat gali apibrėžti laivo nuomą vienam arba keleriems reisams tarp sutartų uostų. Laivo valdytojas

---

<sup>7</sup> Lopez J. Norman. *Bes' Chartering And Shipping Terms.*- London: Barker&Howard. 1992. P. 40.

tokiu atveju gauna periodinę įmoką už laivo nuomą, likdamas tikruoju laivo savininku ir valdydamas laivo įgulą kaip savo darbuotojus. Frachtuotojas pagal sutartį įgyja teisę naudotis laivu savo nuožiūra atitinkamai pagal čarterio sąlygas. Frachtuotojas taip pat savo sąskaita apmoka laikinas išlaidas, atsirandančias eksploatuojant laivą. Tai išlaidos, susijusios su kuro ir tepalų sąnaudomis, vandens sąnaudomis, navigacinės išlaidos. Frachtuotojui taip pat tenka prisiimti atitinkamą riziką, kuri atsiranda dėl galimo kuro pabrangimo reiso metu. Laivo valdytojas iš gaunamos įmokos išlaiko laivo įgulą ir apmoka kitus pastovius laivo kaštus: tai draudimo išlaidos, amortizacinės išlaidos, laivo techninė eksploatacija. Šios rūšies čarteriuose didesnė atsakomybės dalis tenka frachtuotojui, lyginant su reisiniu čarteriu. Tačiau tuo pačiu metu frachtuotojas gali laisviau naudotis laivu: gali laivą subnuomoti, frachtuoti laivą reisinio čarterio pagrindu ir t.t. Laiko periodo čarteriuose sąlygos būdingos reisiniam čarteriui beveik visiškai dingsta. Išlieka tik laivo valdytojo atsakomybė dėl krovinio būklės pervežimo metu tiek kiek laivo valdytojas išlieka atsakingu už savo įgulos veiksmus. Populiariausios šios rūšies čarterių pro formas yra “Baltimė” ir “Nype”.

**Laivo nuomos be įgulos čarteris (angl. “Bareboat Charter”).** Tai čarteris, kuriuo frachtuotojas išsinuomoja laivą laiko periodui su teise įdarbinti savo įgulą, įskaitant ir laivo kapitoną. Frachtuotojas taip pat įgauna teisę pakeisti laivo vėliavą, žymėti savo ženklus ant laivo ir kt. Frachtuotojas naudojasi laivu laivo valdytojo teisėmis mokėdamas atitinkamą nuomos mokesť tikrajam laivo valdytojui. Šis nuomos mokesť susideda iš kapitalinių ir amortizacinių atskaitymų. Egzistuoja šio čarterio rūšis kuomet pasibaigus nuomos laikotarpiui frachtuotojas įgyja savininko teises laivui. Tokiu atveju padidinta nuomos kaina kompensuoja pradiniam laivo valdytojui laivo vertę. Tokį čarterį vargu ar galima vadinti pervežimo sutartimi, tai veikia laivo įsigijimo kredito pagalba kombinuojant frachtavimo ir pirkimo-pardavimo sutarčių sąlygas. Laivo nuomos be įgulos čarteris yra gera galimybė operatoriui įsigyti laivą neturint savo arba skolintų lėšų. Mokėjimus už laivo nuomą frachtuotojas vykdo gaunant pastovias pajamas, dirbant laivui reisiniuose čarteriuose.

Apžvelgiant šių pervežimo jūra sutarčių sistemą galima pastebėti kaip keičiasi laivo valdytojo ir frachtuotojo teisės ir pareigos. Pradedant reisiniu čarteriu ir baigiant laivo be įgulos nuomos čarteriu matome kaip nyksta jūrinės pervežimo sutarties elementai ir išryškėja nuomos sutarties sąlygos. Atitinkamai keičiasi šalių santykiai ir rizikos pasiskirstymas. Žvelgiant į reisinį čarterį akivaizdu, kad beveik visa rizika ir pervežimo kaštai tenka laivo valdytojui, tuo tarpu laivo nuomos be įgulos čarterio atveju frachtuotojui.



## 2 DALIS

# REISINIO ČARTERIO ŠALYS, JŲ TEISĖS, PAREIGOS BEI ATSAKOMYBĖ

### 1 skyrius

#### Laivo valdytojas

Laivo valdytoju vadinamas fizinis arba juridinis asmuo, turintis nuosavybės teisę į laivą ir jį eksploatuojantis. Laivo valdytojais gali būti tikrieji laivo savininkai arba laivo valdytojai valdantys laivą nuomos ar kitos sutarties pagrindu.

Pervežimo jūra vežėjo atsakomybė yra reguliuojama įvairiais būdais. Čarteryje laivo valdytojas ir frachtuotojas gali susitarti dėl atsakomybės dėl krovinio pažeidimo pasiskirstymo tarp šalių. Tačiau santykiuose kai pervežimas yra įtakojamas konosamento sąlygų, yra priimta taikyti tarptautinius teisės aktus.

Atsiradus pretenzijai dėl krovinio sugadinimo pervežant jūra, kyla klausimas kaip pasiskirsto atsakomybė tarp šalių? Koks yra atsakomybės pagrindas? Kas turi atsakyti už nuostolius?

Pagrindinis laivo valdytojo pareigas ir atsakomybę apibrėžiantys teisės aktas tarptautinėje laivyboje laikomos Hagos-Visbiu<sup>8</sup> taisyklės. Šios taisyklės - tai tarptautiniu mastu sutartos sąlygos, kurios taikomos krovinių pervežamų jūra sutartims, prie kurių papildomai yra išleidžiami krovinio dokumentai – konosamentai. Šių taisyklių pagrindinė funkcija apibrėžti vežėjo atsakomybę, o taip pat suteikti laivo valdytojui “apsauga” nuo tam tikrų rizikos faktorių. Kad taisyklės galėtų reisiniame čarteriui, būtina papildoma sąlyga, kurios nurodytų, jog šios taisyklės yra įjungiamos į čarterį. Hagos taisyklės pirmą kartą suformuluotos 1924 metais, tačiau vystantis pasaulinei laivybai, taisyklės buvo tobulinamos ir papildomos. 1968 metais priimtas “Briuselio protokolas”, kuris įjungė pasikeitimus taikomus Hagos taisyklėms. Po pasikeitimų, Hagos taisyklės pradėtos vadinti Hagos-Visbiu taisyklėmis. Apžvelgsime kaip yra reglamentuojamos laivo valdytojo pareigos ir atsakomybė pagal Hagos-Visbiu taisykles reisiniame čarteryje.

Pagrindinė laivo valdytojo pareiga prieš pateikiant laivą krovinio pakrovai pagal Hagos-Visbiu taisykles yra:

- (a) *užtikrinti laivo tinkamumą plaukioti;*
- (b) *užtikrinti kompetentingą laivo įgulą, teisingai įrengti laivą;*
- (c) *paruošti laivo triumus krovinio priėmimui ir užtikrinti saugų pervežimą<sup>9</sup>.*

Šie punktai yra esminiai įvertinant laivo valdytojo pareigas jūriniame pervežime. Kitaip tariant, jos pabrėžia laivo valdytojo pareigą vykdyti savo pareigas su tinkamu rūpestingumu (angl. “due diligence”).

<sup>8</sup> Hagos-Visbiu taisyklės, 1968// <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>, svetainė aplankyta 2006-11-07.

<sup>9</sup> Wilson F John. Carriage Of Goods By Sea.- Essex: Longman, 2001. P. 190.

Laivo tinkamumo plaukioi užtikrinimas reiškia, jog laivo būklė užtikrina saugų prekių ar krovinio patalpinimą į laivą, saugų pervežimą jūra ir saugų iškrovimą paskirties uoste. Tinkamumo plaukioi būklė įtakoja teisingas laivo įrengimas ir paruošimas jūriniam pervežimui. Todėl galima tvirtinti, jog laivo tinkamumas plaukioi apima daugelį laivo įrengimų ir navigacinių detalių. Taigi laivo techninė dalis, įrengimai, korpusas, triumo dangčiai turi būti geros techninės būklės. Laivo komanda kartu su kapitonu turi būti gerai pasirengę ir turėti atitinkamus profesinius liudijimus. Laive privalu turėti techninę dokumentaciją ir eksploatacines instrukcijas, įrengimai privalo būti teisingai pažymėti. Šie pagrindiniai faktoriai bendrai atspindi kokios sąlygos įtakoja “laivo tinkamumo plaukioi” sampratą.

Kita svarbi laivo valdytojo pareiga yra užtikrinti kompetentingą laivo įgulą, teisingai įrengti laivą. Ši pareiga yra laivo tinkamumo plaukioi dalis ir išskiriama, jeigu bandoma laivo tinkamumą interpretuoti tik iš techninės pusės arba siejant su laivo korpuso būkle.

Laivo triumų paruošimas krovinio priėmimui ir saugaus pervežimo užtikrinimas siejamas su laivo tinkamumu pervežti krovinį. Laivo tinkamumas pervežti krovinį yra laivo tinkamumo plaukioi aspektas. Laivas tinkamas pervežti krovinį gali būti netinkamas plaukioi. Tai reiškia, kad krovins gali saugiai būti laivo triumuose, tačiau dėl techninių priežasčių laivas negali plaukti.

Pabrėžtina, kad laivo valdytojo atsakomybė užtikrinant laivo tinkamumą plaukioi nėra absoliuti. Laivo valdytojas įpareigotas laikytis “tinkamo rūpestingumo”. Jeigu vėliau laivo valdytojas gali įrodyti, kad jis padarė viską ir griežtai laikėsi “tinkamo rūpestingumo” principo, jis gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės susietos su laivo tinkamumo plaukioi užtikrinimu.

Apžvelgsime sąrašą išimčių dėl kurių laivo valdytojas yra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl nuostolių ar pažeidimų:

- (a) kapitono, jūrininko, locmano ar laivo valdytojo tarnautojo veiksmas, aplaidumas ar išipareigojimų nevykdymas susijęs su navigacija ar laivo valdymu;
- (b) gaisras, kilęs ne dėl tiesioginės pervežėjo kaltės;
- (c) jūros sukelta grėsmė, pavojai ir avarijos;
- (d) nenugalima gamtos jėga;
- (e) karas;
- (f) veiksmai, sukelti neteisėtų asmenų;
- (g) valdovų ar kitų asmenų laivo arešto ar sulaikymo, ar sulaikymo dėl teisinio proceso;
- (h) suvaržymų dėl karantino;
- (i) krovinio savininko, siuntėjo ar jų agento veiksmai ar aplaidumas;
- (j) streikai, lokautai, darbo sustojimai ar suvaržymai, kilę dėl bet kokių priežasčių bendri ar daliniai;
- (k) riaušės ir visuomeniniai neramumai;
- (l) gyvybės ar turto gelbėjimas arba bandymas gelbėti jūroje;

- (m) krovinio trūkumas, atsiradęs dėl krovinio nubyrėjimo, ypatingų krovinių savybių, kokybės ar defekto;
- (n) netinkama krovinių pakuotė;
- (o) netinkamas ar neatitinkantis reikalavimų krovinių žymėjimas;
- (p) paslėpti defektai, kurių aptikti neįmanoma vykdant "tinkamo stropumo" pareigą;
- (q) bet kuri kita priežastis atsirandanti ne dėl vežėjo ar jo tarnautojų ar jo agentų kaltės, tačiau įrodymo pareiga teks asmeniui, kuris pretenduos į šios išlygos naudą tam, kad įrodyti pervežėjo ar jo atstovo ar jo agento kaltės nebuvimą<sup>10</sup>.

Išvardintos išimties atleidžia laivo valdytoją nuo atsakomybės, jeigu pažeidimo priežastis patenka į aukščiau išvardintą sąrašą. Tačiau laivyboje gali įvykti krovinio sugadinimas ir dėl pervežėjo kaltės. Akivaizdu, kad laivo valdytojas stengsis sumažinti savo nuostolius ir apriboti savo atsakomybę. Tos pačios taisyklės riboja pervežėjo atsakomybę sekančiais:

*Pervežėjas arba laivas neprivalo atlyginti nuostolius viršijančius 10000 frankų už pažeistų prekių įpakavimą ar vienetą arba 30 frankų už brutto kilogramą priklausomai, kuri suma yra didesnė, jeigu prekių vertė buvo deklaruota krovinio siuntėjo prieš siuntimą ir pažymėta konosamente<sup>11</sup>.*

Šioje atsakomybę ribojančioje sąlygoje frankas yra piniginis vienetas, kuris ekvivalentiškas 65,5 miligramams 900 prabos aukso<sup>12</sup>.

Kalbant apie Hagos-Visbiu taisyklės, reikia paminėti ir taip vadinamas Hamburgo taisyklės.<sup>13</sup> Šios taisyklės buvo priimtos 1978 metais Hamburge tarsi atsvara Hagos-Visbiu taisyklėms. Hamburgo taisyklės labiau gina krovinio savininko pusę, kai Hagos-Visbiu – laivo valdytojo. Tačiau šios taisyklės dar netaikomos taip plačiai kaip Hagos-Visbiu.

"Gencon" čarteris taip pat numato laivo valdytojo atsakomybę, kuri išdėstyta sekančiais:

*Laivo valdytojais laikomi atsakingais už krovinio žalą, nuostolius ar prastovas tik tais atvejais, jeigu šie nuostoliai buvo sukelti laivo valdytojo ar jo įgalioto agento netinkamu rūpinimusi, kad laivas būtų visais atžvilgiais tinkamas plaukioti, tinkamai įrengtas ir aprūpintas arba nuostoliai buvo tiesiogiai sukelti laivo valdytojų arba jų įgaliotų asmenų.*

*Taip pat laivo valdytojais nėra atsakingi už krovinio žalą, nuostolius ar prastovas, atsirandančius dėl kitokios priežasties, taip pat dėl kapitono, ekipažo ar kito asmens, dirbančio laivo valdytojui laive arba krante už, kuriuos būtų atsakingi laivo valdytojais nerūpestingumo, jeigu negaliojant ši pastraipa ar laivas taptų netinkamas plaukioti pakrovos metu, reiso pradžioje, arba bet kuriuo kitu momentu<sup>14</sup>.*

Galima pastebėti, kad "Gencon" čarterio laivo valdytojų atsakomybės sąlyga nėra tokia griežta kaip Hagos-Visbiu taisyklės. Taip yra todėl, kad neredaguotas "Gencon" čarteris yra labiau orientuotas laivų valdytojų naudai. Tačiau reikia pripažinti, kad teismai ir arbitrai labai ribotai aiškina šią sąlygą,

<sup>10</sup> Richardson John. The Hague And Hague-Visby Rules.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1998. P. 32.

<sup>11</sup> Ten pat. P. 91.

<sup>12</sup> Ten pat. P. 91.

<sup>13</sup> Hamburgo taisyklės // <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html>, svetainė aplankyta 2006-11-07.

<sup>14</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

todėl laivo savininkas negali visiškai remtis ja, juolab praktikoje frachtuotojas stengiasi išbraukti šią sąlygą. Kitais atvejais Hagos-Visbiu taisyklės gali būti viršesnės nei “Gencon” sąlyga.

Aukščiau išvardintos laivo vežėjo pareigos ir atsakomybės siejamos su krovinio pervežimu. Tačiau turime pažymėti, kad laivo valdytojas sudarydamas reisinių charterių su frachtuotoju privalo vykdyti kitus sutarties punktus, kurie labiau priskiriami operatyvinei charterio daliai. Pavyzdžiui, laivo valdytojas privalo savo sąskaita apmokėti sunaudotą kurą ir numatomas uostų išlaidas. Laivo valdytojas taip pat sumoka samdomam laivų agentui atlygį uoste, kuriame numatoma pakrova arba iškrova. Laivų agentas pakrovos ar iškrovos uoste – tai asmuo ar kompanija, kuris atstovauja laivo savininką užsienio uoste. Prieš planuodamas reisą, laivo savininkas glaudžiai bendradarbiauja su laivų agentu tikrinant uosto charakteristikas, numatomas uosto rinkliavas, ar egzistuoja uoste specifiniai papročiai, kurie gali įtakoti laivo buvimą uoste. Kita laivo savininko pareiga, tai tinkamas frachtuotojo informavimas apie laivo judėjimą. Ši pareiga yra svarbi frachtuotojams planuojant krovinio pristatymą į pakrovos uostą. Nors reisiniame charteryje egzistuoja būtina sąlyga dėl laivo pristatymo pakrovai datos (angl. “laydays”), kuriose laivas pristatomas į pakrovos uostą, laivo kapitonas turi tam tikru dienų intervalu informuoti frachtuotoją ir laivo agentą apie numatomą laivo atvykimą į uostą. Tokiu būdu laivo agentas gali laiku informuoti uosto administraciją, kuri planuoja laivų krovos darbus uoste, o frachtuotojas atitinkamai susižino su krovinio siuntėju ir koordinuoja krovinio pristatymą į pakrovos uostą. Reisiniame charteryje kartais būna numatyta sąlyga, jog frachtuotojams atsiranda teisė į papildomą stalijos dieną pakrovai ar iškrovai, jeigu kapitonas neteisingai informuoja pastaruosius dėl laivo atvykimo į uostą. Kita labai svarbi laivo valdytojo pareiga tai laivo triumų paruošimas krovinio priėmimui. Šis veiksmas yra lygiavertis laivo tinkamumo plaukioi užtikrinimui. Tik šiuo atveju laivo valdytojas užtikrina laivo tinkamumą pervežti krovinį. Pasiruošęs laivas privalo pateikti frachtuotojui pranešimą, kad laivas pasiruošęs priimti krovinį (angl. “notice of readiness”). Šis veiksmas laikomas stalijos pradžia. Be aukščiau minėtų pareigų, laivo valdytojas savo sąskaita sumoka atlyginimus įgulai, padengia išlaidas, susijusias su geros laivo techninės būklės palaikymu.

Apžvelgsime bylas, susijusias su laivo valdytojo atsakomybe. Byloje *Cosco v Tokio F&M*<sup>15</sup> 1996 metais buvo sudarytas charteris geltonų kukurūzų pervežimui iš Luizianos valstijos į Japoniją. Laivas buvo pakrautas 54722 tonomis krovinio. Prieš pakrovą visi laivo triumai buvo patikrinti krovinio inspektoriaus ir patvirtinti krovinio pakrovai. Krovinio konosamentai buvo išleisti be pastabų. Po jūrinio perėjimo, kuris buvo be incidentų, laivas atvyko į pirmąjį iškrovos uostą Kašimą, o paskui į Kobę. Iškrovos metu buvo pastebėta, kad 4332 tonos kukurūzų buvo pažeisti šilumos ir drėgmės. Frachtuotojai buvo priversti parduoti šią krovinio dalį už žemesnę kainą. Frachtuotojai pareiškė ieškinį laivo valdytojui, argumentuodami, kad krovinyje pakrovos metu buvo geros kokybės, o iškraunant pasirodė dalis sugadinta. Buvo pareikšta *prima facie* byla. Frachtuotojas rėmėsi krovinio inspektoriaus sertifikatais dėl krovinio kokybės, kurie buvo išduoti pakrovos uoste. Laivo valdytojas

<sup>15</sup> [http://www.onlinedmc.co.uk/cosco\\_v\\_tokio\\_f&m.htm](http://www.onlinedmc.co.uk/cosco_v_tokio_f&m.htm), svetainė aplankyta 2006-11-27.

neginčijo įrodymo pareigos fakto, tačiau nesutiko su frachtuotojų argumentu, kad byla yra *prima facie*. Laivo valdytojas argumentavo, jog krovinio pažeidimas įvyko dėl krovinio neatskiriamų savybių, būtent dėl per didelio drėgmės kiekio krovinyje prieš pakrovą. Konosamentų be pastabų išdavimas taip pat buvo argumentuotas tuo, kad krovinio išorinė būklė nesudarė pagrindo laivo valdytojui abejoti krovinio kokybe, todėl buvo pasirašyti “švarūs” konosamentai. Laivo valdytojas negalėjo patikrinti drėgmės kiekio vizualiai. Frachtuotojų argumentai dėl krovinio inspektoriaus sertifikatų pakrovos uoste buvo nepakankamai svarūs, nes dokumentai atspindėjo tik krovinio rūšį ir tipą. Laivo valdytojais papildomai paprašė ieškovų pateikti krovinio siuntėjų įrodymų, kad krovinyje buvo atvykęs į pakrovos uostą tinkamos pervežimui būklės. Tačiau tokie įrodymai nebuvo pateikti. Teismas sutiko su laivo valdytojų tvirtinimu, kad *prima facie* bylos požymiu prieš laivo valdytojus. Be to, buvo gauta informacija, kad 1996-1997 metais keliuose laivuose su kukurūzais iš Luizianos buvo pastebėti tie patys pažeidimai. Todėl teismas nusprendė. Kad frachtuotojai neteislingai pareiškė *prima facie* ieškinį laivo valdytojams ir kad krovinio sugadinimo priežastis – specifinė krovinio savybė, kurios laivo valdytojas negalėjo įtakoti.

*Alphapoint Shp v Rotem Amfert Negev*<sup>16</sup> byloje laivas “Agios Dimitrios” buvo frachtuotas fosfatų pervežimui iš Izraelio į Amsterdamą. Laivas atvyko į pakrovos uostą ir pateikė pareiškimą, kad laivas pasiruošęs krovinio pakrovai. Frachtuotojų samdytas inspektorius paviršutiniškai apžiūrėjo laivo triumus ir davė leidimą pradėti pakrovą. Pareiškimas dėl laivo pasiruošimo pakrovai frachtuotojų buvo priimtas, pakrova pradėta. Po kelių pakrovos dienų pastebėta, kad laivo viršutinė triumų dalis užteršta buvusiu grūdų kroviniu. Pakrauto krovinio paviršius taip pat buvo lengvai užterštas grūdais, dėl to frachtuotojai davė įsakymą sustabdyti pakrovą ir nutempti laivą prie kitos krantinės viršutinės triumų dalies išvalymui. Po išvalymo, pakrova buvo sėkmingai baigta. Tačiau laivo savininkai pareiškė frachtuotojams, kad diena iki pakrovos sustabdymo, stalijos laikas pasibaigė ir prasidėjo demeredžas. Be to, laivo valdytojais pritaikė principą, kad jei yra demeredžas, tai jis nenutrūksta bet kokiomis sąlygomis iki baigiamos krovininės operacijos. Laivo valdytojais pareikalavo iš frachtuotojų demeredžo apmokėjimo už visą laikotarpį, neskaitant sustojimo triumų valymui. Frachtuotojai savo ruožtu ginčijo laivo valdytojų pretenziją ir tvirtino, kad dėl blogos triumų būklės, stalija iš viso neprasidėjo ir laivo valdytojais neturi teisių reikalauti demeredžo. Teismas nusprendė, jog laivo valdytojo pareikšto pasiruošimo pakrovai frachtuotojo priėmimas ir pakrovos pradžia yra nuginčijamas pagrindas pagrindas stalijai. Todėl frachtuotojų argumentas, jog laikas skirtas pakrovai neprasidėjo dėl triumų neparuošimo – visiškai be pagrindo. Atitinkamai teisėjas pripažino laivo valdytojo teisę į demeredžą, kadangi jis prasidėjo dar nebaigus laivo pakrovos, o laivo valdytojų priimtas principas (angl. “once on demurrage always on demurrage”) pritaikytas pagrįstai.

Apibendrinant laivo valdytojo atsakomybės reglamentavimą, pastebime, kad pagrindinės laivo valdytojo pareigos tai užtikrinti laivo tinkamumą plaukinti, aprūpinti laivą tinkama įgula ir paruošti

---

<sup>16</sup> [2005] 1 Lloyd's Rep. 23, Queens Bench Division.

laivą krovinių priėmimui ir pervežimui. Šiuos veiksmus laivo valdytojas turi atlikti su tinkamu rūpinimusi. Ypatingai svarbus momentas, tai laivo valdytojo saugaus krovinių pervežimo užtikrinimas, nes ši pareiga yra tiesioginė laivo valdytojo atsakomybė. Kadangi laivo valdytojo atsakomybę reglamentuoja Hagos-Visbiu taisyklės, numatomas sąrašas išskaitų dėl, kurių laivo valdytojas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės. „Gencon“ čarteryje taip pat reglamentuojama laivo valdytojo atsakomybė, tačiau kaip minėjome, teismai labai ribotai taiko šią sąlygą.

Lietuvos norminiuose aktuose, turime paminėti Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymą. Tai įstatymas nacionalinėje teisėje reglamentuojantis santykius, atsirandančius vežant jūrų laivais krovinius, keleivius ir bagažą, nustato darbo laive ypatumus ir socialines garantijas jūrininkams, taip pat reglamentuoja kitus civilinius teisinius santykius, susijusius su laivyba jūra tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys<sup>17</sup>. Šis įstatymas patvirtina ir tarptautinėje komercinėje laivyboje priimtus principus, pavyzdžiui krovinių vežimo jūra sutarties sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu<sup>18</sup>.

Prekybinės laivybos įstatyme pažymėta, jog kroviniai jūra vežami vadovaujantis 1924 m. tarptautine konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės)<sup>19</sup>. Trumpai apibendrinant skyrių dėl laivo valdytojo atsakomybės galima teigti, jog Lietuvos nacionalinės teisės aktas įjungia pagrindinį laivo valdytojo atsakomybės reglamentavimo principą taikant Hagos – Visbiu taisykles. Todėl galima tvirtinti, kad laivo valdytojo atsakomybės reglamentavimas Prekybinės laivybos įstatymas maksimaliai atitinka tarptautinių laivo valdytojų atsakomybės reguliavimo mechanizmą.

---

<sup>17</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300.

<sup>18</sup> Ten pat.

<sup>19</sup> Ten pat.

## 2 skyrius

### Frachtuotojas

Kalbant apie frachtuotojo teises, pareigas bei atsakomybę, reikia pabrėžti, kad frachtuotojo atsakomybė nėra tokia plati kaip laivo valdytojo. Tačiau frachtuotojo vaidmuo yra taip pat svarbus, kadangi šios šalies pareigos laivo valdytojui yra sekančios:

- 1) frachtuotojas privalo pristatyti laivo valdytojui krovinį, kurio kiekis yra apibrėžtas čarteryje;
- 2) sumokėti laivo valdytojui frachtą, apibrėžtą per toną arba *lumpsum* išraiškoje<sup>20</sup>.

Aukščiau išvardintos frachtuotojų pareigos laikomos esminėmis. Tačiau frachtuotojų pareigų sąrašas jomis nesibaigia. Todėl turėtume paminėti tokias pareigas kaip:

- 1) pakrovimo ir iškrovimo kaštų paskirstymas;
- 2) demerėdžo apmokėjimas;
- 3) nuostolių dėl pažeidimų laivui, įvykdytų uosto krovėjais krovos metu atlyginimas.

Reisiniame čarteryje pareigos dėl pakrovos ir iškrovos gali būti reguliuojami tiek laivo valdytojų, tiek frachtuotojų. Tai reiškia, kad kaštai už krovinio pakrovimą ir iškrovimą bus dengiami arba laivo valdytojo sąskaita, arba frachtuotojo. Istoriskai susiklostė, kad laivo pakrovos ir iškrovos kaštus dažniausiai dengia frachtuotojas. Šis įsipareigojimas komercinėje laivyboje vadinamas FIOS – „free in out stowed“ (*liet. laivo valdytojas nemoka už krovinio pakrovimą į laivą ir iškrovimą iš laivo, o taip pat išdėstymą triume*). Ši sąlyga aiškiai išreikšta Gencon sutartyje:

*Krovins bus pakrautas, išdėstytas ir/arba išlygintas, suskaičiuotas, užtvirtintas, o taip pat iškrautas iš triumų frachtuotojais, atleidžiant laivo valdytoją nuo galimos rizikos, išlaidų ir atsakomybės susijusių su krovos operacijomis. Frachtuotojai taip pat atsakingi už paklojimo po kroviniu medžiagas, skirtas krovinio saugumui ir teisingam krovinio išdėstymui. Laivo valdytojai sutinka leisti frachtuotojams naudotis visomis galimomis paklojimo po kroviniu medžiagomis, esančiomis laive. Frachtuotojas atsakingas už paklojimo medžiagų pašalinimą iš laivo po iškrovos. Laikas skaičiuojamas kaip stalija kol visos medžiagos bus iš laivo iškrautos<sup>21</sup>.*

Šioje sąlygoje matome, kad frachtuotojai įpareigoti ne tik pristatyti krovinį į laivą, tačiau ir pakrauti ir užtikrinti, kad krovins yra saugiai užtvirtintas. Patį krovinio tvirtinimo procesą reguliuoja kapitonas, nes jis kaip laivo valdytojo atstovas užtikrina saugų krovinio pristatymą į iškrovos uostą.

Kitas svarbus momentas nagrinėjant frachtuotojo atsakomybę tai uosto krovėjų padarytos žalos atlyginimas laivo valdytojui. Gencon čarteryje ši sąlyga apibrėžta sekančiais:

*Frachtuotojai atsakingi už padarytą žalą (išskyrus natūralų nusidėvėjimą) uosto krovėjais bet kuriai laivo daliai. Apie tokią žalą laivo kapitonas turi informuoti frachtuotojus arba jų agentus kartu su uosto krovėjais kaip galima greičiau. Jeigu laivo valdytojams nepavyksta informuoti šalių,*

<sup>20</sup> Basic Principles Of Chartering, Home Study Course.

<sup>21</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

*frachtuotojai negali būti laikomi atsakingais už pažeidimą. Kapitonas turi pasistengti gauti uosto krovėjų rašytinį atsakomybės pripažinimą.*

*Frachtuotojai įsipareigoja suremontuoti bet kurį uosto krovėjų padarytą pažeidimą laivui iki reiso pabaigos, tačiau jeigu pažeidimas įtakoja laivo tinkamumą plaukioti arba laivo klasę, tuomet pažeidimai turi būti likviduojami iki laivui išplaukiant iš uosto, kur buvo įvykdytas pažeidimas. Visos papildomos išlaidos bus frachtuotojų sąskaita, visas prarastas laikas remontui bus skaičiuojamas kaip stalija ir atsiradus prastovai demerėžas bus mokamas laivo valdytoji<sup>22</sup>.*

Įvertinus aukščiau minėtą "Gencon" charterio sąlygą, akivaizdu, jog frachtuotojai vykdant krovos darbus tampa visiškai atsakingi už laivo pažeidimus. Tačiau turime pabrėžti, kad laivui patyrus blogo oro padarinius jūroje ar navigacines klaidas, laivo valdytojas tampa tiesiogiai atsakingu už galimus žalos padarinius ir kompensuoja juos savo sąskaita. Tačiau, laivo savininkams įrodžius, kad laivo sugadinimų priežastis buvo nesaugus uostas, jiems atsakomybė nebūtų taikoma.

Anksčiau kalbėjome apie laivo valdytojų atsakomybės ribojimą. Frachtuotojai taip pat gali įvesti papildomas sąlygas apribojančias šalių nuostolių dydį ar atsakomybę iš esmės. Pavyzdžiui:

*Frachtuotojai ir savininkai atleidžia vienas kitą nuo atsakomybės, jeigu sutartis buvo neįvykdyta dėl nenugalimos jėgos, valstybės apribojimų ar kitų priežasčių, kurios nėra kontroliuojamos šalių<sup>23</sup>.*

Tokios sutarčių sąlygos gana dažnos. Pavyzdžiui, šaldytų produktų srautas iš Jungtinių Amerikos Valstijų į Rusijos Federaciją yra gana dažnai veikiamas Rusijos ekonominių ir politinių pokyčių. Todėl frachtuotojai sudarydami charterį su laivo valdytoju dažnai įtraukia sąlygą, kuri įgalina frachtuotoją nutraukti sutarties vykdymą dėl nenumatytų pokyčių Rusijos agrarinėje sistemoje, kas sąlygoja draudimą Rusijos rinkon importuoti produktus.

LR Prekybinės laivybos įstatymo 40 straipsnis taip pat numato frachtuotojo atsakomybę, kuri reglamentuojama taip:

- 1. Frachtuotojo atsakomybė numatoma laivo frachtavimo sutartyje.*
- 2. Frachtuotojas atsako už nuostolius, susijusius su suteikto laivo gelbėjimu, sužalojimu arba žuvimu, jeigu tie nuostoliai atsirado dėl frachtuotojo kaltės, taip pat atsako pagal prievoles, atsirandančias dėl naudojimosi suteiktu laivu.*
- 3. Jeigu suteiktas laivas žūva, freightas sumokamas už laiką iki laivo žuvimo dienos, o jeigu tos dienos nustatyti negalima, - iki tos dienos, kai buvo gauta paskutinė žinia apie laivo žuvimą<sup>24</sup>.*

Sąlygos, išdėstytos aukščiau minėtame įstatyme apibrėžia bendrus frachtuotojo atsakomybės reguliavimo principus. Bet kokių atveju, laivo valdytojas, sudarydamas sutartį su frachtuotoju, numato individualias sąlygas kiekvienam charteriui.

<sup>22</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999.P. 297.

<sup>23</sup> Gorton Lars, Hillenius Patrick, Ihre Rolf, Sandevarn Arne. Shipbroking And Chartering Practise.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 2004. P. 212.

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300.



Panagrinėkime bylą, kurioje ginčas kilo dėl frachtuotojo įsipareigojimų. Byloje *Travel Wizard v. Clipper Cruise Line*<sup>25</sup> 2001 m. šalys susitarė dėl keleivių pervežimo charterio iš Sidnėjaus į Melburną. Laivo nuomos įmokos turėjo būti mokamos periodiškai pagal sutartą tvarkaraštį. Dalis įmokų buvo įmokėta prieš laivui pradėdant charterį. Keleivių pervežimas buvo susijęs su saulės užtemimo stebėjimu jūroje. Kompanija praeityje jau buvo įvykdžiusi keletą reisų tuo pačiu tikslu. Tačiau po 2001 metų rugsėjo 11 d. įvykių, susidomėjimas kruizu labai sumažėjo. Frachtuotojai įmokėjo pirmą įmoką, tačiau nesugebėjo įmokėti antrosios. Laivo valdytojai pratęsė mokėjimo terminą. Frachtuotojai įmokėdavo įmokas, tačiau mokėjimas vykdavo epizodiškai ir ne pagal tvarkaraštį. Laivas dar nebuvo pradėjęs vykdyti įsipareigojimus pagal charterį, tačiau laivo valdytojai nutarė nutraukti charterį ir atsiėmus laivą pradėjo ieškoti kito laivo įdarbinimo. Frachtuotojai pareiškė ieškinį pinigų sumai, kurią jie buvo iš anksto sumokėję laivo valdytojui. Tačiau laivo valdytojas lygiagrečiai pareiškė pretenziją frachtuotojui dėl nuostolių dėl neįvykusio charterio, kurių suma viršijo frachtuotojų įmokėtą sumą dvigubai. Pagrindinis ginčo klausimas buvo ar *force majeure* sąlygos (teroristų išpuoliai JAV) gali būti taikytinos šiam atvejui. Jūrinių sutarčių kontekste, *force majeure* yra laikoma tokie nenumatyti įvykiai kaip karas, žemės drebėjimas, potvyniai, uraganas, faktoriai, kurie trukdo vienai iš šalių įvykdyti savo įsipareigojimus. Šiuo atveju teroristų atakos JAV be abejonės laikomos *force majeure* faktu, tačiau toks įvykis gali būti taikomas tik tiesiogiai numatytoms pareigoms, kurios betarpiškai turėjo būti vykdomos tuose pastatuose, kurie buvo sugriauti. Frachtuotojų interpretacija, kad įvykiai JAV paveikė tiesiogiai charterį su laivo valdytojais paprasčiausiai neatitiko ginčo esmės. Šios atakos tiesiogiai nepaveikė šalių pajėgumo laikytis charterio sąlygų. Frachtuotojai vis dar galėjo mokėti įmokas, laivo valdytojai užtikrinti laivo pateikimą. Teismas nusprendė, kad teroristų išpuoliai tiesiogiai paveikė turizmo industriją, tačiau ne charterio šalis. Teroristų išpuoliai įtakojo keleivinių reisų pelningumą, tačiau reisai vis tiek galėjo būti vykdomi. Todėl teismas nusprendė priteisti laivo valdytojų reikalaujamą sumą.

Iš aukščiau minėtos analizės galima daryti išvadą, jog frachtuotojo pagrindinės pareigos laivo valdytojui yra frachto už krovinio pervežimą apmokėjimas ir krovinio pakrovai į laivą pristatymas. Be šių pagrindinių pareigų, frachtuotojas pagal charterį turi apmokėti išlaidas, susijusias su krovinio pakrova ir iškrova. Svarbus frachtuotojo įsipareigojimas prieš laivo savininką, tai demerėdžo apmokėjimas, esant laivo prastovai krovos operacijų metu. Įvykus uosto krovėjų pažeidimams laivui krovos operacijų metu, frachtuotojas taip pat lieka atsakingu už laivo valdytojo nuostolių atlyginimą. Sąlygos paminėtos LR prekybinės laivybos įstatyme reglamentuoja frachtuotojo atsakomybę bendrai. Trūksta konkretaus frachtuotojo atsakomybės pasiskirstymo mechanizmo. Todėl galime daryti prielaidą, kad Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, reglamentuodamas frachtuotojo atsakomybę, atspindi tik esminius atsakomybės principus.

---

<sup>25</sup> <http://www.onlinedmc.co.uk/travel%20wizard%20v.%20clipper.htm>, svetainė aplankyta 2006-11-17.

### 3 skyrius

#### Frachtavimo brokeriai

Jūrinių pervežimų sutartys sudaromos tarpininkų pagalba, kurie vadinami frachtavimo brokeriais (toliau tekste – brokeris). Šis institutas laivyboje atsirado kaip darbo pasidalijimo rezultatas. Burlaivių eros laikais buvo natūralu, kad laivo kapitonas, kuris dažniausiai būdavo ir laivo valdytojas, pats ieškodavo krovinių. Tačiau vystantis jūrų prekybai ir susikūrus pasaulinei frachto rinkai, jūriniai pervežimai tapo sudėtinga transporto grandine, kurioje pačiam ieškoti laivams tinkančių krovinių yra gana sudėtingas uždavinys. Laivo valdytojas buvo priverstas kreiptis į asmenį, kuris buvo labai gerai informuotas apie frachto rinką, jos pokyčius, frachtų dydžius, tinkamų krovinių pasiūlą ir paklausą. Pasaulinėje laivyboje brokeriai veikia kaip laivo savininko arba frachtuotojo interesus atstovaujantys įgaliojami asmenys.

Brokerių instituto padėtis priklauso ne tik nuo frachto rinkos išmanymo. Šios rūšies rinkoje veikia tūstančiai subjektų kaip laivų valdytojai ir frachtuotojai, kurie dažniausiai yra labai nutolę vienas nuo kito ir neturi reikiamos informacijos apie partnerį. Esant tokioms sąlygoms, frachtuotojui ir laivo valdytojui gana sudėtinga atrasti vienas kitą, o jeigu ir pavyksta, tai natūraliai iškyla nepasitikėjimas, todėl tenka kreiptis į savo brokerį. Brokeris turi daug ryšių, kuriais jis naudojami surandant patikimą partnerį sutarties sudarymui. Kitas aspektas yra tas, kad brokeriai veikia vienas prieš kitą kaip susitariančių pusių komercinio padorumo garantai. Teisiškai kalbant brokeris yra agentas, kurio veikla yra reguliuojama įstatymų, kurie reglamentuoja agentavimą. Jis galima sakyti yra “specialusis agentas”, kuriam pavesta sudaryti sandorį, turint įgaliojimą tik tam vienam sandoriui. Praktikoje brokeris yra daugiau nei agentas. Vykstant frachtavimo deryboms, jis veikia kaip agentas ar tarpininkas, tačiau prieš prasidedant deryboms ir dažnai joms pasibaigus jo vaidmuo yra ir išlieka labai svarbus jo principalui. Apžvelkime pagrindines brokerio pareigas:

- brokeris turi nuolat teisingai informuoti abu: laivo valdytoją ir frachtuotoją apie frachto rinkos būklę ir pokyčius, apie galimus krovinių pasiūlymus ir geriausiu būdu užpildyti laisvų laivų ir galimų krovinių rinką,
- tarpininkaudamas derybose brokeris turi veikti griežtai įgaliojimų ribose. Kartais brokeris turi gana plačią veiksmų laisvę, tačiau privalo nevirsti jam skirtų įgaliojimų,
- brokeris visais atžvilgiais turi būti lojalus savo principalui. Jis privalo vesti derybas ir kitus susijusius su čarteriu reikalus kruopščiai ir atidžiai,
- brokeris privalo suteikti visą svarbią informaciją savo principalui, o taip pat stengtis atskirti klaidingą informaciją, galinčią įtakoti jo principalo poziciją. Brokeris negali atskleisti jo principalo verslo paslapčių ir negali veikti kitos pusės naudai vien tam, kad pasiekti susitarimą<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Gorton Lars, Hillenius Patrick, Ihre Rolf, Sandevam Arne. Shipbroking And Chartering Practise.- London: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 2004. P. 39.

Aukščiau minėti punktai daugiau apima bendras brokerio pareigas, kurios būtinos sėkmingai veikti frachto rinkoje. Tačiau egzistuoja kasdieninė techninė brokerio rutina, kuri apima tokius dalykus kaip dokumentų ruošimą įvykus galutiniam šalių susitarimui. Pirmiausia brokeris paruošia reisinio čarterio patvirtinimą, taip vadinamą pagrindinių čarterio sąlygų santrauką (angl. "recapitulation") arba sutrumpintai "recap". Vėliau brokeris paruošia galutinius čarterių variantus, kuriuos išsiunčia šalims jų pasirašymui. Brokerių pareigos dokumentų paruošimu nesibaigia. Jis toliau išlieka tarpininku tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo, esant įvairiems nesutarimams, įvardijant pakrovos ar iškrovos uostus, naudojantis frachtuotojui pasirinkimo teise.

Brokeris gauna atlyginimą už tarpininkavimo paslaugas, kuris dar vadinamas komisija. "Gencon" čarteryje numatoma tokia sąlyga apibrėžianti brokerio atlyginimo už tarpininkavimą gavimą:

***Atlyginimas už tarpininkavimą***

*Atlyginimo už tarpininkavimą dydis nustatytas langelyje 24 skaičiuojamas nuo frachto, "negyvo" frachto ir demeredžo, ir turi būti mokamas šaliai paminėtai langelyje 24.*

*Čarterio neįvykdymo atveju 1/3 dalis atlyginimo už tarpininkavimą nuo skaičiuotino frachto dydžio turi būti mokama šalies, kuri tampa atsakinga dėl čarterio neįvykdymo, brokeriui kaip išlaidų ir darbo kompensacija. Jeigu buvo suderėta daugiau nei vienas reisas, kompensacijos dydis nustatomas šalių susitarimu<sup>27</sup>.*

Atlyginimas už tarpininkavimą (angl. "brokerage") dengia brokerio patirtas išlaidas ir laikomas brokerio pajamomis. Šios sumos dydis tiesiogiai priklauso nuo bendro frachto, sutarto derybų metu, dydžio, balastinės premijos ir nuo galimo demeredžo. Dažniausiai sutinkamas atlyginimo už tarpininkavimą dydis yra 1,25 % arba 2,5 % nuo bendros frachto sumos. Šią sumą laivo savininkas moka tiesiogiai brokeriui arba brokeriams, jeigu pastarųjų derybose dalyvauja daugiau nei vienas. Prieš derybas laivo valdytojas turi įvertinti šias išlaidas, nes jos tiesiogiai įtakoja bendra frachto dydį ir atitinkamai reiso rezultata. Formaliai brokerio teisė į komisiją atsiranda tada, kada sutartis pervežimui pilnai pasirašyta ir mokama dažniausiai kada mokamas frachtas laivo savininkui. Brokerio teisė į pilną komisiją neatsiranda automatiškai pasirašius čarterio, tačiau tuomet, kada reisas pilnai įvykdytas ir krovins pristatytas krovinio gavėjui. Jeigu pervežimas neįvyko dėl *force majeure* sąlygų, brokerio teisė į komisiją išnyksta, tačiau jeigu pervežimas žlugo dėl laivo žuvimo ar čarterio neįvykdymo dėl susitariančios pusės kaltės, brokeris turi teisę į atlyginimą, nors greičiausiai laivo valdytojas ir negaus frachto. Pavyzdžiui, BIMCO gavo sekantį paklausimą: buvo sudaryta plieno pervežimo sutartis iš Juodosios jūros į vieną Čilės uostą. Po kelių dienų, kada sutartis buvo sudaryta, frachtuotojai pranešė, jog jie negalės tesėti savo įsipareigojimų ir sutartis negalės būti įvykdyta. Sutarties forma buvo "Gencon" (1976 m. leidimo), kurioje 14 sąlyga buvo be pakeitimų su papildomu žodžiu "negyvas"

<sup>27</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999. P. 298.

frachtas 142 eilutėje. Brokieriai pareiškė pretenziją 1/3 frachto dalies gavimui. Ar pagrįstas brokerių reikalavimas?

Atkreiptina, jog 144/147 sutarties eilutės buvo įjungtos į charterių brokerių interesų apsaugojimui, kadangi pastarieji išleidžia daug pinigų ir laiko kol sutartis galutinai būna sudaryta. Todėl išlyga dėl komisijos galioja pilnai ir yra taikoma bet kokių atveju nežiūrint charterio neįvykdymo priežasčių<sup>28</sup>. Žinoma, išskyrus *force majeure* atvejį.

Be brokerinės komisijos, sutartyse būna dar taip vadinama adresinė komisija (angl. “address commission”), kuri yra frachtuotojo teisė į dalį frachto. Kitais žodžiais tariant adresinė komisija yra ne kas kitas, kaip nuolaida nuo frachto, kurią laivo valdytojas moka frachtuotojui. Adresinės komisijos dydis dažniausiai varijuoja nuo 1,25 % iki 3,75 %.

Didelis bylų skaičius rodo, kokiais atvejais atlyginimas už tarpininkavimą turi būti mokamas ir kokių pagrindų brokeriai gali reikalauti atlygio iš laivo valdytojo. Apžvelgsime keletą atvejų kaip buvo reglamentuojamas brokerio atlygio už tarpininkavimą apmokėjimas.

Viena iš garsiausių ginčų tai *Nisshin v. Cleaves Shipbroking*<sup>29</sup> byla. *Cleaves* kompanija veikė kaip tarpininkai derintis devynis ilgalaikius charterius ir įgalinti savo principalų laivų valdytojų *Nisshin*. Sutartys buvo sudarytos tarp laivo valdytojo *Nisshin* ir skirtingų frachtuotojų. Visos sutartys buvo sudarytos remiantis standartine NYPE forma, kuri turėjo tokią brokerio komisijos mokėjimo sąlygą:

*“1 procento nuo frachto dydžio atlyginimas už tarpininkavimą mokamas laivo valdytojų brokeriams Cleaves & Co pagal šio charterio numatytas sąlygas”.*

Kiekvienas charteris buvo sudarytas penkerių metų laikotarpiui ir kiekviename buvo arbitražinė išlyga nurodanti ginčų sprendimo vietą Londoną ir taikytiną Anglijos teisę. Po to, kai sutartys buvo pasirašytos, tačiau prieš laivų pristatymą charterio vykdymui, laivų valdytojas nutraukė agentinius santykius su brokeriu ir atsisakė mokėti bet kokią komisiją nuo uždirbto frachto. Brokeris pradėjo atlyginimo už tarpininkavimą išieškojimą.

Prieš 1999 m. Sutarčių (trečiųjų asmenų teisių) akto<sup>30</sup> atsiradimą, brokeris būtų turėjęs teisę kreiptis į kiekvieną iš devynių frachtuotojų tam, kad būtų pradėti devyni atskiri arbitražiniai ginčai nukreipti prieš laivo valdytoją. Ši procedūra daug kainuotų, atimtų daug laiko ir keltų pavojų komerciniams santykiams su frachtuotojais. Tačiau charteriai buvo sudaryti po gegužės 11 d. 2000 metų ir kompanija *Cleaves* turėjo pilną teisę iškelti ieškinį tiesiogiai *Nisshin* iš esmės neįtraukiant frachtuotojų.

Buvo pradėta arbitražo procedūra prieš laivo valdytojus. Laivo valdytojai užėmė poziciją, jog 1999 m. Sutarčių (trečiųjų asmenų teisių) aktas negali būti taikomas ir brokerio pretenzija yra teismui neteisinga. Tačiau brokeriai tvirtino, kad pretenzija turi būti nagrinėjama pirmos instancijos teisme,

<sup>28</sup> BIMCO svetainė <http://www.bimco.dk>, svetainė aplankyta 2006-11-27.

<sup>29</sup> [2004] 1 Lloyd's Rep. 38, Queens Bench Division.

<sup>30</sup> Jungtinės Karalystės Sutarčių (trečiųjų asmenų teisių) aktas, 1999 m.

[//http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1999/19990031.htm](http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1999/19990031.htm), svetainė aplankyta 2006-11-27.

kurio sprendimas buvo priimtas pareiškėjų naudai. Pralaimėjus pirmos instancijos teisme, laivų valdytojai apskundė sprendimą Komerciniam Teismui ir pasinaudojo apeliacijos teise.

Pagrindiniai laivų valdytojų argumentai buvo tai, kad brokeriai negalėjo pareikšti pretenzijos laivų valdytojams tiesiogiai ir ši byla buvo neteisinga arbitražiniam teismui. Teisėjas atmetė tokius argumentus ir nusprendė, kad *Cleaves* turėjo pilną teisę remtis 1999 m. Sutarčių (trečiųjų asmenų teisių) aktu, kuris skelbė, kad asmenys, kurie nėra sutarties šalys (tretieji asmenys), gali sutartis būtų laikoma galiojančia, jeigu ji numato naudą trečiosios šalies atžvilgiu. Teisėjas nusprendė, kad ši sąlyga akivaizdžiai patenkinama, kadangi charteriai turėjo sąlygą, aptariančią brokerio atlygį už tarpininkavimą. Todėl daroma išvada, kad brokeriai *Cleaves* turi pilną teisę gauti atlygį už tarpininkavimo paslaugas. Sekantis laivų valdytojų argumentas, jog *Cleaves* negalėjo pateikti ieškinio arbitražui, kadangi charteryje numatyta, jog tik ginčai tarp laivo valdytojų ir frachtuotojų gali būti nagrinėjami arbitraže. Teisėjas nerado jokio pagrindo laikytis tokio pozicijos argumentuodamas, jog brokeris turi būti laikomas kaip “įsipareigojanti pusė frachtuotojams”, kadangi dalyvavo pagal duotus laivo valdytojo įgaliojimus. Todėl šiuo atveju arbitražo išlyga charteryje tiesiogiai taikoma ir galioja brokeriams *Cleaves*.

*Nisshin v. Cleaves Shipbroking* byla aiškiai parodė, kad sutartyse, kurios buvo sudarytos po 1999 m. Sutarčių (trečiųjų asmenų teisių) akto įsigaliojimo, frachtavimo brokeriai, kurie nėra sutarties šalis, turi teisę pateikti tiesioginę pretenziją laivų valdytojui, remdamiesi sutartyje numatyta arbitražo išlyga.

Kitoje byloje *Spellacy v. Marine Management Inc*<sup>31</sup>. buvo sprendžiama ar ieškovas turėjo teisę į dvigubą atlyginimą už tarpininkavimą. Ieškovas derėjosi dėl dviejų metų trukmės charterio vilkikui, kurio nuoma buvo 1.100,- JAV dolerių per dieną, su sąlyga dėl tolimesnio vilkiko įsigijimo už 900.000,- JAV dolerių sumą. Reikalavimas buvo pagrįstas. Ieškovas tvirtino, jog jam priklausė 5 % komisinių teigiant, kad jis veikė abiejų pusių atžvilgiu, todėl jam priklausė dvigubas užmokestis. Teismas nustatė, kad brokeris dirbo tik gavęs laivo valdytojo įgaliojimus ir tik jų vardu, todėl jam priklauso tik 2,5 % atlyginimas už tarpininkavimą nuo nuomos ir pardavimo sumos.

*Barber Dubai Shipping Agencies Co. V Angel Maritime Inc.*<sup>32</sup> ginče buvo sprendžiamas klausimas ar laivo valdytojas gali reikalauti atlyginti jo patirtus nuostolius brokerio atlyginimo už tarpininkavimą sąskaita. Charterio sąlygos numatė demeredžo dydį, kuris turėjo būti mokamas už kiekvieną uždelstą dieną. Frachtuotojas neįvykdė prievolės apmokėti laivo prastovos, todėl laivo valdytojas pabandė išsireikalauti kompensaciją už prastovą brokerio komisijos sąskaita. Abi teismo instancijos tiek pirmoji, tiek apeliacinės nusprendė, jog laivo valdytojas neturėjo teisės reikalauti ir brokerio jokios kompensacijos.

---

<sup>31</sup> 1998 CarswellNfld 18, Newfoundland Supreme Court.

<sup>32</sup> 1999 CarswellQue 234, Cour du Québec.

Žvelgiant į brokerių vaidmenį komercinėje laivyboje svarbu pažymėti, kad ši tarpinė grandis atlieka svarbų vaidmenį sudarant čarterius. Iš pirmo žvilgsnio brokeriai nėra atsakingi šalims, tačiau galima teigti, kad brokeris taip pat turi atlikti „tinkamą rūpestingumą“. Kaip jau minėjome brokeris gali atstovauti tiek laivo valdytoją tiek frachtuotoją, todėl abiem šiom šalims brokeris turi suteikti tiksliausią informaciją, gerai žinoti frachto rinką, tiksliai informuoti savo principalą apie frachto rinkos pokyčius. Brokerio pareiga neviršyti jam duotų įgaliojimų ir veikti griežtai pagal savo principalų nurodymus. Pagrindinė brokerio teisė, tai atlikus tarpininko vaidmenį sudarant čarterį, gauti skirtą atlygį – brokerinę komisiją.

Akcentuojant nacionalinės teisės pusę, turėtume pažymėti Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.191 straipsnį (sutartis trečiojo asmens naudai), kurio 1 punktą teigia:

*Jeigu sudaręs sutartį asmuo išlygo, kad iš sutarties atsiradusi prievolė turi būti įvykdyta trečiajam asmeniui, tai prievolę įvykdyti turi teisę reikalauti tiek sudaręs sutartį asmuo, tiek ir trečiasis asmuo, kurio naudai išlygtas prievolės įvykdymas, jeigu ko kita nenumato įstatymai ar sutartis arba nelemia prievolės esmė<sup>33</sup>.*

Straipsnis atspindi panašią situaciją, nagrinėjant trečiųjų asmenų teisių akto įtaką brokeriams pareiškiant pretenzijas komisijai gauti. Jeigu hipotetiškai teigtume, jog LR fiziniai ar juridiniai asmenys sutarė dėl jūrinio pervežimo ir pasirinko LR teisinius aktus kaip teisinio reguliavimo priemonę, tuomet galėtume teigti, jog tretiesiems asmenims, šiuo atveju brokeriams, atsirastų būdas ir teisė reikalauti brokerinės komisijos aukščiau minėto akto pagrindu.

---

<sup>33</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios. 2000. Nr. 74-2262.

### 3 DALIS

## REISINIS ČARTERIS IR JO STRUKTŪRA

### 1 skyrius

#### Reikalavimai laivui ir kroviniui pagal reisinį čarterį

Šiame skyriuje apžvelgsime būdingas reisiniam čarteriui sąlygas. Reikšmingiausios čarterio dalys yra tos, kur yra apibrėžiamas laivas reisas, kroviny, išlaidų ir pareigų pasiskirstymas pakrovos ir iškrovos metu, frachto apmokėjimo sąlygos, stalijos taisyklės, atsakomybės dėl krovinio paskirstymas ir kitos rizikos.

**Laivo aprašymas.** Čarteryje labai daug dėmesio skiriama laivo aprašymui, kadangi tai pagrindinė priemonė, kuria yra įvykdoma sutartis. Pagrindiniai požymiai, kurie yra svarbūs reisinio čarterio tikslams tai laivo pavadinimas, vėliava, tonažas ir klasė. Šių požymių visuma yra pakankama tam, kad išskirti laivą iš galimų laivų su vienodu pavadinimu ar tonažu. Krovinio tipas, reiso ypatumai, numatyti uostai apsprendžia kokios konkrečios laivo savybės yra aktualios sutarties sudarymui.

Minint laivą čarteryje, laivo pavadinimas turi atitikti pavadinimą, kuris yra laivo registracijos dokumentuose. Laivo pakeitimas kitu, kad ir visiškai identišku, gali būti priimtinas tik abipusiu šalių susitarimu. Jeigu laivo pakeitimas įvyko be frachtuotojo sutikimo, tuomet frachtuotojas įgyja teisę nutraukti čarterį. Kad išvengti nesusipratimų, laivo valdytojas, turintis kelis identiškus laivus, įtraukia į čarterį sąlygą apibrėžiančią laivo valdytojo teisę laivų pakeitimui arba dar kitaip vadinamą “substituto teisę”.

Laivo vėliava taip pat kaip ir laivo pavadinimas yra labai reikšmingas faktas čarteryje. Vėliava parodo kokiai jurisdikcijai priklauso laivas. Dažnai nuo vėliavos priklauso ar laivas gali gauti atitinkamų nuolaidų užsienio uostuose. Ši savybė gali būti aktuali įvertinant laivo reiso pelningumą. Jeigu laivas reiso metu pakeičia vėliavą, frachtuotojas turi teisę atsisakyti čarterio, sukeldamas laivo valdytojui nepatogumų. Todėl jeigu laivo valdytojas galvoja apie laivo vėliavos keitimą reiso metu, jis turi šį faktą numatyti ir iš anksto suderinti su frachtuotoju derybų metu.

Laivo klasė parodo kokiam techniniame lygyje laivas buvo prižiūrimas ir tarnauja kaip garantas saugaus krovinio pervežimui. Visose laivybos šalyse egzistuoja specializuotos organizacijos, kurios ruošia techninių reikalavimų laivams visumą. Šios organizacijos vadinamos klasifikacinėmis bendrovėmis arba registrais. Seniausia iš jų – Lloyd’s Register. Taip pat žinomos vokiečių Germanischer Lloyd’s, prancūzų Bureau Veritas, norvegų Det Norske Veritas ir kiti. Pagrindinė registro funkcija - prižiūrėti laivus jų statymo metu, tikrinti darbų kokybę, pagrindinio ir pagalbinių variklių parametrus, ar statybų metu naudojamos kokybiškos medžiagos, koks krovininės įrangos stovis ir t.t. Pastačius laivą, tikrinama ar buvo laikomasi registrinės kompanijos standartų ir jeigu

rezultatai teigiami, laivui suteikiama atitinkamo registro klasė. Vėliau, eksploatuojant laivą, būtina periodiškai praeiti registro apžiūras (angl. “surveys”) po kurių laivui pratęsimas laivo klasės liudijimas. Kodėl tokia svarbi laivo klasė? Draudimo bendrovės, kaip taisyklė, nedraudžia krovinių, kurie pervežami laivais be klasės. Todėl praktiškai tai reiškia, jog pervežimas tampa neįmanomas. Be to draudimo bendrovės labai reiklios, kuriai klasifikacinei bendrovei priklauso laivas, nes ne visos klasifikacinės bendrovės turi gerą reputaciją. Krovinio draudimo įmoka yra tiesiogiai proporcinga tam, kokiai klasifikacinei bendrovei priklauso laivas. Įmoka taip pat tiesiogiai priklauso nuo pervežančio laivo amžiaus ir vėliavos. Dažnai frachtuotojai stengiasi sumažinti savo išlaidas, įtraukiant į čarterį sąlygą, jog bet kokia papildoma įmoka krovinio draudimui dėl laivo amžiaus tenka laivo valdytojui.

**Laivo tinkamumas plaukioti (angl. “seaworthiness”).** Laivo tinkamumas plaukioti žinomas kaip viena iš sudėtingiausių teisinių problemų laivyboje. Reisiniuose čarteriuose ši sąlyga numato, jog laivas turi būti “sandarus”, patikimas, tvirtas visais atžvilgiais pasiruošęs vykdyti numatytą reisą (angl. “tight, staunch, strong and in every respect fitted for the voyage”)<sup>34</sup>. Tačiau jeigu šios sąlygos ir nėra čarteryje, pagal Anglijos ir JAV teisę tai yra laikoma numanoma sutarties sąlyga. Ką reiškia laivo tinkamumas plaukioti? Laivas laikomas tinkamu plaukioti tada, kada jo būklė ir techninis stovis, o taip pat įgulos paruošimas leidžia saugiai pakrauti, nuvežti ir iškrauti krovinį saugiai ir tinkamai planuotame reise<sup>35</sup>. Iš šio apibrėžimo matosi, kad laivo tinkamumo plaukioti koncepcija turi dvi puses: jūrinę techninę ir krovininę komercinę. Laivo priskyrimas klasifikacinei bendrovei reiškia, jog laivo valdytojas laikosi techninių reikalavimų eksploatuojant laivą. Skirtingai nuo klasės, laivo tinkamumas plaukioti turi komercinį-teisinį atspalvį. Klausimas dėl laivo tinkamumo plaukioti nekyla, kol neįvyko realus krovinio sugadinimas reiso metu ir atsiranda būtinybė nustatyti kas patyrė nuostolius, o kas privalo juos kompensuoti.

Pagal teisinę praktiką, laivas privalo būti tinkamu plaukioti čarterio sudarymo metu, laivo pristatymo į pakrovos uostą metu ir išplaukiant laivui su kroviniu iš pakrovimo uosto. Pagal Anglijos teisę, laivas iš tikrųjų laikomas tinkamu plaukioti, jeigu jis sėkmingai pergyveno jūrinius pavojus ir pristatė sveiką krovinį. Tuo tarpu pagal kontinentinę teisę yra manoma, kad laivo valdytojas įvykdo savo įsipareigojimus, jeigu jis išreikė tinkamą rūpestingumą (angl. “due diligence”) ir ėmėsi visų priemonių tam, kad užtikrinti laivo tinkamumą plaukioti, be kurių laivas galėjo ir nepergyventi jūrinių pavojų. Šiuo atveju svarbu nustatyti, kurią šalį reikėtų laikyti atsakinga dėl pažeidimų, atsiradusių dėl paslėptos žalos, kurie negalėjo būti aptikti esant tinkamam rūpestingumui. Todėl, jeigu laivas atitinkamu momentu yra pripažįstamas netinkamu plaukioti, kaltė ir materialinė atsakomybė dėl sugadinto krovinio tenka laivo valdytojui. Frachtuotojas laikomas nukentėjusiaja puse.

<sup>34</sup> Lopez J. Norman. *Bes' Chartering And Shipping Terms.*- London: Barker&Howard. 1992. P. 129.

<sup>35</sup> Richardson John. *The Hague And Hague-Visby Rules.*- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1998. P. 21.



Turint gana plačią laivo valdytojo atsakomybės dėl laivo tinkamumo plaukioi sampratą, standartinėse charterių formose neretai bandoma apriboti pastarųjų atsakomybę įvedant išimtines sąlygas.

**Laivo tonažas ir kitos techninės charakteristikos.** Svarbi sąlyga reisiniame charteryje – laivo tonažas, kuris paprastai žymimas bendrosios ir grynosios talpos registrinėmis tonomis. Laivo tonažo neatitikimas su nurodytu charteryje reiškia, jog laivo valdytojas pristatė kitą, nei buvo sutarta laivą. Žinoma, kaip jau minėta, šis veiksmas galimas, jeigu iš anksto buvo šalių numatytas charteryje. Be laivo tonažo reikia skirti laivo dedveitą, krovininę keliamąją galią ir krovininę talpą. Šie dydžiai, priklausomai nuo atvejo, būna numatomi charteryje ir tarnauja kaip laivo valdytojo garantija frachtuotojui dėl numatomo pervežimui krovinio kiekio. Pavyzdžiui “Gencon” charteryje laivas apibrėžiamas sekančiais:

*Sutarta tarp šalies (laivo valdytojų pavadinimas), kurie yra laivo (laivo pavadinimas) Laivo Valdytojais, kurio brutto ir netto tonažas (metrinių tonų skaičius) ir keliamoji galia apie (metrinių tonų skaičius) dedveito galios pagal vasaros krovininę žymę<sup>36</sup>.*

Jeigu šie dydžiai neatitinka deklaruojamų laivo valdytojo dydžių, frachtuotojas turi teisę nuostolių kompensacijai, jeigu yra įrodoma, kad žala patirta dėl neteisingų duomenų pateikimo. Tas pats taikoma ir tokioms techninėms detalėms kaip triumų dangčių išmatavimai, krovinių įrenginių keliamoji galia, maksimali laivo grimzlė, maksimalūs laivo ilgis ir plotis. Pateikus netikslius šių parametrų duomenis, frachtuotojas gali reikalauti kompensacijos dėl patirtų nuostolių.

**Krovinio charakteristika.** Sekantis charterio materialusis elementas tai krovins. Įprastinė sutarties formuluotė įpareigoja laivo valdytoją priimti krovinį į laivą ir pristatyti į numatomą įkrovos uostą. Tačiau laivo valdytojui svarbu žinoti koks yra planuojamas krovins ir koks jo kiekis planuojamas pervežimui. Krovinio aprašymas yra svarbus dėl keleto priežasčių. Laivo valdytojas prieš pradėdamas derybas, privalo gauti būtiną informaciją iš frachtuotojo apie krovinį, kadangi tik tuo atveju jis galės įvertinti ar krovins tinkamas pervežimui jo laivu. Kartais užtenka labai trumpo krovinio aprašymo, kadangi tos krovinio rūšys yra gerai žinomos šalims ir tolimesnių nesusipratimų nekyla. Tačiau kartais kroviniai yra pavojingi, todėl laivo valdytojui svarbu gauti pilną krovinio fizinę ir cheminę specifikaciją, o taip pat detalias pervežimo instrukcijas. Jeigu pristatytas į laivą krovins neatitinka deklaruotų charakteristikų, laivo savininkas gali reikalauti nuostolių kompensavimo, o tais atvejais, kuomet krovinio charakteristikos visiškai skiriasi nuo deklaruotų, laivo valdytojas gali nutraukti charterį ir pareikalauti kompensacijos už frachto praradimą.

Kita labai svarbi krovinio savybė yra įkrovos dydis ar koeficientas (angl. “stowage factor”). Dažnai pasitaiko, jog vienodi kroviniai turi skirtingus įkrovos dydžius. Šis dydis nulemia galimo pakrauti į laivą krovinio kiekį (angl. “intake”). Todėl laivo valdytojui svarbu žinoti krovinio įkrovos

<sup>36</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

koeficientą tam, kad apskaičiuoti galimo pakrauti krovinio kiekį. Jeigu čarteryje bus sutarta, kad laivo savininkas garantuoja minimalų krovinio kiekį, kurį galima pakrauti laivą, tačiau galų gale išaiškėja, kad laivas nesugebės įtalpinti viso krovinio kiekio, frachtuotojas turi teisę pareikalauti kompensacijos už nepakrautą krovinio kiekį. Jeigu frachtuotojai neteisingai deklaruoja krovinio įkrovos koeficientą ir pakrovos pabaigoje pasirodo, jog laivas gali dar įtalpinti krovinio, laivo valdytojas turi teisę reikalauti atlyginti jo patirtus nuostolius, kuriuos jūrinėje praktikoje priimta vadinti “negyvu” frachtu. Dažnai čarteriuose krovinio kiekis yra deklaruojamas kaip “full and complete cargo”, kas reiškia, jog frachtuotojas įsipareigoja pakrauti laivą pilnai iki maksimalios jo keliamosios galios. Ši sąlyga yra naudinga laivo valdytojui, todėl, kad juo daugiau krovinio bus pakrauta, tuo didesnę frachtą frachtuotojas turės mokėti laivo valdytojui. Tačiau dažnai frachtuotoją varžo įvairūs pirkimo-pardavimo sutarties įsipareigojimai, todėl jis negali užtikrinti pageidaujamo krovinio kiekio.

Kiti krovinio kiekio deklaravimo būdai galimi tokie: “x tonų”, “apie x tonų”, “tarp x ir y tonų”, “tarp apie x ir apie y tonų”, “ne mažiau x tonų”. Žodis “apie” suteikia aprašomam krovinio kiekiui lankstumo. 5 % yra laikoma norma svyruojant krovinio kiekiui. Jeigu krovinio kiekis svyruoja, čarteris turi numatyti, kieno teisė yra pasinaudoti šia išlyga, pvz. ”laivų valdytojų pasirinkimu”, “kapitono pasirinkimu” arba “frachtuotojų pasirinkimu”.

Kai kurie kroviniai turi didelį įkrovos koeficientą, todėl praktikoje tokie kroviniai yra pervežami ant denio. Tai gali būti mediena, įvairūs įrengimai, didelio diametro vamzdžiai ir t.t. Laivo savininkas neprivalo suteikti vietos ant denio, jeigu tai nebuvo tikslingai aptarta čarteryje. Tačiau, iš kitos pusės, papildomas kroviny s laivo valdytojui reiškia reiso rezultato gerinimą, todėl laivo valdytojai denio krovinių papildomai aptaria čarteryje ir sutinka vežti su sąlyga, jog visa rizika susijusi su denio krovinio pervežimu tenka frachtuotojui.

Apžvelgsime keletą bylų, susijusių su laivo tinkamumu plaukioti. Viena iš žymesnių bylų tai *McFadden v Blue Star Line*<sup>37</sup> byla, kurioje pagrindinis klausimas ar laivas buvo laikomas tinkamu plaukioti. Wilmington uoste į laivą buvo kraunamas medvilnė kroviny s, skirtas gabenti į Bremeną. Pakrovos metu mechanikas reguliavo balastinę sistemą ir atidarė vieną iš kingstonų tam, kad užpildytų balastinį tanką vandeniu. Techninės sistemos ypatybės buvo tokios, jog vanduo pro kingstoną patekdavo į vožtuvų paskirstymo dėžę iš kur tekėdavo į atitinkamus balastinius tankus, kurie turėjo ryšį su katiline per atitinkamą šliuzo sklendę. Užpildžius balastinį tanką, mechanikas uždarė kingstoną, tačiau dėl nenumatytų kliūčių nepavyko iki galo uždaryti kingstono sklendės. Vanduo toliau tekėjo į vamzdyną ir vožtuvų paskirstymo dėžę, kuri buvo neseniai remontuota. Išaugus pakankamai dideliame slėgiui vožtuvų paskirstymo dėžė neatlaikė spaudimo ir vanduo per nesandarią katilinės šliuzo sklendę pateko į krovininį triumą taip sugadindamas apatinėse eilėse buvusį krovinį.

Ieškovai pareiškė pretenziją, tvirtindami, jog buvo pažeista laivo valdytojo garantija, jog laivas buvo tinkamas pervežti krovinį trijose stadijose: laivas buvo tinkamas plaukioti prieš pakraunant

<sup>37</sup> [1905] 1 K.B. 697, Kings Bench Division.

krovinį, laivas buvo tinkamas plaukioti pakrovos metu ir laivas buvo tinkamas plaukioti prieš laivui išplaukiant iš pakrovos uosto. Tačiau teisėjas nusprendė, kad laivo valdytojas negalėjo numatyti kingstono nesandaraus užsidarymo ir šis faktas neduoda pagrindo teigti, jog laivas nebuvo tinkamas plaukioti prieš pradedant pakrovą. Tas pats principas buvo pritaikytas ir nesandaraus katilinės šliuzui. Tačiau faktas dėl netvarkingos vožtuvų dėžės buvo traktuojamas kaip netinkamas rūpestingumas (angl. “due diligence”), kadangi remontiniai darbai buvo įvykdyti prieš laivui pradedant pakrovą ir laivo valdytojas turėjo laiko patikrinti darbų kokybę. Kiekvienas apdairus laivo valdytojas turi stengtis stropiai prižiūrėti techninę laivo būklę. Todėl prieš pateikiant laivą pakrovai, laivas yra laikomas tinkamu plaukioti. Tai nebuvo tinkamai įvykdyta, todėl teisėjas pripažino laivo valdytojus privalančius atlyginti ieškovui žalą dėl sugadinto krovinio.

Kitoje byloje *Stanton v. Richardson*<sup>38</sup> čarteryje buvo numatyta krauti į laivą cukrų maišuose. Dalis cukraus maišų buvo deklaruojami kaip “drėgnas” cukrus. Įprastinės formuluotės, kad laivas turi būti sandarus, patikimas, tvirtas bei visais atžvilgiais pasiruošęs vykdyti užduotą reisą čarteryje nebuvo, tačiau sutartis numatė, kad laivas yra patikimos draudimui rizikos. Šį faktą patvirtino atlikta atitinkama laivo apžiūra pakrovos uoste. Pakrovus į laivą krovinį pasirodė, kas drėgmė cukraus maišuose akumuliuosi su įprastiniu laivų pralaidumu vandeniui. Be šio fakto išaiškėjo, jog laivo siurbliai negali išpumpuoti skysčio pertekliaus iš triumo dėl specifinių cukraus krovinio savybių. Laivas buvo puikios techninės būklė ir pilnai traktuojamas kaip tinkančiu plaukioti, tačiau pasirodė, kad šis teiginys netinka tokio krovinio kaip cukrus maišuose pervežimui. Frachtuotojai pareikalavo iškrauti visą krovinį ir atsisakė parūpinti kitą.

Laivo valdytojai pareiškė pretenziją frachtuotojams dėl nutraukto čarterio ir nesuteikto kito krovinio, tuo tarpu frachtuotojai pareikalavo laivo valdytojų kompensuoti nuostolius patirtus dėl neįvykdyto krovinio pervežimo.

Laivo valdytojų atstovai teisme tvirtino, jog nebuvo užsiminta, jog laivas yra tinkamas drėgno cukraus pervežimui. Įprastinio teiginio, kad laivas yra “sandarus”, patikimas, tvirtas visais atžvilgiais pasiruošęs vykdyti užduotą reisą čarteryje nebuvo, todėl laivo valdytojai remiasi principu *expressum facit cessare tacitum*, kuris reiškia, kad tik aiškiai išreikštos sutartyje sąlygos yra viršesnės už numanomas sąlygas. Teisėjas rėmėsi faktu, jog laivo valdytojai pristatė laivą cukraus pakrovai, o laivo kapitonas sutiko priimti krovinį į laivą. Reiškia laivo valdytojai buvo garantuoti, kad laivas galės pervežti tokios rūšies krovinį, kas yra laikoma, kad laivas yra tinkamas plaukiojimui. Tačiau vėliau pasirodė, kad laivo siurbliai nesusitvarkė su tiršta mase, todėl laivo valdytojai privalėjo krovinį iškrauti. Todėl teiginys, kad laivas buvo netinkamas plaukiojimui buvo teisinga, tačiau tik “drėgno” cukraus krovinio atžvilgiu. Kitas klausimas ar frachtuotojai turėjo teisę pilnai nutraukti čarterį, nes be drėgno cukraus jie turėjo dar kelias krovinų rūšis, kurias laivas galėjo sėkmingai pervežti. Šiuo atveju

<sup>38</sup> (1873-74) L.R. 9 C.P. 390, Court of Exchequer Chamber.

teisėjas nerado reiso nutraukimo pagrindo ir laikė, kad frachtuotojai pasinaudojo šalutine išlyga sutarties nutraukimui, kas nėra teisėta.

Byloje *McIver & Co., Limited v. Tate Steamers, Limited*<sup>39</sup> frachtuotojai pareiškė pretenziją laivo valdytojams dėl charterio sąlygų pažeidimo, kadangi jų frachtuotas laivas buvo netinkamas plaukiojimui pervežant krovinį iš River Plate į St. Vincent. Sutartyje atsakovas sutiko išnuomoti, ieškovas sutiko samdyti laivą reisui iš Liverpulio į River Plate ir atgal į Jungtinę Karalystę. Sąlygos numatė, kad laivas bus pateikiamas frachtuotojams Liverpulyje, kur laivas galės laisvai priplaukti prie saugios krantinės ir pakrauti jam skirtą krovinį. Sutarta, kad laivas bus „sandarus“, patikimas, tvirtas visais atžvilgiais pasiruošęs vykdyti užduotą reisą. Laivo valdytojas įsipareigoja reiso metu palaikyti laivo techninį stovį ir padengti visas išlaidas susijusias su komandos algų apmokėjimu, laivo draudimo išlaidomis, o taip pat reikalingų atsargų užtikrinimu. Frachtuotojai įsipareigojo apmokėti išlaidas susijusias su kuru ir uosto rinkliavomis. Taip pat buvo sutarta, kad laivo komanda kartu su kapitonu vykdys frachtuotoju nurodymus ir bus laikomi kaip frachtuotojo darbuotojais.

Vykdamas reisą iš River Plate atgal į Jungtinę karalystę pasirodė, jog esančio kuro ant laivo neužteks nuplaukti į numatytą uostą, todėl laivas buvo priverstas pasinaudoti deviacija ir užsukti į kitą uostą kuro papildymui. Dėl ko reisas užtruko, be to ieškovams teko užmokėti ženkliai didesnę už kurą kainą. Šis incidentas įvyko ne dėl to, kad frachtuotojams nepavyko užtikrinti reikiamo kuro kiekio, o dėl to, kad laivo mechanikas padarė klaidą apskaičiuodamas reikiamo kuro kiekį numatomam reisui. Dėl šios priežasties frachtuotojai laivą laikė netinkamu plaukiojimui.

Laivo valdytojai nesutiko su teiginiu, kad laivo valdytojai atsako už kurą ir jo kiekį argumentuodami, kad frachtuotojai tiekia kurą ir moka už jį. Todėl visos operacijos susijusios su kuru yra vykdomos frachtuotojų nuožiūra. Laivo valdytojai sutiko su teiginiu, jog tose vietovėse, kur nėra frachtuotojų agentų, kuro kiekio apskaičiavimus gali įvykdyti laivo administracija šiuo atveju laivo mechanikas, tačiau jo veiksmai bus traktuojami ne kaip laivo valdytojų atstovo, bet kaip frachtuotojų atstovo. Ir jeigu mechanikas bus aplaidus skaičiuodamas kuro kiekį, laivo netinkamumas plaukiojimo bus ne dėl laivo valdytojų kaltės, o frachtuotojų. Tačiau teisėjas priėmė sprendimą ieškovų naudai argumentuodamas tuo, kad charterio sąlygos neatleidžia laivo valdytojo nuo atsakomybės suteikti frachtuotojui tinkamą plaukiojimo laivą įvairiose reiso stadijose. Todėl šiuo atveju laivo administracijos veiksmai padarant klaidą kuro kiekio skaičiavimuose traktuojami kaip laivo tinkamumo plaukiojimo pažeidimas, suteikiantis frachtuotojams teisę į patirtą kompensaciją.

Išnagrinėsime bylą, kurioje ginčo objektas buvo krovinio kiekis suteiktas frachtuotoju pakrovos uoste. Byloje *Morris v. Levison*<sup>40</sup> laivo valdytojai pareiškė pretenziją laivo frachtuotojui dėl įsipareigojimų nevykdymo. Buvo sutarta, jog atvykus į pakrovos uostą, laivas krausis „pilną ir užbaigtą geležies rūdos krovinį apie 1100 tonų“. Frachtuotojai pakrovė į laivą 1080 tonų, o pilna laivo

<sup>39</sup> [1903] 1 K.B. 362, Court of Appeal.

<sup>40</sup> (1876) 1 CPD 155, Divisional Court.

keliamoji galia buvo 1210 tonų. Frachtuotojai tvirtino, jog žodžiai “apie 1100 tonų” reiškė ne numanomą krovinio kiekį, o sutartyje konkrečiai apibrėžtus įsipareigojimus. Teisme buvo iškeltas klausimas ar ieškovas turėjo teisę prisiteisti iš atsakovo kompensaciją ir jeigu taip, tai kokio dydžio? Frachtuotoju gynėjai tvirtino jog žodžiai “apie 1100 tonų” yra laikomi sutarties sąlyga, įgalinančia frachtuotojus orientuotis, kokį krovinio kiekį paruošti vežimui laivu. Ši sąlyga, anot advokatų, taip pat neįpareigoja frachtuotojų pakrauti į laivą daugiau nei 1100 tonų krovinio. Teismas nusprendė, kad žodžiai “apie 1100 tonų” yra sutarties dalis ir ja vadovautis kaip orientaciniu kiekiu negalima. Frachtuotojai turėjo suteikti laivui pilną krovinį apie 1100 tonų. Teismo buvo nuspręsta, kad žodis “apie” bus laikoma 3 % marža. Todėl krovinio kiekis kurį turėjo parūpinti frachtuotojai laivo valdytojams buvo 3 % daugiau nei 1100 tonų. Reiškia laivo valdytojai turi teisę reikalauti ir frachtuotojų papildomai 53 tonų krovinio.

Byloje *Jardine, Matheson & Co v. Clyde Shipping Company*<sup>41</sup> buvo susitarta tarp šalių, jog laivas bus pakraunamas pupų kroviniu, apibrėžtu kiekiu ne mažiau kaip 6500 tonų ir ne daugiau kaip 7000 tonų. Į laivą buvo pakrauta 6590 tonų ir frachtuotojų agentas pranešė, kad įsipareigojimas dėl krovinio kiekio įvykdytas ir laivas gali plaukti. Tačiau laivo kapitonas kategoriškai atsisakė pasirašyti krovinius dokumentus ir pareikalavo papildomai dar 360 tonų krovinio arba “negyvo” frachto už šį krovinio kiekį. Frachtuotojų agentai pateikė kapitonui protesto laišką ir papildomai 360 tonų krovinio. Atvykus laivui į iškrovos uostą, laivo valdytojai pareikalavo frachto apmokėjimo už papildomus 360 tonų krovinio atvežimą ir pasinaudojo krovinio sulaikymo teise.

Teisme frachtuotojai teigė, kad čarterio sąlygos konkrečiai apibrėžė frachtuotojų įsipareigojimą pateikti laivo valdytojams krovinio kiekį, kuris turėjo būti tarp 6500 tonų ir 7000 tonų. Todėl pakrovus į laivą 6590 tonų, įsipareigojimas buvo įvykdytas ir laivo valdytojo reikalavimas didesnio kiekio traktuojamas kaip neteisėtas. Laivo valdytojai traktavo, jog žodis “krovinyš” reiškia “pilna ir išbaigta krovinį”, o ribos minėtos sutartyje parodo laivo keliamosios galios ribas.

Teisėjas nusprendė, kad pakrautas krovinio kiekis 6590 tonų yra pakankamas. Reiškia frachtuotojai pilnai įvykdė krovinio kiekio įsipareigojimus. Atitinkamai laivo valdytojai neturi teisės į papildomą frachtą.

Apibendrinant skyrių, reikia pažymėti, kad laivo aprašymas sudarant tarp šalių reisinį čarterį remiasi laivo pagrindiniais požymiais kaip laivo vėliava tonažas ir klasė, kurie atspindi laivo unikalumą pasaulinio tonažo fone. Šie aspektai gali tiesiogiai įtakoti sėkmingą įsipareigojimų įvykdymą atliekant reisą. Trumpai atkartojant pagrindines laivo požymių funkcijas reikia atkreipti dėmesį, jog laivo vėliava nurodo kokiai jurisdikcijai priklauso laivas, laivo klasė liudija laivo techninio lygio užtikrinimą, kuris svarbus įvertinant krovinio pervežimą. Laivo tonažas ir kito charakteristikos įgalina frachtuotoją numatyti ar laivas tiks numatomam krovinio kiekio pervežimui. Laivo valdytojas garantuodamas laivo techninius parametrus, įsipareigoja frachtuotojui pervežti numatomą krovinio

<sup>41</sup> [1910] 1KB 627, Kings Bench Division.

kiekį, o frachtuotojas atitinkamai parūpina krovinio kiekį. Laivo tinkamumas plaukinti – kaip jau minėta yra tiesioginė laivo valdytojo pareiga ir laivo savybė be kurios krovinio pervežimas jūra neįmanomas. Laivas turi būti patiekiamas pakrovai tinkamas plaukiojimui kitu atveju frachtuotojas vėliau gali pateikti pretenzijų susijusių su laivo būkle ypač jeigu krovinyje buvo pažeistas. Apžvelgtose bylose tai akivaizdu, laivo valdytojas privalo užtikrinti laivo tinkamumą plaukinti, frachtuotojas krovinio kiekį skirtą pervežimui jūra. Visose aptartose šiame skyriuje bylose akivaizdu, jog netiksliai apibrėžtas šalimis krovinio kiekis sukelia papildomų pretenzijų. Todėl tiksli krovinio kiekio išraiška čarteryje – abipusio šalių supratimo garantas.

## 2 skyrius

### Reiso pagal reisinį čarterį struktūra ir jo reglamentavimas

**Saugus uostas (angl. “safe port”).** Kiekvienas reisinis čarteris numato pakrovos ir iškrovos uostus. Šalys aptardamos pakrovos ir iškrovos uostus naudoja definiciją “saugus uostas” (angl. “safe port”). Kažkuria prasme šis apibrėžimas yra artimas laivo tinkamumui plaukianti, nes apibrėždamas uostą kaip saugų frachtuotojas garantuoja saugų laivo buvimą uoste ne tik gamtinių sąlygų atžvilgiu (stiprus vėjas, didelis bangavimas, potvyniai, atoslūgiai, bet ir socialinių-politinių faktorių eliminavimą, tai karai, politiniai neramumai. Saugaus uosto deklarasavimas čarteryje nereiškia, kad laivo valdytojas gali netikrinti uosto charakteristikų. Apdairus laivo valdytojas visada patikrins uosto agentų pagalba kokios sąlygos numatomos laivui stovint uoste.

Saugaus uosto koncepcija yra gana santykinis dalykas. Vienas ir tas pats uostas gali būti saugus, tačiau atėjus ledo periodui “saugus uostas” gali tapti pavojingu. Tačiau jeigu laivas įplaukė į tokį uostą ir po krovos operacijų sėkmingai išplaukė, galima tvirtinti, kad uostas yra saugus. Šis faktas rodo, jog yra gana sudėtinga konkrečiai nustatyti atsakomybės ribas tarp šalių. Galima teigti, jog jeigu derybų metu laivo valdytojai sutiko su deklaruojamais frachtuotojais uostais, tai reiškia, jog įvykus pažeidimams laivui tuose uostose, laivo valdytojai vargu ar gali tikėti į kompensaciją nuostoliams atlyginti. Tačiau jeigu frachtuotojai deklaravo, kad uostai yra geri, saugūs ir laivas tuose uostuose yra visada plūdrus (angl. “good, safe port always afloat”), šiuo atveju frachtuotojams teks prisiimti atsakomybę dėl kilusių nuostolių. Praktikoje ginčai susiję su uostų bei krantinių saugumu yra labai sudėtingi, kadangi problema slypi įrodymų pateikimuose. Ginčų rezultatas labai priklauso kokia teise reglamentuoja santykius.

**“Artumo” sąlyga (angl. “near clause”).** Aptarėme, kad frachtuotojų pareiga yra užtikrinti laivo valdytojams “saugų uostą”. Tuo tarpu laivo valdytojai privalo pristatyti laivą į sutartą vietą. Standartinėje reisinio čarterio sutartyje “Gencon” ši sąlyga yra apibrėžiama sekančiai:

*“Minėtas laivas, iš karto po buvusių įsipareigojimų, privalo vykti į sutartą(us) uosta(us) ar kita čarteryje paminėtas vietas taip arti, kaip laivas gali saugiai priplaukti ir išlikti plūdrus,...”<sup>42</sup>.*

Ta pati sąlyga yra taikoma ir iškrovos uostui. Šios sąlygos koncepcija yra laivo valdytojo apsauga nuo kliūčių, kurios gali pasitaikyti vykstant laivui į pakrovos ar iškrovos uostus. Jeigu tokios kliūtys iškyla, laivo valdytojas turi teisę laivą nukreipti į saugią vietą, kuri yra artimiausia paskirties uostui. Tačiau būna atvejų kada laivo valdytojai susiduria su laikinomis kliūtimis kaip atoslūgiai ar kitų laivų susikaupimas uoste. Tokiu atveju laivo valdytojai privalo iš anksto įvertinti būsimą situaciją uoste, o jeigu tenka susidurti su aukščiau minėtais faktoriais, palaukti, kol kliūtys išnyks.

<sup>42</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

**“Ledo” sąlyga (angl. “ice clause”).** Egzistuoja gana įvairios ledo sąlygos, reguliuojančios šalių santykius uostuose, kuriems būdingas ledo periodas. “Artumo” sąlyga iš dalies apsaugo laivo valdytojo interesus, tačiau nepakankamai. Todėl buvo įvesta papildoma “ledo” sąlyga. Apžvelgsime “ledo” sąlygą “Gencon” čarteryje. “Gencon” čarteryje “ledo” sąlyga skirstoma į dvi dalis. Viena dalis skirta pakrovos uostui, kita – iškrovos. Pakrovos uosto ledo sąlyga:

(a) *Jeigu pakrovos uosto neįmanoma pasiekti dėl ledo, kada laivas yra pasiruošęs vykti iš jo paskutinio uosto, ar bet kuriuo reiso metu, ar kada ledas dėl šalčio susidarė laivui atvykus, laivo kapitonas matydamas, kad laivas gali išalti, turi teisę išplaukti iš uosto be krovinių ir šis čarteris bus laikomas negaliojančiu.*

(b) *Jeigu pakrovos metu kapitonas mano, jog yra būtinybė išplaukti iš uosto, kad išvengtų laivo išalimo, jis turi teisę tai padaryti su esamu krovinių kiekiu laive ir nukreipti laivą į kitą uostą ar uostus pakrovos užbaigimui arba plaukti tiesiai į iškrovos uostą. Krovinių dalis, esanti laive turi būti nugabenta į paskirties uostą laivo sąskaita, tačiau frachtuotojui mokant laivo valdytojui frachtą su sąlyga, jog nekils papildomų išlaidų frachtuotojui. Frachtas mokamas proporcingai krovinių kiekiui laive, likusios sąlygos išlieka nepakitusios.*

(c) *Jeigu egzistuoja daugiau nei vienas pakrovos uostų ir vienas ar daugiau uostų yra užšalę, kapitonas arba laivo valdytojai turi teisę pasikrauti dalį krovinių neužšalusiam uoste ir pabaigti pakrovą kitame uoste pagal punkto (b) sąlygas arba paskelbti čarterį negaliojančiu, jeigu frachtuotojai sutinka pakrauti visą krovinių neužšalusiam uoste.*

Sąlygos skirtos iškrovos uostui:

(a) *Jeigu laivas negali įplaukti į iškrovos uostą dėl ledo, frachtuotojai turi teisę laikyti laivą iki sekančios navigacijos atsidarymo ir mokėti laivo valdytojams demerėžą. Frachtuotojai taip pat turi teisę nukreipti laivą į neužšalusį uostą kur yra galimas*

*saugus krovinių iškrovimas. Toks nurodymas turi būti duodamas per 48 valandas nuo kapitono ar laivo valdytojų įspėjimo frachtuotojams, kad iškrovos uostas yra nepasiekiamas.*

(b) *Jeigu iškrovos metu kapitonas mato laivo išalimo pavojų, jis turi teisę nutraukti iškrovą ir nukreipti laivą į saugų uostą likusio krovinių iškrovos pabaigai.*

(c) *Pristačius krovinių į tokį uostą, visos konosamento sąlygos galios ir laivo valdytojams bus mokamas toks pat frachtas kaip ir pristatant krovinių į pirminį paskirties uostą. Jeigu atstumas iki pakeisto uosto bus didesnis nei 100 jūrinių mylių, frachtas bus proporcingai padidintas<sup>43</sup>.*

Derybų metu šalys susitaria kuriuos punktus iš aukščiau minėtos sąlygos išbraukti, kadangi ne kiekvienam uostui “ledo” sąlyga yra aktuali. “Ledo” sąlyga taikoma uostams, kurie žiemos periodu užšąla, todėl tarnauja kaip laivo valdytojo apsaugos priemonė. Dažnai laivo valdytojas įvertina visas aplinkybes ir nusprendžia, ar verta plaukti į užšalantį uostą. Kartais “ledo” sąlyga yra pakeičiama “ledlaužio” sąlyga, kuri panaikina “ledo” sąlygą ir įpareigoja laivo valdytoją pasiūsti laivą paskui

<sup>43</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.



ledlaužį forsuojančią užšalusią zoną. Dažnai esant “ledlaužio” sąlygai laukimo laikas skaičiuojamas kaip stalija, o pati ledlaužio palyda vykdoma nemokamai laivo valdytojo atžvilgiu.

**Jūrinis kelias (angl. “the sea voyage”).** Kartais čarteryje tiksliai apibrėžiama koku maršrutu laivas turi plaukti. Pavyzdžiui, iš Sidnėjaus į Lisaboną per Gerosios Vilties kyšulį. Esant tokiai sąlygai laivo valdytojais negali nurodyti laivo kapitoniui plaukti per Sueco kanalą. Be tokios sąlygos, laivo kapitonas pats pasirenka saugiausią maršrutą. Tačiau čarteriai dažniausiai turi sąlygą, kad po pakrovos pabaigos laivas turi plaukti į paskirties uostą pilnu įmanomu greičiu.

**Deviacija (angl. “deviation”).** Deviacija paprastai reiškia geografinį nukrypimą nuo įprasto kurso. Deviacija gali būti teisėta ir neteisėta. Pavyzdžiui, deviacija skirta pavojaus laivo įgulai išvengti, laivo saugumui užtikrinti arba skirta gyvybės gelbėjimui, yra laikoma teisėta deviacija. Standartinėje “Gencon” sutartyje deviacijos sąlyga yra apibrėžiama sekančiai

*Laivas turi teisę užteiti į bet kurią uostą arba uostus bet kuria seka ir bet kokiam tikslui, plaukti be locmanų pagalbos, buksyruoti arba suteikti pagalbą kitiems laivams, esant bet kokioms aplinkybėms, o taip pat nukrypti nuo esamo kurso vykstant gelbėti gyvybę arba turtą<sup>44</sup>.*

Pažymėtina, jog ši sąlyga yra gana plati ir frachtuotojai derybų metu dažniausiai daugelių frazių šioje sąlygoje išbraukia. Dažniausiai yra paliekama laisvė deviacijai dėl gyvybės gelbėjimo, o taip pat papildomo kuro užpildymui.

Neteisėta deviacija yra sutarties sąlygų pažeidimas, dėl kurio frachtuotojai gali pareikalauti kompensacijos ar net nutraukti čarterį. Laivo valdytojais, apsaugodami savo interesus, gali pasinaudoti deviacijos draudimu, jeigu jie nėra tikri dėl planuotos deviacijos teisėtumo.

Byloje *Fondren Corporation-Panama v Lagoven, S.A.*<sup>45</sup> tarp laivo valdytojų ir frachtuotojų iškilio ginčas ar frachtuotojų deklaruotas pakrovos uostas gali būti vadinamas “saugus”. 1994 metų statybos tanklaivis buvo užfrachtuotas dalinio naftos krovinio pervežimui iš uosto La Salina į Roterdamą. Pakrovos uosto geografinė padėtis Venesueloje, ant Marakaibo ežero pakrantės. Ežeras turėjo susisiekimą su atvira jūra kanalų sistemos pagalba. I-oje čarterio dalyje buvo paminėta, kad laivas turėjo vykdyti pakrovą 1 arba 2 saugiuose Venesuelos uostuose. Be šios sąlygos II-oje čarterio dalis turėjo sąlygą Nr. 9, kuri teigė, kad frachtuotojai neįpareigoti garantuoti uosto saugumo, kuriame galima pakrova. Frachtuotojai taip pat neprivalėjo būti atsakingais už galimus pažeidimus laivui tame uoste, jeigu jų galima būtų išvengti tinkamais laivo administracijos veiksmais. Atvykęs į La Saliną, tanklaivis pasikrovė 72000 tonų naftos ir išplaukė kartu su privaloma locmano palyda. Plaukiant kanalu, laivo greitis sumažėjo iki 3 mazgų, nors laivo varikliai dirbo pilnu pajėgumu. Netrukus laivas prarado manevringumą ir užplaukė ant seklumos kairioje laivybos kanalo pusėje. Tam, kad nuplukdyti laivą nuo seklumos, teko išpumpuoti dalį krovinio į baržą. Laivą nuplukdžius nuo seklumos, dalis

<sup>44</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

<sup>45</sup> [http://www.onlinedmc.co.uk/fondren\\_v\\_lagoven.htm](http://www.onlinedmc.co.uk/fondren_v_lagoven.htm), svetainė aplankyta 2006-11-27.

krovinių vėl buvo pakrauta atgal į laivą ir reisas buvo tęsiamas toliau. Be išlaidų lichteriu, laivas patyrė korpuso pažeidimą, kuris vėliau buvo sutvarkytas Dubajuje.

Laivo valdytojai įvardino incidento priežastimi neatitinkantį reikalavimų laivybos kanalo gylį ir dėl šios priežasties įvardino pakrovos uostą kaip “nesaugų”, kas parodo, kad frachtuotojai pažeidė sutarties sąlygas. Laivo valdytojai tvirtino, kad I-oje čarterio dalyje esančios sąlygos yra viršesnės už sąlygas, esančias II-oje dalyje, todėl frachtuotojai išlieka atsakingi deklaruodami “saugų” uostą. Jeigu ši pozicija nepasitvirtintų, laivo valdytojai laikytųsi tvirtinimo, kad frachtuotojai vis tiek turėjo žinoti, jog tokio dydžio laivui laivybos kanalas buvo per sekus.

Frachtuotojai laikėsi pozicijos, kad laivo užplaukimo ant seklumos priežastis buvo ne per sekus laivybos kanalas, o navigacinė kapitono ar locmano klaida. Frachtuotojai taip pat nesutiko su laivo valdytojų teiginiu dėl konflikto tarp čarterio I ir II dalių.

Arbitražas vienbalsiai nutarė, jog atlikus išsamų laivo judėjimo akvatorijoje tyrimą, tampa akivaizdu, jog laivo užplaukimo ant seklumos priežastis – navigacinė klaida, o ne netikslūs laivybos kanalo gylių duomenys. Taip pat nebuvo rasta prieštaravimo tarp čarterio I ir II dalių, taip pat 9 sąlygos. Todėl sprendimas buvo vienareikšmiai frachtuotojų naudai.

Sekančios bylos susijusios su “artumo” sąlyga. Byloje *Metcalf v. The Britannia Ironworks Company*<sup>46</sup> buvo susitarta, jog laivas bus pakrautas metalo, skirto geležinkelio konstrukcijoms, krovinium Anglijos uoste ir plauks į Taganrogą (Azovo jūra) iškrovai arba taip arti, kaip laivas gali saugiai priplaukti. Frachtas turėjo būti apmokamas Londone, pateikus dokumentą, jog krovinys pristatytas krovinio gavėjui. Atvykus laivui gruodžio mėnesį į Kerčės sąsiaurį, kapitonas pamatė, kad tolimesnis maršrutas yra padengtas ledu, todėl buvo nuspręsta, kad laivas atvyko taip arti kaip saugiai galima priplaukti. Artimiausias navigacijos atsidarymas buvo numatomas kitų metų balandžio mėnesį. Laivo atvykimo vieta buvo apie 300 jūrmylių nuo paskirties uosto Taganrogo. Kaip jau buvo minėta, kapitonas nusprendė, kad laivas atvyko taip arti, kaip saugiai galima buvo priplaukti ir įsakė iškrauti laivą Kerčėje. Frachtuotojo agentas prieštaravo tokiam sprendimui. Krovinio dokumentuose paskirties uostas buvo nurodytas Taganrogas. Kadangi nauji krovinio dokumentai nebuvo išduoti Kerčėje, kapitonas nurodė patalpinti krovinį į muitinės sandėlį ir išduoti krovinį gavėjams tik po to kai frachtas už pervežimą bus gautas. Krovinys buvo išduotas krovinio gavėjų agentui, tačiau laivo valdytojai frachto negavo. Dėl šio fakto laivo valdytojai pateikė frachtuotojams ieškinį. Teismas nusprendė, kad laivo valdytojas neturėjo teisės gauti frachtą, kadangi krovinys buvo pristatytas į uostą, kuris nebuvo numatytas čarteryje. Dar daugiau, teismas taip pat laikėsi nuomonės, kad laivo valdytojas neturėjo teisės gauti proporcingo frachto pritačius krovinį į artimesnį uostą, negu buvo suderėta pradžioje. Teismas grindė šį sprendimą argumentu, kad tam, kad laivo valdytojas galėtų gauti proporcingą frachtą, turėjo būti sudaryta atskira sutartis kurios pagrindų būtų galima išmokėti laivo valdytojo uždarbį. Įvertinant situaciją dėl ledo, teismas pripažino, jog laivo kapitonas pasiėlgė teisingai

<sup>46</sup> (1877) 2 QBD 423, Court of Appeal.

sustodamas Kerčėje, tačiau ši kliūtis buvo įvertinta kaip „laikina“, todėl kapitonas neturėjo teisės iškrauti krovinį.

Byloje *The "Athamas" (Owners) v. Dig Vijay Cement Company, Ltd.*<sup>47</sup> čarteryje buvo susitarta, kad laivas pakrautas Sikos uoste cementu maišuose ir plauks į Vietnamą, Saigono uostą. Saigono uoste kapitono nuožiūra dalis krovinio bus iškrauta ir laivas toliau plauks į Pnom Penio (Kambodža), kur bus visada plūdrus ir iškraus krovinio likutį. Čarteris numatė, kad laivas plaukdamas į antrąjį iškrovos uostą, stengsis priartėti taip arti kaip įmanoma. Po iškrovos Saigone, laivas buvo pasiruošęs plaukti toliau, tačiau Mekongo upės locmanai atsisakė vesti laivą į Kambodžą, kadangi dėl esamų potvynių ir atoslūgių būklės, laivo grimzlė neleido laivui plaukti į antrąjį iškrovos uostą. Laukti palankių plaukimo sąlygų būtų tekę nuo kovo mėn. iki rugpjūčio mėn. Todėl kapitonas pranešęs frachtuotojams, kad ketina iškrauti visą krovinį Saigone, įvykdė ketinimus, dėl ko frachtuotojai pareiškė ieškinį teisme. Ieškinys buvo išnagrinėtas arbitraže ir apeliacinėje instancijoje, kur buvo pripažinta, jog Saigono uostas buvo laikomas vieta „taip arti kaip galima saugiai laivui priplaukti“ ir buvo Pnom Penio uosto „ribose“. Tai reiškė, kad Saigono uostas buvo artimiausias uostas, kuriame galima buvo iškrauti krovinį. Be šių sprendimų, buvo laikomasi, kad Saigono uostas taip pat atitiko „saugaus“ uosto kriterijus kas taip pat buvo reikšminga bylos sprendimui.

Iš aukščiau minėtų paskutinių dviejų bylų matome, kaip palyginus dvi panašios situacijos buvo skirtingai išspręstos. Vienoje teismo sprendimas buvo priimtas frachtuotojų naudai, o kitoje – laivo valdytojų. Tokia situacija teismuose susidaro todėl, kad laivyboje dažniausiai yra remiamasi Anglijos teise, kur dominuoja precedentas ir kiekvienu atveju byla yra nagrinėjama atsižvelgiant į panašius atvejus. Tačiau įtakojant įvairioms aplinkybėms, teismų sprendimai dažnai skiriasi nuo priimtų kitose bylose. Todėl tam, kad laivo valdytojai išvengtų panašių situacijų, labai svarbu prieš pradėdant derybas su frachtuotoju, įvertinti visas aplinkybes, kurios gali įvykti reiso metu. Šiais konkrečiais atvejais laivo valdytojo pareiga buvo per savo agentus patikrinti situaciją iškrovos uostuose ir nuspręsti ar tikslinga vežti krovinį.

Apibendrinant reiso pagal reisinį čarterį struktūrą ir jo reglamentavimą galima pažymėti, jog tokie faktoriai kaip saugus uostas, artumo sąlyga, ledo sąlyga, jūrinis kelias ir deviacijos sąlyga įtakoja čarterio šalių teisių ir pareigų pasiskirstymą. Saugus uostas – sąlyga kurią frachtuotojas garantuoja laivo valdytojui. Įtraukus į čarterį šią sąlygą laivo valdytojas užtikrintas, kad laivas saugiai galės vykdyti krovos darbus. „Artumo sąlyga“ galima laikyti laivo valdytojo išipareigojimo sąlyga. Ši sąlyga parodo laivo valdytojo išipareigojimą frachtuotojui nukreipti laivą prie pakrovos ar iškrovos krantinės taip arti, kaip galima priplaukti. „Ledo sąlyga“ apsaugo laivo valdytojo interesus, plaukiant į užšalancius uostus. „Ledo sąlyga“ paskirsto šalių atsakomybę, jeigu laivas susiduria su sunkiomis ledo sąlygomis pakrovos ar iškrovos uostuose. „Jūrinis kelias“ gali būti nurodomas laivo valdytojui kaip frachtuotojo instrukcija, kuriuo keliu laivas privalo plaukti. Kartais „jūrinio kelio“ sąlyga gali

<sup>47</sup> [1963] 1 Lloyd's Rep. 287, Court of Appeal.

pasinaudoti laivo valdytojas ir pareikalauti čarteryje tam tikro reiso maršruto. „Deviacija“ – tai sąlyga, kuria laivo savininkas pasilieka sau galimybę nukrypti.

### 3 skyrius

#### Užmokesčio už reisinį čarterį reglamentavimas

Reisiniame čarteryje užmokestis už krovinio pervežimą vadinamas frachtu. Frachtas gali būti apibrėžiamas sekančiais:

*“tai atlygis, mokamas pervežėjui arba laivo valdytojui už krovinių pervežimą tinkamoje būklėje, o taip pat pristatymą į sutartą vietą krovinio gavėjui”*<sup>48</sup>.

Frachtas skaičiuojamas už krovinio vienetą, todėl derybų metu laivo valdytojas ir frachtuotojas derisi dėl kainos už kurią laivo valdytojas sutiks nugabenti frachtuotojo krovinį. Frachtas gali būti žymimas čarteryje kaip atitinkama suma už krovinių vienetą. Pvz. 100 \$ / toną. Kartais kai laivo savininkas nėra tikra kiek tiksliai laivas galės talpinti krovinio, tariasi dėl bendros frachto sumos, kuri dar vadinama “lump sum”. Tai reiškia, kad frachtuotojas gaus pinigų sumą nepriklausomai kiek krovinio bus patalpinta laive. Dažnai komercinėje laivyboje atsitinka taip, kad pristatyto krovinio kiekis nesutampa su pakrauto krovinio kiekiu. Tokiu atveju laivo valdytojas savo interesų apsaugojimui apibrėžia kaip frachtas bus skaičiuojamas čarteryje ar už krovinio kiekį pakrautą į laivą (angl. “intaken”), ar už krovinio kiekį iškrautą paskirties uoste (angl. “delivered”). Dažniausiai laivo valdytojas stengiasi čarteryje nurodyti frachto apskaičiavimą už krovinio kiekį pakrautą į laivą.

Kalbant apie frachto apmokėjimo laiką reikia paminėti, kad laivo valdytojas įgyja teisę gauti pinigus už pervežimą, kada yra įvykdomi laivo valdytojo įsipareigojimai t.y. krovinyms nuvežtas į paskirties uostą. Atitinkamai tai reikštų, jog jeigu laivas patirtų avariją ir krovinyms būtų prarastas, laivo valdytojais prarastų teisę į frachto apmokėjimą. Kitais atvejais gali būti situacija kada laivas patiria avariją labai arti krovinio paskirties uosto arba dalis krovinio yra pažeista. Šiais atvejais frachtuotojas gali apmokėti laivo valdytojui dalį frachto, kuri proporcinga atstumui nuplauktam prieš patiriant avariją arba dalį frachto proporcingą nesugadintam krovinio kiekiui<sup>49</sup>.

Standartiniame „Gencon“ čarteryje frachto apmokėjimo sąlygos apibrėžiamos sekančiais:

- (a) *Frachto lygis, nustatytas langelyje 13 turi būti mokamas pagal krovinio kiekį, pakrautą į laivą*
- (b) *Iš anksto apmokėtas. Jeigu pagal 13 langelio sąlygas frachtas turi būti apmokamas krovinio siuntimo metu, tuomet laikoma, kad frachtas yra uždirbtas ir negrąžinamas ar laivas ir/ar krovinyms yra prarasti ar ne. Nei laivo valdytojais nei jų agentais neįsipareigoja pasirašyti ar indosuoti konosamentus, kuriuose pažymėta, kad frachtas apmokėtas iš anksto, nebent frachtas iš tikrųjų gautas laivo valdytojų*
- (c) *Pristačius krovinį. Jeigu pagal 13 langelio sąlygas frachtas, ar jo dalis yra mokami paskirties uoste, sutariama, kad frachtas bus laikomas neuždirbtu kol krovinyms nebus*

<sup>48</sup> Gorton L., Hillenius P., Ihre R., Sandevam A. Shipbroking And Chartering Practise. London: LLP, 2004. P. 229.

<sup>49</sup> Ten pat. P. 230.

*pristatytas į uostą. Nepaisant sąlygos (a), jeigu frachtas arba jo dalis yra mokami krovinio pristatymo metu, frachtuotojas turės pasirinkimo teisę mokėti frachtą už pristatytą krovinio toną/kiekį, su sąlyga, kad toks pasirinkimas bus praneštas prieš atidarant laivo triumus ir krovinio kiekis nustatytas oficialiomis svarstyklėmis, jungtiniu grimzlės apmatavimu ar skaičiavimu*<sup>50</sup>.

„Gencon“ čarterio frachto apmokėjimo sąlygos gana dispozityvios. Kaip matome šalys turi teisę pasirinkti frachto apmokėjimo mechanizmą pagal jiems patogią schemą. Tačiau praktikoje dažnai šios sąlygos yra išbraukiamos arba išbraukiama tik dalis sąlygų ir yra nurodomos papildomos sąlygos, aprašančios šalių įsipareigojimus apmokant frachtą. Pats populiariausias frachto apmokėjimas sutinkamas komercinėje laivyboje tai frachto apmokėjimas prieš pristatymą. Tai reiškia, kad laivo valdytojas sudarydamas čarterį sutaria su frachtuotoju, kad frachtas bus pilnai apmokamas laivo valdytojui po 3-5 dienų po konosamentų pasirašymo, bet koku atveju prieš atidarant laivo krovinius dangčius (angl. “Freight payable w/i 3-5 days after signing Bs/L but in any case BBB (before breaking bulk)”). Ši sąlyga įgalina laivo savininką neleisti pradėti krovinio iškrovos, kol nebus sumokėtas frachtas. Tokio laukimo atveju frachto apmokėjimo laukimo laikas skaičiuojamas kaip stalija. Tam, kad laivo valdytojo interesai būtų visiškai apsaugoti, gerai įtraukti sąlygą, kad atsiradus „negyvo“ frachto (angl. „dead freight“) galimybei ar demerėdžiui, šios sumos taip pat būtų apmokamos prieš laivui atidarant krovinius triumus<sup>51</sup>.

Tais atvejais kai numatoma, jog frachtas mokamas pakrovos uoste, laivo valdytojas gali numatyti sąlygą, kuri apsaugotų laivo valdytoją nuo galimų nuostolių, jeigu laivas reiso metu žūtu. Ši sąlyga skamba sekančiai:

*Frachtas laikomas uždirbtu pakrovus krovinį, neišskaičiuotinas ir negražinamas nepriklausomai nuo to ar laivas ir/ar krovinyš žuvo ar išliko (angl. deemed earned discountless and non returnable vessel and or cargo lost or not lost - DEDANRVAOCLONL)*<sup>52</sup>.

Kai frachtuotojai neįvykdo savo įsipareigojimų ir nepristato viso krovinio pakrovai, laivo valdytojas pareiškia pretenziją „negyvam“ frachtui. Kitais žodžiais tariant, tai kompensacija laivo valdytojui už patirtus ar galimus nuostolius pervežant nepilną krovinį. „Negyvas“ frachtas skaičiuojamas priklausomai nuo galimo pilnai pakrauti krovinio kiekio. Tačiau čia turėtume pažymėti keletą svarbių momentų. Laivo valdytojas, sužinojęs, kad pakrova yra baigta ir daugiau krovinio nebus, turi pareikalauti iš frachtuotojo patvirtinančio šį faktą laiško, kuris vėliau taptų svariu įrodymu, dėl krovinio trūkumo ir kompensacijos reikalavimo. Kitas klausimas, kada laivo valdytojas privalo išplaukti iš uosto, jeigu nepavyko gauti laiško iš frachtuotojo arba pavyko gauti patvirtinimą, kad krovinyš bus, bet tenka ilgai laukti. Situacija nėra labai komplikauta, jeigu čarteryje numatytas didelis

<sup>50</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

<sup>51</sup> Лимонов Л. Э. Внешнеторговые Операции Морского Транспорта И Мультимодальные перевозки.- Санкт Петербург: Выбор, 1997. P. 37.

<sup>52</sup> Ten pat. P. 38.

demeredžo lygis, tuomet laivo valdytojas adekvačiai kompensuojamas už laivo prastovą, laukiant papildomo krovinio. Tačiau, jeigu demeredžas yra mažas, tampa aktualu įvertinti situaciją kaip išvengti nuostolių ir gauti frachtuotojų kompensaciją.

„Gencon“ čarteryje numatyta sąlyga, kuri naudojama, jeigu iškyla pavojus laivo valdytojams negauti frachto. Tai krovinio sulaikymo sąlyga (angl. “lien clause”), kuri išdėstyta čarteryje sekančiai:

*Laivo valdytojai turi krovinio ir viso sub-frachto, mokamo už krovinį sulaikymo teisę, frachto, „negyvo“ frachto, demeredžo, nuostolių apmokėjimo užtikrinimui, o taip pat visų kitų sumų pagal čarterį apmokėjimui, įjungiant jų išieškojimo išlaidų padengimą*<sup>53</sup>.

Reikia pažymėti, kad šia teise laivo valdytojas gali pasinaudoti tik tuomet, kai krovinytis vis dar yra ant laivo. Jeigu kapitonas atidavė krovinį krovinio gavėjui, o frachtas dar nebuvo sumokėtas ir laivo savininkas sugalvoja pasinaudoti krovinio sulaikymo teise, tokiu atveju šis veiksmas bus traktuojamas kaip neteisėtas. Tačiau praktikoje atsitinka taip, kad laivo valdytojas gali šantažuoti frachtuotoją, pareikšdamas įvairių pretenzijų. Tam, kad išvengti panašių situacijų, frachtuotojas įveda papildomų sąlygų į čarterį, jog kilus ginčams tarp šalių, laivo savininkas netenka teisės sulaikyti krovinį, jeigu frachtuotojas įneša atitinkamą depozitą į banko sąskaitą kaip ginčo sprendimo garantą.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 23 straipsnyje taip pat numatytas frachto apmokėjimo reglamentavimas, kuris visų pirma teigia, jog frachtą moka frachtuotojas arba krovinių siuntėjas ir jo dydis yra sutarimas tarp šalių jų susitarimu. Straipsnyje taip pat numatyta galimybė laivo valdytojui sulaikyti krovinį, kol nesumokėtas frachtas. Įstatymo straipsnis numato galimybę, jog laivo valdytojas turi teisę nutraukti pervežimo sutartį, jeigu vežamų krovinių vertė nepadengia frachto ir kitų vežėjo išlaidų. Čia galima pastebėti laivo valdytojo apsaugą, jeigu frachtuotojas nesumokėtų frachto ir laivo valdytojas bandytų pasinaudoti krovinio sulaikymu. Įstatymas taip pat numato sąlygą, jog krovinio pažeidimo atveju, kai pažeidimas įvyko ne dėl pervežėjo kaltės frachtas turi būti sumokamas visas, tačiau toliau teigiama, kad frachtas yra nemokamas, jeigu kroviniai buvo prarasti dėl avarijos ar nelaimingo atsitikimo. Jeigu krovinytis pervežimo metu sugenda dėl natūralių savo savybių, frachtas laivo valdytojui sumokamas visas.

Reikia pripažinti, kad frachto apmokėjimo reglamentavimas Prekybinės laivybos įstatyme gana panašus į principus priimtus tarptautinėje komercinėje laivyboje. Tačiau šie principai yra bendri. Sudarant sutartį tarptautiniam pervežimui šalys taiko dažniausiai Anglijos teisę, kuri tradiciškai priimta dominuojančia teise laivyboje. Taip pat reikia pabrėžti, kad Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatyme minimas ne tik frachto apmokėjimas, tačiau ir frachto apmokėjimo pasikeitimai, pakitus krovinio būklei.

Byloje *Me Thierry Van Dooselaere v Unisped Group Inc. and SGS Supervision Services*<sup>54</sup> ieškovas pareiškė ieškinį vežėjui ir krovinio inspektoriams dėl per didelio frachto reikalavimo.

<sup>53</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999. P. 297.

<sup>54</sup> 1995 CarswellNat 774, Federal Court of Canada.

Ieškovas suderėjo su laivo valdytoju frachto lygį už 1486 vienetus kreozuotų polių. Pakrovos metu buvo pastebėta, kad krovinys užima daugiau vietos, negu buvo manyta, todėl laivo valdytojas pareikalavo papildomo frachto, kuri ieškovas buvo priverstas sumokėti. Ieškovas vėliau pasamdė kitą inspektorių krovinio kiekio išmatavimui. Po krovinio kiekio matavimo ieškovas sumokėjo frachtą laivo valdytojui pagal inspektoriaus apmatavimų rezultatus. Tačiau ieškovas ginčijo rezultatų teisingumą ir atvykus laivui į iškrovos uostą, pasamdė du nepriklausomus inspektorius, kurie nustatė, jog iš tikrųjų krovinio kiekis yra neteisingas ir padidintas. Teismas nustatė, kad laivo valdytojas ir jo inspektorius neteisingai reikalavo didesnio frachto, todėl buvo priimtas sprendimas frachtuotojo naudai ir pinigai gražinti.

*Gullischen v Stewart Brothers*<sup>55</sup> byloje susitarta tarp frachtuotojo ir laivo valdytojo pervežti 190,415 tonų lengvųjų naftos produktų. Čarteryje buvo sąlyga, kuri reglamentavo frachto apmokėjimą sekančiais: *frachtas yra mokamas sutarto lygio ir skaičiuojama pagal pakrautą krovinio kiekį. Frachtuotojas apmoka frachtą be išskaitų atgabenus krovinį į iškrovos uostą. Vanduo ir nuosėdos krovinyje nelaišomos pagrindu išskaitoms*. Laivas buvo pakrautas 190,415 tonų kroviniu ir išplaukė iš Arabijos įlankos į Čilę. Kelionės metu laivas Magelano sąsiauryje laivas užplaukė ant seklumos ir pažeidė korpusą. Dėl korpuso pažeidimo dalis krovinio buvo prarasta, dėl to tikrasis krovinio kiekis atgabentas į iškrovos uostą buvo 138,195.3 tonų. Frachtuotojai užmokėjo laivo valdytojui frachtą už atvežtą krovinio kiekį pridėdami dar 5 procentus sumos. Laivo valdytojai pareiškė ieškinį reikalaujamas pilnos frachto sumos už atvežtą krovinį. Teismas išnagrinėjęs ginčo aplinkybes nustatė, jog frachtuotojas neprimokėdamas laivo valdytojui frachto pažeidė čarterio sąlygas, kurios aiškiai apibrėžė, jog frachtas mokamas už pakrautą krovinio kiekį. Ir frachtas apmokamas atgabenus krovinį į iškrovos uostą. Sąlyga nenumatė išlygų, jeigu krovinio kiekis reiso metu sumažėja, todėl frachtuotojas privalėjo sumokėti laivo valdytojui pilną frachtą.

Sekančioje byloje *Bank of Boston Connecticut v. European Grain and Shipping Ltd*<sup>56</sup> ieškovu buvo bankas, kuriam laivo valdytojas perdavė įgaliojimus, o atsakovas – frachtuotojai. Tarp frachtuotojų ir laivo valdytojų buvo sudarytas čarteris žemės ūkio produkcijai pervežti. Čarteryje galiojo tokia sąlyga apibrėžianti frachtą:

*“Frachtas bus mokamas iš anksto per penkias dienas po konosamentų pasirašymo ir laikomas pilnai uždirbtu konosamentų pasirašymo metu, neišskaičiuotinas ir negražintinas laivas ir/ar krovinys prarasti ar ne”*.

Pagal aukščiau minėtą sąlygą, frachtas buvo uždirbtas laivui išplaukus iš uosto, kadangi konosamentai jau buvo pasirašyti, tačiau pakeliui į iškrovos uostą laivas užsuko į kitą uostą ir buvo areštuotas. Aplinkybės taip susiklostė, kad tapo akivaizdu, jog lėšų laivo išlaisvinimui neužteks, todėl laivo valdytojai perdavė teises į laivą bankui. Frachtuotojai, matydami, kad laivas neįvykdys sutarties,

<sup>55</sup> (1883-84) L.R. 13 Q.B.D. 317, Court of Appeal.

<sup>56</sup> [1988] 1 Lloyd's Rep. 215, Court of Appeal.



perkrovė krovinį į kitą laivą ir apkaltino laivo valdytoją sutarties nutraukimu. Tačiau bankas pareikalavo frachto užmokesčio remiantis čarteryje numatyta sąlyga dėl momento, kada frachtas yra laikomas uždirbtu. Frachtuotojai atsisakė. Buvo pateiktas ieškinys, dėl kurio sprendimas buvo priimtas banko naudai, atsižvelgiant į čarterio sąlygą, kuri aiškiai apibrėžė momentą, kada frachtas laikomas uždirbtu, nepaisant to, kad iš tiesų krovinyje nebuvo nugabentas į paskirties uostą.

## 4 skyrius

### Pakrovos ir iškrovos laiko skaičiavimo reglamentavimas

Pakrovos ir iškrovos laiko reglamentavimas yra viena iš svarbiausių komercinės laivybos sričių, kurioje daugiausia kyla ginčų. Pakrovos ir iškrovos laikas apibrėžiamas sekančiai: tai laiko periodas sutartas tarp šalių, kurio metu laivo valdytojas leidžia frachtuotojui naudotis laivu pakrovos iškrovos operacijoms be papildomo be frachto mokesčio<sup>57</sup>. Iš apibrėžimo pastebime, kad frachtuotojams skirtas “leistinas laikas” krovos operacijoms, kuri viršijus mokama “bauda” – demeredžas. Čarteryje taip pat numatyta galimybė laivo valdytojui sumokėti frachtuotojui kompensaciją už sutaupytą laiką pakrovos iškrovos metu, kuris yra vadinamas dispaša.

Stalijos sąlyga reisiniame čarteryje reiškia frachtuotojo įsipareigojimus laivo valdytojui. Dažnai stalijos apskaičiavimuose yra daromos klaidos, kurių priežastis įvairių taisyklių painiojimas. Todėl verta apibrėžti pagrindinius klausimus, kurie yra esminiai įvertinant staliją:

- kada laikas bus pradedamas skaičiuoti? Ar stalija prasidėjo? Jeigu prasidėjo ar gali būti sustabdyta, jeigu krantinė yra neprieinama? Iki kada laikas yra skaičiuojamas?
- kaip laivų susikaupimas uoste įtakoja staliją?
- kaip dėl blogo oro, štormo ar lietaus yra įtakojama stalija laivui esant prie krantinės ir ne?
- ar visas laikas naudotas frachtuotojų tikslams yra skaičiuojamas kaip stalija ar demeredžas?
- kaip yra traktuojamas tanklaivio užlaikymas po to kai kuro pumpavimo žarnos yra atjungtos?
- jeigu vykdoma perkrovimo operacija jūroje ar yra laiko periodai išskaitomi iš stalijos be tų, kurie buvo sukelti dėl laivo valdytojų kaltės?
- kokios yra laivo valdytojų įsipareigojimų nesilaikymo pasekmės? Kai kurie čarteriai įjungia sąlygas, reglamentuojančias laivo valdytojų pareigas įtakančias staliją.
- ar balasto priėmimas ir išpumpavimas turi skaičiuotis kaip stalija?
- kaip yra reglamentuojamas laivo perstūmimas uoste? Kas turi kompensuoti išlaidas, jeigu uosto valdžia sukelia prastovą?
- kokie faktoriai lemia pusę demeredžo sumos mokėjimą?<sup>58</sup>

Aiškus aukščiau minėtų klausimų reglamentavimas čarteryje supaprastina vėlesnių galimų ginčų sprendimą, todėl labai svarbu šalims pasirašant čarterį tiksliai susitarti dėl stalijos skaičiavimo mechanizmo.

Svarbu paminėti dažniausiai čarteryje sutinkamą stalijos išraišką. Vienas iš variantų, kai laivo valdytojas su frachtuotoju susitaria dėl fiksuotų dienų skaičiaus krovinio pakrovai arba iškrovai

<sup>57</sup> Gorton L., Hillenius P., Ihre R., Sandevam A. Shipbroking And Chartering Practise. London: LLP, 2004. P. 395.  
<sup>58</sup> Ten pat. P. 235.

pavyzdžiui, “pakrovai skirtos 5 dienos iš eilės” (angl. “five running days days allowed for loadig”). Kitas būdas išreiškiant krovinio kiekį, leidžiamą pakrauti per laiko vienetą. Pavyzdžiui “pakrova vykdoma 500 tonų per diena greičiu” (angl. “loading at a rate of 500 metric tons per day”). Kalbant apie krovinio kiekį pakraunamą per dieną galimos įvairios interpretacijos. Pavyzdžiui, tam tikras tonų skaičius per “darbinį triumo dangtį” (angl. “workable hatch”) per dieną arba per “galimą darbui triumo dangtį” (angl. “available hatch”). Bendra krovos darbų norma gaunama padauginus vieno triumo dangčio normą iš triumo dangčių skaičiaus esančio laive ir gaunama paros krovos norma<sup>59</sup>.

Kitas stalijos išraiškos būdas tai susitarian, kad laikas yra nefiksuojamasis čarteryje. Pavyzdžiui, tokios sąlygos kaip “įprastiniu greičiu” (angl. “customary quick despatch”) arba “taip greitai kaip laivas galis priimti krovinį” (angl. “as fast as vessel can receive”). Reikia pabrėžti, kad šios sąlygos yra mažiau naudingos laivo valdytojui. Yra sunku įrodyti, kad pavyzdžiui, frachtuotojui pakrovė ar iškrovė laivą taip lėtai, kad laivo valdytojas gali pretenduoti į demerėdžą. Jeigu čarteryje numatytos tokios sąlygos, tai reiškia, kad jos daugiau skirtos pakrovos ir iškrovos tvarkai išreikšti, o ne laiko periodui apibrėžti<sup>60</sup>.

Trečias stalijos išraiškos būdas tai “grįžtamasis laikas” (angl. “reversible time”). Šio principo prasmė yra laikas pakrovos ir iškrovos uostuose yra sumuojamas ir tikrinamas su nustatyta čarteryje norma. Pavyzdžiui “laikas skirtas pakrovos ir iškrovos operacijoms viso 8 dienos” (angl. “time allowed for loading and discharging, eight total days”). Reiškia, jeigu laivas sunaudojo pakrovai 2 dienas, nuplaukus į iškrovos uostą frachtuotojas turi 6 dienas iškrovai. Reikia pažymėti, kad jeigu laivas sunaudoja pakrovos uoste visą stalijos laiką, tuomet atvykus į iškrovos uostą, demerėdžas pradeda skaičiuotis iš karto po atvykimo.

Kalbant apie staliją labai svarbu išsiaiškinti kada prasideda laiko skaičiavimas? Kad prasidėtų stalija, būtinai turi būti įvykdytos trys sąlygos:

1. Laivas turi atvykti į paskirties vietą.
2. Laivas turi būti pasiruošęs pakrovai arba iškrovai.
3. Laivas turi pateikti pasiruošimo pranešimą frachtuotojui arba jo agentui.

Kada visos šios trys sąlygos yra įvykdytos, laivas yra skaitomas atvykusiu (angl. “arrived ship”) ir po tam tikro laiko prasideda stalijos skaičiavimas<sup>61</sup>.

Tam, kad laivas būtų laikomas atvykusiu laivu, jis turi pasiekti numatytą atvykimo vietą, kuri yra apibrėžta čarteryje. Čarteriai gali būti numatyti kaip “krantinės čarteriai” arba “uosto čarteriai”. Tai reiškia, kad laivas nebus laikomas kol neatvyks arba prie krantinės, arba į uostą. Laivo valdytojui apsaugodami savo interesus įtraukia sąlygą, jeigu krantinė, prie kurios turi būti vykdoma krova užimta – W.I.B.P.O.N. (angl. “whether in berth/port or not”) “ar prie krantinės/uoste arba ne”. Ši sąlyga reiškia, jog pasiruošimo pareiškimas gali būti pateikiamas bet kokioje laivo laukimo vietoj, jeigu

<sup>59</sup> Забелин Г.В. Фрахтовые Операции Во Внешней Торговле.- Москва: РосКонсулт, 2000. Р. 137.

<sup>60</sup> Саммерскилл М. Сталийное Время.- Москва: Транспорт, 1971. Р. 64.

<sup>61</sup> Ten pat. Р. 78-79.

krantinė yra užimta kito laivo ar negalima dėl kitų priežasčių. Pareiškimo dėl pasiruošimo pateikimo prasmė yra frachtuotojo informavimas apie laivo atvykimą, o taip pat patvirtinimas, kad laivas visais atžvilgiais yra pasiruošęs pakrovai ar iškrovai. Pareiškimo dėl pasiruošimo nepateikimas gali stabdyti stalijos pradžia. Praktikoje yra buvę atvejų, kad laivas atvyko į uostą ir atliko visus atvykimo formalumus, tačiau pareiškimas dėl pasiruošimo nebuvo pateiktas. Frachtuotojas vėliau pareiškė, kad yra neatsakingas dėl laivo kapitono klaidos, todėl krovinyš nebuvo pateiktas<sup>62</sup>.

Kai visi formalumai yra atlikti ir stalija pradeda skaičiuoti, yra laikoma, jog stalijos laikas nenutrūkstamai tęsiasi 7 dienas per savaitę ir 24 valandas per parą. Tačiau reikia pažymėti, kad stalijoje yra tam tikros išskaitos, kurios nelaikomos stalija. Visų pirma, tai netinkamos oro sąlygos (lietus, sniegas ar stiprus rūkas), bei šventinės dienos. Todėl sudarant čarterius šalys susitaria ar bus taikomos “tinkamo oro dienos” (angl. “weather permitting”) ar “tinkamo oro darbo dienos” (angl. “weather working day”). “Tinkamo oro dienų” atveju išskaitomos yra tik faktinės išskaitos, “tinkamo oro darbo dienų” atveju išskaitomos ne tik faktinės išskaitos, bet ir išskaitos, kurios galėjo įtakoti krovos operacijas. Kitas svarbus momentas – kaip yra skaičiuojami savaitgaliai ir šventinės dienos? Egzistuoja dvi pagrindinės taisyklės: tai “šeštadieniai, sekmadieniai, įskaitant šventines dienas” (angl. “Saturdays Sundays Holidays Included (SSHINC)”), ir “šeštadieniai, sekmadieniai, neįskaitant šventinių dienų” (angl. “Saturdays Sundays Holidays Excluded (SSEX)”).

Jeigu frachtuotojas nespėja įvykdyti krovos operacijų per leistiną laivo valdytoju laiką, jam yra taikoma bauda, kuri vadinama demeredžu. Demeredžo lygis yra sutiriamas derybų metu ir mokamas už 24 valandas arba proporcingai. Dispaša yra atvirkštinis dydis demeredžui. Skirtumas yra tas, kad dispašos atveju suma mokama frachtuotojui dažniausiai yra pusė demeredžo dydžio už sutaupytą laiką.

Apžvelgsime, kaip reglamentuojama stalija “Gencon” čarteryje:

(a) *Atskira stalija pakrovai ir iškrovai*

*Krovinyš bus pakraunamas per einamų dienų/valandų skaičių nurodytą 16 langelyje tinkamo oro dienomis, sekmadieniai ir šventės išskaičiuojamos, nebent bus atliekami krovos darbai, kuriuo atveju faktinis darbo laikas bus užskaitomas.*

*Krovinyš bus iškraunamas per einamų dienų/valandų skaičių nurodytą 16 langelyje tinkamo oro dienomis, sekmadieniai ir šventės išskaičiuojamos, nebent bus atliekami krovos darbai, kuriuo atveju faktinis darbo laikas bus užskaitomas.*

(b) *Bendras stalijos laikas pakrovai ir iškrovai*

*Krovinyš bus pakrautas ir iškrautas per bendrą einamų dienų/valandų skaičių nurodytą 16 langelyje tinkamo oro dienomis, sekmadieniai ir šventės išskaičiuojamos, nebent bus atliekami krovos darbai, kuriuo atveju faktinis darbo laikas bus užskaitomas.*

(c) *Stalijos prasidėjimas (pakrovai ir iškrovai)*

<sup>62</sup> Саммерскилл М. Сталийное Время.- Москва: Транспорт, 1971. Р. 96.

*Stalija pakrovai ir iškrovai prasidės 13:00 valandą jeigu pasiruošimo pareiškimas bus pateiktas iki ir įjungiant 12:00 valandą ir 06:00 valandą kitą darbo dieną, jeigu pasiruošimo pareiškimas bus pateiktas darbo valandomis po 12:00 valandos. Pasiruošimo pareiškimas pakrovos uoste turi būti pateikiamas krovinio siuntėjams nurodytiems langelyje 17, o jeigu nenurodytiems, tai frachtuotojams ar jų agentams nurodytiems langelyje 18. Pasiruošimo pareiškimas iškrovos uoste turi būti pateikiamas krovinio gavėjams, o jeigu pastarieji nežinomi tai frachtuotojams ar jų agentams nurodytiems langelyje 19.*

*Jeigu pakrovos/iškrovos krantinė užimta laivui atvykus į pakrovos/iškrovos uostą ar uosto prieigas, laivas galės pateikti pasiruošimo pareiškimą iš uosto prieigų darbo valandomis, nepriklausomai ar gauta "laisvoji praktika" ar ne, nepriklausomai ar laivas išmuitintas ar ne. Stalija ar demeredžo laikas skaičiuosis tokiu pat metodu, kaip kad laivas būtų prie krantinės ir jeigu kapitonas garantuoja, kad laivas visais atžvilgiais yra pasiruošęs krovos operacijoms. Laivo peršvartavimo iš laukimo vietos iki pakrovos/iškrovos krantinės nebus skaičiuojamas kaip stalija.*

*Jeigu po inspektoriaus apžiūros pasirodo, kad laivas yra nepasiruošęs visais atžvilgiais pakrovai ar iškrovai, laikas, kuris bus išskiriamas laivo paruošimui pakrovai/iškrovai nesiskaičiuos kaip stalija.*

*Laikas panaudotas iki stalijos pradžios skaitysis kaip stalija*

*\*Pažymėti (a) arba (b) priklausomai nuo susitarimo 16 langelyje<sup>63</sup>.*

Derybų metu šalys susitaria, koks stalijos mechanizmas bus naudojamas reise ir išbraukia atitinkamus punktus. Praktikoje dažnai laivo valdytojas reikalauja laiką, naudojamą krovos operacijoms iki stalijos, užskaityti kaip staliją. Tačiau gali atsitikti ir taip, kad visa sąlyga bus išbraukiama ir nurodoma atskirai čarterio papildomose sąlygose.

Nagrinęjant Lietuvos prekybinės laivybos įstatymą reikia pažymėti, kad stalija šiame įstatyme nereglamentuojama visai, todėl reiktų pabrėžti, kad ši sritis reikalauja papildomo teisinės tuštumos užpildymo. Apžvelkime keletą bylų susijusių su stalija.

Byloje *Glencore Grain Ltd. v. Flacker Shipping Ltd. "The Happy Day"*<sup>64</sup> laivas buvo užfrachtuotas kviečių pervežimui iš Odesos į Cochin uostą Indijoje. Laivas atplaukė į iškrovos uostą, tačiau negalėjo įplaukti į uostą, kadangi nespėjo įplaukti su potvyniu. Laivas vis tiek pateikė pasiruošimo pareiškimą. Gavėjų agentai patvirtino, kad gavo pareiškimą. Čarteris buvo sudarytas kaip "krantinės čarteris". Čarteryje taip pat buvo sąlyga, kuri skelbė: "iškrovos uoste pasiruošimo pareiškimas turi būti pareiškiamas gavėjams/agentams darbo valandomis ir stalija pradeda skaičiuotis 08:00 valandą kitą darbo dieną nepriklausomai nuo to, ar laivas yra prie krantinės ar ne,

<sup>63</sup> Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999.P. 297.

<sup>64</sup> [2001] 1 Lloyd's Rep. 754, Queens Bench Division.

*ar uoste ar ne, ar gavęs "laisvą praktiką ar ne, ar praėjęs muitinės formalumus ar ne"*. Laivas įplaukė į uostą kitą dieną. Jokio papildomo pasiruošimo pareiškimo nebuvo pateikta. Iškrova buvo pradėta tą pačią dieną, tačiau baigta tik po trijų mėnesių. Faktų suvestinėje, dokumente, kuris išduodamas laivų agento laivui prieš išplaukimą, buvo pažymėta, jog pasiruošimo pareiškimas buvo "priimtas" tuo pačiu metu kada ir pateiktas.

Laivo valdytojai pareiškė pretenziją demeredžui. Frachtuotojai pareikalavo dispašos, argumentuodami, jog pasiruošimo pareiškimas buvo pateiktas neteisingai, todėl stalija taip ir neprasidėjo.

Pirmos instancijos teismas patvirtino frachtuotojų pretenziją, patvirtindami, kad pasiruošimo pareiškimas nebuvo teisingai pateiktas, todėl stalija neprasidėjo ir frachtuotojai turėjo pilną teisę reikalauti dispašos.

Laivo valdytojai pateikė apeliaciją. Apeliacinis teismas nusprendė laivo valdytojų naudai. Apeliacinis teismas pripažino, kad pirmasis pasiruošimo pateikimas buvo neteisingas, tačiau faktas, kad frachtuotojai pristatė krovinį ir pradėjo krovinio pakrovą į laivą lemia stalijos prasidėjimą. Todėl apeliacinė instancija panaikino pirmos instancijos sprendimą ir priteisė laivo valdytojams demeredžą.

Šios bylos esmė yra ta, kad laivo atvykimo prie krantinės kliūtis buvo atoslūgis, o ne laivų susikaupimas uoste. Todėl atoslūgis nebuvo kliūtis dėl kurios laivas negalėjo būti laikomas "atvykusi", reiškia pasiruošimo pareiškimas iš tiesų buvo pateiktas neteisingai. Laivui atvykus prie krantinės, kapitonui reikėjo vėl pateikti pasiruošimo pareiškimą. Atžyma faktų suvestinėje, kad pareiškimas buvo priimtas dar nereiškia, kad stalija turėjo prasidėti. Laivas iš tikrųjų turėjo būti atvykęs. Šie faktai teisingi, tačiau apeliacinė instancija nusprendė, kad pakrovos pradžia yra laikoma kaip stalijos pradžia, todėl pirmos instancijos sprendimas nors ir teisingas, tačiau panaikintas apeliacinio teismo sprendimu. Laivo valdytojams buvo priteistas demeredžas.

Kitoje byloje iškilo klausimas ar frachtuotojas gali užlaikyti laivą, jeigu krovos darbai baigti, tačiau visa stalija neišnaudota? Laivas buvo pakrautas per 8 dienas, 19 dienų iki stalijos pabaigos. Konosamentai ir kiti krovininiai dokumentai buvo paruošti tik po 3 dienų, po pakrovos pabaigos. Čarteryje buvo sąlyga, kuri teigė, kad frachtuotojas turi teisę užlaikyti laivą 24 valandoms po krovos operacijų krovinių dokumentų apiforminimui. Laivo valdytojas pareikalavo frachtuotojo kompensuoti nuostolius patirtus dėl 2 papildomų dienų laukimo demeredžo lygyje.

Nagrindėdamas bylą, teisėjas nustatė, kad pagal čarterio sąlygas demeredžas priklauso laivo valdytojui, jeigu laivo pakrova nevykdoma pagal sutartą normą. Iš tikrųjų laivas vykdė pakrovą greičiau ir jo užlaikymas po pakrovos pabaigos nesuteikia teisės laivo valdytojui reikalauti nuostolių atlyginimo demeredžo lygyje (retais atvejais tai gali būti sutarta čarteryje atskira sąlyga). Frachtuotojas gali panaudoti visą stalijos laiką pakrovai, tačiau jeigu laivas buvo pakrautas greičiau, tuomet frachtuotojas neturi teisės sulaikyti laivą stalijos sąskaita, nevykdant krovos operacijų. Todėl šiuo

atveju laivo valdytojas turėjo teisę reikalauti nuostolių atlyginimo, tačiau ne demerėdžo lygyje, o kita protinga šalių sutarta suma<sup>65</sup>.

Sekanti byla vaizdžiai iliustruoja kuo skiriasi “tinkamo oro dienos” (angl. “weather permitting”) nuo “tinkamo oro darbo dienų” (angl. “weather working day”). Čarteriu buvo susitarta, jog grūdų kroviny bus nugabenamas iš Filadelfijos į Didžiąją Britaniją. Čarteryje buvo numatyta, jog kroviny bus iškraunamas vidutine norma, ne mažesne, nei 1000 tonų tinkamo oro darbo dienomis (sekmadieniai ir šventinės dienos išskaitomos). Krovos dienos turi būti laikomos 24 valandų trukmės laiko periodu. Laivo valdytojas tvirtino, kad lietingi periodai turi būti išskaičiuojami tik tuo atveju, kai lietus trukdydavo krovos darbams. Tačiau Aukščiausiasis Teismas pripažino, kad “tinkamo oro darbo dienos” – tai tokios dienos, kurių metu oro sąlygos leido vykdyti krovos operacijas, nepriklausomai ar kas nors vykdė pakrovą ar iškrovą, ar ne. Iškrovos uoste lietus buvo pakankamai stiprus, kad sutrukdytų iškrovą, jeigu ji būtų numatyta ar vykdoma. Ir kadangi frachtuotojai nevykdė ir neplanavo krovos operacijų tomis dienomis, jiems lengvai pavyko įrodyti, kad lietaus periodai turėjo būti išskaičiuoti iš stalijos<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> Саммерскил М. Сталийное Время.- Москва: Транспорт, 1971. Р. 18.

<sup>66</sup> Ten pat. Р. 51.

## IŠVADOS

Atlikus mokslinį tiriamąjį darbą darytina išvada, jog autoriaus įvade iškelta hipotezė, jog komercinėje laivyboje naudojamų charterių elementų reglamentavimo mechanizmas Lietuvos nacionalinėje teisėje yra nepakankamai sureguliuotas, o taip pat, kad jūrinio pervežimo sutarties šalių santykiai nepakankamai aiškiai apibrėžti, pasitvirtina. Šį teiginį pagrindžia sekančios išvados:

1. Lietuvos prekybinio laivyno įstatymas neapibrėžia ir neatskiria pagrindinių charterių rūšių t.y. reisinio charterio, laiko periodo charterio ir nuoseklių reisų. Įstatymas taip pat nereglamentuoja visapusiško charterio šalių teisių ir pareigų pasiskirstymo.
2. Konkretizuojant laivo valdytojo teises ir pareigas reisiniame charteryje reikia pažymėti, kad pagrindinės laivo valdytojo pareigos tai užtikrinti laivo tinkamumą plaukiooti, aprūpinti laivą tinkama įgula ir paruošti laivą krovinio priėmimui ir pervežimui. Šios sąlygos turi būti atliekamos laivo valdytojo su tinkamu rūpinimusi. Nagrinėjamo darbe „Gencon“ charteryje yra numatomas laivo valdytojo atsakomybės reglamentavimas, tačiau teismai labai ribotai taiko šią sąlygą, daugiau remiantis Hagos ir Visbiu taisyklėmis. Akcentuojant nacionalinę teisę, reikia pabrėžti Lietuvos prekybinės laivybos įstatymą, kuris inkorporuoja Hagos ir Visbiu taisykles, kurios atspindi pagrindinį laivo valdytojo atsakomybės reglamentavimo principą.
3. Pagrindinės frachtuotojo pareigos laivo valdytojui yra krovinio pakrovai į laivą pristatymas, frachto už jūrinį pervežimą apmokėjimas, išlaidų, susijusių su krovinio pakrova ir iškrova dengimas, demerėdžo apmokėjimas, esant laivo prastovai pakrovos arba iškrovos metu. Frachtuotojas privalo atlyginti nuostolius laivo valdytojui, atsiradusius dėl uosto krovėjų pažeidimų laivui krovos operacijų metu. Lietuvos prekybinės laivybos įstatymas reglamentuoja frachtuotojų teises ir atsakomybę, tačiau reikia pažymėti, kad reglamentavimas yra bendro pobūdžio, būdingas įvairiems charteriams. Kadangi darbas orientuotas į reisinių charterių, autorius pasigenda nacionalinėje teisėje pastarosios sutarties frachtuotojo atsakomybės reglamentavimo nuoseklumo ir konkretumo.
4. Reziumuojant frachtavimo brokerių teises ir pareigas, būtina pabrėžti labai svarbią brokerių pareigą veikti atliekant „tinkamą rūpestingumą“ teikiant informaciją savo principalui, sekti frachto rinkos pokyčius ir atitinkamai laiku jį informuoti. Neginčijama brokerio teisė, tai po charterio sudarymo gauti atlygį už tarpininkavimą – brokerinę komisiją. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatyme brokerių funkcijos ir atsakomybė nėra reglamentuojami. Šis trūkumas gana aktualus, tačiau Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse yra 6.191 straipsnis, kurį galėtume taikyti, jeigu krovinių pervežimas jūra būtų reguliuojamas nacionalinės teisės.
5. Reiso reglamentavimas reisiniame charteryje remiasi šalių teisių ir pareigų pasiskirstymu nustatant pagrindines sąlygas kaip „saugus uostas“, „artumo sąlyga“, „ledo sąlyga“, „jūrinis kelias“ ir „deviacija“. „Saugaus uosto“ sąlyga apibrėžiama kaip frachtuotojo įsipareigojimas



laivo valdytojui dėl saugaus laivo pakrovimo ir iškrovimo. „Artumo sąlyga“ – laivo valdytojo įsipareigojimas priplaukti laivu prie krovinio pakrovimo ar iškrovimo taip arti, kaip galima priplaukti. „Ledo sąlyga“ paskirsto šalių atsakomybę laivui susidūrus su sunkiomis ledo sąlygomis pakrovos ir iškrovos uostuose. „Jūrinio kelio“ ir „deviacijos“ sąlygos nustato šalių teises ir pareigas, susijusias su krovinio pervežimo maršrutu. Kiekvienoje šių sąlygų apibrėžiami faktoriai, kurie nustato ar riboja šalių įsipareigojimus, kurių neįvykdžius atitinkamai sukuria svarų pagrindą atsakomybės nustatymui ir įvertinimui. Tenka pripažinti, kad Lietuvos Respublikos nacionaliniuose teisės aktuose mes nesutinkame aukščiau minėtų faktorių išdėstymo ir reglamentavimo.

6. Reikalavimai laivui čarteryje grindžiami pagrindiniais laivo požymiais kaip laivo vėliava, tonažas ir klasė. Laivo vėliava lemia jurisdikciją, kuriai laivas priklauso, iš klasės frachtuotojas sprendžia dėl laivo techninės būklės. Tonažo charakteristikos informuoja frachtuotoją ar laivas tiks numatomam krovinio kiekio pervežimui. Laivo tinkamumo plaukiojimui užtikrinimas – būtina sąlyga prieš pradėdant krovos operacijas. Nagrinėjant reisinius čarterius, aukščiau minėti aspektai yra aiškiai reglamentuojami. Deja šito negalima pasakyti apie Lietuvos teisinius aktus. Šiuo atveju tenka pripažinti, kad laivo apibrėžimas Lietuvos prekybinio laivyno įstatyme yra bendras. Jis nenustato konkrečių reikalavimų, keliamų čarterio šalimis.
7. Reisiniuose čarteriuose frachto skaičiavimas vyksta už krovinio kiekį arba bendra suma, nepriklausomai nuo kiekio. Frachtuotojas apmoka laivo valdytojui frachtą iš anksto arba tik po krovinio pristatymo. Laivo valdytojas įgyja teisę nuostolių atlyginimui, esant „negyvam“ frachtui. Jeigu frachtuotojas nesumoka frachto, laivo valdytojas gali pasinaudoti krovinio sulaikymo sąlyga. Lietuvos prekybinės laivybos įstatymas numato tam tikrą frachto apmokėjimo reglamentavimą, tačiau vėl reikia pažymėti, kad įstatyme frachto apmokėjimo principai yra bendri, taikomi įvairių rūšių čarteriuose. Įstatyme trūksta konkretumo, būdingo frachto užmokesčio reglamentavimo reisiniame čarteryje.
8. Stalija - laikas skirtas frachtuotojui įvykdyti krovos darbams be papildomo mokesčio. Išreiškiama laiko vienetais arba krovinio kiekiu per laiko vienetą. Būtinios sąlygos, kad stalija prasidėtų, tai laivo atvykimas, buvimas pasiruošusiu krovos darbams ir pareiškimo apie pasiruošimą pateikimas. Egzistuoja išskaitos, kurios neįskaičiuojamos į staliją. Išnaudojus frachtuotojui stalijos laiką, laivo valdytojas taiko baudinę sankciją – demerėdžą. Lietuvos prekybinės laivybos įstatyme šio reisinio čarterio elemento reglamentavimo nėra. Būtų neaišku kaip būtų reglamentuojami laivo valdytojo ir frachtuotojo santykiai skaičiuojant laiką pakrovai ir iškrovai, jeigu jūrinis pervežimo sutartis būtų sudaryta pagal Lietuvos prekybinės laivybos įstatymą.

Būdingas aspektas nagrinėjant čarterius yra, jog atsiradus pretenzijoms ar ginčams tarp šalių, dažniausiai paliečiami visi čarterio elementai. Todėl darbe nagrinėjant ginčus, sunku išvengti bylų

aktualumo kitoms čarterio sudedamosioms. Aukščiau išvardintuose apibendrinimuose papildomai galima paminėti, jog Lietuvos prekybinės laivybos įstatymas reguliuoja santykius, atsirandančius tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo, tačiau šie santykiai apibrėžiami netiksliai. Be to, įstatymas numato įvairių jūrinių sektorių reglamentavimą kaip laivo vilkimo sutartis, keleivių pervežimo sutartis, bendroji avarija, krovinių pervežimo sutartis, jūrininkų darbo aspektai ir kiti. Tai sukuria įspūdį, jog įstatymas tampa “perkrautu”, todėl negali tiksliai reglamentuoti esminių problemų kylančių tarp šalių. Kitas neigiamas faktorius - tai atitinkamos literatūros stoka. Reikia pabrėžti, jog Lietuvos Respublika laikoma gana tvirta jūrine valstybe su nacionaliniu laivynu, kuriame dominuoja teisiniai-komerciniai santykiai tarp šalių. Deja, turime pabrėžti, kad iki šiol tinkamos literatūros ar metodinės medžiagos apie čarterius ir jų elementus nėra.

## NAUDOTOS LITERATŪROS SĄRAŠAS

### Norminiai aktai

#### Lietuvos Respublikos norminiai aktai

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija. Lietuvos Respublikos piliečių priimta 1992 m. Spalio 25 d. Referendume // Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos ir Vyriausybės žinios. 1992. Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 74-2262
3. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300.
4. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 75-2264.
5. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas 1924 m. Briuselio konvencija dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91-4124.
6. Protokolas, iš dalies pakeičiantis tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu Taisyklės) // Valstybės žinios. 2003. Nr. 91-4124.
7. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 105-2393.

#### Jungtinės Karalystės norminiai aktai:

8. Jungtinės Karalystės Sutarčių (trečiųjų asmenų teisių) aktas, 1999 m. // <http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1999/19990031.htm>, svetainė aplankyta 2006-11-07.
9. Jungtinės Karalystės Prekių Pervežimo Jūra Aktas, 1971 m. // <http://www.jus.uio.no/lm/england.carriage.of.goods.by.sea.act.1971/doc.html>, svetainė aplankyta 2006-11-07.

### Specialioji literatūra

#### Vadovėliai, knygos:

10. Tarptautinė jūrų teisė / Saulius Katuoka. Vilnius: Eugrimas, 1997.
11. Packard V. Wiliam. Laytime Calculating.- Surrey: Fairplay Publications, 1993.
12. Packard V. Wiliam. Sea-Trading.- Surrey: Fairplay Publications, 1996.
13. Packard V. Wiliam. Cargoes.- Surrey: Fairplay Publications, 1993.
14. Richardson John. The Hague And Hague-Visby Rules.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1998.
15. Williams Harvey. Chartering Documents.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999.

16. Luddeke Christof and Johnson Andrew. The Hamburg Rules.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1995.
  17. Brodie Peter. Commercial Shipping Handbook.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 1999.
  18. Basic Principles Of Chartering. Asociation of Ship Brokers And Agents (U.S.A.), Inc.-Home Study Course 1995-1996.
  19. Check Before Fixing 2003-2004.- Copenhagen BIMCO Publications A/S.
  20. Wilford Michael, Coghlin Terence, Kimball D. John. Time Charters.-London: Lloyds Shipping Law Library, 2003.
  21. Davis Mark. Bareboat Charters.- London: Lloyds Shipping Law Library, 2000.
  22. Goldrein Iain. Ship Sale And Purchase.- London: Lloyds Shipping Law Library, 1998.
  23. Lopez J. Norman. Bes' Chartering And Shipping Terms.- London: Barker&Howard. 1992.
  24. Gorton Lars, Hillenius Patrick, Ihre Rolf, Sandevam Arne. Shipbroking And Chartering Practise.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 2004.
  25. Todd Paul. Maritime Fraud.- London: Lloyd's Practical Shipping Guides, 2003.
  26. Wilson F John. Carriage Of Goods By Sea.- Essex: Longman, 2001.
  27. Hill Christopher. Maritime Law.- : Lloyd's Practical Shipping Guides, 1998.
  28. Гуцуляк В. Н. Морское Право.- Москва: РосКонсульт, 2000.
  29. Ермолаев Г.В., Сиваков В. О. Морское Право.- Москва: Юринформцентр, 2005.
  30. Забелин Г.В. Фрахтовые Операции Во Внешней Торговле.- Москва: РосКонсульт, 2000.
  31. Саммерскил М. Сталийное Время.- Москва: Транспорт, 1971.
  32. Оберг Р. Р., Фафурин Н. А. Коммерческая Практика Заграничного Плаваня.- Москва: Транспорт, 1967.
  33. Лимонов Л. Э. Внешнеторговые Операции Морского Транспорта И Мультимодальные перевозки.- Санкт Петербург: Выбор, 1997.
  34. АО Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (ЦНИИМФ). Проформы Чартеров Книга V.- Санкт Петербург: АО Санкт-Петербургская типография, 1996.
- Interneto svetainės:**
35. Klaipėdos Valstybinis Jūrų Uostas // <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php>, svetainė aplankyta 2006-10-28.
  36. Lietuvos saugios laivybos administracija // [www.msa.lt](http://www.msa.lt), svetainė aplankyta 2006-11-07.
  37. Tarptautinė jūrų organizacija // [www.imo.org](http://www.imo.org), svetainė aplankyta 2006-10-28.
  38. The Admiralty & Maritime Law Guide // <http://www.admiraltylawguide.com/>, svetainė aplankyta 2006-11-07.
  39. David Martin-Clark's Case Notes// <http://www.onlinedmc.co.uk/>, svetainė aplankyta

2006-11-27.

40. Comite Maritime International// <http://www.comitemaritime.org/>, svetainė aplankyta 2006-11-17.
41. LexMercatoria//<http://www.jus.uio.no/lm/>, svetainė aplankyta 2006-11-17
42. Paul Todd's legal materials // <http://ourworld.compuserve.com/homepages/pntodd/legal.htm>, svetainė aplankyta 2006-11-27.
43. The Maritime Advocate // [http://www.maritimeadvocate.com/adv\\_arch.php](http://www.maritimeadvocate.com/adv_arch.php), svetainė aplankyta 2006-11-27.
44. Europos Sąjungos saugios laivybos agentūra // [www.emsa.eu.int](http://www.emsa.eu.int), svetainė aplankyta 2006-10-28.
45. Jungtinių Tautų sutarčių kolekcija// <http://untreaty.un.org>, svetainė aplankyta 2006-10-28.
46. Middleton Potts Commercial Lawyers for International Business // <http://www.middletonpotts.co.uk/library/default.asp?p=93>, svetainė aplankyta 2006-11-17.
47. Society Of Maritime Arbitrators // <http://www.smany.org/>, svetainė aplankyta 2006-11-27.
48. Tetley's Maritime & Admiralty Law // <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/>, svetainė aplankyta 2006-11-07.
49. Westlaw // <http://web2.westlaw.com/signon/default.wl?FN=%5Ftop&mt=InternationalLaw&path=%2Fwelcome%2FInternationalLaw%2Fdefault%2Ewl&rs=WLW6%2E11&strRecreate=no&sv=Split&vr=2%2E0&bhcp=1>, svetainė aplankyta 2006-11-27.
50. BIMCO // <http://www.bimco.dk/>, svetainė aplankyta 2006-11-27.
51. Jungtinių Tautų Jūrų reikalų ir jūrų teisės skyrius // [www.un.org/Depts/los/index.htm](http://www.un.org/Depts/los/index.htm), svetainė aplankyta 2006-10-28.
52. Hamburgo taisyklės // <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html>, svetainė aplankyta 2006-11-07.

#### **Žodynai:**

53. Didysis anglų – lietuvių kalbų žodynas, antrasis leidimas. Sudarytojas: Piesarskas B. Vilnius, „Alma littera“, 1999.
54. Anglų – lietuvių kalbų teisės žodynas. Sudarytojai: Armalytė O., Pažūsis L. Vilnius, „Alma littera“, 1998.
55. Jūrų technikos, laivybos, žvejybos lietuvių-rusų-anglų kalbų žodynas. Sudarytojas: Banaitis J. Klaipėda, 1994.

## **SANTRAUKA**

**Pagrindinės sąvokos:** *Laivo valdytojas, frachtuotojas, frachtavimo brokeris, frachtas, laivo reisinis čarteris, stalija, demerėžas, principalas, laivo valdytojo atsakomybės ribojimas, užmokesčio už reisą ir stalijos skaičiavimo reglamentavimas.*

*Šiame moksliniame tiriamajame darbe yra nagrinėjama tarptautinės krovinių pervežimo jūra sutarties (čarterio) struktūra, jos elementų tarpusavio sąveika. Apžvelgiamos čarterio šalys ir jų atsakomybės. Atkreiptas dėmesys į šalių atsakomybių ribas, jų reglamentavimą. Išanalizuojami reikalavimai, keliami laivui ir kroviniui pagal reisinį čarterį. Aptarti šalių įsipareigojimai laivo ir krovinių atžvilgiu. Apibendrinta reiso pagal čarterį struktūra, atskiri jos elementai, kurie įtakoja reiso įvykdymą, apibrėžiamos šalių pareigos ir atsakomybė. Atlikta užmokesčio už reisinį čarterį ir pakrovos ir iškrovos laiko arba stalijos skaičiavimo reglamentavimas ir analizė. Kiekvieno čarterio elemento analizės metu lygiagrečiai atliktas elemento reglamentavimo palyginimas su nacionalinės teisės aktais.*

# **THE VOYAGE CHARTER**

**Marius Dulké**

## **SUMMARY**

**Keywords:** *shipowner, charterer, chartering broker, freight, voyage charter party, laytime, demurrage, principal, shipowner's limitation of liability, regulation of voyage payment and laytime calculation.*

*This scientific research has been made on the international carriage of cargo by sea contract – charter party structure and interrelationship of its parts. Emphasis were done on the charter parties and their main responsibilities. Great attention was paid on limitation of liability of parties and its regulation. In addition, specific requirements to ship and cargo according to charter party has been analyzed as well. Main parties obligations in respect of ship condition as well as cargo has been reflected. It is very important to summarize charter party structure which makes great impact on voyage performance as well as parties obligations and responsibilities which has been also defined in this research. The work contains regulation and analysis of freight payment and laytime calculation. By the time of research most of charter party elements were compared in parallel with national legislation.*