

ROTerdAMO TAISYKLĖS: TEISINĖS INOVACIJOS REGLAMENTUOJANT KROVINIŲ VEŽIMO JŪRŲ TRANSPORTU VEŽĖJO PAREIGAS

Lina Jasutienė

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

Pateikta 2013 m. balandžio 9 d., parengta spausdinti 2013 m. liepos 14 d.

doi:10.13165/SMS-13-5-3-14

Anotacija. Straipsnyje nagrinėdama krovinių vežėjo 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. Nepaisant Hagos-Visbiu ilgaamžiškumo, pervežimų jūrų transportu verslas pripažįsta, kad vežėjo pareigų sudėtis iš principo pakito nuo Hagos-Visbiu priėmimo laikų. Roterdamo taisyklės apibrėžia pagrindinius ir konkrečius vežėjo išipareigojimus, kurie konsoliduoja ir papildo dabar galiojančias Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisykles inovatyviomis teisinėmis priemonėmis ir keičia egzistuojantį teisinį režimą. Straipsnyje aiškinamasi, kaip toks detalus reglamentavimas pakeis vežėjo pareigų sudėtį ir su kokiomis naujovėmis susidurs pervežimų jūrų transportu verslas.

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

Įvadas

Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos duomenimis¹ (angl. UNCTAD), apie 90 proc. pasaulinės prekybos yra vykdoma gabenant krovinius tarptautiniu jūrų transportu. Nepaisant pasaulinės ekonomikos krizės 2008 m., kuri turėjo įtakos ir gabenamų krovinių kiekių mažėjimui, jūrų transporto rūšies ateities perspektyvos išlieka teigiamos. Auga gyventojų skaičius besivystančiose šalyse, didėja jų reikalavimai žaliavų ir prekių kiekiams, kuriuos saugiai ir efektyviai gabena jūrų transportas. 2012 m. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos kasmet rengiamame leidinyje *Review of maritime transport*² patvirtinta, kad jūrų transportas ir toliau pajėgus didinti gabenamų krovinių kiekius, dar daugiau, pateikti projektiniai statistiniai duomenys kelia nuostabą – iki 2050 metų planuojamas vežamų krovinių jūrų transportu kiekio augimas nuo dvejų iki keturių kartų lyginant su 2010 vežimo apimtimis. Natūralu, tokie procesai reikalauja kruopštaus, detalaus ir nuolat adaptuojamo teisinio reglamentavimo, kas didina teisės praktikų ir teoretikų susidomėjimą analizuojant egzistuojantį teisinį režimą ir tarptautinius dokumentus krovinių gabenimo jūriniu transportu srityje. Krovinių vežėjo atsakomybė ir jo pareigų apimtis yra nuolatinis ginčų objektas. 2008 m. gruodžio 11 d. *Jungtinių tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra*, kitaip dar vadinama Roterdamo taisyklėmis (toliau tekste taip pat Konvencija) įneš pasikeitimų į krovinių vežimo tarptautinių jūrų transportu rinką, ypač vežėjo pareigų reglamentavimo srityje. Aiškus vežėjo pareigų įvardinimas Roterdamo taisyklėse yra glaudžiai susijęs su vežėjo atsakomybės klausimais. Jei ieškovas įrodo, kad krovinių praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas kilo ar galėjo kilti tuo metu, kai krovinyje buvo vežėjo žinioje, vežėjas gali išvengti visos ar dalies atsakomybės dėl žalos atlyginimo, jei įrodo, kad savo pareigas krovinių ir laivo atžvilgiu vykdė tinkamai ir rūpestingai. Lyginant su šiuo metu galiojančiomis krovinių vežimą jūrų transportu reglamentuojančiomis Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklėmis³, įsigaliojus⁴ Roterdamo taisyklėms krovinių vežėjo atsakomybės ribos bus praplėstos bei jam bus priskirta papildomų pareigų ryšium su Konvencijoje įtvirtinta nuo durų iki durų vežimo koncepcija bei multimodaliniu konvencijos aspektu.

- 1 *Shipping and World trade. Overview* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-04-23]. <www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php>.
- 2 United Nations Conference on Trade and Development. *Review of maritime transport 2012*, p. 25 [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-23]. <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf>.
- 3 Šiuo metu krovinių vežimą jūrų transportu ir vežėjo atsakomybę reglamentuoja 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 taisyklėmis bei 1978 m. JTO konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės).
- 4 Roterdamo taisyklės įsigalios praėjus metams nuo to laiko, kai paskutinė iš būtinų ne mažiau nei 20 joms įsigaliooti numatytų šalių jas ratifikuos (94 str.). Kol kas Roterdamo taisyklės ratifikavo tik Ispanija ir Togas iš 24 pasirašiusių. United Nations Commission on International Trade Law. *Status – 2008 – United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – the “Rotterdam Rules”* [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-23]. <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html>.

Krovinio vežėjo pareigų analizė yra ypač svarbi praktikoje, nes tik atlikus tinkamai ir visas pareigas vežėjas gali tikėtis išvengti atsakomybės kilus žalai. Roterdamo taisyklės įtvirtina ne tik tradicinėmis tapusias krovinio vežėjo pareigas⁵, bet taip pat įveda naujas pareigas: priimti krovinį vežti ir pristatyti jį gavėjui⁶. Panašiai kaip ir Hagos-Visbiu (3 straipsnis 1 dalis), Roterdamo taisyklės taip pat įtvirtina vežėjo pareigą užtikrinti ir prižiūrėti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti, tačiau ši vežėjo pareiga apima visą kelionės jūra laikotarpį⁷.

Šio straipsnio tikslas yra įvertinti krovinių vežėjo įsipareigojimus, įtvirtintus Roterdamo taisyklėse, apibrėžti naujoves, kurios patobulina egzistuojantį teisinį režimą vežimų jūrų transportu srityje. Minėtos šiuo metu galiojančios tarptautinės konvencijos tik fragmentiškai įtvirtina vežėjo įsipareigojimus, todėl Roterdamo taisyklių nuostatos dėl vežėjų įsipareigojimų tampa įdomus tyrimo objektas teisės moksle. Naujų teisinių normų atsiradimas turės poveikį nacionalinei teisei, teismų praktikai ir pačiam verslui. Šiuo straipsniu taip pat bus siekiama suformuluoti conceptualų ir kritišką požiūrį į vežėjo pareigų reglamentavimo naujoves, įtvirtintas Roterdamo taisyklėse, kas ypač aktualu sprendžiant Roterdamo taisyklių ratifikavimo būtinumo klausimus.

Lietuvos mokslininkai nėra visapusiškai analizavę krovinių vežimo jūrų transportu tarptautiniais maršrutais vežėjo pareigų, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse, sudėties. Tokios analizės trūkumas Lietuvoje taip pat suponuoja teisinį netikrumą dėl šios Konvencijos ratifikavimo reikalingumo apskritai. Didžiųjų jūrinių valstybių mokslininkai jūrų vežėjo pareigų klausimus nagrinėjo skirtingais aspektais, daugiausiai atspindinčiais atstovaujamos šalies transporto politiką ir konkretaus mokslininko siaurą mokslinio intereso kryptį. Tuo galima įsitikinti iš daugelio autorių (Nikaki, Delebecque, Diamond, Thomas, Sturley, Von Ziegler) darbų. Tačiau autorė pasigenda kompleksinio mokslinio tyrimo šioje srityje. Reikalinga išsami ir nuosekli analizė, kuri numatys galimas Roterdamo taisyklių spragas, jų privalumus ir trūkumus reguliuojant krovinio vežėjo pareigas.

Tyrimo objektas – Roterdamo taisyklės, Roterdamo taisyklių darbo grupės dokumentai bei užsienio jūrų teisės mokslininkų darbai, susiję su krovinio vežėjo pareigų pagal Roterdamo taisykles, reglamentavimu.

Šiame straipsnyje, taikant teorinius analizės, apibendrinimo, lyginamąjį bei empirinius dokumentų analizės metodus, analizuojamos pagrindinės krovinio vežėjo pareigos bei konkretūs įsipareigojimai, susiję su krovinio priežiūra ir laivo tinkamumo plaukioti užtikrinimu. Pirmoje dalyje kalbėsime apie pagrindines krovinio vežėjo pareigas vežti ir pristatyti krovinį gavėjui bei šių pareigų trukmę, antroje aptarsime konkrečių pareigų turinį (Roterdamo taisyklių 13 str.). Toliau bus analizuojami tik jūros reisui

5 Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalis įpareigoja vežėją tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes.

6 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (toliau tekste – Roterdamo taisyklės) 11 straipsnis [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-05-21]. <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf>.

7 Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta vežėjo pareiga deramai ir kruopščiai paruošti laivą privaloma vežėjui tik prieš reisą ir jo pradžioje.

būdingi konkretūs vežėjo įsipareigojimais (Roterdamo taisyklių 14 str.). Išvadose pateiksime vertinimus, kaip Roterdamo taisyklių siūlomos naujovės atspindi vežimų jūrų transportu verslo praktiką XXI amžiuje.

1. Pagrindinės krovinio vežėjo pareigos

1.1. Pareiga vežti ir pristatyti krovinį gavėjui (Roterdamo taisyklių 11 str.)

Terminas „vežėjo įsipareigojimais“ yra novatoriška sąvoka tarptautinėje jūrų teisėje, kadangi ją ignoravo tiek Hagos-Visbiu, tiek ir Hamburgo taisyklės. Šiuo metu galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje numatyta tik „kaip“ vežėjas turi atlikti savo pareigas pagal sutartį: tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes. Hamburgo taisyklėse iš viso nėra kalbama, kaip vežėjas turi atlikti pareigas ir jos nedetalizuojamos, tik 5 straipsnyje įtvirtinti atsakomybės kilimo pagrindai, nurodydamas, kokios už pareigų neatlikimą arba netinkamą atlikimą vežėjui gali būti teisinės pasekmės. Pasakytina, kad nė vienas šių dokumentų neakcentuoja svarbiausios Hagos-Visbiu taisyklėse numatytos vežėjo pareigos vykdyti sutartį, net jei tai yra akivaizdi vežėjo pareiga⁸. Šią teorinę spragą užpildo Roterdamo taisyklių 11 straipsnis imperatyviai įtvirtindamas, kad vežėjas privalo atlikti savo pareigas, numatytas vežimo sutartyje. Roterdamo taisyklės IV konvencijos skyrių? detalai reglamentuoja visus vežėjo įsipareigojimus. Pagrindiniai vežėjo įsipareigojimais pagal Roterdamo taisyklių 11 straipsnį apima krovinio vežimą į paskirties vietą ir jo pristatymą gavėjui⁹.

Vežėjo pareiga gauti krovinį yra įtvirtinta Roterdamo taisyklių 12, 27 ir 33 straipsniuose. Jais remiantis aiškėja nuostata, kad vežėjas gali gauti krovinius tik vieninteliu tikslu – juos vežti jūrų ar sausumos transportu¹⁰. Tais atvejais, kai vežėjas priima krovinius kitu tikslu nei vežimas¹¹, pavyzdžiui, atlikti sandėliavimo paslaugas, žalos atlyginimo klausimams spręsti bus taikoma nacionalinė teisė, o ne Roterdamo taisyklės. Kyla klausimas, ar vežėjas į vežimo sutartį gali įtraukti papildomas sąlygas, kurių konvencija nereguliuoja? Konvencijos kūrėjų¹² atsakymas į šį klausimą yra teigiamas. Krovinio siuntėjas ir vežėjas gali įtraukti į vežimo sutartį sąlygas, neapartas Roterdamo taisyklėse, tarp kurių gali būti: frachto mokėjimo tvarka, baudos, galimybė pakeisti vežėjui pristatymo uostą. Sutarties šalys sutartyje taip pat gali numatyti, kaip vežėjui elgtis karo ar streiko atvejais.

8 Scapel, C.; Bonassies, P. *Traité de Droit Maritime* (2^{ème} édition). L.G.D.J., 2010, p. 676.

9 Roterdamo taisyklių straipsnio 1 dalyje krovinio gavėjas apibūdinamas kaip asmuo, turintis teisę gauti krovinius pagal vežimo sutartį arba važtos dokumentą ar elektroninį važtos įrašą.

10 Kad Roterdamo taisyklės būtų taikomos, pagal 1 straipsnio 1 dalį krovinytis turi būti gabenamas jūrų transportu ir dar, be vežimo jūra, gali būti atliekamas vežimas kitomis transporto rūšimis.

11 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 12 straipsnio 1 dalis.

12 CMI International Working Group on the Rotterdam rules, “*Questions and answers on the Rotterdam rules 2009 10 10*” [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-04-27]. <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Questions%20and%20Answers%20on%20The%20Rotterdam%20Rules.pdf>>, p. 5.

Krovinį vežėjas gali gauti iš krovinio siuntėjo¹³, dokumente įgalioto siuntėjo¹⁴ ar iš institucijos ar kitos trečiosios šalies, jei pagal krovinio gavimo vietos įstatymus ir teisės aktus reikalaujama, kad kroviniai būtų perduoti kokiam nors institucijai ar kitai trečiajai šaliai, iš kurių vežėjas gali juos atsiimti¹⁵. Tačiau Roterdamo taisyklių 15 straipsnis suteikia vežėjui teisę atsisakyti gauti ar pakrauti krovinius ir jis gali imtis kitų pagrįstų priemonių, įskaitant krovinio iškrovimą, sunaikinimą ar jo kenksmingumo pašalinimą, jei kroviniai yra pavojingi, ar jei pagrįstai atrodo, kad vežėjo atsakomybės laikotarpiu jie gali tapti pavojingi žmonėms, nuosavybei ar aplinkai (žr. tekste toliau).

Kita vežėjo pareiga, kuri laikytina esmine pervežimų verslo grandimi, yra vežėjo pareiga vežti¹⁶. Prof. Delebecque¹⁷ pažymi, kad fundamentali vežėjo pareiga vežti krovinį iš vieno taško į kitą, pavyzdžiui, nuo durų iki durų, neriboja vežėjo galimybės pasirinkti kelias skirtingas transporto priemones, kuriomis bus įvykdyta sutartis. Roterdamo taisyklių 11 straipsnyje įtvirtinta taisyklė, kuria remiantis turi būti vežamas krovinys, t. y. vadovautis šia konvencija ir vežimo sutarties sąlygomis, pavyzdžiui, vežti ant denio krovinius vežėjui leidžiama tik jei taip reikalaujama pagal įstatymus¹⁸, jei kroviniai vežami konteineriuose ar ant jų, ar transporto priemonėse, kurios tinka vežti denyje, ir jei deniai yra specialiai pritaikyti tokiems konteineriams ar transporto priemonėms vežti¹⁹ arba denyje vežama vadovaujantis vežimo sutartimi ar atitinkamo verslo papročiais, įpročiais ar praktika²⁰. Pažymėtina, kad 11 straipsnyje sąvokos „paskirties vieta“, o ne „iškrovimo uostas“ vartojimas Konvencijoje yra sietinas su žymiai platesniu Roterdamo taisyklių taikymo aspektu ir gabenimų nuo durų iki durų įteisinimu²¹.

Krovinio pristatymas yra akivaizdus vežėjo įsipareigojimas, kuris turi būti atliktas per sutartą laiką ir sąlygas. Hagos-Visbiu taisyklės nenumato imperatyvių nuostatų dėl prekių pristatymo. Todėl praktikoje taikant Hagos-Visbiu taisykles kyla ginčų dėl krovinio pristatymo netinkamam gavėjui teisinio vertinimo. Kai kurios šalys pasisako, kad krovinio pristatymo ne tam gavėjui negalima vertinti kaip krovinio praradimo ar sugadinimo, nes realiai jis nebuvo nei prarastas, nei sugadintas, kitos valstybės laikosi pozicijos, kad krovinys buvo prarastas, nes vis tiek krovinio gavėjas jo negavo²². Tuo tarpu Roterdamo taisyklių 11 straipsnyje ši dichotomija išsprendžiama aiškiai apibrė-

13 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 27 straipsnis.

14 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 33 straipsnis. Dokumente įgaliotas siuntėjas pagal konvencijos 1 straipsnio 9dalyį yra kitas nei siuntėjas asmuo, kuris sutinka važtos dokumente ar elektroniniame važtos įrašė būti įvardytas kaip siuntėjas.

15 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 12 straipsnio 2 dalis.

16 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 1 straipsnio 1 dalis.

17 Delebecque, Ph. L'évolution du transport maritime Brèves remarques. *Droit maritime français (DMF)*. 2009, 699: 20.

18 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 25 straipsnis, 1. a.

19 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 25straipsnis, 1. b.

20 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 25straipsnis, 1. c.

21 Hagos-Visbiu taisyklių taikymo sritis (1straipsnis, e) apima krovinį vežimą nuo „denio iki denio“, Hamburgo taisyklių 2 straipsnyje taikymo sritis apibrėžta nuo „uosto iki uosto“.

22 Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G. *The Rotterdam rules*. Sweet & Maxwell, 2010, para. 5.014.

žiant, kad krovinyms turi būti pristatytas gavėjui, todėl pristatymas ne tam gavėjui būtų laikomas šio straipsnio pažeidimu.

Prekių pristatymo įsipareigojimas yra abipusis, vežėjas privalo jas pristatyti, o gavėjas ar jo atstovas priimti. Roterdamo taisyklių 11 straipsnyje įtvirtinta vežėjo pareiga pristatyti krovinį tik tam gavėjui, kuris turi teisę gauti krovinius pagal vežimo sutartį ar važtos dokumentą, ar elektroninį važtos įrašą²³.

Krovinio pristatymo procedūros yra analizuojamos Roterdamo taisyklių 45–47 straipsniuose, priklausomai nuo to, koks transporto dokumentas buvo išduotas pagal krovinių vežimo sutartį. 45 konvencijos straipsnis kalba apie tuos krovinio pristatymo atvejus, kai nei apyvartinis važtos dokumentas, nei apyvartinis elektroninis važtos įrašas nebuvo išduoti. Tokiu atveju vežėjas pristato krovinį gavėjui, kuris yra nurodytas sutarties sąlygose²⁴. Jei gavėjas nėra nurodytas arba ši informacija nėra pakankama, kontroliuojanti šalis iki krovinio pristatymo ar jį pristatčius į paskirties vietą praneša tikslų gavėjo pavadinimą ir adresą vežėjui²⁵. Pažymėtina, kad vežėjas gali atsisakyti pristatyti krovinį, jei asmuo, kuris tvirtina esąs gavėjas, vežėjo prašymu, tinkamai nenurodo savo, kaip gavėjo, tapatybės²⁶.

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

Darytina išvada, kad Roterdamo taisyklių 11 straipsnis novatoriškas dėl to, kad ne tik įtvirtina imperatyvią vežėjo pareigą pristatyti krovinį gavėjui, bet įtvirtina ir konkrečias taisykles bei pareigas, koku būdu krovinyms turi būti pristatomas gavėjui. Pažymėtina, kad konvencijoje įtvirtintus vežėjo pareigą pristatyti krovinį gavėjui sutartu laiku krovinių gabenimo praktikoje bus žymiai paprasčiau vežėją pripažinti kaltu tais atvejais, kai krovinyms nebuvo pristatytas reikiamam gavėjui ar per sutartą laiką.

1.2. Pagrindinių vežėjo pareigų trukmė (Roterdamo taisyklių 12 straipsnis)

Roterdamo taisyklės įveda teigiamų permainų į pervežimų jūrų transportu rinką. Konvencijos taikymo sritis išsiplėčia iki vežimų „nuo durų iki durų“ reguliavimo vienu teisiniu dokumentu, lyginant su dabar galiojančiomis Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis. Kitaip tariant, Roterdamo taisyklės taip pat reguliuos krovinių gabenimą iki jūrų uosto ir iš jūrų uosto, kas ir sudaro gabenimo nuo „durų iki durų“ sąvokos turinį. Nors Roterdamo taisyklės įteisina krovinių vežimą nuo „durų iki durų“, vežimo sutarties šalys gali susitarti dėl gabenimo nuo „denio iki denio“.

23 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 1straipsnis, 11.

24 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 31straipsnis, 1.

25 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 45 straipsnis, b.

26 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 45 straipsnis, a.

Roterdamo taisyklių 12 straipsnis yra sudarytas iš trijų dalių. Pirmoje dalyje numatyta, kad vežėjo atsakomybės už krovinius laikotarpis prasideda, kai vežėjas ar vykdančioji šalis gauna vežti krovinius, ir pasibaigia, kai kroviniai pristatyti. Kriterijai, leidžiantys nustatyti vežėjo pareigų pradžią ir pabaigą, yra reali krovinio kontrolė, kurią gali turėti krovinio vežėjas. Laiko tarpas, kai krovinyje yra realiai vežėjo kontroliuojamas, yra ir vežėjo atsakomybės už krovinį laikotarpis. Todėl Roterdamo taisyklių 12 straipsnio²⁷ 2 dalies a ir b punktuose nurodytais atvejais, kai vežėjas negali realiai krovinio kontroliuoti, vežėjui atsakomybė dėl žalos atsiradimo nekyla. Šios nuostatos yra perkeltos iš Hamburgo taisyklių. Tam tikruose uostuose yra valstybinės įmonės, kurios yra monopolizavusios rinką ir teikia išskirtines krovinių iškrovimo paslaugas²⁸. Tokiu atveju vežėjas pristato prekes šioms įmonėms ir jo įsipareigojimai baigiasi, nors formaliai vežėjas vis dar yra atsakingas už krovinį. Pagal Roterdamo taisykles, vežėjui pareigos pradeda galioti nuo to momento, kai jis gauna krovinį (prieš pakraunant į laivą) ir pristačius į sutartą vietą (jau iškrovus iš laivo), pavyzdžiui, sutariama, kad krovinyje iš Klaipėdos jūrų uosto bus gabenamas į Briuselį per Hamburgo jūrų uostą. Prekės yra Kaune, todėl vežėjas bus atsakingas už prekių pervežimą iš Kauno į Klaipėdą ir iš Hamburgo į Briuselį. Visam šiam vežimui bus taikomas Roterdamo taisyklių režimas. Šis vežėjo pareigų galiojimo ir atsakomybės už krovinį laiko išplėtimas yra esminis skirtumas nuo Hagos-Visbio ir Hamburgo taisyklių.

Trečioje 12 straipsnio dalyje pažymėta, kad siekiant nustatyti vežėjo atsakomybės laikotarpį, šalys gali susitarti dėl krovinių gavimo ir pristatymo laiko bei vietos, tačiau vežimo sutarties nuostata negalioja tiek, kiek ja nustatoma, kad: a) krovinių gavimo laikas prasideda nuo jų pradinio pakrovimo pagal vežimo sutartį pradžios ar b) krovinių pristatymo laikas prasideda iki jų galutinio iškrovimo pagal vežimo sutartį pabaigos. Darytina išvada, kad vežimo sutarties sąlygos, nustatančios, kad vežėjo atsakomybė prasideda po krovinio pakrovimo ir baigiasi prieš iškraunant krovinį iš laivo, bus laikomos negaliojančiomis 12 straipsnio 3 dalies prasme²⁹. Viena vertus, šalys gali susitarti dėl vežėjo atsakomybės laikotarpio, kita vertus, straipsnyje pabrėžta, jog krovinio gavimas negali įvykti jau pakrovus prekes ir pristatymas negali būti atliktas dar neiškrovus prekių. Kitaip tariant, šalims susitarus, prekių pakrovimas ir iškrovimas gali būti prilyginamas krovinio gavimui ir pristatymui gavėjui, o atsakomybės laikas bus susiejamas su pakrovimo ir iškrovimo momentais. Tačiau nagrinėjamas straipsnis numato ir tam tikrus apribojimus, kadangi šalys privalo nustatyti, kas yra priėmimas ir pristatymas. Atkreiptinas dėmesys, kad Roterdamo taisyklėse vartojamas terminas „pradinis pakrovimas“ nebūtinai siejamas su laivu, tai gali būti ir sunkvežimis, ir traukinys. Kyla klausimas, ar vežėjas bus atsakingas už prekes, kurios buvo sugadintos prieš pakraunant

27 Jei pagal krovinio gavimo vietos įstatymus ir teisės aktus reikalaujama, kad vežėjas perduotų krovinius kokiam nors institucijai ar kitai trečiajai šaliai, iš kurių vežėjas gali juos atsiimti, vežėjo atsakomybės laikotarpis prasideda, kai vežėjas atsiima krovinius iš institucijos ar kitos trečiosios šalies.

28 Delebecque, Ph. Obligations of the Carrier. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Ed. by Von Ziegler, A.; Scelin, J.; Zunarelli, S. Zuidpoolsingel/NL: Wolters Kluwer, 2010, p. 80–81.

29 Arroyo, I. *Amario de derecho maritime*. Vol. XXVI. Instituto Madrileno de desarrollo, 2009, p. 56.

į transporto priemonę. Manytume, kad žalos atsiradimo klausimai turėtų būti sprendžiami pagal šią konvenciją ir vežėjas turėtų atsakyti pagal 12 straipsnio 1 dalį ir 17 straipsnio 1 dalį, jei jis realiai priėmė krovinį vežti ir tarpinėje transporto priemonėje kilo žala, pavyzdžiui, perkraunant krovinį iš traukinio į laivą.

Apibendrinant 12 straipsnį ryškėja nuostata, kad vežimo sutartis gali būti sudaroma nuo „durų iki durų“ vežimui vykdyti. Tačiau niekas nedraudžia siuntėjui ir vežėjui sudaryti vežimo nuo „denio iki denio“ sutarties. Nors krovinių vežimas laikytinas susitarimų tarp sutarties šalių objektu, Roterdamo taisyklės neleidžia susitarimų dėl trumpesnio vežėjo atsakomybės laiko, nei įtvirtinta 12.3 dalyje, galiojimo³⁰.

2. Vežėjo konkretūs įsipareigojimai

2.1. Vežėjo pareigos, susijusios su vežamu kroviniu (Roterdamo taisyklių 13 straipsnis)

Roterdamo taisyklių 13 straipsnyje „Konkretūs įsipareigojimai“ įtvirtintas platus vežėjo pareigų sąrašas, susijęs su vežamu kroviniu. Lyginant su šiuo metu galiojančiomis Hagos-Visbiu taisyklėmis³¹, Roterdamo taisyklės vežėjo pareigas praplečia pridėdamas dvi papildomas pareigas: gauti ir pristatyti krovinį gavėjui³². Minėtina, kad šių dviejų pareigų atsiradimas sietinas su Roterdamo taisyklėse įtvirtinta krovinio gabenimo nuo durų iki durų koncepcija bei vežėjo ar vykdančiosios šalies atsakomybės ribų išplėtimu nuo krovinio gavimo iki jo pristatymo gavėjui momento³³. Visu atsakomybės už krovinį laikotarpiu vežėjas 13 straipsnio 1 dalyje numatytas pareigas turi atlikti tinkamai ir rūpestingai³⁴. Praktikoje sutariama, kad „tinkamai ir rūpestingai“ apima vientisą pareigų sistemą³⁵. Todėl kilus ginčui teismai turi atsižvelgti į vežėjo verslo praktiką, laivą ir konkretų reisą bei aiškintis, ar vežėjas turėjo ar turėjo turėti specialią žinių apie vežamas prekes³⁶. Pabrėžtina, kad, skirtingai nei vežėjo pareigos, taikomos tik jūros reisui, pareiga rūpintis kroviniu vežėjui išlieka visos kelionės metu. Todėl vežėjas pagal Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 1 dalį užtikrina, kad kroviniai būtų tinkamai ir

30 Angelo, J. Règles de Rotterdam, articles 6 et 12: règles claires ou obscures? *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. 112.

31 Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 4, 1 straipsnio e punktas. Vežėjo atsakomybė už krovinį prasideda nuo to momento, kai krovinyms pakraunamas į laivą, ir tęsiasi, kol jis iškraunamas iš laivo.

32 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 13 straipsnio 1 dalis ir Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 4, 3 straipsnio 1 dalis.

33 Nikaki, 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*. Ed. Thomas, D. R. Witney, Oxfordshire: Ed. Lawtext Publishing limited, 2009, p. 91.

34 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 13 straipsnio 1 dalis.

35 Nikaki, T. The carrier's duties under the Rotterdam rules: better the Devil you know? *Tulane maritime law journal*. 2010, 35: 22.

36 Pavyzdžiui, vežėjas tinkamai įvykdys pareigą rūpintis kroviniu, jei užtikrins, kad degūs ir sausi kroviniai nebūtų šalia vienas kito sukrauti, kas savaime didina žalos atsiradimo riziką.

rūpestingai gaunami, pakraunami, tvarkomi, sukraunami, vežami, saugomi, prižiūrimi, iškraunami ne tik juos vežant jūrų transportu, bet ir tuomet, kai pagal vežimo sutartį dalis vežimo yra atliekama kitomis transporto rūšimis (Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 1 dalis). Pažymėtina, kad tęstinė vežėjo pareiga vežamo krovinio atžvilgiu taikoma tik tiems vežimams, kai vežėjas vežimo sutartyje sutinka prisiimti šias pareigas. Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 1 dalis neturėtų būti suprantama, kad pareigos vežėjui gauti, pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, saugoti, prižiūrėti ir iškrauti yra priskiriamos automatiškai. Nagrinėjamą straipsnį reikėtų suprasti taip, kad jei vežėjas vežimo sutartimi prisiima įsipareigojimus atlikti tam tikras pareigas, jas turi atlikti tinkamai ir rūpestingai.

13 straipsnio 1 dalis turi būti nagrinėjama kartu su 13 straipsnio 2 dalimi, kuri siuntėjui ir vežėjui vežimo sutartimi leidžia susitarti, kad siuntėjas, dokumente įgaliotas siuntėjas ar gavėjas pakraus, tvarkys, sukraus ir iškraus krovinius, t. y. vežėjas gali „legaliai“ atsisakyti vykdyti tam tikras pareigas, pavyzdžiui, sumažindamas frachto mokestį vežėjas atsisako iškrauti pristatytus krovinius. Toks susitarimas turi būti nurodytas sutarties sąlygose. Kai kurių jūrų teisės ekspertų nuomone³⁷, ši Konvencijos norma yra moderniausia Roterdamo taisyklių nuostata, leidžianti vežėjui perleisti pakrovimo ar iškrovimo įsipareigojimus siuntėjui. Atsakomybė kilus žalai atliekant šias funkcijas taip pat pereina tai šaliai, kuri šiuos darbus turėjo pagal sutartį atlikti. Vežėjas negalėtų šiuo atveju išvengti atsakomybės, jei jis veikė siuntėjo, dokumente įgalioto siuntėjo ar gavėjo vardu (Roterdamo taisyklių 17 straipsnio 3 dalis, i). Darytina išvada, kad nepaisant to, kad 13 straipsnio 2 dalyje leidžiama krovinio siuntėjui, gavėjui susitarti su vežėju, kas atliks pakrovimo tvarkymo, sukrovimo ir iškrovimo darbus, šis straipsnis taikomas kompleksiskai su 12 straipsnio 3 dalimi, todėl vežėjo atsakomybės laikotarpis negali būti trumpesnis nei nuo „denio iki denio“.

Tarptautinėje vežimų jūrų transportu praktikoje pastebėtina tendencija, kad dauguma nuostolių patiriama pakraunant ar iškraunant krovinius, todėl 13 straipsnio 2 dalies nuostata įveda lankstumo krovinių gabenimo versle, pavyzdžiui, siuntėjas nori gabenti brangius priešraketinės gynybos įtaisus, kurių pakrovimas reikalauja specialių žinių ir technikos. Nagrinėjama Roterdamo taisyklių norma laikytina inovatyvia dar ir todėl, kad įteisina FIO, FIO(S), FIOST³⁸ išlygas, pagal kurias vežėjas dalį savo pareigų, pavyzdžiui, krovinio pakrovimą, iškrovimą, perleidžia krovinio siuntėjui ir/arba gavėjui. Dabar galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje įtvirtintos tik krovinio vežėjo pareigos, kurių mažinti sutarties šalių susitarimu negalima. Todėl FIO išlygų įteisinimas Roterdamo taisyklėse nėra sietinas su vežėjo pareigų perkėlimu krovinio siuntėjui ar gavėjui, veikiau tai yra susiklosčiusios laivybos verslo praktikos, ypač vežant birius, skystus, pavojingus krovinius, įteisinimo poreikis. Tokiu atveju siuntėjas ar gavėjas turi atlikti jam vežėjo perleistas pareigas taip, kaip to tikimasi iš rūpestingo ir

37 Scapel, C.; Bonassies, P., *supra* note 7, p. 681–682.

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

apdairaus vežėjo, o kilus žalai, vežėjas nėra atsakingas už veiksmus, kurių jis neatliko³⁹. Kad tokie susitarimai būtų galiojantys pagal 13 straipsnio 2 dalį, reikia įvykdyti šias sąlygas:

- yra susitarimas tarp vežėjo ir siuntėjo, kad siuntėjas, dokumente įgaliotas siuntėjas ar gavėjas turi pakrauti, tvarkyti, sukrauti ir iškrauti krovinius;
- toks susitarimas nurodomas sutarties sąlygose.

Praktikoje gali kilti ginčų aiškinantis, kiek detaliai toks susitarimas turi būti nurodomas sutarties sąlygose. Kai kurių autorių nuomone⁴⁰, sutarties sąlygose nurodyti, kad bus taikomos FIO(S) išlygos arba nuoroda į reisinį čarterį, vežant birius krovinius neturėtų būti pakankamas pagrindas tokiai sutarčiai galioti.

Minėtina, kad nurodytos vežimo sutartyje FIO išlygos taikymas įpareigoja siuntėją ar dokumentinį siuntėją atsakyti dėl žalos kilimo, kuri kilo jiems atliekant sutartinius įsipareigojimus. Tačiau kitų sutarties šalių atliekami pakrovimo ar iškrovimo darbai vežėjo atsakomybės laikotarpio nesutrumpina. Vežėjui, remiantis vežimo sutartimi, lieka atsakomybė rūpintis kroviniu, pavyzdžiui, duodant instrukcijas siuntėjui dėl netinkamo krovimo ar pan.

FIO išlygų įteisinimas Roterdamo taisyklėse atspindi ne tik šiuolaikinę vežimų jūra verslo praktiką bei tendencijas, bet ir vežėjo galimybę atsisakyti tam tikrų pareigų atlikimo ir taip išvengti rizikos dėl galimo krovinio praradimo ar sugadinimo pačiam atliekant pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo ir krovinio iškrovimo darbus.

Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 2 dalyje aiškiai leidžiama krovinio vežėjui ir siuntėjui, dokumentiniam siuntėjui bei gavėjui pasidalinti ne tik išlaidas, bet ir atsakomybę už krovinio pakrovimą, sukrovimą, sutvirtinimą ir iškrovimą – tai užbaigs ilgas teisinės diskusijas dėl dalies vežėjo pareigų perleidimo galimybės pagal dabar galiojančius teisės aktus. Šios normos įteisinimas Roterdamo taisyklėse buvo džiaugsmingai sutiktas daugumos šalių, kurių nariai dalyvavo konvencijos kūrimo, nes jis akivaizdžiai atspindi tarptautinio verslo poreikį įteisinti pareigų ir atsakomybės pasidalijimą tarp vežimo sutarties šalių⁴¹.

2.2. Vežėjo pareiga užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti (Roterdamo taisyklių 14 straipsnis)

Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad ši konvencija taikoma vežimams jūra ir dar multimodaliniams vežimams, kai bent dalis vežimo atliekama jūrų transportu. Todėl konkrečius vežėjo įsipareigojimus papildė 14 straipsnis, kuris reglamentuoja išskirtinai vežėjo pareigas gabenant krovinius jūra. Tai nėra nauja nuostata, kadangi panašūs teisiniai vežėjo įsipareigojimai įtvirtinti ir Hagos-Visbiu taisyklėse⁴².

39 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 17 straipsnio 3 dalis, i.

40 Diamond QC, A. The Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and commercial law quarterly*. London: Informa, 2009, p. 470.

41 Von Ziegler, A. The liability of the contracting carrier. *Texas International Law Journal*. 2009, (44): 337.

42 Hagos-Visbiu taisyklės, *supra* note 4, 3 straipsnio 1 dalis. Vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai:

Pagrindinis dėmesys nagrinėjamame straipsnyje yra skiriamas laivo tinkamumo plaukioi sampratos įtvirtinimui, kuri sietina su fizinėmis laivo savybėmis, įgulos ir priemonių tinkamumu bei konteinerių, kuriuos parūpina vežėjas, tinkamumu. Hagos-Visbiu taisyklėse ši vežėjo pareiga trunka tik prieš reisą ir jo pradžioje. Roterdamo taisyklės šiuo aspektu yra žymiai griežtesnės praplėsdamos šios pareigos galiojimo laiką iki jos taikymo viso jūros reiso metu⁴³. Apibendrinant pasakytina, kad laivo tinkamumo plaukioi užtikrinimo pareiga, įtvirtinta Roterdamo taisyklėse, tampa tęstine ir vežėjas turi šią pareigą atlikti deramai ir rūpestingai visos kelionės jūra metu. Vežėjas privalo (1) užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioi; (2) tinkamai sukomplektuoti įgulą, parengti laivą kelionei bei jį aprūpinti per visą jūros reisą ir (3) užtikrinti laivo triumų ir visų kitų jo dalių, kuriose vežami kroviniai, taip pat bet kokių vežėjo parūpintų konteinerių, kuriuose ar ant kurių vežami kroviniai, tinkamumą ir saugumą, siekiant užtikrinti krovinių gavimą, vežimą ir saugojimą pagal paskirtį. Čia matome Roterdamo taisyklių naujovę, kad ne tik laivas turi būti tinkamas plaukioi visos kelionės jūra metu, bet ir tinkamas gabenti krovinį, t. y. konteineriai, kuriuos vežėjas parūpino kroviniumi vežti turi būti tinkami priimti, vežti ir apsaugoti vežamą krovinį. Jei siuntėjas reikalauja konteinerio šaldytuvo, vežėjas turi parūpinti tokį konteinerį, kurio šaldymo sistema veiks visos kelionės metu, o pats konteineris bus fiziškai tvarkingas ir nepralaidus vandeniui⁴⁴, pavyzdžiui, prieš vežimą vežėjas nepataiso laivo liuko, kuris praleidžia vandenį; neišvalo krovinių laikymo patalpos, kurioje pakrauti nauji konteineriai yra paveikti bakterijų dėl nešvarumų. Taip vežėjas padaro kelis pažeidimus, sietinus su netinkamumu plaukioi jūrinio reiso metu. Kilus ginčams teisme visada bus keliamas klausimas, ar vežėjas elgėsi konkrečioje situacijoje rūpestingai. Žinoma, gali kilti nesutarimų dėl šio termino sudėties ir laipsnio, todėl vežėjas visada turės įrodyti, kad elgėsi rūpestingai ir tinkamai siekdamas išvengti žalos atsiradimo.

Terminas „rūpestingumas“ pirmą kartą buvo pavartotas JAV Harter akte 1893 m. ir yra traktuojamas kaip teisinis įsipareigojimas – prižiūrėti⁴⁵. Verta paminėti ir galimas išimtis dėl šio termino visapusiško taikymo, pavyzdžiui, patikrinimo metu vežėjas neaptinka defektų suvirinimo siūlėse, kuriuos galima nustatyti tik rentgeno spinduliais.

a) paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioi;

b) tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti;

c) parengti triumus, šaldymo ir vėsinimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriose yra vežamos prekės, kad jos būtų tinkamos ir saugios priimti, vežti ir išsaugoti prekes.

43 Pavyzdžiui, transportavimo kelionės metu laivo kapitonas aptinka, kad neveikia kompasas, tačiau sėkmingai veikia globali vietos nustatymo sistema, ir apie šią problemą neinformuoja kitų įgulos narių. Netrukus sugenda globali vietos nustatymo sistema, ir laivas neturėdamas kompasos praranda galimybę sėkmingai tęsti kelionę nustatytu maršrutu. Plaukdamas be aiškių nurodymų, laivas užplaukia ant seklumos ir tris dienas laukia pagalbos. Per tą laiką sugenda dalis vežamų maisto produktų. Pagal Roterdamo taisyklių 14 straipsnio b punktą vežėjas galėtų būti pripažintas kaltu dėl žalos atsiradimo kaip netinkamai vykdęs pareigą tinkamai aprūpinti laivą per visą jūros reisą.

44 Aladwani, T. The supply of Containers and “Seaworthiness” – The Rotterdam rules perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2011, 42: 191.

45 Delebecque, Ph. Obligations of the Carrier *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Wolters Kluwer, 2010, p. 88.

Todėl galima traktuoti, kad vežėjas atliko nuodugną patikrinimą, nors pats laivas nėra tinkamas plaukiooti.

Laivas yra tinkamas plaukiooti Roterdamo taisyklių 14 straipsnio prasme, jei jo struktūra yra tinkama ir pajėgi atlaikyti įprastą kelionės jūra maršrutą įvairiomis oro sąlygomis, laivo varikliuose nėra gedimų, laivo įgula sudaryta iš pakankamai ir kvalifikuotų bei apmokytų specialistų. Pasakytina, kad Roterdamo, panašiai kaip ir Hagos-Visbiu, taisyklėse, vežėjo pareiga užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti nėra absoliuti, tai veikia pareiga imtis būtinų atsargumo priemonių, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti. Esminis skirtumas tarp šių dviejų konvencijų yra tas, kad Roterdamo taisyklėse pareiga užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti yra tęstinė. Vežėjas privalo iki jūros reiso, jo pradžioje ir per visą reisą skirti reikiamą dėmesį, būtiną užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, tinkamai sukomplektuoti įgulą, parengti laivą kelionei bei užtikrinti laivo triumų ir visų kitų jo dalių, kuriose vežami kroviniai, tarp jų ir vežėjo parūpintų konteinerių tinkamumą ir saugumą siekiant priimti, vežti ir saugoti krovinius pagal paskirtį⁴⁶.

Vežėjo pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, išplėtimas Roterdamo taisyklėse nuo jūros reiso pradžios iki pabaigos sietinas su išaugusiais saugios laivybos reikalavimais. Tarptautinis saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso 1 straipsnio (angl. International Safety Management Code), kuris galioja ir Lietuvoje, tikslas yra užtikrinti saugą jūroje, apsaugoti žmones nuo sužeidimų ar užkirsti kelią gyvybės praradimui, užtikrinti, kad būtų vengiama žalos aplinkai, visų pirma jūros aplinkai, ir turtui, jis taip pat įtvirtina, kad kiekviena bendrovė turi sukurti, įdiegti ir prižiūrėti saugos valdymo sistemą⁴⁷ (angl. Safety Management System) bei nuolat atlikti laivo ir įrangos techninę priežiūrą⁴⁸.

Atkreiptinas dėmesys, kad šiandien vežėjams naudojantis pažangiais elektronikos prietaisais ir laivo sekimo sistemomis, leidžiančiomis iš sausumos stebėti laivo kelionę, Hagos-Visbiu 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta pareiga vežėjui tik prieš reisą ir jo pradžioje užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, XXI amžiuje yra nepelnytas būdas išvengti atsakomybės. Vežėjo pareigos užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti iki jūros reiso, jo pradžioje ir per visą reisą, Roterdamo taisyklėse įtvirtinimas sukėlė daugybę diskusijų tarp jūrų transporto verslo atstovų. Pagrindinis toks vežėjo tęstinės pareigos taikymo prieštaravimas remiasi nuostata, kad vežėjui bus uždėta pernelyg didelė įrodinėjimo našta žalai atsiradus, kas padidintų frachto mokesčius. Kiti vežėjų atstovai nerimauja, motyvuodami, kad praktikoje, pavyzdžiui, viduryje atviros jūros sugedus laivui gali būti sudėtinga įgyvendinti pareigą užtikrinti laivo tinkamumą plaukiooti neplaukiant į artimiausią uostą jo taisyti. Konvencijos kūrėjų atsakymas tokiems vežėjų nuogaštavimams yra tas, kad Roterdamo taisyklėse įtvirtinta vežėjo pareiga užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, nėra absoliuti. Nagrinėjamoje situacijoje iš

46 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 14 straipsnio a-c punktas.

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

48 Tarptautinis saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksas, *op. cit.* 47, 10 straipsnis.

vežėjo būtų tikimasi profesinių įgūdžių ir rūpestingumo, atsižvelgiant į tarptautinius reikalavimus ir konkrečią situaciją verslo praktikos, užtikrinant, kad laivas vėl plauktų.

Roterdamo taisyklių 14 straipsnyje įtvirtintų vežėjo tęstinių pareigų trukmė nėra tiksliai įvardinta. Nagrinėjamas straipsnis vežėjo pareigą užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, sieja su laiko periodu „iki jūros reiso“, „jo pradžioje“ ir „per visą reisą“. Toks vežėjo pareigų laiko prasme skaidymas praktikoje gali kelti neaiškumą dėl vežėjo pareigų trukmės, pavyzdžiui, iš Konvencijos teksto nėra aišku, ar sąvoka „viso reiso metu“ apims tik vežėjo įplaukimą į pristatymo uostą, ar pareiga užtikrinti laivo tinkamumą plaukiooti tęsis, kol kroviny bus iškrautas. Pritartume mokslininkės Nikaki⁴⁹ nuomonei, kad terminas „kelionė jūra“ turėtų apimti ir krovinio iškrovimą, priešingu atveju, jei „kelionė jūra“ apimtų tik atvykimą į iškrovimo uostą, prie vežėjo pareigų (13 straipsnis) nebūtų įtvirtintos pareigos krovinį iškrauti.

Svarbus aspektas yra, kad vežėjas pareigos elgtis rūpestingai ir užtikrinti laivo tinkamumą plaukiooti, įtvirtintos Konvencijos 14 straipsnyje, negali perleisti, kaip to negalima padaryti ir pagal šiuo metu galiojančias Hagos-Visbiu taisykles. Todėl Roterdamo taisyklių 14 straipsnis yra neatsiejamas nuo 18 straipsnio, kur įtvirtinta vežėjo atsakomybė už savo įsipareigojimų nesilaikymą pagal Konvenciją, kurių priežastis buvo: bet kurios vykdančiosios šalies, laivo kapitono ar įgulos, vežėjo darbuotojų ar jūros vykdančiosios šalies ar bet kurio kito asmens, kuris vykdo ar įsipareigoja vykdyti bet kokius vežėjo įsipareigojimus pagal vežimo sutartį tiek, kiek tas asmuo veikia tiesiogiai ar netiesiogiai vežėjo prašymu ar vežėjo prižiūrimas ar kontroliuojamas. Apibendrinant darytina išvada, kad vežėjas gali patikėti tam tikras pareigas užtikrinant ar prižiūrint, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti tretiesiems asmenims ar savo darbuotojams, bet visais atvejais vežėjas atsakys kilus žalai dėl rūpestingumo ir pareigos užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti tinkamo nevykdymo, nepaisant, kad šias funkcijas atliko kiti nei vežėjas asmenys.

Praktiniu požiūriu 14 straipsnio c dalis yra svarbi ne tik kaip sudaranti dalį laivo tinkamumo plaukiooti sąvokos, bet įteisinanti krovinių gabenimą konteineriuose⁵⁰, kuriuose ar ant kurių vežami kroviniai ir kurie turi būti tinkami ir saugūs, siekiant užtikrinti krovinių gavimą, vežimą ir saugojimą pagal paskirtį. Todėl vežėjo parūpinti konteineriai turi būti pritaikyti vežti konkretų krovinį. Tais atvejais, kai vežamas šaldytas kroviny, vežėjas turi parūpinti konteinerį šaldytuvą tokiam kroviniui vežti.

Pritariame prof. Tetley⁵¹, kad vežėjo pareiga elgtis tinkamai ir rūpestingai užtikrinant ir prižiūrint, kad laivas būtų tinkamas plaukiooti, yra ne kas kita, kaip atidumo įrodymo egzaminas, kurio laikymo vežėjas negali niekam pavesti.

49 Nikaki, T., *supra* note 31, p. 24.

50 Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 26 dalyje konteineriu laikoma bet kokio tipo konteineris, kroviniams vežti skirtos sisternos ar platforma, nuimamas karkasinis kėbulas ar bet kokia panaši kroviniams sujungti naudojama tara ir bet kokia pagalbinė tos taros įranga.

51 Tetley, W. *Marine cargo claims* Thompson, 2008, ch 15, note 921-2.

2.2.1. Specialios vežimo organizavimo sutartys ir vežėjo pareiga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti

Roterdamo taisyklių 80 straipsnio 2 dalyje tam tikrais numatytais atvejais vežimo sutarties šalims vykdant specialiąsias vežimo organizavimo sutartis draudžiama nukrypti nuo Konvencijos nuostatų. Sudarius specialiąsias vežimo organizavimo sutartis krovinių vežėjas gali prisiimti mažiau pareigų nei sudarius tradicinę krovinių vežimo sutartį, kuriai taikomos Roterdamo taisyklės visa apimtimi⁵². Tačiau nuo 14 straipsnio a ir b dalyse įtvirtintų imperatyvių pareigų užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti bei tinkamai sukomplektuoti įgulą, parengti laivą kelionei vežėjui nukrypti draudžiama net pasirašius specialiąsias vežimo organizavimo sutartis, kurios žinomos, kaip įteisinančios sutarties laisvę tarp šalių vežant krovinius tarptautiniu jūrų transportu⁵³. Tokio griežto teisinio reguliavimo priežastis yra jau minėti padidėję laivybos saugumo reikalavimai, todėl šių dviejų pareigų atlikimas yra labai svarbus ir privalo būti vežėjo atliekamas rūpestingai ir tinkamai. Pasakytina, kad 80 straipsnio 4 dalis vežėjui draudžia nukrypti tik nuo 14 straipsnio a ir b dalyse nustatyto pareigų vykdymo, o to paties straipsnio c dalyje įtvirtintos pareigos užtikrinti laivo triumų ir visų kitų jo dalių, kuriose vežami kroviniai, taip pat vežėjo parūpintų konteinerių, kuriuose ar ant kurių vežami kroviniai, tinkamumą ir saugumą, siekiant užtikrinti krovinių gavimą, vežimą, saugojimą pagal paskirtį draudimas neapima. Todėl specialių vežimo organizavimo sutarčių šalys gali prisiimti didesnes ar mažesnes pareigas ir atsakomybę, nei nurodytos konvencijos 14 straipsnio c dalyje.

Laivo užtikrinimo plaukioti pareiga yra ypatingai svarbi ne tik praktine, bet ir teisine prasme krovinių jūrų transportu vežėjui. Atsakomybė dėl krovinių praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo gali kilti, jei ieškovas teigs, kad dėl laivo netinkamumo plaukioti kilo žala, krovinyje buvo sugadintas ar pavėluotai pristatytas⁵⁴. Šiai normai yra taikoma atsakomybės dėl kaltės prezumpcija.

Išvados

Įvertinus Roterdamo taisyklių nuostatas, reguliuojančias vežėjo pareigas, galima teigti, kad straipsnio pradžioje iškeltas tikslas identifikuoti Konvencijos naujoves krovinių vežėjo pareigų srityje buvo pasiektas, todėl išvadose verta pažymėti, kad:

Ryšium su šiuolaikinio verslo praktika gabenant krovinius nuo „*durų iki durų*“, technologijų pažanga bei krovinių vežimo konteineriuose populiarėjimu Roterdamo taisyklės didina vežėjo pareigas tiek turinio, tiek apimties prasme lyginant su šiuo metu

52 Illescas, R. L'Espagne ratifie les règles de Rotterdam: ce qui change au niveau du droit du transport international à ces règles. *Droit maritime français (DMF)*. 2011, 691: 694.

53 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. 108.

54 Roterdamo taisyklės, *supra* note 5, 17 straipsnio 4 dalies b punktas.

galiojančiomis Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklėmis. Išanalizavusi krovinio vežėjo pareigas, įtvirtintas naujojoje konvencijoje, autorė priėjo prie išvados, kad naujai Roterdamo taisyklėse įtvirtintos vežėjo pareigos yra skirtos ne tik XXI amžiaus krovinių vežimo jūrų transportu verslo realijoms atspindėti, bet taip pat spręsti teisinio netikrumo taikant dabar galiojančias konvencijas problemas.

Roterdamo taisyklėse įtvirtinus pagrindinius vežėjo įsipareigojimus *vežti krovinius į paskirties vietą ir pristatyti gavėjui* praktikoje bus išvengta ginčų, susijusių su krovinio pristatymo netinkamam gavėjui arba pavėlavimo pristatyti teisiniu vertinimu, kas sudarys sąlygas didesniais teisiniams tikrumui.

Inovatyvi Roterdamo taisyklių 13 straipsnio 2 dalies nuostata, kurios pagrindu vežėjas ir siuntėjas gali susitarti, kad siuntėjas, dokumente įgaliotas siuntėjas ar gavėjas pakraus, tvarkys, sukraus ar iškraus krovinius, praktikoje leis šalių susitarimu sumažinti vežėjo pareigų apimtį bei įves lankstumo krovinių gabenimo jūra versle įteisintų FIO(S) išlygų pagrindų, kurios galios tik tuo atveju, jei bus vežimo sutarties sudėtine dalimi.

Ryšium su išaugusiais saugumo jūroje bei aplinkos apsaugos reikalavimais Roterdamo taisyklės išplečia pareigą užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti tiek turinio, tiek ir laiko prasme. Jūros reisui taikomi konkretūs vežėjo įsipareigojimai apima pareigą užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų fiziškai tinkamas plaukioti, taip pat būtų užtikrinta galimybė vežti konkretų krovinį. Atsižvelgiant į technologijų pažangą, parei-ga užtikrinti ir prižiūrėti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti, Roterdamo taisyklėse yra tęstinė ir tęsiasi visos kelionės jūra laikotarpiu. Šios pareigos vežėjas negali perleisti trečioms šalims ar jos sumažinti net sudaręs su siuntėju specialią vežimo organizavimo sutartį, pagal kurią nukrypimai nuo Roterdamo taisyklių imperatyvių normų iš principo yra leidžiami.

Literatūra

- Aladwani, T. The supply of Containers and “Seaworthiness” – The Rotterdam rules perspective. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2011, 42: 191.
- Angelo, J. Règles de Rotterdam, articles 6 et 12: règles claires ou obscures? *Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes au XXI Siècle. Conférence internationale 20–21 mai 2010 Marseille*. I.M.T.M., 2010.
- Arroyo, I. *Amarío de derecho maritime*. Vol. XXVI. Instituto Madrilenó de desarrollo, 2009.
- CMI International Working Group on the Rotterdam rules, “*Questions and answers on the Rotterdam rules 20091010*” [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-04-27]. <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Questions%20and%20Answers%20on%20The%20Rotterdam%20Rules.pdf>>.
- Delebecque, Ph. L'évolution du transport maritime Brèves remarques. *Droit maritime français (DMF)*. 2009, 699: 16–21.
- Delebecque, Ph. Obligations of the Carrier. *The Rotterdam rules 2008. Commentary to the united nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Ed. by Von Ziegler, A.; Scelin, J.; Zunarelli, S. Zuidpoolsingel/NL: Wolters Kluwer, 2010.

- Diamond QC, A. The Rotterdam rules. *LLOYD'S Maritime and commercial law quarterly*. London: Informa, 2009, 4: 445–536.
- Illescas, R. L'Espagne ratifie les règles de Rotterdam: ce qui change au niveau du droit du transport international à ces règles. *Droit maritime français (DMF)*. 2011, 728: 691–700.
- Nikaki, T. The carrier's duties under the Rotterdam rules: better the Devil you know? *Tulane maritime law journal*. 2010, 35: 1–44.
- Nikaki, 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*. Ed. Thomas, D. R. Witney, Oxfordshire: Ed. Lawtext Publishing limited, 2009.
- Shipping and World trade. Overview* [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-04-23]. <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php>>.
- Scapel, C.; Bonassies, P. *Traité de Droit Maritime* (2ème édition). L.G.D.J., 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 2012-04-23]. <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html>.
- Sturley, M. F.; Fujita, T.; Van der Ziel, G. *Rotterdam Rules: The Un Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. London: Sweet & Maxwell, 2010.
- 1924 metų Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4124.
- 1968 m. vasario 23 d. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės). *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4123.
- 1979 metų Protokolas (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4122.
- Tarptautinis saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksas [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-06-01] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:064:0001:01:LT:HTML>>.
- Tetley, W. *Marine cargo claims*. Cowansville, Quebec, Canada: Thomson Carswell, 2008.
- Thomas, D. R. *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam rules. An analysis of the UN Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*. Witney, Oxfordshire: Ed. Lawtext Publishing limited, 2009.
- United Nations Convention on the carriage of goods by sea (Hamburg rules 1978) [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-01-20]. <www.lrcet.go.tz/download/treaty-convention/sea.pdf>.
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea [interaktyvus]. [žiūrėta 2012-05-21]. <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf>.
- United Nations Conference on Trade and Development. *Review of maritime transport 2012* [interaktyvus]. [žiūrėta 2013-01-23]. <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf>.
- Von Ziegler, A. The liability of the contracting carrier. *Texas International Law Journal*. 2009, 44 (329): 329–348.

ROTTERDAM RULES: LEGAL INNOVATIONS OF SEA CARRIER'S OBLIGATIONS

Lina Jasutienė

Mykolas Romeris University, Lithuania

Summary. *In this article the author analyses carrier's liability under the United Nations Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules. Today, only few provisions exist in the Hague-Visby Rules in respect to the obligations of the carrier. The provisions of the carrier's obligations are fundamental to the Rotterdam Rules because they are inexorably linked with the liability of the carrier, as provided in Article 17.*

The maritime industry has to move on and adjust to the new realities of the carrier's duties and, in particular, to the ongoing duty to provide a seaworthy vessel, which will bring significant changes to the carrier's liability and shipping business in general. In the Rotterdam Rules, Articles 13 and 14 have modernised the carrier's duties and aligned them with the current practice of door-to-door and containerized transport.

The freedom of the carrier and the shipper to agree that the loading, stowage and discharge is to be performed by the cargo interest (either the shipper or consignee) is closely interrelated with the validity of the FIO(ST) and similar clauses incorporated in transport documents.

Therefore, the Rotterdam Rules bring clarity in this matter because they precisely indicate the obligations and the breach, which entails the liability of the carrier. It is supposed that legal relationship between carriers and shippers facilitate the free flow of trade as economically and efficiently as possible.

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

Lina Jasutienė, Mykolas Romeris universiteto Ekonomikos ir finansų valdymo fakulteto Ekonomikos ir verslo instituto doktorantė. Mokslinių tyrimų kryptys: krovinų vežimas jūrų transportu, atsakomybė, tarptautinė prekyba.

Lina Jasutienė, Mykolas Romeris University, Faculty of Economics and Finance Management, Institute of Economic and Business, Doctoral Student. Research interests: sea carriage, responsibility, international trade.