

KROVINIO SIUNTĖJO JŪRŲ TRANSPORTU PAREIGOS IR ATSAKOMYBĖ: JUNGTINIŲ TAUTŲ KONVENCIJOS DĖL SUTARTČIŲ DĖL TARPTAUTINIO KROVINIŲ VEŽIMO VISIŠKAI ARBA IŠ DALIES JŪRA ANALIZĖ

Lina Jasutienė

Mykolo Romerio universiteto Ekonomikos ir finansų valdymo fakulteto
Tarptautinės prekybos ir muitų katedra
Ateities g. 20 LT-08303 Vilnius, Lietuva
Telefonas (+370 5) 271 4653
Elektroninis paštas jasutiene@gmail.com

Pateikta 2012 m. kovo 26 d., parengta spausdinti 2012 m. birželio 29 d.

***Anotacija.** Straipsnyje nagrinėdama krovinių siuntėjo jūrų transportu pareigas ir atsakomybės kilimo sąlygas, autorė analizuoja 2008 m. gruodžio 11 d. Jungtinių Tautų konvenciją dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra, kitaip dar vadinamą Roterdamo taisyklėmis. Ratifikuotos Roterdamo taisyklės pakeis šiuo metu galiojančias tarptautinės jūrų teisės konvencijas Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisykles, kurios apie krovinių siuntėjo atsakomybę yra užšimena tik fragmentiškai. Roterdamo taisyklės detalizavo fundamentaliausias siuntėjo pareigas: pristatyti krovinį vežti ir sumokėti frachtą. Taip pat kodifikavo kitas siuntėjo pareigas, tokias kaip: pareigą bendradarbiauti teikiant informaciją ir nurodymus, išsipareigojimą teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus, pareigą sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją, siuntėjo pareigas gabenant pavojingus krovinius. Straipsnyje aiškinamasi, kaip toks detalus reglamentavimas išspręs įrodinėjimo naštos tarp šalių paskirstymo klausimus, kaip keisis siuntėjo pareigų sudėtis ir su kokiomis naujovėmis susidurs vežimų jūrų transportu verslas*

***Reikšminiai žodžiai:** Jungtinių Tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra, Roterdamo taisyklės, jūrų transportas, krovinių siuntėjo atsakomybė.*

Įvadas

Kasmet daugiau nei 50 000 laivų veža 7 mlrd. tonų krovinių visame pasaulyje jūrų transportu ir šis skaičius nuolat auga¹. Didžioji dauguma tokių vežimų yra tarptautiniai. Krovinių vežėjo atsakomybės reglamentavimas yra pagrindinė ašis, apie kurią sukasi visas tarptautinių gabenimo jūrų transportu verslas ir jūrų teisės teorija. Paradoksalu, tačiau teisinėje literatūroje pasigendama išsamios analizės, sietinos su siuntėjo atsakomybe, kuri yra sudedamoji teisinio reglamentavimo ir transportavimo verslo dalis. Krovinių siuntėjas yra būtinas vežimo jūra sutarties dalyvis, turintis savo teises ir pareigas. 2007 m. prancūzų jūrų teisės teoretikas prof. Ph. Delebecque pažymėjo, kad krovinių siuntėjo atsakomybė yra vienas iš sudėtingiausių klausimų tarptautinėje vežimų jūrų transportu teisėje². Ją reglamentuoja šiuo metu galiojanti 1924 m. tarptautinė Konvencija dėl teisės normų suvienodinimo, susijusių su konosamentais (Hagos taisyklės), bei ją keičiantis 1968 m. Briuselio protokolas (Visbiu taisyklės) toliau šių teisės aktų konsoliduotas tekstas vadinamas Hagos-Visbiu taisyklės. Tačiau šioje konvencijoje tik fragmentiškai užsimenama apie krovinių siuntėją³. 1978 m. Hamburgo taisyklėse siuntėjui yra skirtas visas skyrius, bet jį sudaro tik 2 straipsniai. Viename straipsnyje minimi atsakomybės kilimo pagrindai (12 str.), o kitas įtvirtina pavojingų krovinių vežimo taisyklės (13 str.).

Fundamentalūs pokyčiai siuntėjo atsakomybės detalizavimo ir teisinio aiškumo srityje sietini su 2008 m. gruodžio 11 d. *Jungtinių Tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra*, kitaip dar vadinamą Roterdamo taisyklėmis⁴. Šioje konvencijoje krovinių siuntėjo pareigoms bei atsakomybei yra skirtas visas 7 skyrius „Siuntėjo įsipareigojimai vežėjui“. Roterdamo taisyklių kūrėjų nuomone⁵, toks detalus reglamentavimas pasirinktas siekiant kodifikuoti visas siuntėjo pareigas, įtvirtinant jas viename imperatyviame tarptautiniame dokumente.

- 1 Bonassies, P.; Scapel, C. *Traité de droit maritime*. LGDJ, 2006, p. 30.
- 2 Delebecque, Ph. La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue français. *Droit maritime français (DMF)*. 2008, 689: 112.
- 3 Hagos-Visbiu 3 str. 5 d. *įpareigoja siuntėją užtikrinti krovinių vežimo dokumentuose nurodytų ženklų, kiekio ir svorio teisingumą bei atlyginti vežėjui visus nuostolius, žalą ir išlaidas, padarytas arba atsiradusias dėl tokių netikslų duomenų*; 4 str. 3 d. *įtvirtina siuntėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygą, t. y. siuntėjas neatsako dėl žalos ar nuostolių atsiradimo, jei jie kilo ne dėl siuntėjo kaltės ar aplaidumo, ir 4 str. 6 d. kalba apie siuntėjo atsakomybę vežant pavojingus krovinius*.
- 4 Priimti Roterdamo taisyklės paskatino daugybė priežasčių, pvz., I. XXI a. Laivybos verslo poreikis turėti vieną unifikotą imperatyvų krovinių vežimo tarptautiniu jūrų transportu dokumentą, nes dabar dalis šalių taiko Hagos-Visbio, dalis Hamburgo taisyklės, kai kurios, pvz., Kinija, Šiaurės šalys, reprezentuojančios didelę dalį tarptautinių krovinių gabenimo jūrų transportu verslo, taiko nacionalinius teisės aktus. Todėl neretai susidaranti teisės aktų kolizija kai kurių mokslininkų (C. M. Schmitthoff) vadinama *Babelio bokštu*. 2. Išaugęs krovinių vežimas konteineriuose, tačiau šis vežimo būdas nėra reglamentuotas nei Hagos-Visbiu, nei Hamburgo taisyklėse. 3. Didelis transporto tarpininkų vaidmuo ir jų atsakomybės reglamentavimo niuansai. 4. Multimodalinių bei nuo durų iki durų vežimų (jiems taip pat taikomos Roterdamo taisyklės, jei krovinyms yra vežamas bent vienoje atkarpoje jūrų transportu) poreikis bei naujausių IT technologijų taikymas sudarant ir vykdant vežimo sutartis. *Aut. past.*
- 5 Berlingieri, F. General introduction. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Wolters Kluwer, 2010, p. 19.

Naujų teisinių normų atsiradimas turės poveikį nacionalinei teisei, teismų praktikai ir pačiam verslui. Reikalinga išsami ir nuosekli analizė, kuri numatys galimas Roterdamo taisyklių spragas, jų privalumus ir trūkumus. Jūrinių valstybių praktikai ir akademiškai šią temą nagrinėjo įvairiais aspektais, dažniausiai įvertindami vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą ir sugadinimą laipsnį bei būtinybę keisti šiuo metu galiojančius tarptautinės jūrų teisės aktus, kurie nebeatitinka šiuolaikinio vežimo jūrų transportu verslo poreikių. Prof. Arroyo priėjo prie išvados, kad Roterdamo taisyklės harmonizuos ne tik siuntėjo pareigas tarptautiniu mastu, bet ir kitas tarptautinės jūrų teisės normas, kas ypač aktualu Ispanijai. Tuo tarpu prof. Sturley nuogaštavo, kad Roterdamo taisyklės taikomos tik tiems tarptautiniams krovinių vežimams, kuriuose dalis krovinio yra vežama jūrų transportu, o neapima visų multimodalinio vežimo grandžių, todėl atsakomybės harmonizavimo klausimas tarptautiniu mastu bus išspręstas tik iš dalies. Prof. Bonnevie analizavo Roterdamo taisyklių įtaką vežimų jūrų transportu verslui ir nurodė, kad maži ir vidutinio dydžio krovinių siuntėjai finansiškai nukentės nuo išaugusios atsakomybės naštos su vežėjais sudarydami specialiąsias vežimo organizavimo sutartis, kurias įteisina Roterdamo taisyklių 80 straipsnis. Prof. Berlingieri pritarė prof. Bonnevie išsakytiems nuogaštavimams, tačiau skatino jūrines valstybes kuo greičiau ratifikuoti Roterdamo taisykles ir taip užkirsti kelią dabar galiojančiai skirtingai teisinių normų interpretacijai bei iš to kylantiems piktnaudžiavimams. Lietuvos mokslininkai nėra visapusiškai analizavę krovinių vežimo jūrų transportu tarptautiniais maršrutais siuntėjo atsakomybės, todėl šio straipsnio tikslas yra įvertinti krovinio siuntėjo pareigas vežėjui ir atsakomybės reglamentavimo naujoves, kurios išplaukia iš probleminių Roterdamo taisyklių aspektų.

Tyrimo objektas – Roterdamo taisyklės bei užsienio jūrų teisės mokslininkų darbai, susiję su krovinio siuntėjo atsakomybės pagal Roterdamo taisykles, reglamentavimu.

Krovinio siuntėjo pareigų ir atsakomybės analizės pagal Roterdamo taisykles aktualumą patvirtina ne tik naujai kodifikuotų teisės normų, reglamentuojančių krovinio siuntėjo teisinę padėtį, gausa, teisės teorijos nebuvimas Lietuvoje, bet ir faktas, kad 2009 m. rugsėjo 23 d. Roterdamo taisykles pasirašė pagrindinės Lietuvos jūrų prekybos partnerės bei didžiosios laivybos verslo šalys. Nekyla abejonių, kad Roterdamo taisyklių įtvirtintų normų aiškinimas yra svarbus tiek teoriniu, tiek praktiniu požiūriu, nes tik atėities klausimas, kada šis teisinis dokumentas įsigalios⁶.

Straipsnio tikslui pasiekti taikyti teoriniai analizės, apibendrinimo, lyginamasis bei empiriniai dokumentų analizės metodai.

Straipsnį sudaro trys pagrindinės dalys. Pirmoje dalyje aptariamos tradicinės ir Roterdamo taisyklių unifikotos krovinio siuntėjo pareigos. Antroje dalyje detalieai analizuojami siuntėjo atsakomybės vežėjui pagrindai. Taip pat bus nagrinėjami siuntėjo atsakomybės ypatumai specialiose vežimo organizavimo sutartyse, dokumente įgalioti

6 Roterdamo taisyklės įsigalios praėjus metams nuo to laiko, kai paskutinė iš būtinų ne mažiau nei 20 joms įsigalioji numatytų šalių jas ratifikuos (94 str.). Kol kas Roterdamo taisykles ratifikavo tik Ispanija iš 24 pasirašiusių. Status - 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the "Rotterdam Rules". *United Nations Commission on International Trade Law* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-15]. <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html>.

siuntėjo pareigos bei siuntėjo atsakomybė už kitus asmenis. Išvadose bus pateikti vertinimai dėl tokio pobūdžio teisinių santykių kvalifikavimo.

1. Krovinio siuntėjo pareigos

Prieš pradėdant krovinio siuntėjo pareigų analizę, derėtų apibrėžti krovinio siuntėjo sąvoką, nes šiuo metu galiojančiose tarptautinėse jūrų teisės konvencijose siuntėjo sąvoka nėra pateikiama. Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 8 dalyje siuntėjas įvardintas kaip asmuo, sudaręs vežimo sutartį su vežėju. Ši straipsnio dalis bus skirta aptarti *siuntėjo įsipareigojimus vežėjui*, juos išskirsime į tradicines siuntėjo pareigas (1.1.) ir tas, kurios buvo kodifikuotos Roterdamo taisyklėse (1.2.).

1.1. Tradicinės krovinio siuntėjo pareigos

Tradicinėmis krovinio siuntėjo pareigomis laikysime pozityviajai teisei jau žinomas siuntėjo pareigas, kurios buvo įtvirtintos Roterdamo taisyklėse.

1.1.1. Krovinių pristatymas vežti

Roterdamo taisyklių 27 straipsnio 1 dalis nustato pagrindinę pareigą, kurią turi atlikti krovinio siuntėjas, t. y. pristatyti paruoštus vežti krovinis. Antras to pačio straipsnio sakinytis įpareigoja, kad kroviniai būtų tokios būklės, kad atlaikytų numatomą vežimo procesą, įskaitant ir jų pakrovimą, tvarkymą, sukrovimą, surišimą ir pritvirtinimą, taip pat iškrovimą ir kad jie nepadarytų žalos žmonėms ir nuosavybei. Pažymėtina, kad ši norma taikoma ne tik pavojingų krovinių vežimui, bet apskritai visų rūšių kroviniams. Ji apima ir krovinių įpakavimą. Koks turėtų būti įpakavimas, konkrečiai nėra nurodyta nei dabar galiojančiose tarptautinėse konvencijose, nei Roterdamo taisyklėse. Roterdamo taisyklių kūrėjai paliko šalims teisę pačioms susitarti, dėl pirmos straipsnio dalies, t. y. dėl krovinio „paruošimo vežti“. Prof. M. Sturley⁷ šią normą iliustruoja tokiu pavyzdžiu: krovinio siuntėjas sutarė su vežėju dėl šaldytų krevečių vežimo, siuntėjas žino, kad reikiama temperatūra refrižeratoriuje turi būti -22 C, o vežėjas gali palaikyti ne žemesnę nei -16 C laipsnių temperatūrą. Vežimo sutarties šalys sutaria, kad siuntėjas pristatys vežėjui vežti krovinį atšaldytą iki -16 C. Nors krovinys nėra visiškai „paruoštas vežti“, tačiau 27 straipsnio 1 dalies prasme siuntėjas yra įvykdęs reikalavimą pristatyti krovinį vežėjui tokios temperatūros, dėl kokios jie susitarė. Nagrinėjamoje situacijoje siuntėjas taip pat pristatė krovinį atsižvelgdamas į 27 straipsnio 1 dalies antrąjį reikalavimą, kuris yra imperatyvus ir šalių susitarimu negali būti keičiamas: „*pristatyti krovinį tokios būklės, kad atlaikytų numatomą vežimo procesą*“. Šiame teiginyje slypi papildoma siuntėjo prievolė renkantis pakuotę atsižvelgti, kad krovinys bus gabenamas jūrų transportu, taip pat į kelionės trukmę, orų prognozę, laivo dydį, krovinio svorį, pakrovimo ir iškrovimo būdus. Apibendrinant darytina išvada, kad siuntėjas turi žinoti,

7 Sturley, M. F.; Fujita, T.; van der Ziel, G. *The Rotterdam rules*. Sweet & Maxwell, 2010, p. 179.

kokia krovinių pakuotė bus saugi kelionės jūra metu, o krovinius nesukels žalos aplinkai ar žmonėms. Prof. Sturley nagrinėja kitą hipotetinį pavyzdį⁸, kai skystus žmogui nuodingus chemikalus vežėjui buvo pristatyta vežti cisternoje. Vežėjas žinojo, kad šiltoje patalpoje toks krovinių dėl slėgio nesprogtų, yra leidžiamas minimalus sveikatai nepavojingas „garavimas“. Vežėjas taip pat žinojo, kad tokia yra įprasta pavojingų krovinių vežimo praktika, todėl priėmė krovinių vežti. Kelionės metu laivo įgyla jautė chemikalų kvapą ir vėliau paaiškėjo, kad cisternos vėdinimo įtaisas sandariai neužsidaro, o chemikalai patenka į aplinką didesnėmis nei leistina dozėmis. Kapitonas, siekdamas sumažinti patenkančių nuodų kiekį ir, atsižvelgdamas į vėjo kryptį, pakeitė kelionės maršrutą ir prašė artimiausio uosto leidimo įplaukti. Pagal 32 straipsnį siuntėjas gali būti pripažintas kaltu, kaip nesilaikęs pareigos, numatytos 27 straipsnio 1 dalyje, pristatyti krovinių tokios būklės, kad atlaikytų kelionę jūra. Šios normos imperatyvus pobūdis leidžia užtikrinti ne tik įgulos ar kitų asmenų, bet ir vežamų krovinių saugumą.

Nagrinėjant krovinių pristatymą vežti analizuotinas ir krovinių pakrovimo, iškrovimo pareigų mechanizmas. Krovinių vežimo jūra verslo praktika liudija, kad krovinių pakrovimą ir iškrovimą paprastai atlieka vežėjas savo lėšomis ir atsakomybe. Tačiau Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 2 dalis leidžia šalims susitarti, kad krovinių pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo ir iškrovimo darbus atliks siuntėjas. Krovinių pakrovimas žymi fizinį krovinių pakrovimą į laivą ir iš jo. Galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalis įpareigoja vežėją atlikti krovos darbus, ir jei žala kyla šių operacijų atlikimo metu, vežėjas yra vienareikšmiškai atsakingas. Tokios nusistovėjusios praktikos sulaužymas ir Roterdamo taisyklių leidimas šalims pačioms nuspręsti, kas atliks krovos darbus, įteisina išlygas „FIO“⁹ – kai frachto mokestis neapima pakrovimo ir iškrovimo darbų ir „FIOS“¹⁰ – taip pat kaip FIO atveju, tik papildomai sukrovimo išlaidos nėra įskaičiuotos į frachto mokestį. Tokie susitarimai yra populiarūs, ypač vežant birius, skystus krovinius, kai dėl ekonominių ar konkrečios verslo praktikos priežasčių pakrovimo funkcijas atlieka krovinių siuntėjas. Tačiau kai kurie jūrų teisės ekspertai (Ph. Bonnevie) mano, kad 13 straipsnio 2 dalis taip pat leis vežėjams išvengti atsakomybės dėl žalos atsiradimo pakraunant ir iškraunant krovinius, tuo tarpu nedideli, nepatyrę siuntėjai finansiškai nukentės, nes bus priversti sutikti su vežėjo gabenimo sąlygomis. Vežėjai, žinodami, kad didelė dalis žalos kyla būtent pakraunant ar iškraunant krovinius, vilios nepatyrusius siuntėjus siūlymais patiemis atlikti krovos darbus, sumažindami frachto mokestį. Darytina išvada, kad jei siuntėjas sutiko pakrauti, tvarkyti, sukrauti ar iškrauti krovinių, turi tai atlikti tinkamai ir kruopščiai, prieš tai įvertinęs savo patirtį ir galimybes atlikti kokybiškai šiuos darbus. Priešingu atveju, kilus žalai dėl netinkamo, pavyzdžiui, krovinių, pakrovimo siuntėjas turės kompensuoti vežėjo patirtus nuostolius.

8 Sturley, M. F.; Fujita, T.; van der Ziel, G., *supra* note 7, p. 180.

9 Free in/free out. *Aut. past.*

10 Free in/out stowed. *Aut. past.*

1.1.2. Konteinerių pristatymas vežti

2000 m. apie 100 mln. konteinerių buvo pervežta jūrų transportu, 2007 m. – 200 mln. Prof. P. Bonaissies¹¹ nuomone, šis skaičius 2015 m. gali siekti 300 mln.

Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 26 dalis pateikia konteinerio sąvoką. Tai bet kokio tipo konteineris, kroviniams vežti skirtos cisterna ar platforma, nuimamasis karkasinis kėbulas ar bet kokia panaši kroviniams sujungti naudojama tara ir bet kokia pagalbinė tokios taros įranga. Roterdamo taisyklių kūrėjai, turėdami omenyje sparčiai augančias krovinių vežimo konteineriuose apimtis, 27 straipsnio 3 dalyje įtvirtino siuntėjo pareigas vežant krovinius konteineriuose. Tuo atveju, jei krovinys yra siuntėjo pakrautas į konteinerį ir pristatytas vežėjui, siuntėjas privalo krovinį tinkamai ir rūpestingai sukrauti, surišti ir sutvirtinti konteineryje, transporto priemonėje ar ant jų vežamus krovinius taip, kad jis nepadarytų žalos žmonėms ar nuosavybei. Ši straipsnio norma yra imperatyvi ir negali būti keičiama šalių susitarimu. Atkreiptinas dėmesys, kad, 1 straipsnio 24 dalies prasme, konteineriai patys savaime taip pat yra laikomi krovinium, todėl siuntėjas turi būti tikras juos perduodamas vežti, kad jie ne tik atlaikys kelionę jūra, bet ir nekels žalos laivo įgulai bei nuosavybei. Minėtina, kad siuntėjas turi užtikrinti, kad jo pristatytas konteineris kroviniui vežti veiks, atliks savo funkcijas visos kelionės metu, nes dėl nesandaraus konteinerio, pavyzdžiui, refrižeratoriaus, gali atitirpti krovinys, kilus žalai siuntėjas negalėtų reikalauti žalos atlyginimo iš vežėjo, nes krovinys atitirpo dėl netinkamo įpakavimo 27 straipsnio 3 dalies prasme.

Toks detalus krovinių vežimo konteineriuose reglamentavimas, ypač didelis dėmesys jų tinkamam ir rūpestingam sukrovimui, surišimui ir sutvirtinimui skirtas 27 straipsnio 3 dalyje, vienareikšmiškai laikytinas inovatyviu reiškiniu jūrų teisės praktikoje, turint omenyje, kad Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklėse apie tokį krovinių vežimo būdą nėra užsiminta.

1.1.3. Frachto mokėjimas

Kad ir koku transportu būtų vežamas krovinys, sutarties dėl krovinių vežimo vykdymas nei ekonominiu, nei teisiniu požiūriu negalėtų būti įmanomas nesumokėjus vežėjui užmokesčio už krovinių vežimą. Tačiau Roterdamo taisyklės visiškai neužsimena apie siuntėjo pareigą – sumokėti frachtą. 42 Roterdamo taisyklių straipsnis tik įtvirtina sąvoką „iš anksto sumokėtas frachtas“, ir jei sutarties sąlygose yra tokia formuluotė, vežėjas negali tvirtinti, kad taip nebuvo. Toks detalizavimo nebuvimas, autorės nuomone, nėra neigiamas Roterdamo taisyklių bruožas, tiesiog tokia norma leidžia daryti išvadą, kad, kaip ir kiekvieno vežimo atveju, gabenant jūra mokestis yra mokamas arba prieš vežimą, arba atsiimant krovinį. Frachto mokėjimo modalumus laikydami daugiau verslo praktikos nei teisės dalyku, šiame straipsnyje šios temos detalčiau nenagrinėsime.

11 Bonaissies, P. Le droit du transport maritime de conteneurs a l'orée du 21 siècle. *Droit maritime français (DMF)*. 2009, 699: 109.

1.2. Roterdamo taisyklių kodifikuotos siuntėjo pareigos

Be anksčiau išdėstytų krovinio siuntėjo tradicinių pareigų pristatyti krovinį ir sumokėti frachtą, egzistuoja ir kitos siuntėjo pareigos krovinio vežėjui. Šias pareigas tarptautiniu lygiu kodifikavo Roterdamo taisyklės. Šias siuntėjo pareigas skirstysime į penkias grupes: pareiga bendradarbiauti teikiant informaciją ir nurodymus (1.2.1.), įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus (1.2.2.), pareiga sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją (1.2.3.), siuntėjo pareigos gabenant pavojingus krovinius (1.2.3.)

1.2.1. Siuntėjo pareiga bendradarbiauti teikiant vežėjui informaciją ir nurodymus

Roterdamo taisyklės įtvirtina krovinio siuntėjo ir vežėjo bendradarbiavimo svarbą, kai šalys viena kitai teikia reikiamą informaciją ir nurodymus tinkamam krovinių vežimui ir tvarkymui. Pažymėtina, kad tokia informacija prašoma šalis turi disponuoti. Vežimų jūra praktikoje padėti gali labai pabloginti tiesiog konkrečios informacijos ar nurodymų neturėjimas. Todėl abipusis bendradarbiavimas yra būtinas abiem šalims tinkamai įvykdyti savo sutartinius įsipareigojimus. 28 straipsnis įtvirtina pareigą atsakyti į kitos šalies prašymą, suteikiant prašomą informaciją apie krovinio pakrovimą, tvarkymą ir vežimą. Pažymėtina, kad minimų instrukcijų nereikia teikti, jei šios yra kitai šaliai iš anksto žinomos. Atsakomybė pagal šį straipsnį nekyla, jei prašanti informacijos šalis pati gali ją gauti. Ši Roterdamo taisyklių nuostata, konvencijos kūrėjų nuomone, turėtų skatinti bendradarbiavimą tarp šalių, ir už jos nesilaikymą, nėra numatyta jokių sankcijų¹², todėl, straipsnio autorės nuomone, ateityje nebus išvengta galimų piktnaudžiavimų šiose srityje.

1.2.2. Siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus

Roterdamo taisyklių 29 straipsnis, skirtingai nei dabar galiojančios Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklės, įpareigoja (išskyrus gabenant pavojingus krovinius), siuntėją suteikti vežėjui visą reikiamą kelionei informaciją. 29 straipsnio 1 dalies a. punkte nurodyta informacija, nurodymai ir dokumentai, būtini tinkamai tvarkyti ir vežti krovinius, įskaitant atsargumo priemones. Ši informacija turi būti vežėjui nežinoma, tačiau pagrįstai reikalinga. Pasakytina, kad, vadovaujantis 29 straipsnio 1 dalies a. punkto reikalavimais, siuntėjas pats turi pateikti šią informaciją vežėjui. Paprastai vežėjas yra laikomas ekspertu, žinančiu, kaip pakrauti, iškrauti, tvirtinti krovinį, tačiau gabenant specialius, pavyzdžiui, negabaritinius, krovinius ekspertas yra siuntėjas, jis geriau žino, kaip krovinytis turi būti pakrautas ir kaip gabenamas, kad išvengtų žalos atsiradimo. Atkreiptinas dėmesys, kad siuntėjo imperatyvi pareiga vežimo dokumentuose nurodyti teisingą informaciją neatleidžia jo nuo atsakomybės tais atvejais, kai jis manė, kad jo suteikta

12 Jei vežėjas nesuteikė siuntėjo prašomos informacijos, kaip reikia tvirtinti krovinį, o kelionės jūra metu nugriuvęs krovinytis apgadino laivo šoną, vežėjas teoriškai negalėtų reikalauti nuostolių atlyginimo iš siuntėjo, nes siuntėjo veiksmuose nėra kaltės, būtinos pripažinti siuntėją kaltu (30 str. 2 d.).

informacija yra teisinga, nors taip nebuvo. Teisingų duomenų nurodymas yra svarbus ne tik galimos žalos prevencijai, bet ir vežėjui siekiant išvengti finansinių nuostolių, kai dėl neteisingai nurodyto prekių svorio ar pačių prekių yra pritaikomas mažesnis frachtas.

29 straipsnio 2 dalyje minima, kad siuntėjo pareiga teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus reguliuoja tik sutartinius santykius tarp siuntėjo ir vežėjo. Šia norma neketinama paveikti konkretaus įsipareigojimo, susijusio su viešųjų įstaigų reikalavimais, teikti informaciją.

Pasakytina, kad informaciją siuntėjas turi pateikti per protingą laiką, jei vežėjui ji nėra iš anksto žinoma. Toks padidėjęs dėmesys informacijos apie krovinį teikimui veikiau yra sietinas su išaugusiais saugumo, gabenant krovinį, reikalavimais bei muitinės procedūromis.

Apibendrinant darytina išvada, kad, skirtingai nei 28 straipsnyje įtvirtinta siuntėjo pareiga bendradarbiauti teikiant vežėjui informaciją ir nurodymus, 29 straipsnyje numatytas siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus yra grindžiamas siuntėjo pareiga suteikti vežėjui reikiamą informaciją savo iniciatyva, o ne atsakyti į vežėjo paklausimus. Informacija, instrukcijos ir dokumentai turi būti pagrįstai būtini rūpestingam krovinio pakrovimui ir gabenimui, įskaitant ir atsargumo priemones, kurių derėtų imtis.

1.2.3. Sutarties sąlygoms parengti reikalinga informacija

Be informacijos, instrukcijų ir dokumentų, susijusių su gabenamu kroviniu, siuntėjas turi laiku pateikti sutarties sąlygoms parengti ir važtos dokumentams ar elektroniniams važtos įrašams išduoti reikalingą tikslią informaciją (31 str. 1 d.). Nagrinėjamas Roterdamo taisyklių straipsnis įtvirtina nebaigtinį sąrašą dokumentų, kuriuos turi pateikti siuntėjas, tačiau šis straipsnis turi būti skaitomas kartu su 36 straipsniu. Čia siuntėjas taip pat įpareigotas važtos dokumentuose arba elektroniniuose važtos įrašuose pateikti informaciją: atitinkamą vežti skirtų krovinių aprašymą, pagrindines kroviniams identifikuoti būtinas žymes, krovinių vietų ar vienetų skaičių ar jų kiekį, krovinio svorį (jei siuntėjas pateikia), vežėjo, gavėjo pavadinimą, jei siuntėjas nurodo. Konkrečiais atvejais siuntėjui gali tekti vežėjui pateikti ir papildomą informaciją. Pasakytina, kad, kaip ir 29 straipsnyje įtvirtintų pareigų atveju, siuntėjas šią informaciją turi pateikti per protingą laiką. Prof. J. Shelin¹³ mano, kad šio straipsnio nuostatoje glūdi svarbi siuntėjo pareiga, nes pateiktos informacijos atžvilgiu vežėjui yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija kilus žalai.

31 straipsnio 2 dalis įtvirtina siuntėjo pareigą pateikti tik teisingą informaciją. Pažymėtina, kad suteikta informacija turi būti teisinga krovinio pristatymo vežėjui momentu, jei vėliau, pasikeitus aplinkybėms, suteikta informacija nebeatitinka tikrovės, tai nesukelia atsakomybės krovinio siuntėjui. Pasakytina, kad informacijos tikslumo nebuvimas apima ir tuos atvejus, kai siuntėjas manė, jog jo turima informacija yra teisinga, nors taip

13 Von Ziegler, A.; Schelin, J.; Zunarelli, S. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Wolters Kluwer, 2010, p. 157.

iš tiesų nebuvo. 31 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta griežtos siuntėjo atsakomybės prezumpcija taikoma tik žalai, kurią sukėlė netikslus 31 straipsnio 1 dalyje minimos informacijos pateikimas, kompensuoti.

1.2.4. Siuntėjo pareigos gabenant pavojingus krovinius

32 Roterdamo taisyklių straipsnis reglamentuoja pavojingų krovinių vežimą. Čia yra įtvirtintos dvi imperatyvios pareigos krovinio siuntėjui: laiku informuoti apie vežamų pavojingų krovinių pavojingumą ir savybes prieš pristatant juos vežėjui ar vykdančiam šaliai (32 str. a.) ir pagal galiojančius teisės aktus pažymėti krovinį (32 str. b.). Kad galėtume nagrinėti siuntėjo pareigas vežant pavojingus krovinius, pirmiausia derėtų išsiaiškinti, kokie kroviniai yra laikomi pavojingais. Roterdamo taisyklės pavojingus krovinius apibūdina kaip tokius, kurie pagal savo pobūdį ar prigimtį yra pavojingi, ir pagrįstai atrodo, kad jie gali tapti pavojingi žmonėms, nuosavybei ir aplinkai. Čia yra įtvirtinta novatoriška nuostata, kad krovinytis būtų pripažintas pavojingu, jis nebūtinai turi kelti pavojų vežėjui, jis taip pat gali būti pavojingas aplinkai. Tokios sąvokos pateikimas yra detalesnis ir aiškesnis, nei nurodyta Hagos-Visbiu taisyklėse, kur pavojingais krovinių laikomi tie, kurie pagal savo savybes dega, sprogsta arba yra pavojingi. Tačiau jis panašus į Hamburgo taisyklių 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą apibrėžimą. Pažymėtina, kad siuntėjo pareiga informuoti krovinio vežėją apie pavojingą krovinį yra imperatyvi ir jai yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija, todėl čia vežėjas neturės įrodinėti, kad siuntėjo informacijos, būtinos pagal 32 straipsnį, nepateikimas sukėlė žalą. Tai yra išimtis iš siuntėjo atsakomybės formos dėl kaltės. Tokia Roterdamo taisyklių kūrėjų pozicija grindžiama padidėjusiais saugumo gabenant pavojingus krovinius reikalavimais bei išaugusiais draudimo kaštais. Tačiau kyla praktinis klausimas: jei siuntėjas neinformavo vežėjo apie vežamą pavojingą krovinį, o vežėjas pateikė netinkamą plaukiojimą, kas turėtų atsakyti kilus žalai? Kad atsakytume į šį klausimą, derėtų aptarti priežastinio ryšio tarp siuntėjo pareigų nevykdymo bei atsiradusios žalos nustatymo būtinumą, t. y. ar žalos atsiradimo būtų buvę galima išvengti, jei siuntėjas būtų tinkamai įvykdęs jam 32 straipsnyje įtvirtintas pareigas. Teigiamas atsakymas konstatuotų priežastinio ryšio buvimą ir leistų pripažinti siuntėją kaltu dėl žalos atsiradimo. Darytina išvada, kad praktikoje, iškilus analogiškiems ginčams, siuntėjas turės atsakyti dėl tos dalies žalos atsiradimo, kurią sukėlė jo veiksmai arba neveikimas.

Kyla klausimas, kaip reikėtų spręsti, kai krovinytis nėra pavojingas, bet kelionės metu vežėjas pagrįstai mano, kad jis kelia pavojų. Pavyzdžiui, siuntėjas pristatė vežėjui cisterną trąšų, detaliam vežėjo neinformavęs apie jų rūšį. Kelionės jūra metu vežėjas pastebėjo, kad cisternoje žymiai pakilo temperatūra, kas būtent šios rūšies kroviniams būdinga. Tačiau vežėjas, neturėdamas žinių apie vežamo krovinio savybes, iškrovė jį artimiausiame uoste ir dėl to patyrė nenumatytų išlaidų. Matome, kad realaus pavojaus nebuvo, tačiau vežėjas pagrįstai nerimavo ir ėmėsi atsargumo priemonių. Autorės nuomone, praktikoje kilus panašioms ginčams dėl žalos vežėjui atlyginimo siuntėjas turėtų atlyginti žalą vežėjui pagal Roterdamo taisyklių 32 straipsnį. Siuntėjas turėtų atlyginti ir tuos nuostolius, kurie kilo vežant krovinį, apie kurio pavojingumą nei vežėjas, nei siun-

tėjas nežinojo. Atkreiptinas dėmesys, kad siuntėjo atlygintinos žalos dydis proporcingai sumažėtų, jei jam pavyktų įrodyti, kad žala bent iš dalies kilo dėl vežėjo neatsargumo. Pavyzdžiui, siuntėjas pristato vežėjui vežti pavojingą krovinį. Kroviniui išplaukus iš uosto siuntėjas nusiunčia vežėjui informaciją apie būtinas atsargumo priemones vežant tokio tipo krovinius. Kadangi vežėjas jau buvo visus krovinius sukrovęs, jis nusprendė papildomų atsargumo priemonių nesiimti. Kelionės metu kilo gaisras, įvyko sprogimas, nes šalia buvo pakrauti degus kroviny ir pesticidų cisterna. Matome, kad žala kilo dėl to, kad siuntėjas nesilaikė 32 straipsnio reikalavimų informuoti ne tik apie krovinių pavojingą prigimtį, bet ir informuoti laiku, t. y. prieš pristatant krovinį vežėjui, kaip to reikalauja 32 straipsnis. Kita vertus, vežėjas žinojo apie vežamą krovinį iki žalos atsiradimo ir nesiėmė papildomų atsargumo priemonių, kad užkirstų kelią galimam gaisrui. Pagal Roterdamo taisykles, vežėjas turėtų atsakyti už tą žalą, kuri tiesiogiai kilo dėl jo pareigų nevykdymo.

Pažymėtina, kad įtvirtinta siuntėjo pareiga informuoti vežėją apie vežamus pavojingus krovinius iš anksto gali sąlygoti ir vežėjo atsisakymą iš viso vežti tokį krovinį.

Nagrinėjant pavojingų krovinių specialų žymėjimą ir ženklumą, pasakytina, kad Roterdamo taisyklės įpareigoja krovinio siuntėją taip pažymėti pavojingus krovinius, kaip to reikalauja galiojantys teisės aktai¹⁴ ar kiti viešųjų įstaigų reikalavimai tose šalyse, per kurias bus gabenamas kroviny ir kur jis bus iškraunamas¹⁵.

2. Siuntėjo atsakomybės vežėjui pagrindai

Aktyvūs ginčai dėl siuntėjo atsakomybės reglamentavimo Roterdamo taisyklių kūrėjams kėlė daugiausiai klausimų. Nors jūrų teisėje yra įtvirtinta griežtos atsakomybės prezumpcija su žalos atlyginimo lubomis, Roterdamo taisyklėse siuntėjo atsakomybės forma dėl kaltės ir žalos atlyginimo dydis neribojamas (išimty žr. toliau tekste). 30 straipsnis yra visuotinis krovinio siuntėjo ir vežėjo atsakomybės reguliatorius. Čia ryškėja svarbi nuostata, kad siuntėjas, pažeidęs 7 skyriuje įtvirtintas pareigas, analizuotas šio straipsnio pirmoje dalyje, atsiradus žalai atsako tik krovinio vežėjui. Jei vežėjas nepatyrė nei tiesioginių, nei netiesioginių nuostolių, siuntėjas nėra kaltas iš viso. Tai iliustruoja hipotetinis pavyzdys, kai vežamas kroviny buvo sugadintas dėl nepakankamo siuntėjo ženklavimo, bet vežėjas žalos nepatyrė, todėl negali reikalauti iš siuntėjo jokios kompensacijos. Tuo tarpu siuntėjas taip pat negali reikalauti žalos atlyginimo dėl

14 Manytina, kad Roterdamo taisyklių kūrėjai daro netiesioginę nuorodą į 1974 m. SOLAS konvenciją (International convention for the safety of life at sea) bei 2004 m. unifikuotą Tarptautinį jūrų kodeksą pavojingiems kroviniams (International maritime code for dangerous goods), kuris yra tik rekomendacinio pobūdžio, tačiau, atsižvelgiant į krovinio pavojingumo laipsnį, siūlomos trys įpakavimo rūšys, kiekvienas įpakavimo vienetas turi turėti atskirą etiketę, iš kurios vežėjui būtų aišku krovinio pavojingumo laipsnis. *Aut. past.*

15 Rhidian, T. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea.* Lawtext Publishing limited, 2009, p. 183.

prarasto ar sugadinto krovinio iš vežėjo, nes žala kilo dėl netinkamų siuntėjo veiksmų pagal 27 straipsnio 1 dalį.

30 straipsnio 1 dalis nurodo, kad siuntėjas atsako už vežėjo prarastus ar sugadintus krovinius, jei vežėjas įrodo, kad tokį praradimą ar sugadinimą sukėlė siuntėjo išipareigojimų nesilaikymas. Pažymėtina, kad nėra užsimenama apie vežėjo patirtos žalos atlyginimą dėl siuntėjo vėlavimo¹⁶. Darytina išvada, jei vėlavimo padariniai gali būti išreikšti finansine išraiška, o vežėjas, remdamasis Roterdamo taisyklėmis, negali reikalauti iš siuntėjo žalos atlyginimo dėl vėlavimo, savo reikalavimus vežėjas turėtų teikti pagal nacionalinę teisę¹⁷.

30 straipsnio 2 dalis įtvirtina siuntėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, pagal kuriuos siuntėjas yra atleidžiamas nuo visos ar dalies atsakomybės, jei praradimo ar sugadinimo priežastis, ar viena iš priežasčių nėra susijusi su jo ar su bet kurio 34 straipsnyje nurodyto asmens kalte. Įrodinėjimo našta, kad siuntėjo veiksmuose nebuvo kaltės pagal nagrinėjamo straipsnio 2 dalį, gula ant siuntėjo pečių.

Tačiau dviem atvejais, kai siuntėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės ar jos susimažinti, Roterdamo taisyklės išskirtinai taiko griežtos siuntėjo atsakomybės prezumpciją, t. y. gabenant pavojingus krovinius (32 str. imperatyviai įtvirtintos pareigos krovinio siuntėjui) ir siuntėjui pateikiant sutarties sąlygoms parengti reikalingą informaciją (31 str.). 31 straipsnio 2 dalis nurodo, kad siuntėjas atsako vežėjui už 31 straipsnio 1 dalyje išvardintos informacijos teisingumą¹⁸. Prof. Diamond QC¹⁹ pastebi, kad praktikoje gali kilti klausimų, kaip paskirstyti įrodinėjimo našta tarp šalių, jei siuntėjas pažeidžia 27 straipsnį (atsakomybė dėl kaltės) ir 30 straipsnio 2 dalį (griežtos atsakomybės prezumpcija). Tokią probleminę situaciją iliustruojame pavyzdžiu, kai siuntėjas, vežėjo neinformavęs, pristatė vežti pavojingą krovinį, kuris kelionės jūra metu sprogo padarydamas žalos vežėjui ir laivo įgulai. Nagrinėjamoje situacijoje siuntėjas pažeidė Roterdamo taisyklių 32 straipsnio 1 dalį ir 32 straipsnio 2 dalį, todėl vežėjui nereikia įrodinėti, kad buvo pažeistas ir 27 straipsnis. Priešingai, siuntėjas, siekdamas būti visiškai ar iš dalies atleistas nuo atsakomybės, teoriškai galėtų bandyti įrodinėti, kad jis pažeidė ir 27 straipsnį tokiu būdu perkeldamas įrodinėjimo našta vežėjui.

16 Pvz., siuntėjas laiku vežėjui nesuteikė reikiamos informacijos arba dokumentų ir dėl to laivas buvo sulaikytas uoste. Autorės nuomone, vežėjas galėtų reikalauti iš siuntėjo patirtų nuostolių atlyginimo pagal Roterdamo taisyklių 30 str. tik vežėjas privalo įrodyti, kad siuntėjas neatliko savo pareigų, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse, ir būtent todėl kilo žala, t. y. vežėjo pareiga tampa ir priežastinio ryšio įrodymas.

17 Fujita, T. *Shippers' obligations and liabilities under the Rotterdam rules* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-22]. <<http://www.gcoe.j.u-tokyo.ac.jp/pdf/GCOESOFTLAW-2010-3.pdf>>.

18 Pvz., siuntėjas informavo vežėją, kad krovinys sveria 19 t, nors tikrasis krovinio svoris yra 23 t. – vežėjas savo ruožtu nurodo, kad šį konteinerį į laivą krautų kranas, kurio keliamoji galia yra iki 20 t. Krovinio lynas nutrūksta ir krisdamas konteineris stipriai apgadina laivą. Siuntėjas nagrinėjamo atveju atsako vežėjui dėl žalos atlyginimo pagal 29 str. 1 d. ir 30 str. 2 d. Žinoma, siuntėjas visada gali gintis nurodydamas, kad rūpestingas vežėjas turėjo suprasti, kad krovinys buvo žymiai sunkesnis, nei nurodyta vežimo dokumentuose. Pažymėtina, kad pagal dabar galiojančias Hagos-Visbio taisyklių 3 str. 5 d. arba Hamburgo taisyklių 17 str. 1 d. pareiga suteikti teisingą informaciją apie krovinį vežėjui yra identiška.

19 Diamond QC, A. *The Rotterdam rules. LLOYD'S Maritime and commercial law quarterly*. London: Informa, 2009: 494.

30 straipsnio 3 dalyje įtvirtinti siuntėjo atsakomybės ribojimo pagrindai. Siuntėjas atsako tik už tą žalą, kuri susijusi su jo ar su bet kurio 34 straipsnyje nurodyto asmens kalte. Pabrėžtina, kad siuntėjas negali riboti ar reikalauti atleisti jo nuo žalos atlyginimo tais Roterdamo taisyklių atvejais (31 ir 32 str.), kuriuose yra įtvirtinta jo griežtos atsakomybės prezumpcija. Čia kyla praktinis klausimas, kaip reikėtų siuntėjui elgtis, kai žala dėl vežamų pavojingų krovinių kilo ne tik dėl siuntėjo, bet ir dėl vežėjo kaltės (pvz., vežėjas pateikė netinkamą plaukiojimo laivą). Teoriškai reikėtų, kad siuntėjas visais atvejais, vežant pavojingus krovinius, būtų atsakingas dėl žalos atsiradimo. Tokia išvada, pasak prof. Thomaso²⁰, prieštarauja sveikam protui. Todėl praktikoje kilus analogiškiems ginčams teismai greičiausiai taikys bendruosius jūrų teisės principus, o vežėjas turės nurodyti, kokios pareigos konkrečiai neįvykdė siuntėjas vežant pavojingus krovinius ir priežastinį ryšį tarp pareigos nevykdymo ir kilusios žalos. Tuo tarpu siuntėjas, siekdamas būti atleistas bent nuo dalies atsakomybės dėl žalos atsiradimo, greičiausiai turėtų nurodyti, kad vežėjas nevykdė konkrečios pareigos, įtvirtintos Roterdamo taisyklėse, priežastinį ryšį bei faktą, kad vežėjas nesielgė rūpestingai ir apdairiai, ko paprastai tikimasi iš šios srities profesionalų. Įrodyti vežėjo aplaidumo faktą reikėtų siuntėjui.

Pažymėtina, kad siuntėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės dėl įsipareigojimo teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus nevykdymo (29 str. 1 d.), jei jis įrodys, kad ši informacija buvo prieinama pačiam vežėjui.

2.1. Siuntėjo atsakomybė už kitus asmenis

Roterdamo taisyklių 34 straipsnis įtvirtina normą, kad siuntėjas atsako už savo įsipareigojimų, numatytų 7 skyriuje, nesilaikymą, kurių priežastis buvo bet kurio asmens, įskaitant darbuotojus, agentus ar subrangovus, kuriems jis patikėjo vykdyti bet kokius savo įsipareigojimus, veika ar neveikimas. Prof. M. Sturley²¹ šią normą iliustruoja šiuo pavyzdžiu: siuntėjas sudarė sutartį su logistikos įmone supakuoti ir tinkamai pažymėti krovinį. Dėl vieno iš darbuotojų neapdairumo krovinyje buvo nepakankamai supakuotas ir neteisingai pažymėtas. Kelionės jūra metu kilo žala vežėjo laivui. Netinkamas įpakavimas ir žymėjimas yra 27 straipsnio 1 dalyje siuntėjui numatytos pareigos nesilaikymas. Tai kad žala kilo dėl asmenų, kuriais siuntėjas pasitikėjo, veiksmų, neatleidžia siuntėjo nuo atsakomybės atlyginti vežėjui žalą.

2.2. Siuntėjo atsakomybės pagrindai specialiose vežimo organizavimo sutartyse

Šiandien tarptautiniame prekybos jūra versle dalis siuntėjų tapo savo srities profesionalais, pavyzdžiui, Pasaulinė grūdų gamintojų asociacija, Afrikos bananų asociacija. Šie ir kiti didieji siuntėjai, siekdami gauti mažesnius frachto mokesčius arba norėdami, kad apibrėžtoje ateityje jiems nebūtų padidintas frachto mokesčiai, sutiktų suma-

20 Rhidian, T., *supra* note 15, p. 162–166.

21 Sturley, M. F.; Fujita, T.; van der Ziel, G., *supra* note 7.

žinti krovinio vežėjo atsakomybę ar dalį vežėjo pareigų, tokių kaip krovinio pakrovimas, sutvirtinimas, atliktų patys. Tačiau šiuo metu galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalis imperatyviai draudžia krovinio vežėjui su(si)mažinti atsakomybės ribas. Todėl dabartinėje vežimų jūrų transportu praktikoje, ypač transatlantiniuose vežimuose, dažniausiai sudaromos paslaugų sutartys (pvz., *ocean line service agreement*), leidžiančios siuntėjams gauti mažesnę frachtą²², o vežėjams atsisakyti dalies pareigų vežamo krovinio atžvilgiu. Atsižvelgdami į pramonės, verslo, tokių jūrinių valstybių, kaip JAV, spaudimą dėl specialių vežimo organizavimo sutarčių įteisinimo tarptautiniu mastu būtinybės, Roterdamo taisyklių kūrėjai 80 straipsnyje siuntėjams suteikia teisę su vežėjais sudaryti vežimo organizavimo sutartis (angl. *volume contracts*). Šiomis sutartimis siuntėjas įsipareigoja atvežti tam tikrą krovinių kiekį per sutartą laiko tarpą. Kiekis gali būti apibūdinamas kaip mažas, didelis ar nurodant tam tikrą dydį²³. Tokios specialios vežimo organizavimo sutartys gali nukrypti nuo Roterdamo taisyklių reguliavimo sferos, nes joms yra taikoma sutarties sudarymo laisvė, t. y. sutarties šalys gali nesilaikyti tam tikrų Roterdamo taisyklių nuostatų²⁴. Kad krovinio siuntėjui ir vežėjui nukrypimas nuo Roterdamo taisyklių taptų įpareigojantis, turi būti įvykdytos keturios imperatyvios sąlygos: (1) *vežimo organizavimo sutartyje yra aiškiai išdėstyta, kad sutartyje nukrypstama nuo Roterdamo taisyklių nuostatų* (80 str. 2 d., a p.), tada (2) *vežimo organizavimo sutartis yra sudaryta asmeniškai ir joje aiškiai nurodomi vežimo organizavimo sutarties skyriai, kuriuose yra tokios nukrypti leidžiančios nuostatos* (80 str. 2 d., b p.), toliau (3) *siuntėjui yra suteikiama galimybė sudaryti vežimo sutartį tokiomis sąlygomis, kurios atitinka Roterdamo taisyklių nuostatą, be jokių nukrypti leidžiančių nuostatų, ir pranešama apie tą galimybę* (80 str. 2 d., c p.), taip pat (4) *nukrypti leidžianti nuostata nėra įtraukta iš kito dokumento pateikiant nuorodą ar įtraukta į sutartį tipinėmis sąlygomis, kurios negali būti derybų objektu* (80 str. 2 d., d p.). Dvi pastarosios sąlygos suteikia siuntėjui teisę, sudarant vežimo sutartį uždrausti visus galimus nukrypimus nuo Roterdamo taisyklių. Pažymėtina, kad specialioji vežimo organizavimo sutartis nėra tipinė vežimo sutartis, prie kurios antra šalis tik prisijungia arba ne, ji yra privalomas šalių derybų rezultatas. Todėl vežėjas, primygtinai įsiūlęs mažam, nenorinčiam pasirašyti specialią vežimo organizavimo sutartį siuntėjui, gali susidurti su galimybės, leidžiančios nukrypimus nuo Roterdamo taisyklių, nebuvimo problema. Tokia priverstinė sutartis galėtų būti teismo pripažinta tipine vežimo sutartimi pagal 80 straipsnio 2 dalies d punktą, kurioje nukrypimai nuo imperatyvių Roterdamo taisyklių normų nėra leidžiami. Minėtina, kad, tik įvykdžius visus 80 straipsnio 2 dalies reikalavimus, šalių sudarytos specialios vežimo organizavimo sutartys taps teisėtos. Remiantis 80 straipsnio 6 dalimi šaliai, tvirtinančiai, kad ji turi teisę į tokią nukrypti leidžiančią nuostatą, tenka pareiga įrodyti, kad tokios nukrypti nuostatos sąlygos buvo įvykdytos.

22 Diamond QC, A., *supra* note 18, p. 485.

23 Roterdamo taisyklės, 1 str. 2 d.

24 Kozubovskaya-Pelle, A. Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam. *Droit maritime français (DMF)*. 2010, 712: 179.

Teoriškai maštant, siuntėjui yra suteikta savigynos teisė nepasirašyti tokių primestų sutarčių. Tačiau Krovinių transporto naudotojų asociacijos (AUTF) atstovai²⁵ nuogąstauja, kad nesąžiningi vežėjai, siekdami susimąžinti atsakomybę dėl vežamų krovinių, nepatyrusius siuntėjus vilios mažesniais frachto mokesčiais bei pasiūlymais sudaryti specialiąsias vežimo organizavimo sutartis, kurios joms galėtų tapti pražūtingos. Apibendrinant darytina išvada, kad, priklausomai nuo to, ar kroviny bus vežamas pagal Roterdamo taisykles, kurios taikomos visa apimtimi imperatyviai, ar pagal specialiąsias vežimo organizavimo sutartis, vežėjai siuntėjams siūlys du skirtingus frachto dydžius vežant tą patį krovinį tuo pačiu atstumu. Neabejotinai tokia situacija didins konkurenciją. Autorės nuomone, galimybė sudaryti specialiąsias vežimo organizavimo sutartis daugiausiai naudosis didieji siuntėjai, pramonės atstovai, kurių ekonominė galia ir vežimų apimtys rodytų, kad jie sudarė šias sutartis su vežėjais sąmoningai žinodami²⁶ ir įvertinę savo būsimų įsipareigojimų vežėjui realumą.

Neabejotinai, šioje dalyje nagrinėjama sutarties sudarymo laisvė – labiausiai į akis krintantis Roterdamo taisyklių bruožas, tačiau ji nėra neribojama. Svarbus aspektas sudarant su vežėju specialiąsias vežimo organizavimo sutartis, kur nukrypimai nuo Roterdamo taisyklių iš principo yra leidžiami (80 str.), yra tas, kad nukrypimai net šalių susitarimu yra negalimi nuo tų klausimų, kurie yra akivaizdūs ir fundamentalūs bet kurio krovinių vežimo metu ir visose krovinių vežimo tarptautinėse konvencijose, t. y. svarbiausios vežėjo²⁷ bei siuntėjo pareigos²⁸.

Apibendrinant darytina išvada, kad, didėjant pasaulinės prekybos apimtims, specialiųjų vežimo organizavimo sutarčių egzistavimas yra neišvengiamas. Tačiau mažųjų siuntėjų nerimas, kad tokių sutarčių įteisinimas jiems taps pražūtingas, ir šalių delsimas ratifikuoti Roterdamo taisykles, motyvuojant noru juos apsaugoti, kelia pagrįstą abejonų, ar Roterdamo taisyklės iš viso bus ratifikuotos.

2.3. Dokumente įgalioto siuntėjo prisiimamos teisės ir įsipareigojimai

Pagal Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 8 dalį krovinių siuntėjas yra tas asmuo, kuris sudaro krovinių vežimo sutartį su vežėju. Tačiau tarptautinės prekybos praktikoje FOB²⁹ pardavėjas pats organizuoja krovinių siuntimą pirkėjo prašymu, nors jis nėra vežimo sutarties šalis, transporto dokumentuose dažnai yra įrašomas vietoj siuntėjo ir teisine prasme laikomas krovinių siuntėju³⁰. Teisinis tokio pardavėjo statusas pagal Hagos-Vis-

25 Bonnevie, Ph. Présentation de la position des chargeurs sur les Règles de Rotterdam. *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille*. I.M.T.M. 2010, p. 180.

26 Mukherjee, P. K.; Basu Bal, A. A legal and Economic analysis of the volume contract concept under the Rotterdam rules: Selected issues in perspective. *Journal of Maritime law & Commerce*. 2009, 40(4): 602.

27 Roterdamo taisyklės, 14 str. a ir b, 61 str.

28 Roterdamo taisyklės, 29, 32, 60 str.

29 Free On Board (Incoterms 2000) – pardavimo būdas, kai pardavėjas pristato prekes iki pirkėjo nurodyto laivo pakrovimo vietos išsiuntimo uosto krantinėje. Pardavėjas taip pat atlieka eksporto procedūrą, už prekių pakrovimą į laivą yra atsakingas pardavėjas.

30 Berlingieri, F. Revisiting the Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and commercial law quarterly*. 2010, 4: 617.

bio taisyklės yra neaiškus. Todėl Roterdamo taisyklės 1 straipsnio 9 dalis įvedė naują sąvoką „dokumente įgaliotas siuntėjas“ ir nurodė, kad tai yra atskiras asmuo, kuris sutinka transporto dokumentuose ar elektroniniuose įrašuose būti įrašytas kaip krovinio siuntėjas. Pažymėtina, kad nagrinėjamo straipsnio tikslas yra FOB pardavėjui prisiimti visas teises ir pareigas tais atvejais, kai tikrasis siuntėjas nesudarė su vežėju vežimo sutarties. Darytina išvada, kad tikrasis siuntėjas bus tas, kuris pristatys krovinį vežėjui, jį supakuos ir pažymės, ir, žinoma, tas, kuris transporto dokumentuose bus įvardintas kaip siuntėjas. Pagal Roterdamo taisyklių 33 straipsnį dokumente įgaliotas siuntėjas turi pareigas, įtvirtintas 7 skyriuje ir 55 straipsnyje, pavyzdžiui, vežėjui nepavykus susisiekti su tikroju siuntėju, kuris suteiktų pavojingo krovinio gabenimo instrukcijas, tokias instrukcijas privalo suteikti dokumente įgaliotas siuntėjas, priešingu atveju 31 straipsnio 1 dalis numato, kad dokumente įgaliotam siuntėjui taikomi siuntėjo įsipareigojimai ir atsakomybė. Dokumente įgalioto siuntėjo egzistavimas transporto dokumentuose nereiškia, kad tikrasis siuntėjas yra automatiškai atleidžiamas nuo jam imperatyviai priskirtų pareigų atlikimo (33 str. 2 d.). Vežėjas taip pat negali reikalauti iš dokumente įgalioto siuntėjo atlikti papildomas pareigas, kurias turi atlikti tikrasis siuntėjas.

Išvados

Apibendrinant šiame straipsnyje išdėstytas mintis daromos šios pagrindinės išvados:

1. Naujoji jūrų teisės konvencija Roterdamo taisyklės yra unikalus didelio jūrų teisės ekspertų darbo rezultatas, unifikavęs ir modernizavęs tris šiuo metu galiojančias konvencijas. Neabejotina, Roterdamo taisyklėms įsigaliojus, dėl aiškiai įtvirtintų krovinio siuntėjo pareigų krovinio vežėjui bus įnešta skaidrumo į tarptautinių vežimų jūrų transportu verslą. Roterdamo taisyklių 7 skyriaus analizė parodė, kad detalus siuntėjo pareigų reglamentavimas atitinka modernią vežimų rinką ir praktikoje padės išvengti skirtingų interpretacijų vežamo krovinio atžvilgiu, dėl įnešto skaidrumo padidės tarptautinių jūrų pervežimų efektyvumas ir sumažės verslo sąnaudos.

2. Siuntėjo atsakomybės forma, įtvirtinta Roterdamo taisyklėse, yra dėl kaltės. Vežėjas, siekdamas pripažinti siuntėją kaltu, turi įrodyti, kurios konkrečiai pareigos neįvykdė arba netinkamai įvykdė krovinio siuntėjas ir dėl to kilo žala. Praktikoje siuntėjas, norėdamas būti atleistas nuo atsakomybės, privalės įrodyti, kad pareigų nevykdymas buvo neišvengiamas arba nepriklausantis nuo jo valios.

3. Roterdamo taisyklių analizė parodė, kad dviem išimtiniais atvejais (31.2 ir 32 str.) krovinio siuntėjui yra taikoma griežtos atsakomybės prezumpcija vežant pavojingus krovinis, jei vežėjas nebuvo informuotas apie tokio krovinio prigimtį arba krovinytis buvo netinkamai ar nepakankamai pažymėtas ir nurodžius neteisingą informaciją transporto dokumentuose. Ši išimtis grindžiama padidėjusiais saugumo reikalavimais ne tik vežamo krovinio, bet ir nuosavybės, asmenų bei aplinkos apsaugos atžvilgiu.

4. Siuntėjo atsakomybės režimas (79 str. 2 d.) yra imperatyvus – neleidžiama nei mažinti, nei didinti siuntėjo atsakomybės šalių tarpusavio susitarimu (išskyrus vežant krovinius pagal specialiąsias vežimo organizavimo sutartis 80 str.).

5. Krovinio siuntėjas, nevykdydamas savo pareigų, įtvirtintų Roterdamo taisyklių 7 skyriuje, žalą atlygina tik krovinio vežėjui. Nuostolių vežėjui atlyginimas dėl siuntėjo vėlavimo, atliekant savo pareigas, bei trečiųjų asmenų, patyrusių žalą, reikalavimai, palikti spręsti nacionalinei teisei.

6. Kontroversiškiausia ir sykiu novatoriška Roterdamo taisyklių nuostata yra sutarties laisvės įtvirtinimas specialių vežimo organizavimo sutarčių pavidalu (80 str.). Vežant krovinius pagal šias sutartis siuntėjui yra suteikta teisė nukrypti nuo tam tikrų pareigų, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse, vykdymo. Šių sutarčių egzistavimas ypač aktualus didiesiems siuntėjams, kurie, prisiimdami daugiau pareigų, pagrįstai reikalauja mažesnių frachto mokesčių, kas neabejotinai didins konkurenciją ir gerins atliekamų paslaugų kokybę.

7. Siuntėjo imperatyvi pareiga vežimo dokumentuose nurodyti teisingą informaciją neatleidžia jo nuo atsakomybės tais atvejais, kai jis manė, kad jo suteikta informacija yra teisinga, nors taip nebuvo. Teisingų duomenų nurodymas yra svarbus ne tik galimos žalos prevencijai, bet ir vežėjui siekiant išvengti finansinių nuostolių, kai dėl neteisingai nurodyto prekių svorio ar pačių prekių yra pritaikomas mažesnis frachtas.

8. Skirtingai nei 28 straipsnyje įtvirtinta siuntėjo pareiga bendradarbiauti teikiant vežėjui informaciją ir nurodymus, 29 straipsnyje numatytas siuntėjo įsipareigojimas teikti informaciją, nurodymus ir dokumentus yra grindžiamas siuntėjo pareiga suteikti vežėjui reikiamą informaciją savo iniciatyva, o ne atsakyti į vežėjo paklausimus. Informacija, instrukcijos ir dokumentai turi būti pagrįstai būtini rūpestingam krovinio pakrovimui ir gabenimui, įskaitant ir atsargumo priemones, kurių derėtų imtis.

Literatūra

- Arroyo, I. *Amaro de derecho maritime*. Vol. XXVI. Instituto Madrileno de desarrollo, 2009.
- Berlingieri, F. General introduction. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Wolters Kluwer, 2010.
- Berlingieri, F. Revisiting the Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and commercial law quarterly*. 2010, 4.
- Bonaissies, P.; Scapel, C. *Traité de droit maritime*. LGDJ, 2006.
- Bonaissies, P. Le droit du transport maritime de conteneurs a l'orée du 21 siècle. *Droit maritime français (DMF)*. 2009, 699.
- Bonnevie, Ph. Présentation de la position des chargeurs sur les Règles de Rotterdam. *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20-21 mai 2010 Marseille*. I.M.T.M., 2010.
- Delebecque, Ph. La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur, le point de vue français. *Droit maritime français (DMF)*. 2008, 689.
- Diamomd QC, A. The Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and commercial law quarterly*. London: Informa, 2009.
- Fujita, T. *Shippers's obligations and liabilities under the Rotterdam rules* [interaktyvus].

- [žiūrėta 2012-01-22]. <<http://www.gcoe.ju-tokyo.ac.jp/pdf/GCOESOFTLAW-2010-3.pdf>>.
- Hou, W. *La liberté contractuelle et droit des transports maritimes de marchandises l'exemple du contrat de volume soumis aux Règles de Rotterdam*. Thèse. Droit. Université Paul Cézanne d'Aix – Marseille 3, 2010.
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading 1924 amended by “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading”) in 1968, (known as the Hague-Visby Rules).
- Kozubovskaya-Pelle, A. Le contrat de volume et les Règles de Rotterdam. *Droit maritime français (DMF)*. 2010, 712.
- Mukherjee, P. K.; Basu Bal, A. A legal and Economic analysis of the volume contract concept under the Rotterdam rules: Selected issues in perspective. *Journal of Maritime law & Commerce*. 2009, 40(4).
- Rhidian, T. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Lawtext Publishing limited, 2009.
- Sturley, M. F.; Fujita, T.; van der Ziel, G. *The Rotterdam rules*. Sweet & Maxwell, 2010.
- Status - 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – the “Rotterdam Rules”. *United Nations Commission on International Trade Law* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-15]. <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html>.
- Sales Pallarés, L. A Brief approach to the Rotterdam rules: between hope and disappointment. *Journal of maritime law and commerce*. 2011, 42(3).
- United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (Rotterdam rules), 2008.
- United Nation Convention on the carriage of goods by sea (Hamburg rules), 1978.
- Von Ziegler, A.; Schelin, J.; Zunarelli, S. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Wolters Kluwer, 2010.

SHIPPER'S OBLIGATIONS AND LIABILITY: THE ANALYSIS
OF UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY
OR PARTLY BY SEA

Lina Jasutienė

Mykolas Romeris University, Lithuania

Summary. *In this article the author analyses shipper's liability under the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules.*

Today no provision exists in the Hague—Visby Rules in respect to the obligations of the shipper. The Hamburg Rules set out merely the obligations of the shipper in respect to dangerous cargo. In the Rotterdam Rules, instead, the shipper's obligations are set out in respect

to the manner in which goods must be delivered to the carrier, the information, instructions, and documents that must be provided, as well as the information for the compilation of the contract particulars. This, however, does not constitute an additional burden for the shipper, but rather clarifies the nature of the shipper's obligations. The Rotterdam Rules, therefore, bring clarity in this matter because they indicate precisely the obligations, whose breach entails the liability of the shipper. It is supposed that the legal relationship between carriers and shippers facilitate the free flow of trade in a manner as economically efficient as possible.

The obligation imposed on the shipper is mandatory. Article 79(2) renders void any term that directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations and liability of the shipper for breach of any of its obligations under the Rotterdam Rules.

A breach of obligation under the Rotterdam Rules is the prerequisite of the shipper's liability Art. 30(1). As a matter of fact, the shipper's general liability is fault-based. The shipper bears strict liability in two situations: damage caused by the dangerous goods in the carrier having not been informed of their dangerous character, or the goods are not properly marked or labelled (Art. 32) and inaccurate information provided for the compilation of transport documents (Art. 31).

The changing dynamics of trade have made the application of the volume contract inevitable and inescapable. The freedom to derogate from the rules in instances of volume contracts is premised on the trade aspect of the contractual relationship between carrier and shipper. No derogation is allowed from those of the liabilities and obligations of the Rules that are the essence of all carriage conventions; and the Rotterdam Rules are no exception.

Keywords: *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Rotterdam Rules, sea carriage, shipper's liability.*

Lina Jasutienė, Mykolo Romerio universiteto Ekonomikos ir finansų valdymo fakulteto, Tarptautinės prekybos ir muitų katedros doktorantė. Mokslinių tyrimų kryptys: krovinių vežimas jūrų transportu, atsakomybė, tarptautinė prekyba.

Lina Jasutienė, Mykolas Romeris University, Faculty of Economics and Finance Management, Department of International Trade and Customs, Doctoral Student. Research interests: sea carriage, responsibility, international trade.