

VILNIAUS UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
CIVILINĖS TEISĖS IR CIVILINIO PROCESO KATEDRA

MAGISTRINIS DARBAS
VEŽĖJO JŪRA ATSAKOMYBĖ UŽ KROVINIO PRARADIMĄ AR SUGADINIMĄ
CARRIER'S LIABILITY FOR THE LOSS OR DAMAGE OF THE SEA GOODS

Dieninio skyriaus
V kurso, komercinės teisės
Atšakos studentas:
Andrius Košel

Darbo vadovas: asist. Stasys Drazdauskas
Recenzentas: dr. doc. Algirdas Taminskas

2007 m. kovo 20 d.

Vilnius

Turinys

Ižanga.....	4
1. Pagrindinės sąvokos.....	7
1.1. Vežėjas ir krovinio vežimo sutartis	8
1.2. Asmuo, turintis teisę pareikšti reikalavimus dėl krovinio praradimo ar sugadinimo vežėjui	14
1.3. Vežėjo civilinė atsakomybė, jos sąlygos ir ypatumai	15
2. Vežėjo atsakomybės reglamentavimas Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse ir įstatymuose.....	20
2.1. Atsakomybės pradžios ir pabaigos momentai	21
2.3. Krovinio praradimas	22
2.4. Krovinio sugadinimas	23
2.5. Vežėjo jūra atsakomybės dydis pagal Hagos-Visbiu konvenciją.....	24
2.6. Vežėjo jūra atsakomybės dydis pagal 1976 m. konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo (Limitation for Maritime Claims – London Convention)	26
2.7. Neribota atsakomybė dėl vežėjo tyčios ar tyčiai prilygintos kaltės formos	27
3. Vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės ir atsakomybės netaikymo pagrindai	28
3.1. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl laivo netinkamumo plaukioti, kapitono, jūrininko, locmano arba vežėjo darbuotojo veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą.....	30
3.2. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo.....	33
3.3. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl rizikos, pavojų ir nelaimingų atsitikimų jūroje arba kituose laivybai tinkamuose vandenyse, gamtos jėgų pasireiškimo	33
3.4. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl karo veiksmų, valstybės priešų veiksmų, riaušių ir pilietinių neramumų.....	36
3.5. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymo, suėmimo ar turto arešto vadovaujantis teisine procedūra ir karantino apribojimo.....	37
3.6. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo	38

3.7. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl streikų, lokautų, darbo sustabdymo ar apribojimo dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai	38
3.8. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl gelbėjimo ar bandymo gelbėti gyvybę ar turtą jūroje ir bet kurio pagrįsto nuokrypio nuo kurso.....	39
3.9. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl dydžio ar svorio sumažėjimo arba dėl bet kurio kito netekimo ar sužalojimo, atsirandančio dėl prigimtinio prekių defekto, kokybės ar prigimtinio trūkumo, nepakankamos pakuotės, nepakankamo arba netinkamo ženklinimo.....	41
3.10. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl paslėptų krovinių trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant	42
3.11. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl bet kurios kitos priežasties, nesant vežėjo faktinės kaltės ar dalyvavimo arba nesant vežėjo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo.....	43
3.12. Ieškinio senatis.....	43
4. Pretenzijos dėl krovinių praradimo ar sugadinimo pareiškimas ir krovinių praradimo ar sugadinimo fakto įrodinėjimas.....	44
5. Bendroji avarija.....	46
5.1. Bendrosios avarijos samprata. Teisiniai aktai,.....	46
reglamentuojantys bendrąją avariją	46
5.2. Pagrindinės bendrosios avarijos rūšys	50
5.3. Bendrosios avarijos priežastys ir teisė į jos paskirstymą.....	52
5.4. Bendrosios avarijos paskirstymas.....	53
6. Dalinė avarija.....	55
Magistrinio darbo priedas Nr. 1	57
Išvados	63
Kursiniame darbe panaudoti šaltiniai	65
Santrauka	69
Summary.....	70

Ižanga

Temos aktualumas. Šią temą aš pasirinkau todėl, kad Lietuvoje transporto teisės ir jūrinių gabenimų klausimai bei problemos nėra iškeliamos moksliniuose darbuose ir mažai dėmesio skiriama šio dalykio dėstymui aukštuosiose mokyklose. Šis mokslinis darbas nagrinėja vežėjo jūra atsakomybę už krovinio gabenimo sutarties nevykdymą ar netinkamą vykdymą. Be mokslinių darbų analizės šia tema, darbe taip pat nagrinėjama Lietuvos bei užsienio teismų praktika krovinių gabenimo jūra sferoje.

Vežėjas, kuris įsipareigoja gabenti krovinį jūra iš vieno taško į kitą, yra vienas iš pagrindinių tarptautinės prekybos dalyvių. Kai krovinyms pristatomas vežėjui, siuntėjas, gavėjas ar krovinio savininkas praranda galimybę fiziškai valdyti bei jį kontroliuoti ir tik vežėjas turi galimybę užkirsti kelią krovinio praradimui ar žalai tuo laikotarpiu. Todėl yra teisinga perkelti atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą vežėjui ir svarbu nustatyti objektyvias tokios atsakomybės sąlygas, apimtį bei mastą, o taip pat pasiekti vieningos atleidimo nuo atsakomybės ar atsakomybės netaikymo sistemos.

Krovinių gabenimas jūra dažniausiai patenka į daugiau negu vienos šalies įstatymų taikymo sferą. Krovinyms, gabenamas iš vienos šalies į kitą, neturėtų tapti kelių teisės sistemų taikymo objektu, skirtingai reglamentuojančių krovinių gabenimą jūra. Verslininkai, kurie parduoda ar perka prekes gabenamas jūra tarptautinėje prekyboje, kredituoja ar draudžia krovinius, turėtų žinoti ir numatyti galimas rizikas. Kitaip, prekybos kaštai ir dėl tos priežasties frachtas, pelnas, negalėtų būti apskaičiuojamas ir tai turėtų neigiamos įtakos tarptautinei prekybai.

Pagrindinis bendrų krovinių gabenimo jūra taisyklių priėmimo tikslas buvo vienodo ir visame pasaulyje galiojančio standarto įdiegimas. Teisės suvienodinimas krovinio siuntėjui ir gavėjui suteikia galimybę žinoti kokias rizikas ir teises jie turi, gabenant krovinį į bet kurį pasaulio tašką ir tuo pačiu yra aišku kokias teises ir pareigas prisiima vežėjas, kurio laivas įeina į bet kurį pasaulio uostą. Važtaraštis ar kitas dokumentas įrodantis krovinio gabenimo jūra sutarties sudarymo faktą, turėtų būti vertinamas vienodai visur, neatsižvelgiant į tai, kur jis buvo išduotas.

Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) buvo priimtos 1924 metais, kaip rezultatas 1922-1923 metais vykusios konferencijoje jūrų transporto teisės klausimais Briuselyje. Konferencijos tikslas ir buvo suvienodinti prieštaraujančius atsakomybės režimus ir apsaugoti krovinio savininkus nuo vežėjų atsakomybės vengimo už jiems patikėtą ir neišsaugotą krovinį. Pirmiausia jos buvo ratifikuotos Didžiojoje Karalystėje ir

Jungtinėse Amerikos Valstijose. Hagos taisyklės buvo papildytos 1968 metais Visbiu ir 1979 metais SDR protokolais tam, kad galėtų žengti į priekį kartu su naujomis technologijomis prekybinės laivybos srityje, ekonomikos pažanga, nekeičiant pamatinių normų esmės. Hagos taisyklės su jų protokolais yra žinomos kaip Hagos-Visbiu taisyklės.

Vis dėlto išsivysčiusios šalys neigiamai įvertino pateiktas naujoves dėl suteiktos plačios apsaugos ir nemažų garantijų vežėjui minėtoje konvencijoje. Todėl buvo sukurta dar viena – Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra konvencija (Hamburgo taisyklės), kuri turėjo pakeisti iki tol galiojusias Hagos-Visbiu taisykles. Hamburgo taisyklės su nauju savitu atsakomybės režimu įsigaliojo 1992 metų lapkritį ir tapo antrąja konvencija, reglamentuojančia krovinių gabenimą jūra.

Šios konvencijos turi savo savitumą ir gana skirtingai reglamentuoja tuos pačius santykius. Taip yra dėl to, kad Hagos-Visbiu taisyklės buvo paruoštos bendrosios teisės sistemos stiliuje, tuo tarpu Hamburgo taisyklės buvo paruoštos vadovaujantis kontinentinės teisės tradicijomis. Daugelis teisininkų ir verslininkų kritikuoja minėtas taisykles dėl jų prieštaringo stiliaus ir esminių normų nesutapimų.

Darbe bus nagrinėjamos vežėjo ir frachtuotojo santykių ypatumai, jų civilinės atsakomybės teisinis reglamentavimas, panašumai bei skirtumai.

Darbo tikslas ir tyrimo objektas. Darbo tikslas - atskleisti vežėjo jūra civilinės atsakomybės reglamentavimo ypatumus, išskirti konvencijų krovinių gabenimo reglamentavimo skirtumus ir panašumus. Darbe bus analizuojamos vežėjo jūra sąvoka, krovinio praradimo ir sugadinimo samprata, vežėjo civilinės atsakomybės sąlygų specifika. Nemažai dėmesio bus skiriama atleidimo nuo atsakomybės pagrindams. Tokia analizė pateikiama dėl to, kad visais atvejais, kai nėra pagrindo atleisti vežėjo nuo atsakomybės, vežėjui jūra kyla civilinė atsakomybė už kroviniui padarytą žalą.

Kai kurios nacionalinės teisės sistemos (Anglijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų) bus trumpai aptartos darbe, siekiant parodyti tam tikrų normų pritaikomumą.

Darbo originalumas. Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklių nuostatos, reglamentuojančios vežėjo jūra civilinę atsakomybę nėra detalios išnagrinėtos Lietuvos autorių, daugiau analizės šia tema mes galime rasti tik užsienio autorių darbuose. Be to, šiame darbe detalios nagrinėjamos vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės pagrindai Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklėse ir nacionaliniuose teisės aktuose.

Tyrimo metodai. Darbe plačiai naudojamas lyginamasis metodas. Jis pasitelktas siekiant atskleisti skirtumus tarp Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklėse įtvirtintų normų reglamentavimo.

Siekiant nustatyti, kada vežėjo civilinei atsakomybei turi būti taikomos konvencijų nuostatos, o kada - nacionalinių teisės aktų, naudojamas sisteminis metodas. Šis metodas taip pat naudingas nustatant LR Civilinio kodekso ir LR prekybinės laivybos įstatymo santykį.

Šaltiniai. Pagrindinės naudotų šaltinių rūšys yra teisinė doktrina ir užsienio teismų praktika. Iš specialiosios literatūros šiame darbe daugiausia vadovaujamosi dvejais veikalais: Hakan Karan „The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions“ bei John Wilson „The carriage of Goods by Sea“.

Darbe taip pat vadovaujamosi gausia užsienio valstybių teismų praktika kadangi Lietuvos Aukščiausiojo teismo praktikos vežėjo jūra civilinės atsakomybės klausimais beveik nėra.

1. Pagrindinės sąvokos

Prieš pradėdant temos analizę, norėtu išsiaiškinti pagrindines sąvokas: kas yra vežėjas, kas gali reikšti reikalavimus vežėjui, kas yra civilinė atsakomybė bei kokie Lietuvos Respublikos ir tarptautiniai teisės aktai reglamentuoja nagrinėjamus klausimus.

Nacionaliniai teisės aktai, reglamentuojantys vežėjo jūra civilinės atsakomybės ypatumus ir jos ribas yra: Lietuvos Respublikos civilinio kodekso¹ (toliau – LR CK) šeštosios knygos XL skyrius, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas².

Tarptautinės sutartys, reglamentuojančios vežėjo jūra civilinę atsakomybę yra 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistos 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės) (toliau - Hagos-Visbiu taisyklės) bei 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra Konvencija (Hamburgo taisyklės).

Lietuvos Respublika prie Hagos-Visbiu taisyklių prisijungė 2003 m. liepos 3 d. įstatymu Nr. IX-1682³ vadovaujantis 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės.

Lietuvos Respublikos Seimas 2003 m. gruodžio 16 d. įstatymu Nr. IX-1897⁴, ratifikavo 1976 m. konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo. Konvencija reglamentuojami teisiniai santykiai, kylantys iš atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus, kuriems taikomas atsakomybės ribojimas bei atsakomybės ribos.

Lietuvos Respublika neratifikavo 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra Konvencijos, todėl šiame darbe bus aptariama tik lyginamuoju aspektu, siekiant išsiaiškinti, kodėl Lietuva suteikė pirmenybę ir ratifikavo būtent 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo su vėliau priimtais protokolais.

Už žalą, padarytą dėl krovinių praradimo ar sugadinimo, vežėjo atsakomybės dydį nustato vežimo sutartis ar įstatymas⁵. Priėmus Lietuvos Respublikos įstatymą dėl protokolo (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), ratifikavimo Nr. IX-1682, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos

¹ Valstybės Žinios, 2000.09.06, Nr.: 74, Publ. Nr.: 2262

² Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, Valstybės Žinios, 1996.10.18, Nr.: 101, Publ. Nr.: 2300.

³ Valstybės Žinios, 2003.09.26, Nr.: 91, Publ. Nr.: 4104.

⁴ Valstybės Žinios, 2004.03.07, Nr.: 36, Publ. Nr.: 1175.

⁵ LR CK 6.820 str. 2 d.

įstatymo straipsniai, reglamentuojantys vežėjo jūra atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą neteko galios, todėl pagrindiniu teisės aktu krovinių gabenimų jūra srityje Lietuvoje tapo Hagos-Visbiu taisyklės⁶.

1.1. Vežėjas ir krovinio vežimo sutartis

Vežėjas, kaip ir krovinio siuntėjas yra vežimo sutarties šalis. Vežėjas yra laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo sutartį⁷. Krovinių vežimo jūra sutarties sudarymo faktas gali būti įrodomas vertybiniu popieriu - konosamentu, kuris patvirtina jo turėtojo teisę gauti iš vežėjo važtaraštyje nurodytus daiktus. Krovinių gabenimas yra licencijuojama veikla ir ją gali vykdyti tik juridiniai asmenys⁸.

Krovinių gabenimo jūros transportu sudarymo faktas gali būti įrodomas skirtingais dokumentais, tačiau šiame darbe vežėjo jūra atsakomybė bus analizuojama vertinant pagrindinius iš jų: jūrų transporto važtaraštį ir čarterį. Daug dėmesio bus skiriama tokiai krovinio važtarščio formai kaip konosamentas.

Krovinio gabenimo jūra sutartimi vežėjas arba frachtininkas įsipareigoja nugabenti perduotą jam siuntėjo krovinį į paskirties uostą ir išduoti jį turinčiam teisę gauti tokį krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas arba frachtuotojas įsipareigoja sumokėti už krovinio gabenimą sutartą atlyginimą (frachtą)⁹. Krovinio gabenimo jūra sutarties dalykas yra krovinio gabenimas jūra į paskirties uostą. Krovinio gabenimo jūra sutartis yra realinė, nes vežėjas arba frachtininkas įsipareigoja gabenti perduotą jam siuntėjo krovinį. Sutartis laikoma sudaryta nuo krovinio priėmimo pakrovimui momento, išskyrus krovinio gabenimo tarptautiniais maršrutais atvejus, susijusius su viso laivo arba jo dalių pateikimu siuntėjui. Tuomet sutartis laikoma sudaryta nuo jos pasirašymo momento (čarteris) taigi, yra laikoma konsensualine. Krovinio gabenimo jūra sutartis yra atlygintinis sandoris, nes pateikiamas kaip paslaugų teikimo sutartis už nustatyto dydžio atlygį.

⁶ LR prekybinės laivybos įstatymo 14 str. 2 d. nustato, kad kroviniai jūra vežami vadovaujantis 1924 m. tarptautine konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). 2 šio straipsnio dalis nustato, kad kroviniai jūra vežami vadovaujantis Hagos-Visbiu taisyklėmis (tuo pačiu taikomas ir vežėjo atsakomybės režimas nustatytas Hagos-Visbiu taisyklėse), jei šalių sutarimu nenustatyta kitaip.

⁷ LR prekybinės laivybos įstatymo 2 str. 27 d.

⁸ LR prekybinės laivybos įstatymo 4-1 str. 1 d.

⁹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 1 str. 15 dalis.

Ne tik frachtininkas ir frachtuotojas, t.y. asmenys pasirašę laivo frachtavimo sutartį (čarterį) ir dėl to esantys sutarties šalimis, bet ir krovinio siuntėjas ir krovinio gavėjas taip pat gali dalyvauti gabenant krovinį pagal čarterį. Siuntėjas nėra frachtuotojas ir yra savarankiškas gabenimo dalyvis, jei laivą frachtavo prekių pirkėjas (užsakovas), o krovinį gabena pardavėjas (tiekėjas) arba jeigu pardavėjas (tiekėjas), išfrachtavęs laivą, įgalioja krovinį gabenti trečiąjį asmenį, veikiantį savo vardu. Siuntėjas, net ir tuo atveju, jei jis nėra frachtuotojas, perduodamas krovinį frachtininkui įgyja atitinkamas teises ir prisiima įsipareigojimų. Jis turi teisę reikalauti, kad kapitonas arba frachtininko agentas išduotų konosamentą, kuriame būtų konkrečiai nurodytas siuntėjo vardas arba pavadinimas. Jis privalo pateikti frachtininkui duomenis apie krovinį, kuriais vadovaujantis parengiamas konosamentas ir perduoti visus su kroviniu susijusius dokumentus. Gavėjas yra frachtuotojas, jei laivą frachtavo pirkėjas (užsakovas), kuris pats paskirties uoste priima krovinį. Visais kitais atvejais krovinio pirkėjas nėra sutarties šalis. Tačiau po to, kai konosamentas perduodamas jam, juos su frachtininku pradeda sieti teisiniai santykiai. Todėl gavėjas iš laivo kapitono kaip iš frachtininko atstovo įgyja teisę reikalauti, kad jam praneštų, kai kroviny bus paruoštas iškrovimui; leisti apžiūrėti ir patikrinti krovinio kiekį; paskirties uoste išduoti krovinį. Savo ruožtu laivo kapitonas turi turėti omenyje, kad gavėjas, sutikdamas priimti krovinį, įsipareigoja sumokėti frachtininkui priklausantį frachtą, sumokėti už priverstinį sandėliavimą, atlyginti būtinas išlaidas, patirtas dėl krovinio savybių, o bendrosios avarijos atveju – padengti dalį avarijos išlaidų arba suteikti atitinkamą užtikrinimą.

Taigi jei gabenant krovinį pagal čarterį frachtuotojas ir gavėjas nėra tas pats asmuo, susiformuoja dvi teisinių santykių rūšys: frachtininko ir frachtuotojo bei frachtininko ir gavėjo santykiai. Esant frachtininko ir gavėjo teisiniams santykiams, galima atleisti frachtuotoją nuo prievolės paskirties uoste mokėti frachtą, demerėdžą ir kitus privalomus frachtininkui mokesčius, jei jie nebuvo sumokėti anksčiau. Frachtininkas, priimdamas gabenti krovinį, paprastai išduoda siuntėjui krovinio važtaraštį. Frachtininkas turi žinoti, kokios teisinės pasekmės jam atsiranda pasirašius gabenimo dokumentą, kurio sąlygos nesutampa su čarterio sąlygomis, ir kuris iš šių dokumentų – čarteris ar važtaraštis – reguliuoja krovinio gabenimo sutarties šalių santykius. Abiejų paminėtų dokumentų vaidmuo priklauso nuo to, ar frachtuotojas ir gavėjas yra tas pats asmuo. Jei jie nesutampa, akivaizdu, kad yra du teisiniai santykiai: frachtininko ir frachtuotojo santykiai bei frachtininko ir gavėjo – važtaraščio (konosamento) turėtojo, santykiai.

Čarteris reguliuoja sutarties šalių – frachtininko ir gavėjo – santykius. Jei čarterio ir važtaraščio sąlygos prieštarauja viena kitai, tuo atveju, kai kalbama apie frachtininko ir frachtuotojo santykius, pirmenybė teikiama čarteriui, o tuo atveju, jei kalbama apie frachtininko ir krovinio gavėjo santykius – važtaraščiui. Jei frachtuotojas ir krovinio gavėjas yra tas pats asmuo, atsiradus čarterio ir važtaraščio sąlygų prieštaravimams, vadovaujamasi čarteriu, jeigu nėra patikimų duomenų, kad šalys, vadovaudamos važtaraščiu, ketintų ne tik nepatvirtinti krovinio priėmimo, bet ir pakeisti čarterio sąlygas. Tokiu būdu pagrindinė frachtininko pareiga, vadovaujantis čarteriu, pateikti sutartyje nurodytu laiku ir vietoje frachtuotojui tinkamai aprūpintą laivą su sukomplektuota įgula, kuris būtų tinkamas plaukioti. Pagrindinė frachtuotojo prievolė frachtininkui – sumokėti frachtą.

Vadovaujantis Hagos-Visbiu taisyklių 1 straipsnio b dalimi¹⁰ vežimo sutarties sudarymo faktą patvirtina konosamentas arba panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą vadovaujantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius. Sutarties dispozityvumo principas reiškia, kad šalys konosamente ar panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente gali nurodyti, kad konkrečiam vežimui bus taikomos atitinkamos konvencijos nuostatos¹¹.

Jūrų važtaraštis (angl. Sea waybill) – laivo valdytojo krovinio siuntėjui išduodamas dokumentas, patvirtinantis krovinio priėmimo faktą ir esantis vežimo sutarties įrodymu.

Konosamentas, kaip važtaraščio forma, laikomas vienu populiariausiu krovinio gabenimo jūra sutarties sudarymo įrodymu. Konosamentas, išduotas vadovaujantis čarteriu, visų pirma yra kaip pakvitavimas, kad krovinytis priimtas gabenti. Konosamentas atlieka kelias svarbias funkcijas: tai įrodymas, kad buvo pasirašyta ir yra vykdoma krovinio gabenimo jūra sutartis, o taip pat dokumentas, nurodantis prekių savininką (vertybinis popierius). Konosamentas – tai raštu parengtas dokumentas, kurį išduoda vežėjas, laivo kapitonas arba vežėjo agentas. Jis pažymi faktą, kad krovinytis buvo pakrautas į laivo denį ir patvirtina vežėjo išipareigojimą nugabenti jį į paskirties

¹⁰ LR Prekybinės laivybos įstatymo 14 str. 1 d. nustato, kad krovinio vežimo sutarties sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu.

¹¹ Vienas iš Hamburgo taisyklių privalumų, palyginus su Hagos-Visbiu taisyklėmis, yra tas, kad ji taikoma visoms krovinio gabenimo jūrų sutartims (išskyrus čarterį), tuomet kai Hagos-Visbiu taisyklės taikomos tik tada, kai yra išduodamas konosamentas. Tačiau tokia sąlyga netrukdo krovinio gabenimo sutarties šalims nustatyti, kad jų sudarytai sutarčiai bus taikomos būtent Hagos-Visbiu taisyklės.

uostą bei išduoti jį asmeniui, kuris pateiks vieną iš konosamento egzempliorių. Konosamentas „atstoja“ krovinį, ir tai jo turėtojai suteikia teisę disponuoti kroviniu. Būtent paskutine paminėta savybe jis skiriasi nuo pakvitavimo (raštelio), išduodamo priimant krovinį. Konosamentai pagal jų naudojimą yra skirstomi į charterinius ir reiso, pagal prekybos apyvartoję reikšmę – „švarieji“ arba su pastabomis, o taip pat laivo ir ne laivo; ir galiausiai kaip vertybiniai popieriai, skirtomi į vardinius, orderinius, pareikštinius.

Pagal konosamento sąlygas, kapitoniui suteikiama teisė savo nuožiūra sukrauti krovinį laivo triume. Krovinius sukrauti laivo denyje galima tik iš anksto dėl to susitarus su krovinio savininku. Svarbi gabenimo pagal konosamentą yra ta ypatybė, kad reisinių laivų įmonės paprastai priima krovinį gabenti dar prieš laivui atvykstant (saugo savo sandėliuose, atlieka prekių komplektavimą į partijas, parengia krovinio dokumentus). Krovinio savininkas apmoka už pakrovimą ir iškrovimą; krovinsys pakraunamas ir iškraunamas maršruto prieplaukose.

Vežėjas ir siuntėjas turi vadovautis įstatymo nuostatomis, kurios apibrėžia konosamento išdavimą ir sąlygas, kada išduodamas konosamentas. Sąvokos „konosamento išdavimas“ reikšmė atskleidžiama Hagos-Visbiu taisyklėse, nurodant dvi pagrindines vežėjo prievoles: priėmus krovinį išduoti konosamentą, ir išduoti jį įgaliotam asmeniui – siuntėjui¹². Atlikti jam būdingas funkcijas gali tik konosamentas, kuris „atstoja“ krovinį. Konosamentą galima išduoti tik tuomet, kai visas krovinsys yra perduotas vežėjui. Konosamento išdavimas dar negavus krovinio, vertinamas kaip netinkamas ir neteisėtas vežėjo veiksmas. Reikėtų kritiškai vertinti teiginį, kad krovinio siuntėjas turi teisę gauti konosamentą net tuo atveju, jei krovinsys dar prieš išduodant konosamentą buvo prarastas. Pagal įsipareigojimo esmę, vežėjas negali pasinaudoti priešlaikinio savo įsipareigojimų įvykdymo taisykle ir išduoti konosamentą prieš faktinį krovinio priėmimą. Krovinio priėmimo fakto negalima pakeisti susitarimu dėl tokio priėmimo. Jei konosamentas išduodamas paėmus tik dalį krovinio, gali nesutapti duomenys apie krovinį, konosamentą ir faktiniai duomenys, kurie buvo nustatyti priėmus paskutinę krovinio konosamente nurodytos partijos dalį arba išduodant krovinį paskirties uoste. Jūs rizikuojate pasitikėdami siuntėjo pažadu vėliau pristatyti krovinį arba likusią krovinio dalį. Siuntėjas net pats to nenorėdamas gali nepajėgti ištesėti savo pažado arba tyčia netesės savo pažado dėl ekonominių priežasčių.

¹² Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 3 d.

LR CK aptariami trys būdai¹³ nustatyti konosamente krovinio gavėją. Pagal tai konosamentai yra skirstomi į *vardinius*, *orderinius* ir *pareikštinius*.

Vardiniam konosamente nurodoma tiksli gavėjo pavardė arba pavadinimas. Jis perduodamas vardiniais perdavimo įrašais arba kitokia perdavimo forma, nustatyta perduoti skolinį reikalavimą. Pagal vardinį konosamentą paskirties uoste kroviniai išduodami krovinio gavėjui, nurodytam konosamente, arba asmeniui, kuriam konosamentas buvo perduotas pagal vardinį perdavimo įrašą ar kitokia forma, laikantis taisyklių, nustatytų perduoti skolinį reikalavimą¹⁴.

Orderiniame konosamente nurodoma, kad konosamentas išduotas „siuntėjo įsakymu“ arba gavėjo pavardė arba pavadinimas su nuoroda, kad konosamentas išduotas „gavėjo įsakymu“. Jis taip gali būti išduotas kito teisėto konosamento turėtojo nurodymu.

Pareikštiniame konosamente nurodoma, kad jis yra išduotas pateikėjui, t.y. jame nepateikiami jokie asmens, turinčio teisę paimti krovinį, duomenys, todėl krovinį paskirties uoste reikia išduoti bet kuriam asmeniui, kuris pateiks tokį konosamentą. Krovinio gavėjas, iš vežėjo priimdamas krovinį, vadovaujasi konkrečiais konosamente nurodytais duomenimis. Neišdėstytos konosamente gabenimo jūra sutarties sąlygos yra privalomos gavėjui, jeigu konosamente yra nuoroda į dokumentą, kurioje jos išdėstytos. Vadovaudamasis konosamento sąlygomis, krovinio gavėjas nustato, ar jam yra atgabentas konosamente nurodytas kroviny, ar jis reikiamos apimties, kokybės ir kiekio.

Teisėtam konosamento turėtojui priklauso išskirtinės teisės į konosamente nurodytą krovinį. Taigi siuntėjas, iš vežėjo gavęs konosamentą už pakrautą į laivą krovinį turi teisę pareikalauti, kad jam būtų gražintas kroviny išsiuntimo vietoje iki laivui išplaukiant iš uosto. Jis taip pat gali pareikalauti, kad kroviny jam būtų išduotas tarpiniame uoste, arba kitam nei nurodyta konosamente asmeniui. Tačiau tokiu atveju siuntėjas privalo pateikti visus jam išduotus konosamento egzempliorius ir palikti atitinkamą užstatą. Tokiu atveju siuntėjas atsisako gabenimo jūra sutarties. Tokia teise siuntėjas gali pasinaudoti, nes jis yra teisėtas konosamento turėtojas. Tokią teisę turi kiekvienas teisėtas visų išduotų siuntėjui konosamento egzempliorių turėtojas. Siuntėjas, duodamas nurodymus vežėjui dėl krovinio, gražina vežėjui visus išduotus konosamentus, kad kitas teisėtas konosamento turėtojas nepateiktų kitų nurodymų. Jei

¹³ LR CK 1.106 str. 2 d.

¹⁴ Valentinus Mikelėnas; Algirdas Taminskas; Alfonsas Vileita; Justitia; Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos, 2001, psl. 228.

siuntėjas to nepadaro, jis privalo pateikti užtikrinantį dokumentą (garantiją arba deponentą), kuriame būtų įrašyta sąlyga, kad vežėjui bus atlyginti nuostoliai, kuriuos jis galėtų patirti vykdydamas siuntėjo pavedimus dėl krovinio. Vežėjas privalo išduoti krovinį teisėtam konosamento turėtojui, o krovinio gavėjas, disponuodamas konosamentu, turi teisę reikalauti, kad vežėjas išduotų jam krovinį.

Turėdamas tokią teisę, krovinio gavėjas gali duoti atitinkamus nurodymus kapitoniui laivo, kuriuo nurodyto gavėjo adresu buvo atgabentas kroviny. Palyginęs faktiškai pristatytą krovinį su duomenimis, nurodytais konosamente, krovinio gavėjas nusprendžia, ar yra koks pagrindas pareikšti pretenziją vežėjui. Jis gali reikalauti, kad vežėjas atlygintų nuostolius, atsiradusius dėl priimto gabenti krovinio praradimo, trūkumo arba apgadinimo.

Vežėjas, priėmęs prekes, siuntėjo reikalavimu išduoda siuntėjui konosamentą, kuriame be kita ko, turi nurodyti¹⁵:

1. pagrindinius ženklus, būtinus nustatyti, kad prekės yra tokios, kokias siuntėjas raštu nurodo prieš pradėdamas krauti tokias prekes, šie ženklai turi būti įspausti ar kitaip aiškiai parodyti ant neuždengtų prekių arba ant dėžių ar dangos, kuria prekės apdengtos, taip, kad esant įprastinėms sąlygoms ženklai išliktų įskaitomi iki reiso pabaigos;
2. paketų ar vienetų skaičių arba kiekį, arba svorį, atsižvelgiant į tai, ką konkrečiu atveju raštu nurodo siuntėjas;
3. akivaizdžių prekių būklę¹⁶.

Taip pat vežėjas, kapitonas, arba vežėjo agentas konosamente neprivalo nurodyti arba parodyti ženklų, skaičiaus, kiekio ar svorio¹⁷, jeigu jis turi pakankamą pagrindą įtarti, kad šie duomenys netiksliai apibūdina iš tikrųjų gautas prekes, arba jei jis neturėjo tinkamų patikrinimo priemonių¹⁸.

¹⁵ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 3 d.

¹⁶ *Wirth Limited et.al. v. The "Federal Danube"*, (May 10, 1996) No. T-1701-90 byloje teismas nustatė, kad "švaraus" konosamento išdavimas neįrodo, kad priimtas gabenimui kroviny yra geros būklės. Konosamentas be pastabų dėl krovinio būklės reiškia tai, kad kroviny buvo priimtas gabenimui be akivaizdžių trūkumų.

¹⁷ *Daewoo Intl. Co. v. Sea Land Orient Ltd.* byloje Third Circuit Court of Appeal, 1999-11-19 sprendime nustatė, kad vežėjas neprivalo tikrinti užplombuoto konteinerio turinio.

¹⁸ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 4 ir 5 d. yra įtvirtintas galimas šių dalių prieštaravimas:

4 dalis: toks konosamentas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių vežėjas gavo jame nurodytas prekes, apibūdintas pagal 3 str. 3 d. *a*, *b* ir *c* punktus.

5 dalis: laikoma, kad siuntėjas garantavo vežėjui, jog išsiuntio metu ženklai, skaičius, kiekis ir svoris, kuriuos jis nurodė, yra tikslūs, ir siuntėjas turi atlyginti vežėjui visus nuostolius, žalą ir išlaidas, padarytas arba atsiradusias dėl tokių netikslių duomenų. [...].

Po minėtų dalių analizės galima daryti išvadą, kad vežėjas priimdamas krovinį, privalo patikrinti ar teisingai nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija, jeigu nėra įtarimo dėl duomenų netikslumo. Jei jis, turėdamas galimybę to nepadaro ar nenurodo pastabų jūrų transporto važtaraštyje ar konosamente, t vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės vadovaujantis Hagos-Visbiu taisyklių 4 str.

1.2. Asmuo, turintis teisę pareikšti reikalavimus dėl krovinio praradimo ar sugadinimo vežėjui

Nei LR prekybinės laivybos įstatymas, nei Hagos-Visbiu taisyklės nenustato asmenų sąrašo, turinčių teisę pareikšti ieškinį dėl krovinio praradimo ar sugadinimo vežėjui. Teisę reikšti vežėjui ieškinį turi asmuo, kuris patyrė nuostolių dėl krovinio sugadinimo ar praradimo¹⁹, arba asmuo, kuriam tokia teisė buvo perleista:

1. Krovinio siuntėjas, kaip krovinio vežimo jūra sutarties šalis. Gavėjas, nuo važtaraščio perdavimo momento krovinio gavėjui momento nėra vežimo jūra sutarties šalimi ir neturi reikalavimo teisės į vežėją.
2. Krovinio gavėjas, asmuo, turintis teisę gauti krovinį ar turintis nuosavybės teisę į krovinį. Gavėjui tokia teisė suteikiama atsižvelgiant į krovinio gabenimo sąlygas²⁰.
3. Prekių savininkas, net jei jis nėra siuntėjas arba gavėjas, bet turi jo turtui dėl krovinio praradimo ar sugadinimo padarytos žalos²¹.
4. Draudimo kompanija, kuri apdraudė gabenamą krovinį, jo sugadinimo ar praradimo riziką, išmokėjo draudiminę išmoką ir regresu būdu įgijo teisę iš vežėjo ar kito atsakingo už žalą asmens reikalauti atlyginti patirtus nuostolius²².

2 d. o punkto, nes preziumuoja vežėjo atsakomybę dėl krovinio praradimo ar sugadinimo. Tačiau gramatinė 5 dalies analizė leidžia teigti, jog siuntėjas garantuoja pateikiamų duomenų tikslumą, t.y. faktinis ir dokumnuose nurodytas krovinio kiekis, svoris, skaičius sutampa ir taip pat siuntėjas yra atsakingas už vežėjui dėl to padarytą žalą (tokius nuostolius gali sudaryti valstybės institucijų baudos už neteisingą duomenų pateikimą arba nedeclaruotų prekių gabenimą).

Todėl, siekiant išvengti neigiamų pasekmių dėl skirtingo šių punktų traktavimo, vežėjui aš siūlyčiau visais atvejais važtaraštyje nurodyti, kad vežėjas krovinio pakrovimo metu galimybės dalyvauti neturėjo, jeigu kitokia sąlyga nebuvo numatyta sutartyje. Jeigu sutartyje numatyta, kad vežėja pakrauna, iškrauna ar saugo krovinį, vežėjui taip pat bus taikoma ribota atsakomybė už krovinio praradimą ar sugadinimą.

¹⁹ LR prekybinės laivybos įstatymo 70 str. 4 dalis nustato, kad asmuo, kartu su pretenzija dėl krovinio sugadinimo ar praradimo, vežėjui turi pateikti dokumentą, patvirtinantį teisę reikšti tokią pretenziją. Išankstinio neteisminio ginčo, kylančio iš krovinių vežimo jūra sutarties, nagrinėjimo tvarkos laikymasis civilinio proceso teisės doktrinos ir teismų praktikoje yra laikomas teisės pareikšti ieškinį (teisės kreiptis į teismą) prielaida. Todėl asmuo, patvirtinęs savo teisę reikšti pretenziją dėl krovinio praradimo ar sugadinimo vežėjui, tuo pačiu patvirtina savo teisę reikšti jam ieškinį dėl žalos atlyginimo.

²⁰ Jei krovinyms gabenamas, pagal Incoterms sąlygas, pvz.: CIF sąlygos, kai prekių pardavėjas organizuoja prekių transportavimą, apmoka transportavimo organizavimo ir draudimo išlaidas, bet transportavimo rizika pereina prekių pirkėjui tada, kai prekės įkeliamos į laivą per borto turėklus.

²¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2000-09-04 nutartis, „*Radma Corp.*“ v. *K. Greičiaus gamybinė įmonė ir kt.*, civ. byla Nr. 3K-3-703/2000: „Krovinio praradimu pažeidžiama savininko nuosavybės teisė, todėl, nepriklausomai nuo to, kad jis pats tiesiogiai nedalyvauja kaip krovinio gabenimo sutarties šalis, jo pažeista teisė turi būti ginama. Teisę į ieškinį krovinio savininkas turi ir tai išplaukia iš krovinių pervežimo sutarties kaip specifinės sutarties trečiojo asmens naudai pobūdžio.“

²² LR CK 6.1015 str. 1 d.: Jeigu draudimo sutartis nenustato ko kita, draudikui, išmokėjusiam draudimo išmoką, pereina teisė reikalauti išmokėtų sumų iš atsakingo už padarytą žalą asmens. Jeigu žala buvo padaryta tyčia, reikalavimo teisė draudikui pereina, nepaisant to, kad draudimo sutartis subrogaciją draudžia [...].

5. Asmuo, sudaręs krovinio gabenimo sutartį su vežėju ir atlyginęs nuostolius siuntėjui arba gavėjui – ekspeditorius.
6. Asmuo, perėmęs reikalavimo teisę²³.

1.3. Vežėjo civilinė atsakomybė, jos sąlygos ir ypatumai

Civilinė atsakomybė yra turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius)²⁴. Civilinė atsakomybė galima tik esant jos atsiradimo pagrindui - civilinės teisės pažeidimui. Civilinė atsakomybė yra vienas iš pažeistos teisės gynbos būdų²⁵. Kompensuoti padarytą žalą yra pagrindinis civilinės atsakomybės tikslas (kompensavimo tikslas). Jai visada būdingas turtinis pobūdis, t.y. jos taikymas sukelia skolininkui neigiamų turtingų padarinių - taikant civilinę atsakomybę jo turtas atitinkamai sumažėja, o kreditorius gauna atitinkamą turtinį ekvivalentą²⁶.

Civilinė atsakomybė yra dviejų rūšių: sutartinė ir deliktinė. Nagrinėtinas klausimas, kuriai iš šių rūšių priskirti vežėjo civilinę atsakomybę. Sutartinei atsakomybei būdinga, kad šalis dar iki sutarties teisės pažeidimo sieja civiliniai teisiniai santykiai. Sutartinė atsakomybė kyla už sutarties nevykdymą ar netinkamą vykdymą. Deliktinė atsakomybė atsiranda dėl žalos, kuri nesusijusi su sutartiniais santykiais, išskyrus atvejus, kai įstatymai nustato, kad deliktinė atsakomybė atsiranda ir dėl žalos, susijusios su sutartiniais santykiais²⁷. Šiuo atveju įstatymai nenumato, kad vežėjas už vežimo sutarties pažeidimą atsako pagal deliktinės atsakomybės taisykles. Deliktinė atsakomybė atsiranda, kai pažeidžiama bendro pobūdžio pareiga elgtis atidžiai ir rūpestingai. Ši rūpestingumo pareiga egzistuoja savaime, nepriklausomai nuo to, ar ji įtvirtinta sutartyje. Tuo tarpu sutartinė atsakomybė atsiranda pažeidus sutartyje įtvirtintas pareigas. Dėl šių priežasčių vežėjo civilinę atsakomybę reikėtų laikyti sutartine²⁸.

Civilinės atsakomybės būtinos civilinės atsakomybės sąlygos: neteisėti veiksmai, žala, priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir žalos bei kaltė.

²³ LR CK 6.101 str. 1 d.: kreditorius turi teisę be skolininko sutikimo perleisti visą reikalavimą ar jo dalį kitam asmeniui, jeigu tai neprieštarauja įstatymams ar sutarčiai arba jeigu reikalavimas nesusijęs su kreditoriaus asmeniu. Reikalavimo teisės perleidimas neturi pažeisti skolininko teisių ir labiau suvaržyti jo prievolės.

²⁴ LR CK 6.245 str. 1 d.

²⁵ LR CK 1.138 str. 1 d.

²⁶ Valentinas Mikelėnas, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas, 2003, psl. 334.

²⁷ LR CK 6.245 str. 4 d.

²⁸ Doc. Dr. Vytautas Mizaras Deliktų teisės paskaitos medžiaga, 2006 metai.

Netesėti veiksmai. Neteisėti veiksmai gali būti nustatyti trimis atvejais²⁹:

1. pažeidus bendro pobūdžio pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai;
2. neįvykdžius sutartyje numatytų įsipareigojimų arba atlikus veiksmus, kurie prieštarauja sutarčiai;
3. neįvykdžius teisės aktuose numatytų įsipareigojimų arba atlikus veiksmus, kuriuos sutartis draudžia atlikti.

Nagrinėjamu atveju aktuali sutartinė civilinė atsakomybė, tai neteisėtais veiksmais šiuo konkrečiu atveju yra aktyvus arba pasyvus sutartinės prievolės pažeidimas, t.y. netinkamas sutartinės prievolės vykdymas. Netinkamas sutartinės prievolės vykdymas gali pasireikšti įvairiais būdais - visišku prievolės neįvykdymu, prievolės įvykdymu tik iš dalies, prievolės įvykdymo termino pažeidimu, bendradarbiavimo stoka ir panašiai. Literatūroje nurodoma, kad sutartinė civilinė atsakomybė gali atsirasti taip pat ir pažeidus bendrojo pobūdžio pareigą elgtis atsargiai, atidžiai, sąžiningai arba piktnaudžiaujant savo teise³⁰.

Žala. Žala yra asmens turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos (tiesioginiai nuostoliai), taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų. Piniginė žalos išraiška yra³¹ nuostoliai³². Kreditoriaus reikalavimu gauta nauda gali būti pripažinta nuostoliais³³. Į nuostolius taip pat gali būti įskaičiuojamos ir kitos pagrįstos išlaidos: skirtos žalos prevencijai ar jos sumažinimui, susijusios su civilinės atsakomybės ir žalos įvertinimu, susijusios su nuostolių išieškojimu ne teismo tvarka³⁴.

Viena iš pagrindinių civilinės atsakomybės funkcijų yra kompensavimo funkcija, kurios vienas iš aspektų yra visiškos žalos atlyginimo principas. Padaryti nuostoliai turi būti atlyginti visiškai, išskyrus atvejus, kai įstatymas ar sutartis nustato ribotą atsakomybę³⁵. Hagos-Visbiu taisyklės nustato ribotą vežėjo civilinę atsakomybę³⁶.

Tiek nacionaliniai teisės aktai, tiek tarptautinės sutartys nenumato galimybės atlyginti netiesioginės žalos (negautų pajamų) krovinio sugadinimo ar praradimo atveju. Atlyginami tik tiesioginiai (pozityvūs) nuostoliai. Tačiau šalių susitarimai dėl civilinės

²⁹ LR CK 6.246 str. 1 d.

³⁰ Valentinas Mikelėnas, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas, 2003, psl. 357.

³¹ LR CK 6.249 str. 1 d.

³² Klaipėdos miesto apylinkės teismo civ. bylos Nr. 2-4550-460/2005 AB „Lietkabelis“ v. UAB „Kuršių linija“ medžiaga: kai kroviniui padarytos žalos dydis nėra tiksliai nustatytas, nėra apskaičiuota ir nurodyta likutinė sugadintų daiktų vertė, o taip pat nėra pateikta įrodymų, kokių būdu buvo panaudoti šie daiktai, darytina išvada, kad ieškovo reikalavimas nėra tinkamai motyvuotas ir teisiškai pagrįstas.

³³ LR CK 6.249 str. 2 d.

³⁴ LR CK 6.249 str. 4 d.

³⁵ LR CK 6.251 str. 1 d.

³⁶ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str.

atsakomybės už nuostolius (žalą), padarytus dėl skolininko tyčios ar didelio neatsargumo, netaikymo ar jos dydžio apribojimo³⁷ negalioja³⁸. Tokia norma nustatyta ir Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklėse³⁹.

Žala, atsižvelgiant į tai, kokiems interesams ji padaryta, gali būti turtinė arba neturtinė. Neturtinė žala atlyginama tik įstatymo numatytais atvejais⁴⁰. Nei LR CK, nei tarptautinės konvencijos nenumato neturtinės žalos atlyginimo vežėjo jūra civilinės atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą atveju.

Priežastinis ryšys. Ši civilinės atsakomybės sąlyga leidžia nustatyti civilinės atsakomybės ribas, todėl ją būtina taikyti itin kruopščiai, nes kitaip galimi neigiami padariniai. Vienais atvejais atsakomybės taikymas gali reikšti neteisingumą ir nesąžiningumą skolininko atžvilgiu, nes atsakomybės ribos bus neprotingai išplėstos; kitais atvejais skolininko atleidimas nuo atsakomybės gali reikšti neteisingumą ir nesąžiningumą kreditoriaus atžvilgiu, nes atsakomybės ribos bus neprotingai susiaurintos. Priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir padarytos žalos reiškia, jog skolininko veiksmai buvo atlikti anksčiau nei atsirado nuostolių, o atsiradę nuostoliai yra skolininko elgesio rezultatas. Nereikalaujama, kad skolininko elgesys būtų vienintelė nuostolių atsiradimo priežastis. Todėl priežastiniam ryšiui konstatuoti užtenka įrodyti, kad skolininko elgesys yra pakankama nuostolių atsiradimo priežastis, nors ir ne vienintelė. Tačiau neturi būti pernelyg didelio skolininko elgesio ir nuostolių atotrūkio, t.y. nuostoliai neturi būti pernelyg tolimas skolininko elgesio padarinys⁴¹.

Literatūroje sutinkama ne viena, o keletas priežastinio ryšio teorijų⁴²:

Ekvivalentinio priežastinio ryšio teorija - priežastinis ryšys yra, kai veiksmas yra ekvivalentinė pasekmės priežastis, t.y. būtina, privaloma sąlyga. Kiekviena sąlyga, be kurios žalingo rezultato nebūtų buvę, yra to rezultato pasekmė (*conditio sine qua non*).

Adekvataus priežastinio ryšio teorija - priežastinis ryšys yra, kai skolininko neteisėti veiksmai padidina žalos atsiradimo riziką. Kadangi veiksmai padidina žalos atsiradimo riziką, atsiradusi žala laikytina normalia tų veiksmų pasekmė.

Tesioginės pasekmės teorija - priežastinis ryšys egzistuoja tik tuo atveju, jeigu tarp skolininko neteisėtų veiksmų ir žalos yra tiesioginis ryšys. Atsakomybė atsiranda

³⁷ LR CK 6.252 str. 1 d.

³⁸ LR CK 6.252 str. 1 d. bei Valentinas Mikelėnas, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas, 2003, 348-349 psl.

³⁹ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 8 d. bei Hamburgo taisyklių 8 str. 1 d..

⁴⁰ LR CK 6.250 str. 2 d.

⁴¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2002-04-17 nutartis *B. Leskauskas ir kt. v. S. Bylinskienė ir kt.* civ. byla Nr. 3K-3-614/2002, kat. 39.2.2.

⁴² Valentinas Mikelėnas, Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai, 1995, psl. 201-205.

tik už žalą, esančią tiesiogine jo veiksmų pasekme. Asmuo nėra atsakingas už netiesioginės arba šalutinės savo veiksmų pasekmes.

Pakankamos priežasties teorija - priežastinis ryšys egzistuoja tarp pasekmės ir tos jos priežasties, kuri veikė stipriausiai ir taip sukėlė žalą.

Būtinios pasekmės teorija - priežastinis ryšys egzistuoja, jeigu žala yra būtina ir neišvengiama konkretaus veiksmo pasekmė, t.y. pakartojus buvusią situaciją, turi atsirasti analogiška pasekmė atsiradusiai pirmojoje situacijoje.

Betarpiškos pasekmės teorija - priežastinis ryšys egzistuoja tada, kai žala atsiranda iš karto arba praėjus labai trumpam laiko tarpui po neteisėtų veiksmų padarymo.

Artimiausios priežasties teorija - priežastinis ryšys egzistuoja, jeigu skolininko veiksmai gali būti laikomi artimiausia (tiek laiko požiūriu, tiek tarpinių priežasčių požiūriu) konkrečias žalingas pasekmes sukėlusia priežastimi.

Pasekmių numatymo teorija - priežastinis ryšys egzistuoja, jeigu skolininkas numatė ar turėjo numatyti tokią žalą kaip savo veiksmų pasekmę.

LR CK įtvirtinta lankstaus priežastinio ryšio teorija⁴³. Pagal šią teoriją priežastinis ryšys egzistuoja, jeigu žala (nuostoliai) pagal jų ir civilinės atsakomybės prigimtį gali būti laikomi skolininko veiksmų rezultatu. Ši teorija leidžia teismui kiekvienu konkrečiu atveju atsižvelgti į teisėtus ieškovo ir atsakovo interesus ir neleisti, kad civilinės atsakomybės ribos būtų neprotingai išplėstos ar neprotingai susiaurintos. Pagal tikią priežastinio ryšio sampratą neapsiribojama tik viena teorija, gali būti atsižvelgiama ir į kitas priežastinio ryšio teorijas, kiek tai konkrečiu atveju būtų teisinga. Svarbu, kad nuostoliai pagal jų ir civilinės atsakomybės prigimtį galėtų būti laikomi skolininko, t.y. šiuo atveju vežėjo, veiksmų rezultatu, kad tas priežastingumas nebūtų atsitiktinis. Faktiškai egzistuojanti aplinkybė, kuri neturėjo esminės reikšmės žalai atsirasti, yra vertinama kaip teisiškai nereikšminga. Tarp neteisėto veikimo ir žalos egzistuojantis tokio pobūdžio ryšys, nepakankamas teisinei atsakomybei, kaip pernelyg nutolęs, vadinamas atsitiktiniu.

Analizuojant vežėjų civilinę atsakomybę, sutinkame sąvoką "tikėtinas priežastinis ryšys". Vežėjas turi įrodyti tikėtiną priežastinį ryšį tarp tų aplinkybių buvimo ir krovinio sugadinimo ar praradimo.

Kaltė. Ieškovui įrodžius žalą, neteisėtus veiksmus ir priežastinį ryšį tarp jų, kaltė yra preziumuojama. Laikoma, kad asmuo kaltas, jeigu atsižvelgiant į prievolės esmę bei

⁴³ Valentinas Mikelėnas, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas, 2003, psl. 337-338.

kitas aplinkybes jis nebuvo tiek rūpestingas ir apdairus, kiek atitinkamomis sąlygomis buvo būtina⁴⁴. Šioje nuostatoje įtvirtinta objektyvios kaltės samprata. Civilinės atsakomybės pagrindinė funkcija yra kompensacinė, todėl ir kaltės samprata kita nei baudžiamojoje ar administracinėje teisėje. Neteisėtumas civilinėje teisėje yra daugeliu atveju reliatyvi sąvoka, priklausanti nuo daugelio konkrečių aplinkybių⁴⁵. Civilinėje teisėje nėra svarbus žalą padariusio ar padėjusio jai atsirasti asmens požiūris į savo veiksmus, jų pasekmes, t.y. savo veiksmų vidinis vertinimas. Juridinę reikšmę turi tokio asmens faktinio elgesio ir tam tikro reikalaujamo elgesio standarto santykis, t.y. ar asmuo buvo pakankamai atidus, rūpestingas ir atsargus (*bonus pater familiaris*) konkrečioje situacijoje⁴⁶.

Kalte laikomas asmuo nesugebėjimas elgtis taip, kaip galima protingai iš jo tikėtis, asmens elgesio neatitikimas objektyviems elgesio standartams. Nustatant, ar asmuo kaltas, reikia įvertinti du aspektus. Pirma, koks yra protingo, rūpestingo asmens elgesio standartas. Antra, koks yra faktinis asmens elgesys. Jei pirmas nesutampa su antru - asmuo laikomas kaltu⁴⁷.

Įstatymų arba sutarties numatytais atvejais civilinė atsakomybė atsiranda be kaltės⁴⁸. Tokia civilinė atsakomybė vadinama griežtąja ar objektyviaja atsakomybe arba atsakomybe be kaltės. Kai sutartinės prievolės neįvykdo įmonė, tai ji atsako visais atvejais, jei įrodo, kad prievolės neįvykdė ar netinkamai įvykdė dėl nenugalimos jėgos, jeigu įstatymas ar sutartis nenumato ko kito⁴⁹. Jau buvo minėta, kad vežėju gali būti tik įmonė. Pagal minimą LR CK nuostatą vežėjas už krovinio praradimą ar sugadinimą atsakytų visais atvejais, nebent vežėjas įrodytų nenugalimos jėgos buvimą, t.y. pagal šią LR CK nuostatą vežėjo atsakomybė būtų laikoma be kaltės. Tačiau nei tarptautinių konvencijų, nei LR prekybinės laivybos įstatymo tekstuose analogiškos nuostatos nerasime. Teisinėje literatūroje nėra kategoriškai teigiama, nei kad vežėjo atsakomybė pagal tarptautines konvencijas yra be kaltės, nei kad ši atsakomybė kyla tik esant kaltei. Vežėjo jūra atsakomybė tiek pagal tarptautines konvencijas, tiek pagal LR CK⁵⁰ reikėtų laikyti specifine atsakomybe. Tai nėra „grynoji“ atsakomybė be kaltės ar griežtoji atsakomybė. Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnis numato vežėjo jūra atleidimo nuo

⁴⁴ LR CK 6.248 str. 3 d.

⁴⁵ LAT nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-398/1999 L. Kazlauskienė Vs D. Jungevičienė ir UAB „Drauda“.

⁴⁶ LAT nutartyje, civilinėje byloje Nr. 3K-3-764/2003 R. Levandauskas, V. Levandauskienė Vs Z. Sinkevičienė ir kt.

⁴⁷ Valentinas Mikelėnas, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas, 2003, psl. 338-341.

⁴⁸ LR CK 6.248 str. 1 d.

⁴⁹ LR CK 6.256 str. 4 d.

⁵⁰ LR CK 6.820 str. 2 d.

atsakomybės ir atsakomybės netaikymo sąlygas. Vežėjas nebus atsakingas visais atvejais, jo atsakomybė nėra taip suabsoliutinta, kad ją būtų galima laikyti „grynąja“ griežtąja atsakomybe, kaip yra LR CK 6.256 str. 4 d. nustatytame reglamentavime, kai vienintelė priemonė yra force majeure⁵¹.

2. Vežėjo atsakomybės reglamentavimas Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse ir įstatymuose

Vežėjas atsako už krovinio ar bagažo neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) po krovinio ar bagažo priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad kroviny ar bagažas buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso⁵². Už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, vežėjo atsakomybės dydį nustato vežimo sutartis ar įstatymas⁵³.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas reglamentuoja santykius, atsirandančius vežant jūrų laivais krovinius, keleivių bagažą, nustato darbo laive ypatumus ir socialines garantijas jūrininkams, susijusias su laivyba jūra tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys⁵⁴. Hagos-Visbiu taisyklės nustato, kad šios konvencijos nuostatos taikomos kiekvienam konosamentui dėl prekių vežimo tarp dviejų skirtingų valstybių uostų, jeigu⁵⁵:

1. konosamentas yra išduotas Susitariančioje valstybėje arba;
2. vežama iš Susitariančios valstybės uosto, arba;
3. sutartis, nurodyta konosamente ar patvirtinta juo, numato, kad šios konvencijos taisyklės arba bet kurios valstybės teisės aktai, pagal kuriuos jos turi būti vykdomos, taikomi sutarčiai, nepaisant laivo, vežėjo, siuntėjo, gavėjo ar bet kurio kito suinteresuoto asmens valstybinės priklausomybės.⁵⁶

⁵¹ Magistrinio darbo 1.2. dalies panaudota Aistės Stančikaitės struktūra bei kai kurie atskiri teiginiai: magistrinis darbas, 2006, „Vežėjų keliais civilinės atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose ir tarptautinėse sutartyse“.

⁵² LR CK 6.820 str. 1 d.

⁵³ LR CK 6.820 str. 2 d. Kaip ir buvo minėta, LR prekybinės laivybos įstatymas nustato, kad kroviniai jūra vežami vadovaujantis Hagos-Visbiu taisyklėmis, jeigu sutartyje nenumatyta kitaip.

⁵⁴ LR prekybinės laivybos įstatymo 1 str. 1 d

⁵⁵ Hagos-Visbiu taisyklių 10 str.

⁵⁶ Hamburgo taisyklių 2 str. 1 d. nustato, kad konvencijos nuostatos taikoma tiek eksportuojamam, tiek ir importuojamam kroviniui, tuo tarpu kai Hagos-Visbiu konvencija nustato, kad jos nuostatos taikomos tik eksportuojamam kroviniui, nebent sutartyje šalių bus aptarta kitaip. Tokia Hamburgo taisyklių nuostata sukuria *forum shopping* problemą, nes situacijoje, kai kroviny išsiunčiamas iš šalies, kuri yra prisijungusi prie Hagos-Visbiu taisyklių (pvz.: Lietuva), o perduodamas gavėjui šalyje, kuri yra Hamburgo taisyklių dalyvė (pvz.: Tunisas), ginčo atveju iškyla taikytinos teisės problema. Tačiau dažniausiai, taikytina ginčiui teisė yra nurodoma pačiame krovinio važtaraštyje (žr. Magistrinio darbo priedą Nr. 3).

Taip pat Hagos-Visbiu taisyklės neriboja Susitariančiųjų valstybių taikyti konvencijos taisyklių it kitiems važtaraščiams (konosamentams), nenurodytiems Hagos-Visbiu taisyklių 10 straipsnyje.

Hagos-Visbiu taisyklės, priešingai nei Hamburgo taisyklės nenumato vežėjo jūra atsakomybės už krovinio pavėluotą pristatymą ir dėl to atsiradusių nuostolių atlyginimą.⁵⁷ Sudarant krovinio gabenimo sutartį, dažniausiai numatoma sąlyga, kad vežėjas nėra atsakingas už nuostolius, atsirandančius dėl pavėluoto krovinio pristatymo⁵⁸. Situacijoje, kai siuntėjas perduoda greitai gendantį krovinį vežėjui, tačiau dėl to, kad konteineris nėra laiku pakraunamas į laivą ir ekspertų nustatoma, kad krovinsys sugadinamas būtent dėl pavėluoto pristatymo, tokios, jeigu krovinio gabenimo sutartyje nebuvo aptarta kitaip, su gabenamų krovinių susijusios rizikos tenka ne vežėjui, bet siuntėjui ar gavėjui, atsižvelgiant į krovinio perleidimo sutartyje numatytas sąlygas, pvz.: Incoterms.

Vežėjo jūra atsakomybė pagal kiekvieną iš paminėtų konvencijų, reglamentuojančių krovinių gabenimą jūra, be abėjo visada yra ir 1976 m. tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo taikymo sferoje.

2.1. Atsakomybės pradžios ir pabaigos momentai

Analizuojant vežėjo atsakomybę, labai svarbu tiksliai nustatyti atsakomybės pradžios ir pabaigos momentus. Vežėjas atsako už krovinio neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sugadinimą) po krovinio priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad krovinsys buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sugadintas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo neprikaluso⁵⁹. Krovinio priėmimas įforminamas važtaraščiu. Nuo jo išdavimo ar pasirašymo jame momento, vežėjas tampa atsakingas už kroviniui padarytą žalą. Tačiau nė viena nuostata netrukdo vežėjui ar siuntėjui priimti bet kurią susitarimą, nuostatą, sąlygą, išlygą ar išimtį

⁵⁷ Hamburgo taisyklių 5 str. 1 ir 2 d. nustato, kad vežėjas yra atsakingas už nuostolius, atsiradusius dėl krovinio pavėluoto pristatymo, jeigu krovinsys nebuvo pristatytas į paskirties uostą gabenimo sutartyje nustatyto laiku, o jeigu toks laikas nebuvo nustatytas, per tokį krovinį nugabenti į paskirties uostą protingą laiką.

⁵⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007-01-25 nutartis, *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic Forwarding and Shipping“*, civ. byla Nr.3K-3-2/2007, kat. 60; 61 (S). Ieškovas patyrė nuostolius dėl krovinio pavėluoto pristatymo. Šalys (ekspeditorius ir krovinio gavėjas) neginčijo paties pavėlavimo ir susidariusių nuostolių fakto, tačiau vežėjo atsakomybę už krovinio vežimą jūros transportu nustatė konosamento 6 punktas, kuriame nurodyta, kad krovinių pervežimo jūra sutarčiai turi būti taikoma 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos-Visbiu taisyklės) [...] Tiek Hagos-Visbių taisyklės, tiek ir vežėjo išduoto konosamento 8.3 punktas nenumatė vežėjo atsakomybės už pavėluotą krovinio pristatymą. Dėl to darytina išvada, kad ir ekspeditorius, nesant jo tiesioginės kaltės už pavėluotą krovinio pristatymą, nėra už tai atsakingas (LR CK 6.826 str. 2 d.).

⁵⁹ LR CK 6.820 str. 1 d.

dėl vežėjo ar laivo atsakomybės už prekių netekimą ar sužalojimą iki pakrovimo ir po iškrovimo iš laivo⁶⁰. Toks dispozityvus reglamentavimas leidžia sutarties šalims pačioms nustatyti vežėjo atsakomybės pradžios ir pabaigos momentus.

Analizuojant 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo ir jos protokolus (Hagos-Visbiu taisyklės), galima teigti, kad, vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą momentas yra apibrėžtas taip:

1. iki krovinio pristatymo gavėjui ar jo įgaliotam asmeniui momento, arba;
2. tais atvejais, kai gavėjo įgaliotas asmuo negauna krovinio iš vežėjo, paliekant krovinį įgalioto asmens dispozicijoje, sutinkamai su krovinio gabenimo sutarties nuostatomis arba nustatyta įstatymo tvarka, arba vadovaujantis iškrovimo uoste prekybine praktika;
3. perduodant krovinį įgaliotai valstybės institucijai ar kitai įgaliotai trečiajai šaliai.

Vežėjo atsakomybė už krovinį laikytina pasibaigusia, jei važtaraštyje nurodytas gavėjas priims krovinį ir pasirašys važtaraštyje⁶¹.

Nustatant krovinio perdavimo momentą, pažymėtina, kad tai nėra tik nurodytos pristatymo vietos pasiekimas, bet ir valdymo teisės perdavimas kitam asmeniui, išskyrus atvejus, kai vežimo sutartyje buvo susitarta kitaip. Pranešimo pateikimas gavėjui apie krovinio atvykimą, nelaikytinas krovinio perdavimu.

2.3. Krovinio praradimas

Žala gali būti padaroma sugadinant turtą arba jį sunaikinant. Šios dvi sąvokos nėra tapačios, todėl civilinės atsakomybės taikymas turto sugadinimo ir turto sunaikinimo atvejais iš esmės skiriasi. Turto sunaikinimas reiškia jo fizinį išnykimą arba sugadinimą tokia apimtimi, kad jo atkūrimas tampa ekonomiškai netikslingas. Tuo tarpu turto sugadinimas yra dėl fizinio poveikio pablogėjusios medžiaginės, eksploatacinės, vartojamosios ar kitokios turto savybės⁶².

Išskiriami visiškas ir dalinis krovinio praradimai.

⁶⁰ Hagos-Visbiu taisyklių 7 str.

⁶¹ Kai išduodamas konosamentas, atsiimant krovinį gavėjas privalo pateikti konosamento originalą.

⁶² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2003-01-08 nutartyje civilinėje byloje *V. Norvilienė v. D. Herbst* (civ. bylos Nr. 3K-3-33/2003, kat. 39.2.3; 39.2.4) teigiama, kad turto sugadinimo atveju pokytis gali būti objektyviai nustatytas ir įvertintas pinigais, žalos dydis gali būti nustatomas skaičiavimo būdu, jei turtas dar neatkurtas po sugadinimo ir ieškovas neturėjo realių išlaidų. Tai neužkerta kelio jam reikalauti žalos atlyginimo, tačiau padaryta žala turi būti nustatoma objektyviai pagal teisės aktų reikalavimus ir kriterijus. Analogiškas reikalavimas įvertinti daikto likutinę vertę bei jo panaudojimo faktą yra nustatytas ir kitoje Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartyje, kurioje teisėjų kolegija konstatavo, kad daikto sunaikinimo atveju nuostoliai skaičiuojami kaip netekto daikto vertė, atsižvelgiant į likučių vertę ir jų panaudojimą (LAT 2001-10-31 nutartis civ. byloje *S. Bukėnas v. G. Sokolovas*, Nr. 3K-3-1037/2001, kat. 39.2.4).

Visiškas krovinio praradimas:

1. krovinio sunaikinimas ar esminis jo sugadinimas, dėl kurio krovinio remontas ekonomiškai nepagrįstas ar neįmanomas;
2. krovins yra pamestas, nežinant jo buvimo vietos.

Visiškas krovinio praradimas yra tada, kai nepristatoma nieko, kas buvo įsipareigota pristatyti pagal krovinio gabenimo jūra sutartį arba pristatoma tai, ko negalima naudoti. Jeigu pažeidžiamas visas krovins, tai yra visiškasis praradimas. Bet jeigu pažeidžiama tik viena krovinio dalis, dėl kurios sugadinimo visas krovins visiškai nuvertėjo, tai taip pat laikoma visišku netekimu. Tačiau visiško praradimo atveju dažniausiai apskritai nežinoma kur yra krovins, kuris turėjo būti pristatytas.

Daliniu krovinio praradimu laikytinas krovinio, priimto vežti, dalies praradimas, kai krovinio vienetų skaičius pristatomas mažesnis, nei buvo priimta vežti. Dalinis krovinio praradimas nustatomas ne pagal viso krovinio apimtį, o pagal atitinkamą krovinio gabenimo sutartį. Jei krovins yra padalijamas į dalis ir jei viena tokia dalis yra konkrečios sutarties objektas, laikytina, kad prarastas konkretus krovins, nurodytas konkrečioje sutartyje⁶³.

2.4. Krovinio sugadinimas

Krovinio sugadinimas yra jo sužalojimas, dėl kurio krovins tampa netinkamu naudoti arba krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą (kokybinis kriterijus). Kai krovins nepataisomai sugadinamas, tai gavėjas visiškai nebesuinteresuotas juo ir krovins praktiškai tampa beverčiu, todėl iš esmės tai yra krovinio praradimas. Taigi krovinio sugadinimu reikėtų laikyti tik jo vertės sumažėjimą, o ne visišką krovinio vertės praradimą.

Kai kurie autoriai sugadinimu laiko krovinio fizinių savybių pasikeitimą, kai krovins tampa gavėjui komerciškai nenaudingas, taip pat laiko praradimu, o ne sugadinimu⁶⁴.

Krovinio sugadinimas turi būti sprendžiamas pagal kokybinį, bet ne kiekybinį kriterijų. Būtent tuo krovinio sugadinimas skiriasi nuo krovinio dalies praradimo, nes pastarasis yra susijęs su krovinio kiekiu, mase ir tūriu.

Krovinio sugadinimas skirstomas į išorinį ir vidinį.

⁶³ Aistė Stančikaitė, magistrinis darbas, 2006, "Vežėjų keliais civilinės atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose ir tarptautinėse sutartyse".

⁶⁴ Clarke Malcolm A.; Yates David. Contracts of carriage by land and air. London LLP, 2004.

Išorinis krovinio sugadinimas – tai išoriškai pastebimas krovinio sugadinimas, kai konstatuojami išoriniai pažeidimai. Tai gali būti įlinkimai, surūdijimas, įtrūkimas ar kitoks išorinis krovinio pakitimas.

Vidinis krovinio sugadinimas – sugadinimas, atsirandantis dėl išorės veiksnių gabenant krovinį. Pavyzdžiui, dėl temperatūros ar drėgmės lygio svyravimų sugenda gabenami maisto produktai⁶⁵.

Į LR prekybinės laivybos įstatymą⁶⁶ taip pat buvo perkelti tarptautinių konvencijų normos, reglamentuojančios vežėjo pareiga elgtis rūpestingai ir apdairiai kraunant, gabenant ir iškraunant prekes, išplėčiant šio straipsnio taikymą ir nustatant vežėjo atsakomybę: „Krovinių siuntėjas ir vežėjas gali susitarti dėl krovinių sukrovimo laivo denyje. Jeigu vežėjas savo nuožiūra pakrovė krovinius į denį, jis atsako už praradimą ar sugadinimą gabenant krovinius į paskirties uostą, jei tai atsitiko dėl krovinių vežimo denyje⁶⁷“.

2.5. Vežėjo jūra atsakomybės dydis pagal Hagos-Visbiu konvenciją

Vežėjas yra atsakingas už nuostolius, atsiradusius dėl krovinio praradimo arba sugadinimo, jeigu jis nėra atleidžiamas nuo atsakomybės⁶⁸. Vežėjas nėra įpareigotas atkurti krovinio pirminę būseną (įvykdyti prievolę natūra), bet turi atlyginti nuostolius pinigais.

Krovinio sugadinimo ar praradimo atveju vežėjas sumoka piniginę kompensaciją, lygią krovinio nuvertėjimo sumai, tačiau tokia kompensacija negali būti didesnė kaip:

1. suma, kuria reikėtų sumokėti visiškai praradus krovinį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinamas visas kroviny;
2. suma, kurią reikėtų sumokėti praradus sugadintą krovinio dalį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinama tik dalis krovinio⁶⁹.

Jei siuntėjas prieš siųsdamas prekes nenurodė ir į važtaraštį neįrašė gabenamo krovinio rūšies ir vertės, nei vežėjas, nei laivas jokių atveju nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusį turto netekimą

⁶⁵ Aistė Stančikaitė, magistrinis darbas, 2006, “Vežėjų keliais civilinės atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose ir tarptautinėse sutartyse“.

⁶⁶ LR prekybinės laivybos įstatymo 22 str.

⁶⁷ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 2 dalis.

⁶⁸ Pagal Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. nuostatas.

⁶⁹ Aistė Stančikaitė, magistrinis darbas, 2006, “Vežėjų keliais civilinės atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose ir tarptautinėse sutartyse“.

ar sužalojimą, kurių suma yra didesnė kaip 666,67 atsiskaitymo vienetai⁷⁰ už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vieneta arba 2 atsiskaitymo vienetai⁷¹ už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis.⁷²

Nurodytas atsiskaitymo vienetas yra Tarptautinio valiutos fondo nustatyta speciali skolinimosi teisė. Nurodytos sumos perskaičiuojamos į nacionalinę valiutą pagal tos valiutos vertę, kuri tą dieną bus nustatyta pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę.

Valstybės Tarptautinio valiutos fondo narės nacionalinės valiutos vertė specialios skolinimosi teisės atžvilgiu apskaičiuojama pagal Tarptautinio valiutos fondo patvirtintą vertinimo metodiką, galiojančią jo operacijoms ir pavedimams konkrečią dieną. Valstybė, kuri nėra Tarptautinio valiutos fondo narė, nacionalinės valiutos vertė specialios skolinimosi teisės atžvilgiu apskaičiuojama pagal šios valstybės nustatytą tvarką. Atsiskaitymo vienetas yra SDR – (angl. – special drawing right) Tarptautinio valiutos fondo įvestas sąlyginis atsiskaitymo vienetas, dirbtinė valiuta, sudaryta iš fiksuoto keturių pagrindinių valiutų: euro, JAV dolerio, Japonijos jenos ir Didžiosios britanijos svoro sterlingo. Oficialų SDR kursą kasdien nustato Tarptautinis Valiutos Fondas, o Lietuvoje skelbia Lietuvos Bankas.⁷³ SDR įvestas papildant Hagos-Visbiu konvenciją 1979 m. gruodžio 21 d. Europos ekonominės komisijos Vidaus transporto komiteto priimtu protokolu, kuriuo nustatyta, kad kompensacija ribojama jau nebe aukšniais frankais, bet specialiu atsiskaitymo vienetu. SDR perskaičiuojamas į

⁷⁰ 2007-03-23, 666,67 SDR sudaro apie 2599,21 Lt.

⁷¹ 2007-03-23, 2 SDR sudaro apie 7.80 Lt.

⁷² Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 5 d. Tokia atsakomybės dydžio ribojimo sistema numatyta ir Hamburgo taisyklėse, tačiau pagrindinis skirtumas yra atsakomybės dydžio ribos. Hamburgo taisyklių 6 straipsnio 1 dalis nustato, kad vežėjas nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusį turto netekimą ar sužalojimą, kurių suma yra didesnė kaip 835 atsiskaitymo vienetai už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vieneta arba 2,5 atsiskaitymo vienetai už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis.

Taip pat Hamburgo taisyklėse yra numatytos vežėjo atsakomybės ribos už nuostolius, atsiradusius dėl pavėluoto krovinio pristatymo. Konvencijos 6 straipsnio 2 dalis nustato, kad vežėjo atsakomybė lygi 2,5 frachto dydžio, mokamo už vėluojantį krovinį, bet negali viršyti frachto sumos, mokėtinos pagal visą krovinių gabenimo sutartį.

Analizuojant skirtingų vežėjų konosamentus, galima padaryti išvadą, kad retas vežėjas numato savo atsakomybę už atsiradusius nuostolius dėl krovinio pavėluoto pristatymo:

Krovinių gabenimo kompanijos Eurasia Line Co., Ltd konosamento 4 straipsnio A punktas (priedas 2), krovinių gabenimo kompanijos Shipco Transport konosamento 8 straipsnio 1 punktas (priedas 3), nustato, kad vežėjas nėra atsakingas už nuostolius, susijusius su pavėluotu krovinio pristatymu.

Kai kurios krovinių gabenimo kompanijos savo standartinėse sutarties sąlygose, pvz., krovinių gabenimo kompanija Everlines Co. Ltd. konosamento 6.3 punkte (priedas 4), Krovinių gabenimo kompanija Dolphin Logistics Company Limited konosamento 6,3 punkte (priedas 5), nustato, kad vežėjas negarantuoja tikslaus atvykimo laiko. Bet tuo pačiu pavėluotu pristatymu laikomas pristatymo termino nesilaikymas arba jeigu toks nebuvo aptartas, protingo termino, reikalingo rūpestingam vežėjui nesilaikymas. Nepristačius krovinio po 90 dienų po sutartos pristatymo datos, krovinyms gali būti laikomas prarastu (kitai vadinamas *quasy* krovinio praradimas).

⁷³ 2007-03-23, Lietuvos Banko duomenimis SDR yra lygus 3,8889 Lt.

valstybės, kurioje vyksta procesas, valstybės nacionalinę valiutą pagal jos vertę teismo sprendimo arba šalių sutartą dieną.

Jeigu krovinio vertė važtaraštyje nebuvo nurodyta, bendra grąžintina suma apskaičiuojama pagal tokių prekių vertę toje vietoje ir tuo metu, kur ir kada prekės yra arba turėjo būti iškraunamos iš laivo pagal sutartį. Tokia kompensacijos nuostata dėl vertės skaičiavimo pristatymo vietoje skirta tam, kad vežimo kaštai būtų įskaičiuoti į krovinio vertę, nes atskirai konvencija nenumato tokių kaštų kompensavimo galimybes.

Krovinio vertė nustatoma pagal krovinio biržos kainą arba, jeigu tokios kainos nėra, pagal esamą rinkos kainą, arba, jeigu nėra nei krovinio biržos kainos, nei esamos rinkos kainos, pagal įprastą tos pačios rūšies ir kokybės krovinio vertę⁷⁴.

Vežėjui ir krovinio siuntėjui leidžiama susitarimu nustatyti kitas didžiausias sumas negu nurodyta tarptautinėse konvencijose, jei taip nustatyta didžiausia suma nėra mažesnė už atitinkamą susitarime nurodytą sumą. Kiekvienas vežėjas įvertinęs kiek svarbus jam yra vienas ar kitas klientas nustato didesnes atsakomybės ribas arba apskritai atsisako riboti savo atsakomybę, jeigu toks teisių ir imunitetų atsisakymas ar atsakomybės ir įsipareigojimų padidinimas yra nurodytas siuntėjui išduotame važtaraštyje ir neprieštarauja viešajai tvarkai⁷⁵.

2.6. Vežėjo jūra atsakomybės dydis pagal 1976 m. konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo (Limitation for Maritime Claims – London Convention)

Reikalavimams dėl gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo arba turto praradimo ar žalos jam (įskaitant žalą uosto įrenginiams, vandens telkiniams ir vandens keliams bei laivybos navigacinėms priemonėms), įvykusio laive arba tiesiogiai susijusio su laivo eksploatacija ar gelbėjimo operacijomis, ir dėl to atsirandančio nuostolio bei dėl nuostolių, atsirandančių dėl uždelsimo vežant jūra krovinių, keleivius ar jų bagažą taikoma 1976 m. konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo⁷⁶.

Krovinio praradimo ar sužalojimo atvejais vežėjo atsakomybės ribos skaičiuojamos pagal laivo, kuriuo buvo gabenamas krovinyš ar keleiviai ar dėl kurio buvo padaryta kitokia žala tonažą:

- a) 167, 000⁷⁷ (SDR) apskaitos vienetų laivui, kurio talpa neviršija 500 tonų,

⁷⁴ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 5 d. b p. 2 sakinyš.

⁷⁵ Hagos-Visbiu taisyklių 5 ir 6 str.

⁷⁶ Konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo 2 str. 1 d..

⁷⁷ Oficialiame konvencijos vertime į lietuvių kalbą nurodytas skaičius yra 167 000 (sąlyginis atsiskaitymo vienetas) SDRs, tačiau konvencijos originalus tekstas nurodo 167, 000 SDRs ribojimą.

b) laivui, kurio talpa viršija pirmiau nurodytąją, už kiekvieną papildomą talpos vieneta priė a papunktyje nurodytos sumos pridedama:

už kiekvieną toną nuo 501 iki 30 000 tonų - 167 apskaitos vienetai;

už kiekvieną toną nuo 30 001 iki 70 000 tonų - 125 apskaitos vienetai;

už kiekvieną toną daugiau kaip 70 000 tonų - 83 apskaitos vienetai.

2.7. Neribota atsakomybė dėl vežėjo tyčios ar tyčiai prilygintos kaltės formos

Vežėjas negali vadovautis nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų arba kurios įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės bei ribojančiomis ar atleidžiančiomis nuo atsakomybės, jeigu įrodoma, kad žala, atsiradusi dėl vežėjo ar jo agento veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia arba esant kaltei, kuri prilyginama tyčiai, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta⁷⁸.

Tarptautinėje praktikoje tyčiniams veiksams prilyginamas grubus aplaidumas (didelis neatsargumas). Tai yra paprasčiausių atidumo, rūpestingumo taisyklių nesilaikymas: pvz., krovinio perdavimas neįpareigotam asmeniui; greitai gendančio krovinio gabenimas, nesilaikant specialių gabenio sąlygų ir pan.

Esant vežėjo tyčiai ar dideliam natsargumui ir nesant kito asmens (siuntėjo, gavėjo) kaltės turi būti atlyginami visi patirti nuostoliai, t.y. ne tik, kad vežėjo atsakomybės dydis nebus ribojamas konvencijos 4 straipsnio nustatyto dydžiu, bet be tiesioginių nuostolių atlyginamos ir negautos pajamos⁷⁹. LR CK 6.252 straipsnio 1 dalis nustato, jog negalioja šalių susitarimas dėl civilinės atsakomybės apribojimo, kai žala padaryta tyčia arba dėl didelio neatsargumo. Nors minėta norma kalba tik apie tokio šalių susitarimo negaliojimą, tačiau jos esmė tokia, kad turi būti atlyginti visi nuostoliai, kai jie padaromi tyčia ar dėl didelio neatsargumo, nepaisant Hagos-Visbiu taisyklėse numatyto atsakomybės ribojimo⁸⁰.

⁷⁸ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 5 d. e punktas.

⁷⁹ *Mackay v. Scott Packing and Warehousing Co.*, (December 22, 1995), No.A-205094, (F.C.A.) byloje teismas išsakė priešingą nuomonę: ieškovas su vežėju sudarė krovinio – asmeninių daiktų, gabenimo sutartį. Transportavimo metu dalis krovinio prarado arba buvo sugadinta. Vežėjas pripažino save atsakingu už atsiradusią žalą, tačiau ginčijo atsakomybės dydį, nurodydamas, kad sutartines savo atsakomybės ribas. Ieškovas tvirtino, kad esant vežėjo neatsargumui ar nerūpestingumui jo atsakomybė negali būti ribojama ir tokios sutartinės nuostatos taikymas būtų nesąžiningas ir nepagrįstas. Pirmosios ir apeliacinės instancijos teismai atmetė ieškovo argumentus. Sutarties sąlyga nustatė, kad ribojama vežėjo atsakomybės “dėl bet kokių aplinkybių”. Apeliacinės instancijos teismas nurodė, kad sutartinė sąlyga “dėl bet kokių aplinkybių” apima ir žalą, atsiradusią dėl vežėjo nerūpestingumo. Todėl teismas nustatė, kad nesąžiningumas ar nepagrįstumas negali pasireikšti per sutartinės ir šalių aptartos sąlygos taikymą. Tokia teismo pozicija kelia abėjonių dėl savo teisėtumo ir pagrįstumo.

⁸⁰ JAV Aukščiausiojo Teismo 1959-04-20 sprendimas byloje *Herd&Co. v. Krawill Machinery Corp.* patvirtina tokią poziciją.

3. Vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės ir atsakomybės netaikymo pagrindai

Civilinės atsakomybės netaikymas ir atleidimas nuo civilinės atsakomybės yra dvi skirtingos sąvokos. Atsakomybė apskritai negali atsirasti, kai nėra priežastinio ryšio, kaltės (kai tokia būtina) ar kitų civilinės atsakomybės sąlygų⁸¹. Atleidimas nuo atsakomybės apima tuos atvejus, kai yra atitinkamos atsakomybės sąlygos, tačiau atsakovas įrodo esant vieną iš pagrindų, dėl kurių jis visiškai arba iš dalies gali būti atleistas nuo atsakomybės.

Hagos-Visbiu taisyklėse išskiriami ne tik vežėjo atleidimo nuo atsakomybės, bet ir atsakomybės netaikymo pagrindai.

Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą, jeigu įrodo, kad neatsako už netekimą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukinti, jeigu tai nebuvo padaryta dėl vežėjo nesugebėjimo deramai kruopščiai parengti laivą plaukiojimui bei užtikrinti, kad jo įgula būtų tinkamai sukomplektuota, jis būtų parengtas kelionei ir aprūpintas, o triumai, šaldymo ir vėsinimo kameros bei visos kitos laivo dalys, kuriuose vežamas kroviny, parengti, kad būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti. Jeigu netekimas ar sužalojimas atsirado dėl laivo netinkamumo plaukinti, pareigą įrodyti deramą kruoštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis atleidimo nuo atsakomybės taikymo⁸².

Vežėjas taip pat neatsako už netekimą ar sužalojimą, padarytus arba atsiradusius dėl⁸³:

- a) kapitono, jūrininko, locmano arba vežėjo darbuotojo veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą⁸⁴;
- b) gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo;
- c) rizikos, pavojų ir nelaimingų atsitikimų jūroje arba kituose laivybai tinkamuose vandenyse;
- d) gamtos jėgų pasireiškimo;
- e) karo veiksmų;

⁸¹ Lietuvos Apeliacinio Teismo 2005-04-05 nutartis, UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, civ. byla Nr. 2A-173/2005, kat. 44.5.1; 61: krovinio gavėjas buvo neapdairus sutartyse su prekių pirkėjais numatydamas trumpus prekių pristatymo terminus ir baudas už jų pažeidimą, o pasirašydamas ekspedijavimo sutartį bei nustatydamas krovinio pakrovimo laiką (jo kontragentas-siuntėjas nesilaikė) turėjo suprasti, kad laiku neįvykdys savo įsipareigojimų pirkėjams. Todėl, teismo nuomone, iš dalies nėra priežastinio ryšio tarp ieškovo turėtų nuostolių ir vežėjo (už kurį pagal LR CK 6.826 str. 2 d. atsako atsakovas) veiksmų (LR CK 6.259 str.).

⁸² Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 1 d.

⁸³ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 2 d.

⁸⁴ Hamburgo taisyklės, skirtingai nei Hagos-Visbiu taisyklės, nenumato galimybės atleisti vežėją jūra nuo atsakomybės dėl navigacinės klaidos, laivo valdymo ar gaisro laive.

- f) valstybės priešų veiksmų;
- g) valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymo, suėmimo ar turto arešto vadovaujantis teisine procedūra⁸⁵;
- h) karantino apribojimų;
- i) siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo;
- j) streikų, lokautų, darbo sustabdymo ar apribojimo dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai;
- k) sukilimų ir pilietinių neramumų;
- l) gelbėjimo ar bandymo gelbėti gyvybę ar turtą jūroje;
- m) dydžio ar svorio sumažėjimo arba dėl bet kurio kito netekimo ar sužalojimo, atsirandančio dėl prigimtinio prekių defekto, kokybės ar prigimtinio trūkumo;
- n) nepakankamos pakuotės;
- o) nepakankamo arba netinkamo ženklavimo;
- p) paslėptų trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant;
- q) bet kurios kitos priežasties, nesant vežėjo faktinės kaltės ar dalyvavimo arba nesant vežėjo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo, tačiau įrodymo pareigą turi asmuo, reikalaujantis pripažinti tokią išimtį, kad įrodytų, jog nei vežėjo faktinė kaltė ar jo dalyvavimas, nei vežėjo agentų ar jo darbuotojų faktinė kaltė ar aplaidumas neprisidėjo prie nuostolio ar žalos⁸⁶.

Vežėjas niekomet neatsako už prekių netekimą ar sužalojimą ar su prekėmis susijusius netekimą ar sužalojimą, jeigu siuntėjas konosamente sąmoningai klaidingai nurodė jų rūšį ar vertę⁸⁷.

Nuokrypis nuo kurso gelbstint arba bandant gelbėti gyvybę ar turtą jūroje arba bet kuris pagrįstas nuokrypis nuo kurso nėra laikomas šių taisyklių arba vežimo sutarties pažeidimu ir vežėjas neatsako už dėl to atsiradusius nuostolius ar žalą⁸⁸.

Degosios, sprogtamosios ar pavojingos prekės, kurias, žinodamas jų rūšį ir savybes, vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas būtų nesutikęs vežti, bet kada prieš

⁸⁵ Oficialus Hagos-Visbiu taisyklių vertimas iš anglų kalbos neteisingai atspindi konvencijos 4 straipsnio 2 dalies g punkto nuostatą dėl atsakomybės netaikymo. Anglų kalba ši nuostata skamba taip: "Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process". Todėl neaišku ar valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymas, suėmimas ir jų turto areštas gali paveikti vežėjo jūra atsakomybės netaikymą. Jeigu taip, tai kokią įtaką tai gali turėti gabenamo krovinio netekimo ar sužalojimo atsiradimui. Taikant loginį ir lingvitinį metodus priėmama išvada, kad konvencijos nuostata kalba apie gabenamo krovinio sulaikymą, suėmimą ar areštą ir dėl to atsiradusią žalą, vadovaujantis teisinėmis procedūromis. Tai ne kas kita, kaip pareikšto ieškinio užtikrinimo forma.

⁸⁶ Dar vienas Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklių skirtumas yra tas, kad Hamburgo taisyklių 5 str. 5 d. nustato, jog vežėjas nėra atsakingas už žalą, atsiradusią dėl gyvų gyvūnų gabenimo, tuomet kai Hagos-Visbiu taisyklės tokio vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės pagrindo nenumato, jeigu sutartyje nebus aptarta kitaip.

⁸⁷ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 5 d. 4 p.

⁸⁸ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 4 d.

iškraunant paskirties uoste gali būti iškrautos bet kurioje vietoje, sunaikintos arba padarytos nekenksmingomis be kompensacijos: tokių prekių siuntėjas atsako už visus nuostolius ir išlaidas, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai atsiranda dėl tokio vežimo arba tokio vežimo padarinių. Jeigu tokios prekės, pakrautos žinant jų savybes ir sutikus vežti, tampa pavojingos laivui arba kroviniui, vežėjas gali jas panašiu būdu iškrauti bet kurioje vietoje, sunaikinti arba padaryti nekenksmingomis be jokios vežėjo atsakomybės, išskyrus bendrąją avariją, jeigu taip atsitinka⁸⁹.

3.1. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl laivo netinkamumo plaukianti, kapitono, jūrininko, locmano arba vežėjo darbuotojo veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą

Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad krovinio praradimas, trūkumas ar sugadinimas įvyko dėl laivo trūkumų, kurie negalėjo būti pastebėti esant tinkamai priežiūrai (slapti trūkumai).

Klaidingus kapitono, locmano ir kitų laivo įgulos narių veiksmus laivo vedyboje ir valdyme yra priimta vadinti navigacine klaida. Klaidingi šių asmenų veiksmai arba aplaidumas priimant, kraunant, talpinant, saugojant, iškraunant arba pridudant krovinį vadinami komercine klaida. Jei krovinio netekimas, trūkumas arba pažeidimas įvyko dėl navigacinės klaidos, vežėjas neprivalo atlyginti krovinio savininkams padarytą žalą. Komercinė klaida, priešingai, neatleidžia laivo savininko nuo atsakomybės. Jis privalės atlyginti žalą, jei neįrodys, kad ši žala buvo padaryta ne dėl jo kaltės. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės už kapitono, locmano ar kito įgulos nario padarytą navigacinę klaidą yra išimtis iš bendrojo atsakomybės už kaltę principo. Šiuo atveju vežėjas atleidžiamas nuo materialinės atsakomybės ir už klaidingus nurodytų asmenų veiksmus, nepriklausomai nuo to, ar jie bus patraukti drausminėn ar net baudžiamojon atsakomybėn už asmeninę kaltę.

Kaip paaiškinti tokios taisyklės buvimą jūrų transporto teisėje?

Civilinė teisė numato privalomą atsakomybės už kaltę principo laikymąsi. Juridiniai asmenys (įmonės, įstaigos, organizacijos) yra materialiai atsakingi už žalą, padarytą dėl šių įmonių, įstaigų ir organizacijų darbuotojų kaltės jiems vykdant savo tarnybines pareigas⁹⁰. Jūrų transporto teisė perėmė šį civilinės teisės principą, tačiau nustatė labai svarbią išimtį – atleidimą nuo atsakomybės už navigacinę klaidą. Ypatingi

⁸⁹ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 6 d. JAV Second Circuit Court of Appeals 2002-05-17 sprendimas byloje *Senator Linie GmbH&Co. KG, a/k/a Senator Lines v. Sunway Line Inc. ir Zen Continental Co. Inc.*: tuo atveju, kai nei vežėjas, nei siuntėjas neturi žinių apie gabenamo krovinio pavojingas savybes, siuntėjas visa apimtimi atsako už žalą ir nuostolius, kylančius dėl tokio krovinio gabenimo.

⁹⁰ LR CK 6.264 str.

jūreivystės pavojai ir rizika, padidinti netobulos laivų statybos ir navigacijos technikos, paskatino laivų savininkų siekti maksimaliai apsaugoti savo interesus nuo įmanomų didelių nuostolių. Viena šių apsaugos priemonių yra taip vadinama „išlyga dėl atsainumo“, kuri laivų savininkų pageidavimu nuo XIX a. pradžios įtraukiama į gabenimo jūra sutartį. „Išlyga dėl atsainumo“ pagal savo prasmę sutampa su šiuolaikine „navigacinės klaidos“ samprata. XIX a. „išlygos dėl atsainumo“ įtraukimo į gabenimo jūra sutartis praktika sulaukė visuotinio pripažinimo. „Išlygos dėl atsainumo“ pripažinimui didėjant, dėl laivų savininkų spaudimo buvo apibrėžta šios išlygos taikymo sritis.

Susidarė aiški taisyklė: „išlyga dėl atsainumo“ taikoma tik kapitono, locmano ir kitų laivo įgulos narių bei laivo savininko darbuotojų, užsiimančių laivų vedimu ir valdymu, atžvilgiu. Taip atsirado terminas „navigacinė klaida“.

Kartu atsirado ir kita taisyklė: laivo savininkas neatleidžiamas nuo atsakomybės, jei kapitonas, įgulos nariai ir kiti laivo savininko darbuotojai buvo nerūpestingi priimančios, kraunant, talpinant, saugojant, iškraunant ir priduodant krovinių, t. y. „komercinės klaidos“ samprata. Šį atskirimą iki tokio laipsnio galima paaiškinti tuo, kad komercinės klaidos dažniausiai priklauso nuo kapitono ir kitų įgulos narių išmanymo, sugebėjimų ir rūpestingumo laipsnio. Navigacinės klaidos atsirado ne tik dėl nepakankamo kapitono ir kitų įgulos narių išmanymo, sugebėjimų ir rūpestingumo, bet ir dėl išorinių veiksnių įtakos bei navigacinių prietaisų netobulumo.

Jūrinio vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už žalą kroviniui, padarytą dėl navigacinės klaidos, principas XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje buvo įtvirtintas daugelio valstybių jūrų teisėje, o vėliau sulaukė pripažinimo ir tarptautiniuose susitarimuose - 1924 m. Hagos taisyklėse. Norint išspręsti klausimą dėl vežėjo atleidimo nuo atsakomybės arba dėl jo pareigos atlyginti žalą pripažinimo, reikia konkrečiau apibrėžti sampratą „laivavedybos klaida“, „laivo valdymo klaida“; „laivo valdymo klaidos“ reikšmę atskirti nuo komercinės klaidos ir navigacinių laivo defektų. Laivavedybos klaida gali būti priskiriama tik plaukiančiam laivui. Kaip laivavedybos klaidos pavyzdį galime pateikti neteisingą kurso nustatymą, užplaukimą ant seklumos bei laivų susidūrimą. Navigacinė klaida atleidžia vežėją nuo materialinės atsakomybės už šiuo laivu gabenamo krovinio netekimą, trūkumą bei sugadinimą. Žalos tretiesiems asmenims (kitam laivui susidūrimo metu ir šiuo kitu laivu gabantiems kroviniams) padarymas neatleidžia dėl susidūrimo kalto laivo savininko nuo atsakomybės už šią žalą. Laivo valdymo klaida laikomi atsainūs laivo sistemų, mechanizmų ir įrangos, tenkinančių paties laivo poreikius, aptarnavimo veiksmai. Jei būtina paties laivo arba

laivo dalies, atskirtos nuo jo, priežiūra įgulos buvo atlikta atsainiai, jei klaidingi įgulos narių veiksmai susiję su laivu, laivo savininkas nėra atsakingas už šiais veiksmais padarytą žalą.

Nei vienos valstybės jūrų transporto teisėje nėra nurodyta aiški riba tarp komercinės ir navigacinės klaidos, todėl praktikoje kyla daug neaiškumų. Tačiau teismų ir arbitražų praktika suformavo daugiau ar mažiau pastovų šių sampratų apibrėžimą.

Komercinės klaidos arba laivo valdymo klaidos kvalifikavimo kriterijumi paprastai pripažįstamas laivo įgulos veiksmų, tapusių žalos padarymo priežastimi, sąmoningas elgesys. Jeigu nuostoliai buvo padaryti dėl atsainaus būtinos krovinio priežiūros atlikimo, arba jeigu atsainiai buvo elgiamasi su krovinio saugumą turėjusia užtikrinti įranga, tai laivo savininkas privalo atlyginti padarytą žalą, kadangi šiuo atveju laivo įgula padarė komercinę klaidą.

Komercine klaida laikomi kapitono ir kitų įgulos narių veiksmai arba aplaidumas priimant, kraunant, talpinant, saugojant, iškraunant ir priduođant krovinį, kurie gali pasireikšti atsainiu krovinio pateikimo, jo krovimo lietaus ar sniego metu, prasto talpinimo ir netinkamo išdėstymo, atskiriamosios medžiagos trūkumu, netaisyklingu krovinio tvirtinimu ant denio, nepakankamu krovinio vėdinimu, ventiliatorių neuždarymu per audrą bei kitų darbų atlikimu.

Kroviny s talpinamas laive pagal kapitono nuožiūrą, tačiau negali būti talpinamas ant denio be raštiško siuntėjo sutikimo, išskyrus krovinius, kuriuos leidžiama gabenti ant denio pagal jūrų transporte galiojančias gabenimo kabotaže taisykles. Vežėjas atsako už taisyklingą krovinių išdėstymą, tvirtinimą ir atskyrimą laive⁹¹. Vežėjo nurodymai dėl krovinio krovimo, tvirtinimo ir atskyrimo yra privalomi organizacijoms ir asmenims, atliekantiems krovimo darbus.

Vežėjas turi teisę teisintis navigacine klaida (laivavedybos klaida arba laivo valdymo klaida), norėdamas išvengti atsakomybės už krovinio netekimą, trūkumą arba pažeidimą, tik tuo atveju, jei jis laiku išreiškė būtiną susirūpinimą dėl laivo būklės sutvarkymo, tinkamo jūreivystei. Jei vežėjas neįvykdė šios pareigos, jis yra atsakingas už krovinio nesaugumą, net jeigu reiso metu buvo padaryta navigacinė klaida. Laivo navigaciniai defektai neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės už navigacinę klaidą.

Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės už krovinio nesaugumą dėl navigacinės klaidos visada sulaukdavo tam tikros kritikos. Pastaruoju metu ši jūrų transporto teisės nuostata kritikuojama itin aštriai. Daugelis siūlo priartinti jūrų teisės nuostatas dėl vežėjo atsakomybės prie bendrosios transporto teisės nuostatų, nepripažįstančių tokio

⁹¹ Prekybinės laivybos įstatymo 22 str.

vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindo. Čia pat nurodoma į sparčią gabenimo konteneriais plėtrą, kuri turėtų paskatinti glaudesnę ryšį tarp gabenimo jūra ir gabenimų kitomis transporto priemonėmis bei būtinybę suvienodinti taisykles dėl visų vežėjų atsakomybės.

3.2. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo

Vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės už žalą, padarytą kroviniui gaisro, kilusio ne dėl vežėjo kaltės, metu (pavyzdžiui, dėl savaiminio krovinio, apie kurio pavojingas savybes vežėjas nežinojo, užsidegimo)⁹². Nors kalbama tik apie gaisrą, ši taisyklė galioja ir tais atvejais, kuomet žalą padarė dūmai ir naudotas gesinant gaisrą vanduo. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už paties gaisro ir jo gesinimo metu padarytą žalą, jei tik su gaisro gesinimu susiję nuostoliai neturi būti atlyginti bendrosios avarijos paskirstymo tvarka. Tuo pačiu vežėjas neturi teisės teisintis gaisro gesinimu arba priverstiniu pasitraukimu į uostą - slėptuvę, jei iš tikrųjų gaisro nebuvo, o buvo pastebėti dūmai dėl stipraus krovinio perkaitimo.

3.3. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl rizikos, pavojų ir nelaimingų atsitikimų jūroje arba kituose laivybai tinkamuose vandenyse, gamtos jėgų pasireiškimo

Krovinio gabenimo jūra sutarties šalys dažnai susiduria su netikėtomis situacijomis, kurių sandorio sudarymo metu negalėjo numatyti. Dėl atsiradusių naujų aplinkybių asmuo dažnai nebegali visiškai ar iš dalies įvykdyti prisiimtų įsipareigojimų, ir todėl jam gresia neigiamos pasekmės.

Dauguma paminėtų Hagos-Visbiu taisyklių vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės pagrindų ir yra tokio specialaus pobūdžio aplinkybės.

Pagrindiniai Lietuvos teisės aktai, kuriuose reglamentuojami teisiniai santykiai, susiję su nenugalima jėga (*force majeure*), yra: Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas,

⁹² Lietuvos Apeliacinio Teismo 2005-04-05 nutartis, UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, civ. byla Nr. 2A-173/2005, kat. 44.5.1; 61: ekspedijavimo sutarties 22 p. numatyti atvejai kada ekspeditoriui netaikoma atsakomybė. Tame tarpe, kaip nuo ekspeditoriaus nepriklausoma kliūtis yra nurodyta gaisras (sutarties 22.1 3 p.). Sutartyje nėra numatyta, kad ekspeditoriaus atsakomybės taikymas priklauso nuo gaisro kilimo priežasties. Pagal minėtą sutarties punktą, gaisras kilęs pervežančioje transporto priemonėje nepriklausomai nuo jo kilimo priežasties, pašalina ekspeditoriaus atsakomybę už įsipareigojimų pagal sutartį nevykdymą ar netinkamą vykdymą. Pagal LR CK 6.826 str. 2 d. ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas. Konosamente nurodytos pervežimo taisyklės, kurios paruoštos vadovaujantis „Hagos-Visbiu taisyklėmis“ nenumato vežėjo atsakomybės už gabenimo metu atsiradusius nuostolius ar žalą, jeigu ji atsirado dėl priežasčių, kurių vežėjas negalėjo išvengti.

Lietuvos Respublikos prekybos, pramonės ir amatų rūmų įstatymas⁹³, LR Vyriausybės 1996 m. liepos 15 d. nutarimas Nr. 840 „Dėl atleidimo nuo atsakomybės esant nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybėms taisyklių patvirtinimo“⁹⁴, LR Vyriausybės 1997 m. kovo 13 d. nutarimas Nr. 222 „Dėl Nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybes liudijančių pažymų išdavimo tvarkos patvirtinimo“⁹⁵.

Nenugalima jėga – ypatingas ir neįveikiamas esant susiklosčiusioms sąlygoms įvykis. Įstatymuose nenugalima jėga apibrėžiama kaip gamtos reiškinys (žemės drebėjimas, uraganas, potvynis, žaibo įtrenkimas, kalnų griūtis, nuošliauža, sekluma ir pan.), nepavaldus žmogaus valiai ir veiklai. Tačiau stichinis gamtos reiškinys tik tuomet gali būti pagrindu atleisti vežėją nuo atsakomybės ir yra aiškinamas kaip nenugalimos jėgos veiksnys, kai jis yra ypatingas ir nenugalimas. Paprasto pasiteisinimo nenugalimos jėgos aplinkybėmis nepakanka vežėjui atleisti nuo atsakomybės. Būtina sąlyga, kad šių aplinkybių sukulto nuostolio negalima būtų buvę išvengti sąžiningo vežėjo pastangomis⁹⁶.

Jeigu kroviny buvo sugadintas nenugalimos jėgos veiksnių ir vežėjas neparodė atitinkamo rūpestingumo dėl tinkamo krovinio saugojimo, tokiais savo veiksmais sudarydamas palankias sąlygas krovinio gadinimui, nuostoliai paskirstomi tarp abiejų šalių, atsižvelgiant į vežėjo kaltės laipsnį. Pavojai ir atsitiktinumai jūroje atsiranda dėl gamtinių sąlygų, kuriomis veikia jūrų laivininkystė, ir jūrinio vežėjo profesinės veiklos ypatybių. „Pavojų ir atsitiktinumų jūroje ir kituose vandenyse, kuriuose galima laivininkystė,“ samprata apima tik tuos įvykius, kurie yra atsitiktinio pobūdžio, t. y. nutinka ne dėl vežėjo ir jo darbuotojų kaltės. Vieno ar kito reiškinio, būdingo jūros stichijai, priskyrimui prie jūrinių pavojų kategorijos neturi reikšmės jo intensyvumas; pakanka, kad jis būtų netikėtas ir todėl nenumatytas vežėjo. Kitaip nei nenugalima jėga, pavojai ir atsitiktinumai jūroje patys nepasižymi ypatingumu ir neįveikiamumu. Vežėjas negali išvengti žalingų jų poveikio pasekmių dėl to, kad jie atsiranda netikėtai, nebuvo numatyti. Pavojumi arba atsitiktinumu jūroje gali būti: locijoje dar nepažymėta sekluma, staigus štorminis vėjas, tirštas rūkas, ledkalniai, plaukiojančios povandeninės

⁹³ Valstybės Žinios, 1995.12.06, Nr.: 99, Publ. Nr.: 2201.

⁹⁴ Valstybės Žinios, 1996.07.19, Nr.: 68, Publ. Nr.: 1652.

⁹⁵ Valstybės Žinios, 1997.03.19, Nr.: 24, Publ. Nr.: 556.

⁹⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2005-11-02 nutartis, UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, civ. byla Nr. K-3-534/2005, kat. 60; 61: kad įvykį ar veiksmą pripažinti *force majeure* aplinkybe, jis turi atitikti požymius, išplaukiančius iš įstatymo (CK 6.212 straipsnis): šios aplinkybės nebuvo galima protingai numatyti; dėl jos objektyviai nebuvo galima tinkamai įvykdyti sutartį; jos nebuvo galima kontroliuoti ir užkirsti kelią jos atsiradimui; sutarties neįvykdžiusi šalis nebuvo prisiėmusi tos aplinkybės atsiradimo rizikos. Vertinant galimybę numatyti tam tikrą aplinkybę, reikia vadovautis sąžiningo, rūpestingo asmens elgesio standartu.

kliūtys, bangavimas, sulaikęs laivą kelyje ir taip sukėles krovinio sugedimą, neteisingas priešpriešinio laivo manevras, dėl kurio įvyko susidūrimas ir pan.

Pavojai ir atsitiktinumai jūroje gali nutikti ne tik paties krovinio gabenimo, bet ir jo krovimo ir iškrovimo prielaukoje metu, kuomet kroviny s yra jau perduotas vežėjui arba dar neatiduotas gavėjui (pavyzdžiui, krovimo metu dėl staiga atslūgusių bangų laivas smarkiai pasviro, ir dėl to dalis krovinio atsidūrė už borto). Atsakomybė už jūrinių pavojų, nutikusių tuomet, kai vežėjas jau vėlavo vykdydamas savo pareigas pagal krovinio gabenimo sutartį, pasekmes atitenka vežėjui.

Gamtos jėgų pasireiškimo atveju, vežėjas taip pat negali išvengti žalingų jų poveikio pasekmių dėl to, kad jie atsiranda netikėtai ir nebuvo ir negalėjo būti numatyti.

Pavyzdžiui, drėgmei patekus į gabenamą konteinerį padaroma žala kroviniui dėl jo sudrėkimo. Vežėjo atstovas kaip gamtos jėgos veiksnius gali nurodyti oro ir vandens temperatūros pokyčius, įvykusius laivui plaukiant iš Indijos į Europą. Siejant krovinio sudrėkimą su nenugalimos jėgos veiksmiu, vežėjui reikėtų įrodyti, kad:

- a) temperatūros pokyčiai tikrai buvo;
- b) susiklosčius staigių temperatūros svyravimų sąlygoms, pasireiškė specifinės krovinio savybės;
- c) šiuos reiškinius ir krovinio sudrėkimą, dėl kurio jis buvo iš dalies sugadintas, sieja priežastinis ryšys;
- d) vežėjas ėmėsi visų protingų priemonių žalingoms nurodytų gamtos reiškinų pasekmėms išvengti.

Šių teiginių įrodymas suteiktų pagrindą išvadai dėl vežėjo nekaltumo.

Klaipėdos apygardos teismas byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Baltijos pervežimai“⁹⁷ nustatė, kad kroviny s – juodieji pipirai, buvo pakrautas tropinėje juostoje šiltomis sąlygomis prie aukšto santykinio drėgnumo. Didelė oro drėgmės koncentracija susidarė ir konteinerio viduje kai buvo įkraunamas kroviniu. Vėliau konteineris buvo užkeltas ant laivo denio ir nugabentas į šaltą aplinką Europoje. Transportavimo vandenynais bei jūromis metu oro temperatūra tolygiai mažėjo, kol nepasiekė santykinai šalto Europos oro temperatūros lygio. Plieninio konteinerio korpuso temperatūra susilygino su išorine. Konteinerio viduje viršutinėje dalyje virš krovinio šiltas drėgnas oras kontaktuoja su šaltu konteinerio korpusu. Korpuso temperatūra buvo žemesnė nei oro, buvusio konteineryje, rasos taško temperatūros, kas privedė prie kondensato atsiradimo. Kondensavimas tęsėsi tol, kol vidinio oro rasos taško temperatūra nukrito

⁹⁷ Klaipėdos apygardos teismo 2006-10-11 nutartis, civilinės bylos Nr. 2A-728-159/2006, AB „Lietuvos draudimas v. UAB „Baltijos pervežimai“.

iki išorinio oro rasos taško temperatūros. Taip ant vidinių konteinerio sienelių susidarė vandens lašai, kurie viso transportavimo metu nusėdinėjo ant krovinio paviršiaus.⁹⁸ Dėl susidariusio kondensato buvo dalinai apgadintas gabenamas kroviny. Teismas padarė išvadą, kad vežėjas negali būti atsakingas už tokios žalos atsiradimą.

3.4. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl karo veiksmų, valstybės priešų veiksmų, riaušių ir pilietinių neramumų

Vežėjas jūra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl karo, valstybės priešų veiksmų, sukilimų ir pilietinių neramumų. Šie atleidimo nuo atsakomybės pagrindai vadinami veiksniais prieš viešą tvarką, nes jų bendras bruožas pasireiškia siekiu sugriauti nusistovėjusią ir visuomenei priimtina tvarką. Tokie veiksniai laikomi neišvengiamais *prima facie*. Ir iš tikrųjų, vežėjas negali tikėtis išvengti tokių veiksmų, kurių sudėtinga išvengti net valdžios atstovams. Prie tokių veiksmų priskirtini bet kokie veiksniai pažeidžiantys viešąją tvarką ir kurių negali išvengti rūpestingas vežėjas⁹⁹.

Sąlyga dėl karo veiksmų buvo įtraukiama į krovinio gabenimo jūra sutartis tam, kad vežėjas išvengtų atsakomybės dėl karinių operacijų¹⁰⁰, tokių kaip pilietinis karas¹⁰¹ ir represalijos. Karo veiksmams gali būti apibrėžti bet kuris ginkluotas konfliktas tarp dvejų ar daugiau grupuočių. Taip pat oficialus karo paskelbimas, diplomatinių ryšių nutraukimas ir karinės jėgos panaudojimas nėra būtini tam, kad vežėjas galėtų pasinaudoti šiuo atleidimu nuo atsakomybės pagrindu. Karo veiksmai gali vykti jūroje, ore ar sausumoje, nes gali būti užpuolami bombarduojami, blokuojami priešo teritorijos ir laivai,¹⁰² konfiskuojami kroviniai, uždėdami prekybos embargai. Vežėjas gali vadovautis šia išlyga net ir tuo atveju, jeigu jo naudojamas laivas yra neutralus.

Sukilimai, tai baudžiamosios veikos, padaromos organizuotų grupių su intencija pasiekti savo tikslų bauginami visuomenę. Pilietiniai neramumai, tai žmonių sukilimai, kurių bendras tikslas paveikti viešąją valdžią. Pagal bendrąjį poveikį ir mastą aš priskirčiau jiems vietą tarp riaušių ir pilietinio karo.

Bet koks prievartinis ir turintis reilią grėsmę visuomenei ar valdžiai poelgis gali būti laikomi valstybės priešų veiksmams. Plėšikai ar vagys, veikiantys savanaudiškais

⁹⁸ Civilinės bylos Nr. 2A-728-159/2006 medžiaga.

⁹⁹ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 2 d. e, f ir k punktai

¹⁰⁰ *Pesqueerias y Secadores v. Beer* (1949), D. A. Glass – C. Cashmore, "Introduction", psl. 182.

¹⁰¹ *Kawasaki Kisen Kabishiki Kaisha v. Bantam SS Co* (1939)

¹⁰² *Seabridge Shipping Ltd. V. Antco Shipping Ltd.* (1977). Izraelio ir arabų šalių karo metu, Libija blokavo naftos transportavimą kai kuriomis kryptimis

tikslais nepatenka į šią kategoriją¹⁰³, išskyrus piratavimą, kuris vertinamas kaip nusikaltimo humaniškumui apraiška.

3.5. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymo, suėmimo ar turto arešto vadovaujantis teisine procedūra ir karantino apribojimo

Vežėjas jūra yra atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą dėl valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymo, suėmimo ar turto arešto vadovaujantis teisine procedūra, t.y. dėl valdžios atstovų teisėtų suvaržymų ir karantino apribojimo. Jie yra neišvengiami todėl, kad vežėjas negali ignoruoti ir nepaklusti valdžios atstovų nurodymams ir kaip to pasekmė įvykdyti nusikaltimą¹⁰⁴. Prie tokių veiksmų taip pat galima priskirti valdžios atstovų prievartinį poveikį kroviniui ir vežėjui taikos ar karo¹⁰⁵ metu, kuris negali būti numatytas sąžiningo vežėjo.

Vyriausybė ir teismas yra valdžios atstovai, kurie panaudoja suverenius įgalinimus. Kitų asmenų ar subjektų kaip maištininkai, minios, teroristų arba partizanų prievarta negali būti laikoma kaip taikoma viešosios valdžios atstovų.¹⁰⁶ Bet tam tikras atvejais subjektų ar asmenų taikomi suvaržymai gali būti prilyginti valdžios atstovų veiksmams.¹⁰⁷

Atsakomybės netaikymas nepriklauso nuo tam tikros valstybės intervencijos.¹⁰⁸ Net tada, kai vežėjas išvengia pareigos nugabenti krovinį į paskirties uostą dėl neišvengiamos valstybės prievartos grėsmės, vežėjas gali išvengti atsakomybės.¹⁰⁹ Tačiau, galima baimė susidurti su suvaržymais ateity neturėtų tapti pagrindu vežėjui atsisakyti savo sutartinių įsipareigojimų ir tapti atsakomybės netaikymo pagindu, nebent tokia viešosios valdžios¹¹⁰ veiksmų rizika yra numanoma ir pagįstai prognozuotina.

¹⁰³ J. F. Wilson "Carriage", psl. 246

¹⁰⁴ Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. 2 d. g ir h punktai.

¹⁰⁵ Taip pat priskirtina prie Hagos-Visbiu konvencijos 4 straipsnio 2 dalies e punkte numatyto atsakomybės netaikymo pagrindo

¹⁰⁶ W. Payne – H. Iwamy, "Carriage", psl. 183; J. F. Wilson, "Carriage", psl. 252.

¹⁰⁷ *Silver Coast Shipping Co. Ltd. v. Union Nationale des Co-operatives ds Cereales* [1981] 2 Lloyd's Rep. 95, 98, Angolos pilietinio karo metu 1975 pasipriešinimo lyderis dėl savo valdžios ir įtakingumo buvo laikomas valdžios atstovu

¹⁰⁸ *Rickards v. Forrester Co.* [1942] AC 50, 81: teismas nusprendė, kad Vokietijos vežėjas, kuris pakluso savo šalies Vyriausybės nurodymui ir praplaukė šalia neutralaus uosto Antrojo pasaulinio karo metu, neatsižvelgiant į tai, kad laivas tuo momentu nebuvo Vokietijos jurisdikcijoje, gavo naudos dėl šio atsakomybės netaikymo pagrindo taikymo.

¹⁰⁹ *Nobels Explosives Co v. Jenkins & Co.* (1896) 2QB 326: teismas nustatė, kad krovinio, gabenamo iš Japonijos į Hong Kongą, perleidimas buvo padarytas viešosios valdžios nurodymu, siekiant išvengti krovinio užgrobimo Japonijos ir Kinijos karo metu.

¹¹⁰ *Watts & Co. Ltd. v. Mitsui & Co. Ltd.* [1917] AC 227: teismas nesuteikė vežėjui, kuris bijodamas Osmanų imperijos galimų veiksmų nutraukė krovinio gabenimą per Juodąją jūrą, teisės pasinaudoti atsakomybės netaikymu.

Valdžios atstovai, panaudodami savo įgalinimus gali uždrausti tam tikros prekės importą ar eksportą, konfiskuoti kaip kontrabandą, uždėti embargą prekybai, blokuoti uostus, areštuoti jūreivius, sulaikyti krovinius ir laivus ir juos apieškoti.

Prie valdžios atstovų veiksmų galima priskirti ir teisminės valdžios veiksmus, jeigu ji veikia valstybės vardu. Tokių suvaržymų prigimtis yra viešoji ar privatinė. Vadinasi, krovinio ar laivo sulaikymas, vadovaujantis administracinės ir civilinės teisės normomis gali būti pakankamu pagrindu vežėjo atsakomybės netaikymui.

3.6. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo

Siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo arba gavėjo veiksmai arba aplaidumas, dėl kurių kilo grėsmė krovinio saugumui, atleidžia vežėją nuo atsakomybės, nepriklausomai nuo to, kokie jie buvo – kalti ar nekalti. Neturi reikšmės, ar krovinio siuntėjas arba gavėjas numatė galimas savo veiksmų pasekmes, suvokė jie ar nesuvokė savo neteisėtumą ar neapdairumą. Visi šie subjektyvūs veiksniai neturi reikšmės nustatant objektyvų veiksmų poveikį ar nurodytų asmenų aplaidumų gabenamų kroviniu saugumo atžvilgiu.

Kai kuriais atvejais dėl šių asmenų veiksmų vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės už krovinio saugumą ne visiškai, bet tik iš dalies. Dalinis vežėjo atleidimas nuo atsakomybės galimas tais atvejais, kai siuntėjo veiksmus ir aplaidumą lydėjo vežėjo nesilaikymas vienu ar kitu krovinio gabenimo taisyklių, susijęs su pavojaus krovinio saugumui atsiradimu.

Netekus krovinio ar jį sugadinus dėl siuntėjo arba gavėjo veiksmų arba aplaidumo, vežėjas turi įrodinėti ne siuntėjo ar gavėjo kaltę dėl šių aplaidumų, o, visų pirma, jų poveikį gabenimo rezultatams, t. y. jis privalo įrodyti tiesioginį priežastinį ryšį tarp krovinio savininko veiksmų ar aplaidumų ir krovinio saugumui iškilusio pavojaus.

3.7. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl streikų, lokautų, darbo sustabdymo ar pribojimo dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai

Šiuo pagrindu vežėjas jūra atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą, jeigu negali kontroliuoti tokio pobūdžio aplinkybių. Preziumuojama, kad tokios aplinkybės yra neišvengiamo charakterio. Bet kurie veiksniai, kurie tiesiogiai ar netiesiogiai užkerta kelią tinkamam savo įsipareigojimų, pagal gabenimo sutartį, vykdymą ir negali būti išvengtose sąžiningo ir rūpestingo vežėjo patenka į neišvengiamų aplinkybių sąrašą. Streikai ir lokautai yra tik keli iš jų. Ši atleidimo nuo atsakomybės

sąlyga turėtų būti aiškinama gana plačiai. Į ją patenka tiek konkretaus veiksmo vykdymo sustabdymas tiek dėl esamų aplinkybių, tiek ir dėl gresiančių padarinių: infekcija, karas, bombardavimas; streikai dėl darbo socialinių ir darbo sąlygų pagerinimo; protestai ar palaikimo agitacijos. Visos panašios aplinkybės patenka į Hagos-Visbiu taisyklių atleidimo nuo atsakomybės taikymo sferą. Tačiau, vežėjas, kuris nemoka savo darbuotojams atlyginimų be jokios pagrįstos priežasties ir tuo pačiu skatina tokių aplinkybių atsiradimą, negali pasinaudoti tokiu atleidimo nuo atsakomybės pagrindu.

Žmonės, kurie yra įtraukti į streikus arba lokautus nebūtinai turi būti vežėjo pavaldiniai ar agentai. Bet kurio asmens, tiesiogiai ar netiesiogiai turinčio įtakos gabenimo sutarties tinkamam vykdymui, atsisakymas dirbti, laikomas pagrindu atleisti vežėją nuo atsakomybės. Pavyzdžiui, jeigu dėl darbų sustabdymo naftos perdirbimo gamykloje, vežėjas negauna kuro, kad galėtų vykdyti gabenimus, jis gali pasinaudoti šio punkto nuostata, nes nėra atsakingas už trečiųjų asmenų, neskaitant savo agentų ar subkontraktorių, veiksmus. Taip pat nėra svarbu daliniai ar visuotiniai streikai ir lokautai užkerta kelią tinkamam sutarties vykdymui. Tačiau svarbu yra tai, kad nepakankamas darbuotojų skaičius neatleidžia vežėjo nuo prisiimtų įsipareigojimų vykdymo¹¹¹.

3.8. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl gelbėjimo ar bandymo gelbėti gyvybę ar turtą jūroje ir bet kurio pagrįsto nuokrypio nuo kurso

Visuotinai jūrinės bendruomenės pripažintas paprotys įpareigoja jūreivius skubėti į pagalbą tiems, kuriuos jūroje ištiko nelaimė. Šiuo metu šis paprotys yra įtvirtintas kai kurių tarptautinių jūrų konvencijų (1910 metais Briuselyje priimta Tarptautinė konvencija dėl tam tikrų taisyklių, reglamentuojančių pagalbą ir gelbėjimą jūroje, suvienodinimo, 1960 metais Londone priimta Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje). Už laivo kapitono nesuteiktą pagalbą jūroje ar kitame vandens kelyje žūvantiems žmonėms, jei ši pagalba galėjo būti suteikta, nekeliant rimto pavojaus savo laivui, jo įgulai ir keleiviams, laivo kapitonas yra baudžiamas laisvės atėmimu iki dviejų metų arba pataisos darbais iki vienerių metų, atimant teisę eiti kapitano pareigas arba paliekant ją. Tokiu būdu, Hagos-Visbiu taisyklės tiksliai atitinka nurodytų tarptautinių konvencijų reikalavimus ir įpareigoja laivų kapitonus, nekeliant pavojaus savo laivui, įgulai ir keleiviams:

1. suteikti pagalbą bet kuriam jūroje rastam asmeniui, kuriam gresia mirtis;

¹¹¹ *USA v. Lykes Bros. SS Co., Inc.* 1975 AMC 2244, 252.

2. visu įmanomu greičiu plaukti į pagalbą žūvantiems, jeigu jam buvo pranešta, kad jiems reikia pagalbos, ir jeigu tokių veiksmų iš jo pusės būtų protinga tikėtis.

Už nurodytų pareigų nevykdymą kapitonui yra taikoma atitinkama atsakomybė. Laivo nukrypimas nuo įprasto kurso dėl žmonių gyvybių gelbėjimo jūroje visada buvo laikomas teisėtu nukrypimu, ir vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už su gelbėjimu susijusią žalą kroviniui. Kiek vėliau atskirų valstybių jūrų teisėje atsirado taisyklė, atleidžianti vežėją nuo atsakomybės už žalą, padarytą kroviniui gelbėjant turtą jūroje (laivus, krovinius) arba mėginant tai padaryti. Tarptautinio pripažinimo ši nuostata pirmą kartą sulaukė 1924 m. Hagos taisyklėse. Nors už turto (laivų, krovinių) gelbėjimą teigiamo rezultato atveju priklauso apdovanojimo už gelbėjimą išmoka (kartais labai didelė), tačiau, jei gelbėjimo metu laivo-gelbėtojo gabenamam kroviniui buvo padaryta žala, šio laivo savininkas yra atleidžiamas nuo atsakomybės už šią žalą.

Ši jūrų transporto teisės nuostata yra sąlygota didelės rizikos ir pavojaus ne tik žmonių gyvybėms, bet ir turtui jūroje. Iš čia – jūrų teisei būdinga tendencija paskirstyti šias rizikas tarp visų asmenų, kurių turtas dalyvauja jūrų laivyboje, juo labiau, kad apdovanojimas už gelbėjimą nėra išmokamas, jei nėra pasiektas naudingas rezultatas.

Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už kroviniui padarytą žalą, laivui nukrypus nuo įprasto kurso ne tik dėl žmonių gyvybių, laivų ir krovinių gelbėjimo, bet ir dėl bet kokio kito protingo nukrypimo, jei jis nebuvo sąlygotas neteisingsiais vežėjo veiksmais. Šiuo atveju žala gali pasireikšti krovinio sugedimu (ypač greitai gendančio) dėl laivo sulaikymo, krovinio kainos kritimu, o taip pat krovinio netekimu arba sugadinimu gelbėjimo operacijų ar kitų nutikimų, įvykusių dėl nukrypimo, metu.

Kaip galimų nuostolių pavyzdį pateiksiu situaciją: į anglišką laivą „Ardena“ Kartagenos uoste buvo pakrauti mandarinai, kurie turėjo būti pristatyti į Londoną. Laivo savininko agentas Kartagenos uoste žodžiu patikino siuntėją, kad laivas vyks tiesiai į Londoną. Krovinio siuntėjui išduotame konosamente buvo išlyga, suteikianti laivui teisę užsukti į tarpinius uostus. Užuot plaukęs tiesiai į Londoną, laivas užsuko į Antverpeną. Kai laivas pagaliau atvyko į Londoną, ten jau buvo įvestas papildomas įvežimo mokestis bei tuo pat metu nukrito mandarinų kaina. Laivo savininkas, teisindamasis, nurodė konosamento išlygą, formaliai suteikusią jam teisę užsukti į Antverpeną. Tačiau teismas nusprendė, kad dėl žodinio pažado, duoto agento pakrovimo uoste, ši išlyga netenka galios. Laivo savininkas teismo buvo įpareigotas padengti krovinio savininko

patirtus nuostolius dėl padidėjusio įvežimo mokesčio ir rinkos praradimų, kuriuos sąlygojo laivo atvykimo pavėlavimas¹¹².

Pagal įstatymo reikalavimus ir gabenimo jūra sutarties sąlygas laivas privalo vykti į paskirties uostą protingu greičiu bei visuotinai priimtu, šiam konkrečiam kursui protingu keliu. Šio reikalavimo nevykdymas yra vertinamas kaip „nukrypimas“ arba „deviacija“. Už neteisėtą nukrypimą vežėjui gresia atsakomybė už dėl šio įvykio krovinio savininkui padarytą žalą. Teisėto nukrypimo atveju vežėjui tokia atsakomybė nenumatoma. Nukrypimo protingumas ir, vadinasi, teisėtumas nustatomi pagal kiekvieno konkretaus reiso aplinkybes. Gabenimo jūra sutartyje paprastai numatoma teisė užsukti pasikrauti, bunkeruoti arba dėl kitų priežasčių į vieną ar kelis, ar net į „kiekvieną uostą“ tam tikra geografinė seka. Tačiau nukrypimas turi būti sąlygotas protingomis priežastimis. Nukrypimas taip pat gali įvykti esant būtinybei užsukti į uostą-slėptuvę dėl kilusios audros arba remonto atveju.

Tokiu būdu, norėdamas išvengti atsakomybės už krovinio netekimą, trūkumą arba pažeidimą dėl aplinkybių, išvardintų Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalies 1 punkte bei 4 straipsnio 4 dalyje, vežėjas privalo įrodyti savo nekaltumą dėl nustatyto krovinio nesaugumo. Vežėjas gali padaryti tai, įrodydamas nurodytą ar kokių kitų aplinkybių, patvirtinančių jo nekaltumą, buvimą ir priežastinį ryšį tarp krovinio nesaugumo ir atitinkamos aplinkybės. Tarp aplinkybių, atleidžiančių vežėją nuo atsakomybės už krovinio netekimą, trūkumą ir pažeidimą, ypatingą vietą užima navigacinė klaida.

3.9. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl dydžio ar svorio sumažėjimo arba dėl bet kurio kito netekimo ar sužalojimo, atsirandančio dėl prigimtinio prekių defekto, kokybės ar prigimtinio trūkumo, nepakankamos pakuotės, nepakankamo arba netinkamo ženklavimo

Vežėjas neatsako už nevaldomą krovinio apimtį ir svorio sumažėjimą, susijusį su jo natūraliu mažėjimu: džiuvimu, nubyrėjimu, nutekėjimu, dūlėjimu. Tam tikrais atvejais toks mažėjimas yra normalus, t. y. leistinas transportuojant krovinius. Natūralaus mažėjimo normos, taikomos gabenant krovinius vandens ir sausumos transportu, nėra vienodos. Todėl, vykdant krovinių gabenimą įvairiomis tiesioginėmis susiekimo priemonėmis, natūralaus mažėjimo normos taikomos tik tada, kai, perduodant krovinį iš vienos transporto rūšies į kitą, nustatomas trūkumas. Kitais atvejais natūralaus mažėjimo normos taikomos tik paskutinio vežėjo įvykdytam pervežimui.

¹¹² Captain L.F.H. Stanton. The Law and Practice of Sea Transport. Glasgow, 1964 psl. 143

Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už pavojų krovinio saugumui, iškilusį dėl taros ir įpakavimo trūkumų, jei:

1. krovinio priėmimo metu šie trūkumai negalėjo būti pastebėti vežėjo, jam esant tinkamai atidžiam;
2. krovins taroje buvo atgabentas į paskirties vietą be jokių pažeidimo žymių, galėjusių atsirasti kelyje.

Jeigu ant krovinio, atgabento į paskirties uostą, taros bus rasta jos pažeidimo kelyje žymių, tai bus pagrindas manyti, kad pavojus krovinio saugumui yra susijęs su šiuo pažeidimu. Todėl atsakomybės norintis išvengti vežėjas privalės įrodyti, kad krovinio netekimas arba sugadinimas įvyko ne dėl taros pažeidimo kelyje. Nepaisant įrašo konosamente apie taros trūkumus, krovinio savininkas turi teisę pateikti įrodymus, patvirtinančius, kad krovinio netekimas arba sugadinimas nėra susijęs su taros pažeidimu. Lygiai taip pat, nesant tokiam įrašui, vežėjas gali pateikti įrodymus (komercinio akto, ekspertizės ir kt. duomenis), patvirtinančius, kad krovinio netekimas arba sugadinimas įvyko dėl taros trūkumų, kurie negalėjo būti pastebėti krovinio priėmimo gabenimui metu.

3.10. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl paslėptų krovinio trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant

Slapti krovinio trūkumai, jo savybės gabenimo metu gali tapti jo sugadinimo, visiško nuvertėjimo arba sunaikinimo priežastimi. Prie slaptų priskiriami tokie trūkumai, kurie negalėjo būti pastebėti vežėjo ar jo agento, jiems esant tinkamai apdairiems ir laikantis nustatytos krovinio priėmimo tvarkos. Dėl tokiomis sąlygomis atsiradusio pavojaus krovinio saugumui negali būti kaltinamas vežėjas. Vidinės krovinio savybės, kurios iš esmės skiriasi nuo slaptų trūkumų, taip pat gali sukelti pavojų jo saugumui (sugadinimą, gedimą, rudžių atsiradimą ir pan.). Pavojų krovinio saugumui, atsiradusį dėl jo natūralių savybių, dera skirti nuo pavojaus, kilusio dėl netinkamos krovinio būklės jo pristatymo gabenimui metu.

Pavyzdžiui, kroviniui, maisto produktams, žala gali būti padaroma dėl jo paviršiaus pasidengimo pelėsiomis. Tačiau nustačius tą faktą, kad krovins sugedo dėl padidėjusio maisto produktų drėgnumo prieš jo pakrovimą ir vežėjas apie tai nežinojo ir negalėjo žinoti, jis turi būti atleistas nuo atsakomybės pagal Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalies p punktą¹¹³.

¹¹³ American Risk Management Inc. v APL Co. Pte. Ltd., 2002 FCT 1023. Šalių ginčas kilo dėl dalinai sugadinto krovinio – audiniai, gabenamo keliu, jūros transportu ir geležinkeliu iš Pakistano į Toronto.

3.11. Vežėjo jūra atleidimas nuo atsakomybės dėl bet kurios kitos priežasties, nesant vežėjo faktinės kaltės ar dalyvavimo arba nesant vežėjo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo

Hagos-Visbiu taisyklės nepateikia baigtinio vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės sąrašo. Tam, kad būtų atleistas nuo atsakomybės pagal konvencijos 4 straipsnio 2 dalies q punktą, vežėjas turi įrodyti, kad žala kroviniui buvo padaryta ne dėl jo ir jo agentų veiksmų, bet ir tą faktą, kad jie elgėsi rūpestingai ir apdairiai siekdami tokios žalos išvengti. Todėl vežėjas nelaikomas atsakingu už krovinio, atvykusio į paskirties vietą tvarkingose krovininėse patalpose su tvarkingomis krovinio siuntėjo plombomis, pristatyto sveikoje, tvarkingoje taroje be atidarymo kelyje požymių, bei gabento lydint siuntėjo arba gavėjo palydovui, trūkumą, nebent gavėjas įrodytų, kad dėl krovinio trūkumo kaltas vežėjas.

3.12. Ieškinio senatis

Tiek Hagos-Visbiu taisyklės¹¹⁴, tiek LR prekybinės laivybos įstatymas¹¹⁵ nustato sutrumpinta vienerių metų ieškinio senaties terminą, reikalavimams, kylantiems iš krovinių gabenimo jūra.

Vežėjas bet kuriuo atveju yra visiškai atleidžiamas nuo atsakomybės už prekes, jeigu per vienerius metus nuo jų pristatymo arba nuo dienos, kai jos turėjo būti pristatytos, ieškinys nebuvo pareikštas. Šis laikotarpis gali būti pratęstas, jeigu šalys taip susitarė po to, kai atsirado pagrindas pareikšti ieškinį¹¹⁶.

Vežėjas pareikštą pretenziją privalo išnagrinėti per tris mėnesius nuo pretenzijos gavimo dienos ir pranešti pareiškėjui apie jos patenkinimą ar atmetimą¹¹⁷. Ieškininės senaties terminams, numatytiems šiame įstatyme, taikomos ieškininės senaties termino eigos sustabdymo, nutraukimo ar atnaujinimo taisyklės, nustatytos LR CK¹¹⁸.

Kaip nustato 1956 m. tarptautinio vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) ir jos 32 straipsnio 2 dalimi, kuri nustato, kad pretenzijų pateikimas raštu pristabdo senaties termino veikimą iki tos dienos, kai vežėjas raštu atmeta pretenziją ir gražina

Krovinyms buvo gavėjo priimtas be jokių pastebėjimų ar reklamacijų. Po kelių dienų buvo nustatyta, kad audiniai buvo pažeisti – ant medžiagos atsirado dėmės ir pelėšiai. Gavėjas teigė, kad vežėjas yra atsakingas už kroviniui padarytą žalą, nes krovinyms buvo priimtas gabenimui geros kokybės ir jokių pastabų nepareiškė. Teismas nustatė, kad krovinio trūkumai buvo paslėpti. Tokį faktą patvirtina ir ta aplinkybė, kad kita dalis krovinio nebuvo pažeista gabenimo metu.

¹¹⁴ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 6 bis d.

¹¹⁵ LR prekybinės laivybos įstatymo 75 str. 6 d. 1 p.

¹¹⁶ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 6 bis p.

¹¹⁷ LR prekybinės laivybos įstatymo 75 str. 5 d.

¹¹⁸ LR prekybinės laivybos įstatymo 76 str.

prie jos pridėtus dokumentus. Jeigu pretenzija pripažįstama tik iš dalies, tai senaties terminas atnaujinamas tik ginčytinai pretenzijos daliai. Įrodyti pretenzijos ar atsakymo į ją gavimo faktą, taip pat dokumentų gražinimą privalo ta pusė, kuri remiasi tuo faktu. Kitos pretenzijos, pateiktos tuo pačiu pagrindu, senaties termino nepristabdo¹¹⁹.

Hagos-Visbiu taisyklės nenustato panašaus ieškinio senaties skaičiavimo sustabdymo. Atvirkščiai, vežėjas bet kuriuo atveju yra visiškai atleidžiamas nuo atsakomybės už prekes, jeigu po vienerių metų nuo jų pristatymo arba nuo dienos, kai jos turėjo būti pristatytos, ieškinys nebuvo pareikštas¹²⁰.

4. Pretenzijos dėl krovinio praradimo ar sugadinio pareiškimas ir krovinio praradimo ar sugadinimo fakto įrodinėjimas

Tinkamam ir sėkmingam reikalavimų dėl krovinio praradimo ar sugadinimo vežėjui ir prieštaravimų dėl to pateikimui yra labai svarbu griežtai nustatyti kiekvienos šalies įrodinėjimo pareigos apimtį ir turinį, o taip pat nustatyti šalių pateikiamų duomenų ir informacijos vertinimą.

Galima kalbėti apie dvi aplinkybių kategorijas, kurias reikia nustatyti ginčo, susijusio su krovinio neišsaugojimo, nagrinėjimo procese. Vieni iš jų laikomi pretenzijos vežėjui pareiškimo pagrindais, kiti – prieštaravimų dėl tokios pretenzijos pateikimas.

Patvirtinus pretenzijoje reiškiamus reikalavimus atsiranda įstatyme įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija. Vežėjas turi paneigti šią pretenziją. Jeigu nors viena iš šių aplinkybių bus pripažinta neįrodyta, reikalavimas vežėjui laikytinas nepagrįstas ir netenkintinas. Įrodynėtinų aplinkybių visuma dėl ginčo dalyko, o taip pat įrodinėjimo pareigos paskirstymas nustatomas materialinėmis ir procesinėmis normomis: LR CPK, LR prekybinės laivybos įstatymas ir Hagos-Visbiu taisyklės.

Asmuo, reiškiantis pretenziją dėl krovinio praradimo ar sugadinimo vežėjui, privalo įrodyti:

- a) teisę reikšti materialinius reikalavimus, susijusius su krovinio praradimu ar sugadinimu, vežėjui;
- b) krovinio sugadinimo ar praradimo faktas tuo momentu, kai krovins buvo vežėjo dispozicijoje;
- c) vežėjo pristatytų vežtinų krovinių kiekį ir vertę.

¹¹⁹ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), Valstybės Žinios, 1998.12.04, Nr.: 107, Publ. Nr.: 2932.

¹²⁰ Ši norma yra imperatyvaus pobūdžio ir vienerių metų terminas yra naikinamasis.

Vežėjas ir gavėjas turi pareigą faktinio ar numatomo netekimo ar sužalojimo atveju sudaryti vienas kitam galimybes apžiūrėti ir sutikrinti krovinį¹²¹.

Vieną pagrindinių problemų krovinio praradimo ar sugadinimo atvejais ir su tuo susijusių duomenų ir įrodymų vertinimu, sudaro Hagos-Visbiu taisyklių¹²² ir LR prekybinės laivybos įstatymo¹²³, nustatančių pareigą pretenziją reikšti raštu, apie krovinio netekimą ar sužalojimą ir bendrą tokio netekimo ar sužalojimo pobūdį prieš perduodant prekes asmeniui pagal vežimo sutartį turinčiam teisę jas priimti saugoti, arba prekių perdavimo metu, arba jei netekimas ar sužalojimas netampa akivaizdūs per tris dienas, aiškinimo ir taikymo problema. Jeigu tokia pretenzija ar reklamacija nepareiškiami per nustatytą terminą toks krovinio pristatymas yra *prima facie* įrodymas, kad vežėjas pristatė važtaraštyje nurodyto kiekio ir kokybės prekes.

Reikšdamas pretenziją vežėjui dėl žalos, susijusios su krovinio sugadinimu ar praradimu, atlyginimo gavėjas privalo įrodyti ne tik tai, jog krovinyje buvo pristatytas nesutinkamai su važtaraščio sąlygomis, bet ir konkretų neišsaugoto krovinio pobūdį bei dydį. Bendro pobūdžio pranešimas apie krovinio sugadinimo ar praradimo faktą per tris dienas nuo pristatymo, laikomas vienu iš padarytos žalos įrodymu, bet neatleidžia gavėjo nuo krovinio sugadinimo ar praradimo aplinkybių įrodinėjimo pareigos.

Mano manymu, pranešimas apie krovinio praradimą ar sugadinimą turi patvirtinti neišsaugotų prekių faktą, bet ne padarytos žalos dydį, todėl apskaičiuotų nuostolių dydis gali būti pateiktas vežėjui vėliau negu per tris dienas.

Krovinio praradimą ar sugadinimo faktą bei vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindą gali patvirtinti bendrai vežėjo ir krovinio gavėjo sudarytas aktas dėl krovinio trūkumo arba krovinio sugadinimo faktą gali patvirtinti nepriklausomas ekspertas (siurvejeris) pateikdamas išvadą¹²⁴ apie krovinio apžiūros rezultatus ir jo sugadinimo ar praradimo priežastis.¹²⁵

¹²¹ Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 6 d. 5 p.

¹²² Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 6 d. 1 p.

¹²³ LR prekybinės laivybos įstatymo 70 str.

¹²⁴ Tokia išvada gali būti pripažinta rašytiniu įrodymu LR CPK prasme, jeigu atitinka LR CPK 198 str. 2 dalies reikalavimus. Tokį imperatyvų reikalavimą apibrezė Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2002-06-24 nutartyje ADB "Preventa" v. UABD "Baltic Polis" civ. byla Nr. 3K-3-903/2002, kat. 54; 67; 87.1 – rašytiniai įrodymai į bylą gali būti pateikiami originalūs arba tinkama tvarka patvirtinti nuorašai. Nuorašus tvirtinti gali asmenys, kuriems tokią teisę suteikia įstatymas arba asmenys, kurie surašė tą dokumentą. [...] Pažeidžiant šią nuostatą prijungti prie bylos dokumentai negali būti laikomi rašytiniais įrodymais, tinkamai pagrindžiančiais ieškovo reikalavimus atlyginti žalą. Todėl teismas, sprenddamas ieškovo reikalavimų teisėtumo ir pagrįstumo klausimą, negali vadovautis minėtais dokumentais byloje.

¹²⁵ Magistriniame darbe pavyzdynė siurvejerio ataskaitos forma pateikiama kaip priedas Nr. 1 (konfidenciali informacija darbe nepateikiama).

5. Bendroji avarija

5.1. Bendrosios avarijos samprata. Teisės aktai, reglamentuojantys bendrąją avariją

Būdamas vienas sieniausių jūros teisės institutu, bendroji avarija iki pat mūsų dienų lieka vienu labiausiai specifiniu ir neįprastu institutu. Todėl apie jį negalima susidaryti bedrojo įspūdžio, panaudojus analogijas su kitomis ūkinės veiklos sferomis, kitomis teisės sritimis. Įstatymų leidėjas, pateikdamas baigtinį bendrosios avarijos sąrašą, nenurodo tikslaus tokių situacijų aprašymo. Labai dažnai, išspresti klausimą ar turi vietos konkrečioje situacijoje bendroji avarija, galima tik vertinant visų požymių ir sąlygų visumą. Vertinant tam tikras situacijas ir vadovaujantis abstrakčiu teisės aktuose bendrosios avarijos apibrėžimu, būtinas aiškus supratimas apie bendrosios avarijos prigimtį.

Neretai tam, kad išvengti gresiančio laivui ar kroviniui pavojaus, tam tikrų nuostolių atsiradimas tampa neišvengiamas: gelbėtojų atlygis už atliktus gelbėjimo darbus, laivo nukrypimas į saugų uostą ir su tuo susijusios papildomos išlaidos arba tam tikrais atvejais netgi turto paaukojimas, pvz.: dalies krovinio išmestimas, siekiant palengvinti laivą, užplaukusį ant seklumos arba atvirkščiai, užplaukimas ant seklumos, siekiant išgelbėti skestantį laivą ir dėl to laivo korpuso apgadinimas ir t.t. Tokiais veiksmais siekiama vieno tikslo - paaukoti mažesniu, ar mažiau vertingu turto, siekiant išgeldėti didesnę, pagrindinę gabenamo krovinio dalį, t.y. laivą, krovinį ir frachtą, kitaip dar vadinamą „jūrine verte“. Be abejo, negalima fiziškai „išgelbėti frachto“ ta pačia prasme, kaip yra kalbama apie laivo ar krovinio išsaugojimą. Tačiau, vertinant tą faktą, kad vadovaujantis krovinio gabenimo jūra sutartimi, frachtas yra vežėjo arba krovinio savininko rizikoje, krovinio išgelbėjimas suponuoja ir teisę į frachtą, (jo reikalavimą) vienai iš krovinio gabenimo jūra sutarties šalių.

Aišku, panašūs nuostoliai ir aukojimai sukelia pasekmes tai šaliai, kurios sąskaita jie buvo padaryti. Tačiau vertinant tai, kad tokie veikmai atliekami dėl bendrų interesų išsaugojimo, būtų neteisinga pilnai užkrauti tokių nuostolių atsiradimo našta ant vienos iš sutarties šalių. Todėl jūros transporto teisėje nustatyta, kad išlaidos ir aukojimai, atsiradusieji dėl ypatingų aplinkybių buvimo, siekiant išsaugoti laivą, krovinį ir frachtą, padalinami tarp visų krovinio gabenimo sutarties šalių, proporcingai tenkančio kiekvienam iš jų turto vertei. Tokie nuostoliai jūros teisėje vadinami „bendraja avarija“, kur „avarija“ reiškia nuostolius, atsiradusius jūrinio gabenimo metu. Būtent taip pasireiškia teisinė tokio pavadinimo prasmė „bendroji avarija“, leidžiantis

kalbėti apie bendrosios avarijos pripažinimą. Nors bendrosios avarijos institutas atsirado anksčiau nei krovinių gabenimo jūra sutartis, ir Anglijos ir Lietuvos jūros transporto teisėje abu šie institutai formaliai apibrėžti ir tarp jų egzistuoja tiesioginis ryšys. Asmenys, kurių bendrųjų interesų labai padaromos tokios išlaidos bei aukojimai ir tarp kurių paskirstomi bendrosios avarijos nuostoliai laikomi laivo ir krovinių savininkai, t.y. krovinių gabenimo jūra sutarties šalys. Be abejo, jų valios, teisės ir pareigų įtvirtinimas sutartyje visų pirma priklauso nuo to, kokiomis sąlygomis ir taisyklėmis bus vadovaujama bendrosios avarijos atveju.

Praktikoje, bendrosios avarijos sąlygos įtraukiamos beveik į visus charterius ir konosamentus. Tiesa, vietoje detalaus daugybės klausimų, susijusių su bendrąja avarija, sprendimo, tokios sąlygos sprendžiamos atsižvelgiant į bendrųjų teisės aktų, reglamentuojančių bendrąją avariją nuostatas - Jork-Antverpeno taisyklės, o taip pat ir nacionalinių vienos ar kitos šalies įstatymų. Būtent tokios charterio ir konosamento punktų nuorodos į atitinkamus teisės aktus, laikomos pagrindiniu teisiniu pagrindu laivo ir krovinių savininkų santykių reguliavimui bendrosios avarijos atveju.

Jork-Antverpeno taisyklės dėl bendrosios avarijos išleistos Jorke (Anglija) 1864 metais ir vėliau pakeistos Antverpene (Belgija) 1877 metais, iš kur ir kilo šių taisyklių pavadinimas. Vėliau šios taisyklės buvo dar keleta kartų peržiūrimos. 1994 metais, tarptautinis jūros komitetas Paryžiaus konferencijoje priėmė naują redakciją Jork-Antverpeno taisyklių, „Gelbėjimo“ dalies ir rekomendavo vadovautis 1974 metų patvirtintomis ir 1994 metais pakeistomis Jork-Antverpeno taisyklėmis.

Į krovinių važtaraštį gali būti įrašoma nuostata dėl bendrosios avarijos¹²⁶.

Bendrąją avariją taip pat reglamentuoja ir nacionaliniai teisės aktai¹²⁷. Jork-Antverpeno taisyklių nuostatai buvo perkelti į LR prekybinės laivybos įstatymą su tam tikrais papildymais ginčų sprendimų ir senaties terminų taikymo dalyse.

Jork-Antverpeno taisyklės nurodo išsamų požymių sąrašą, kuris leidžia nustatyti bendrosios avarijos egzistavimą, žalos dydžio nustatymo tvarką bei taisykles. Taisyklių savitumas yra tame, kad jos nėra nei direktyva, tarptautinė sutartis ar įstatymas, bet tiesiog tarptautinės jūros teisės paprotys, kodifikuotas taisyklių sąvadas.

Jork-Antverpeno taisyklės neturi jokios privalomos teisinės galios. Jų taikymas kiekvienoje konkrečioje situacijoje priklauso nuo to, ar tokios sąlygos buvo įtrauktos į konosamentą, charterį ar avarinį užsakymą (bond). Praktikoje, beveik visose konosamentų ar charterių formose, naudojamose tarptautinėje prekybinėje laivyboje,

¹²⁶ Hagos-Visbiu taisyklių 5 str. 2 d.

¹²⁷ LR prekybinės laivybos įstatymo 46-52 str.

tokios sąlygos yra įtrauktos. Tam tikrais atvejais, Jork-Antverpeno taisyklių taikymas yra tiesiogiai numatomas nacionaliniuose įstatymuose. Platus krovinio gabenimo jūra sutarties šalių taisyklių pripažinimas ir taikymas savo santykiuose, ženkliai sumažino nacionalinių teisės aktų taikymo būtinumą bendrosios avarijos atvejais. Tačiau vis dar išlieka keletas sričių, susijusių su bendrąja avarija, kur nacionaliniai teisės aktai turi svarbią reikšmę. Visų pirma, krovinio gabenimo jūra sutartyje turėtų išlikti Jork-Antverpeno taisyklių taikymo ar netaikymo pasirinkimas, tuo pačiu suteikiant sutarties šalims laisvę, reguliuojant savo santykius.¹²⁸

Taip pat, Jork-Antverpeno taisyklės nereglamentuoja bendrosios avarijos padarytų nuostolių nustatymo, dalijimo ir ginčų, kylančių dėl dispašos sudarymo nagrinėjimo tvarkos. Lietuvos Respublikoje nuostolių nustatymo, dalijimo ir ginčų sprendimo tvarka nustatoma LR prekybinės laivybos įstatymu¹²⁹.

1994 metų Jork-Antverpeno taisyklėse nustatyta, kad bendroji avarija yra tada ir tik tada, kai pagrįstai ir tyčia padaromi ypatingi aukojimai arba nepaprastos išlaidos dėl bendrojo saugumo, siekiant išvengti pavojaus „jūrinei vertei“. Panašiai bendrosios avarijos formuluotė pateikta ir LR prekybinės laivybos įstatyme: „nuostoliai, kai sąmoningai ir pagrįstai padaromos išlaidos arba aukojimai, kad būtų išgelbėtas nuo bendro pavojaus laivas, frachtas ir laivu gabenami kroviniai“¹³⁰.

Iš pateiktos bendrosios avarijos sampratos aišku, kad išlaidas, atsiradusias krovinio gabenimo jūra metu, galima priskirti prie bendrosios avarijos esant visoms trimis sąlygoms: išlaidų ir aukojimų tikslas - siekis išsaugoti laivą, krovinį ir frachtą nuo gresiančio pavojaus; tokios išlaidos ir aukojimai padaryti tyčia ir pagrįstai; minėti veiksmai, išlaidos ir aukojimai yra ypatingo ir specialaus pobūdžio. Šios sąlygos laikomos bendrosios avarijos požymiais. Vieno iš jų nebuvimas panaikina galimybę pripažinti tokius nuostolius bendrąja avarija. Pavojaus laivui ir kroviniui egzistavimas, sąlygoja būtinumą priimti atitinkamų veiksmų planą, siekiant užtikrinti saugumą arba dėti visas pastangas turtui išgelbėti. Būtent ta aplinkybė, kad vieno asmens turtas yra vartojamas arba aukojamas, siekiant išgelbėti likusią savo arba kitam asmeniui priklausančio turto dalį, laikoma pagrindu bendram nuostolių ir išlaidų paskirstymui tarp krovinio gabenimo jūra sutarties šalių; ir priešingai, išlaidos, patirtos vienos krovinio gabenimo jūra sutarties šalies interesais, nuostoliai dėl išmesto už borto krovinio, siekiant nuimti laivą nuo seklumos, tuščio laivo gelbėjimo darbų arba

¹²⁸ Krovinio gabenimo kabotažu dokumentuose, bendrosios avarijos sąlygos įtraukiamos labai retai. Būtent dėl šios priežasties į daugelio valstybių jūros kodeksus ir kitus įstatymus yra įtraukiamos bendrosios avarijos nuostatai.

¹²⁹ LR prekybinės laivybos įstatymo 47, 50, 52 str.

¹³⁰ LR prekybinės laivybos įstatymo 2 str. 1 d.

neplanuoto užėjimo į uostą, siekiant skubiai realizuoti gendantį krovinį ir t.t. negali būti priskirtos prie bendrosios avarijos. Išlaidų ir aukojimų atsiradimo nenumatymas ir negalėjimas jų numatyti yra vienas iš būtinų bendrosios avarijos požymių. Nors akivaizdu, kad veikti, siekiant išsaugoti ar išgelbėti krovinį, laivą ir frachtą, galima tik sąmoningai bet ne atsitiktinai, Jork-Antverpeno taisyklėse pabrėžiama, kad tik tyčia padaryti nuostoliai ir aukojimai laikomi bendrąja avarija. Nuostoliai, atsiradusieji gabenimo procese netyčia, nors faktiškai jų dėka ir pavyko išvengti žalos ar išsaugoti „jūrinę vertę“, pvz.: nuostoliai, sukelti laivo su pradauža užplaukimu ant seklumos, nebus laikomi bendrąja avarija. Išlaidos ir aukojimai nebus laikomi bendrąja avarija ir tada, kai jie padaryti pagrįstai ir tyčia, tačiau tokiomis aplinkybėmis, kai tokie aukojimai ir išlaidos vis tiek buvo neišvengiami, t.y. kai įgulos veiksmai tik pagreitino neišvengiamų išlaidų ir aukojimų atsiradimą. Todėl, bendrąja avarija nepripažįstamos išlaidos dėl nuolaužų ar laivo dalių skaldymo, kurios, kaip laivo avarijos pasekmė, jau buvo faktiškai prarastos.

Laivo savininkas ar jo įgula, kurių veiksmai sukelia būtinas bendrojo turto išsaugojimui ar gelbėjimui išlaidas, nors žala padaroma išimtinai laivo savininko turtui, veikia ir kitų krovinio gabenimo jūra sutarties šalių sąskaita. Tam, kad krovinio gabenimo jūra sutarties šalių interesai nenukentėtų dėl neapgalvotų, nepagrįstų, nekvalifikuotų ir kitokių panašių savo prigimtimi kapitono ar įgulos veiksmų, numatyta, kad tik pagrįstos ir protingos išlaidos bei aukojimai gali būti pripažinti bendrąja avarija. Klausimas dėl to, kokios išlaidos gali būti laikomos protingomis ir pagrįstomis, turėtų būti sprendžiamas, atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes. Kai yra keli būdai išvengti gresiančio kroviniui, laivui bei frachtui pavojaus, protingomis, kaip taisyklė, laikomos tos, kuris leidžia išgelbėti ar išsaugoti didesnę turto dalį, patiriant minimalią žalą. Ypatingas išlaidų ir aukojimų pobūdis reiškia, kas jie negali būti priskirti prie eilinių, susijusių su laivo eksploatavimu išlaidų, kurias galima protingai numatyti prieš laivo reisą. Ne visos protingos ir neišvengiamos išlaidos, sukeltos sudėtingomis laivybos sąlygomis ir nukreiptomis pavojaus laivui, kroviniui ir frachtui išvengti, laikytinos ypatingomis, pvz.: didelis kuro sunaudojimas dėl sudėtingų oro sąlygų nelaikomas ypatingo pobūdžio išlaidomis. Lygiai taip pat, nelaikytini bendrąja avarija jokie nuostoliai ar aukojimai, atsiradę dėl variklių ar katilų netinkamo veikimo. Ir priešingai, išlaidos atsiradusios dėl atlygio sumokėjimo gelbėtojams už atliktus gelbėjimo darbus, nuėjimo į saugų uostą, gaisro laive lokalizavimo arba užplaukimo ant seklumos nėra eksploatacinio pobūdžio ir laikytinos ypatingomis.

5.2. Pagrindinės bendrosios avarijos rūšys

Šiuolaikinėmis prekybinės laivybos sąlygomis kadaise klasikiniai bendrosios avarijos pavyzdžiai, tokie kaip dalies gabenamo krovinio aukojimas, laivo įrenginių sudeginimas, siekiant išsaugoti kurą ir t.t. pasitinkami labai retai. Dabartiniu metu vis labiau riškėja laivu tonažo didinimo, uostų tinklo išplėtimo, specializuotų gelbėjimo tarnybų ir organizacijų kūrimo, ryšio gerinimo tendencijos. Tokios priemonės vis dažniau panaudojamos laivo ir krovinio gelbėjimui ir išsaugojimui nuo bendrosios avarijos.

Pateikiamas pavyzdinis, tačiau ne baigtinis bendrosios avarijos sąrašas. Taip pat ir kitos išlaidos, tiesiogiai nepaminėtos bendrosios avarijos straipsnyje, bet turinčios visus būtinus bendrosios avarijos požymius ir patenkančios į bendrosios avarijos sampratą, turi būti pripažintos pagrįstomis ir atlygintomis.

Kaip išimtis, kai kuriais Jork-Antverpeno taisyklėse numatytais atvejais, prie bendrosios avarijos priskiriamos išlaidos, neturinčios visų būtinų bendrajai avarijai požymių. Laivo užėjimas į saugų uostą, taip pat kaip ir jo grįžimas po reiso pradžios į parkavimo vietą, laivo savininkui yra susijęs su papildomomis ir dažnai labai žymiomis išlaidomis. Jeigu užėjimas arba grįžimas būtini bendrajam laivo bei krovinio saugumui dėl nelaimingo atsitikimo arba kitos ypatingos situacijos, pvz.: būtinajam remontui, gaisro lokalizavimui, prastų oro sąlygų pažeistų tvirtinimų ramstymui ir t.t. tokios išlaidos taip pat gali būti pripažintos bendrąja avarija.

Išlaidos, susijusios su pagalbos gavimu iš trečiųjų asmenų, jeigu tokia pagalba buvo būtina bendrajam laivo ir krovinio saugumui, pripažintinos bendrąja avarija. Pagrindė, tokias išlaidas sudaro atlygis gelbėtojams už vykdytus gelbėjimo darbus, bei gelbėtojų išlaidų padengimas.

Taip pat, bendrąja avarija pripažįstamos krovinio, kuro arba kitų būtinų daiktų pakrovimo ir perkrovimo išlaidos iš laivo į laivą, laivo užplaukimo ant seklumo atveju. Bendrąja avarija taip pat pripažįstamos ir laivo bei krovinio gelbėjimo metu, pačių gelbėtojų padaryta žala laivui ar kroviniui, pvz.: dėl gelbėtojų ir gelbėjamo laivo susidurimo.

Atlygio dydžio gelbėtojams pripažinimas bendrąja avarija, nesukelia jokių prieštarimų, kai toks atlygis nustatomas teismo ar arbitražo. Tačiau, jeigu laivo savininkas prašo pripažinti atlygio sumą, sumokėtą gelbėtojams už vykdomus gelbėjimo ar kitus darbus savanoriškai, gali sukelti įtarimų, ar tokios išlaidos buvo būtinos ir pagrįstos. Tokių išlaidų pagrįstumo įrodymui, laivo savininkas turi pateikti dispašeriui

atitinkamus dokumentus; tokiais visų pirma laikomi išgelbėto laivo žurnalo išrašai. Tokių išlaidų pripažinimas bendrąja avarija ir jų padalijimas tarp laivo ir krovinio savininkų bei frachtuotojo yra ne vienintelis gelbėjimo darbų išlaidų paskirstymo būdas. Gelbėtojas turi teisę kreiptis į bet kurį išgelbėto turto savininką - laivo ar krovinio, su reikalavimu sumokėti atlygio dalį už atliktus gelbėjimo darbus. Tokio reikalavimo pagrindas yra tas, kad laivo kapitonas pripažįstamas laivo bei krovinio savininkų atstovas, būtinųjų laivui, kroviniui ar gabenimui, sandorių sudaryme. Taip pat, tipinėse gelbėjimo darbų sutartyse nurodoma, kad laivo ir krovinio savininkų atsakomybė nėra solidarioji. Todėl jeigu tokiu pagrindu pateiktas reikalavimas yra tenkinamas vienos iš šalies savanoriškai, teismo arba arbitražo, nuostolių ir išlaidų, atlyginamų bendrosios avarijos dalijimo būtinumas atkrenta. Laikinas laivo remontas, jeigu toks būtinas bendrajam laivo ir krovinio saugumui, laikomas bendrąja avarija, nepriklausomai nuo laivo sugedimo priežastčių, reikalaujančių tokio remonto. Kitaip yra su laikinuoju remontu, kuris nėra būtinas bendrajam laivo ir krovinio saugumui. Jeigu sugadinimai buvo padaryti būtent laivo ir krovinio saugumui užtikrinti tikslu, pvz.: skestančio laivo korpuso apgadinimas, užplaukiant ant sekumos, tokio remonto išlaidos patenka į bendrosios avarijos sampratą. Tačiau jeigu laivas buvo apgadintas atsitiktinai, laikinojo remonto išlaidos laikomos bendrąja avarija tik su sąlyga, kad toks remontas buvo būtinas tik reiso užbaigimui ir kad tik dėl to pavyko išvengti didelių bendrosios avarijos nuostolių.¹³¹

Gaisro laive, kuriame yra kroviny, lokalizavimas visais atvejais laikoma saugumo priemone. Todėl išlaidos ir nuostoliai, susiję su krovinio išmetimu ant kranto arba laivo paskandinimas pripažįstamas bendrąja avarija. Tokios išlaidos ir nuostoliai gali pasireikšti krovinio sugadinimu, išmetant jį ant kranto arba gesinant, priešgaisrinės tarnybos laivų nuostoliai ir t.t.

Žala, padaryta laivui ar kroviniui dėl ugnies, dūmų visais atvejais laikoma bendrąja avarija. Vadovaujantis 1994 metų Jork-Antverpeno taisyklėmis, bendrąja avarija nepripažįstama tokia žala, kuri atsirado dėl gaisro lokalizavimo, laivo ar krovinio

¹³¹ Kaip pavyzdį, norėčiau pateikti situaciją, kai laivas reiso metu dešimt dienų ėjo per devynių balų galingumo ledą, tai sukėlė pagrindinio variklio gedimą. Laivas buvo priverstas sustoti viename iš uostu laikinajam remontui, reikalingam užbaigti reisą ir grįžti atgal. Vėliau buvo nustatyta, kad kasmetinis laivo variklio remontas, kuris galėtų būti priskirtas bendrajai avarijai, kartu su įgulos išlaikymu, kainuotų 90 tūkstančių EUR, kai laikinasis remontas kainavo vos 6 tūkstančiu EUR. Todėl laikinojo remonto išlaidos konkrečioje situacijoje buvo priskirtos bendrajai avarijai.

dalims, apimtomis liepsnos. Vadovaujantis šia norma, išlaidos, atsiradusios dėl krovinio užpildymo vandeniu, gaisro nebuvo pripažįstami bendrąja avarija.

Sąmoningas laivo užvedimas ant seklumos dažniausiai padaromas dėl laivo paskendimo pavojaus gilumoje, gaisro, išmetimo ant rifų. Prie bendrosios avarijos nuotolių šiuo atveju gali būti priskirti nuostoliai dėl užplaukimo ant seklumos padaryti korpuso, variklio, vairo gedimai ir t.t. Per laivo nutempimą nuo seklumos, nepriklausomai nuo to, užplaukimas ant jos buvo padarytas sąmoningai ar dėl kitų, nepriklausančių nuo laivo kapitono ar įgulos veikų, bendrąja avarija pripažįstami nuostoliai ir aukojimai, padaryti šiuo tikslu: išlaidos ir nuostoliai atsiradę nutempiant laivą nuo seklumos, krovinio perkrovimo, pakrovimo, gelbėtojų atlygis už atliktus darbus ir t.t.

Krovinio išmetimas už borto, šiuolaikinės prekybinės laivybos sąlygomis, laikoma išskirtine priemone, kai dėl susiklosčiusių aplinkybių neįmanoma pasinaudoti kitomis galimybėmis palengvinti laivo. Todėl pagrindinis klausimas, kurį tenka spręsti, kaip vertinti išlaidas ir aukojimus, susidariusius konkrečiomis aplinkybėmis - bendroji ar dalinė avarija - ar padaryti aukojimai yra pagrįsti ir protingi. Pakeičiamosios - tokios išlaidos, kurios savaime neturi bendrosios avarijos požymių, tačiau buvo padaryti, siekiant išvengti didesnių bendrosios avarijos pasekmių ir krovinio gabenimo jūra sutarties šalių nuostolių.

Prie dažniausiai pasitaikančių pakeičiamųjų išlaidų galėčiau priskirti:

- a) laivo su kroviniu buksiravimo išlaidos iš vieno uosto į pigesnę remonto vietą, bet ne remonto darbų atlikimas pirmajame uoste;
- b) laivo su kroviniu buksiravimas iš įvykio vietos į paskirties uostą, bet ne užėjimas į saugų uostą ir remonto darbų atlikimas;
- c) laivo su kroviniu buksiravimas į paskirties uostą, bet ne remonto darbų atlikimas;
- d) krovinio persiuntimas iš įvykio vietos kitu laivu, bet ne laivo užėjimas į saugų uostą ir remonto darbų atlikimas.

5.3. Bendrosios avarijos priežastys ir teisė į jos paskirstymą

Reikalauti, kad būtų paskirstyta bendroji avarija, galima nepriklausomai nuo to, kokios buvo pavojaus, sukėlusio bendrąją avariją, priežastys. Netgi tas vežimo dalyvis, dėl kurio kaltės kilo bendrasis pavojus laivui ir kroviniui, pavyzdžiui, vežėjas, suteikęs neabejotinai netinkamą gabenimui jūra laivą, kuris dėl to paskendo, arba krovinio savininkas, pateikęs vežti savaime užsidegantį krovinį su neteisingu pavadinimu, ir dėl

to kilo gaisras, turi teisę pareikalauti, kad jo sąskaita padarytos šio pavojaus šalinimo išlaidos ir aukojimai būtų paskirstyti tarp visų vežimo dalyvių. Apie tai aiškiai kalbama Jork-Antverpeno taisyklių „D“ dalyje: teisė į bendrosios avarijos nuostolių atlyginimą nesumažėja dėl to, kad išlaidas ar aukojimus sąlygojęs įvykis įvyko dėl vienos iš šalių, vežimo jūra verslo dalyvių, kaltės. Žinoma, kai vežėjas dėl savo kaltės sukėlė pavojingą laivui ir kroviniui situaciją ir paskui, kad būtų išvengta pavojaus, išleido tam tikras lėšas, padarė bendrosios avarijos išlaidas arba aukojimus, paprastai jam nėra prasmės reikalauti paskirstyti šiuos bendrosios avarijos nuostolius.

Reikia turėti omenyje, kad kai kuriais atvejais vežėjas nėra atsakingas krovinio savininkams už įgulos narių ir kai kurių kitų laivą aptarnaujančių asmenų kalto elgesio pasekmes, įvykus „navigacijos klaidai“ ir kilus gaisrui laive. Todėl laivo savininkas, kuris tokiomis sąlygomis padarė bendrosios avarijos išlaidas, kad būtų išgelbėtas laivas ir krovins, turi teisę iš krovinio savininkų reikalauti atlyginti dalį šių išlaidų, vadovaujantis bendrosios avarijos paskirstymo tvarka. Krovinio savininkai, sumokėję laivo savininkui jiems tekusias šių išlaidų dalis, vėliau negalės pareikalauti jas gražinti, kadangi laivo savininkas, vežėjas, pagal vežimo sutarties sąlygas nėra jiems atsakingas už aplinkybes, navigacijos klaidą, gaisrą, dėl kurių kilo būtinybė padaryti bendrosios avarijos išlaidas.

Kitaip yra tuomet, kai bendrosios avarijos priežastimi tapęs pavojus kilo ne dėl vežimo dalyvių, o dėl trečiųjų asmenų – kito laivo, locmano, uosto valdžios ir t.t., kalto elgesio. Klausimas, ar reikalauti paskirstyti bendrąją avariją įprastu būdu tarp laivo, krovinio ir frachto, ar reikalauti, kad nuostolius betarpiškai atlygintų kaltas trečiasis asmuo, tokiais atvejais turi būti sprendžiamas priklausomai nuo juridinės ir faktinės galimybės išieškoti patirtus bendrosios avarijos nuostolius iš trečiojo asmens. Jeigu toks išieškojimas yra neįmanomas, pavyzdžiui, dėl locmano arba laivo savininko atsakomybės apribojimo, todėl kad laivo savininkas yra nemokus, arba apsunkintas dėl kitos šalies teismo arba arbitražo sprendimo vykdymo sudėtingumo arba kitų priežasčių, tiksliau yra siekti bendrosios avarijos paskirstymo, kad paskui jau kiekvienas vežimo dalyvis mėgintų savarankiškai išieškoti jam tekusią bendrosios avarijos nuostolių dalį iš jų kaltininko.

5.4. Bendrosios avarijos paskirstymas

Nustatyti bendrosios avarijos dydį yra palyginti lengva tuomet, kai bendrosios avarijos nuostolius sukėlė laivo savininko padarytos piniginės išlaidos, mokėjimas už gelbėjimo paslaugas, lichterių kroviniams gabenti nuomą, laikiną laivo remontą. Tokių

išlaidų dydis paprastai nustatomas remiantis dokumentais, kuriuose prašoma arba reikalaujama sumokėti atitinkamą sumą, ir mokėjimą patvirtinančiais dokumentais. Sudėtingiau yra tuomet, kai bendroji avarija atsirado dėl laivo arba krovinio sąskaita padarytų aukojimų. Jeigu aukojimai sudarė laivo, jo mašinų ar įrangos sugadinimą, to sukeltų bendrosios avarijos nuostolių dydis nustatomas įvairiai, priklausomai nuo to, ar buvo faktiškai atliktas laivo remontas ir sugadintų dalių keitimas. Jeigu buvo, tai bendraja avarija laikoma „faktinė pagrįsta to, kas sugadinta arba prarasta, taisymo arba keitimo kaina“ (Jork-Antverpeno 1994 m. taisyklių XVIII taisyklės „a“ punktas). Be to, kad laivo savininkas negalėtų nepagrįstai praturtėti dėl senų laivo dalių pakeitimo naujomis, daroma naujų dalių ir medžiagų kainos nuolaida „už naują vietoj seno“ pagal Jork-Antverpeno 1994 m. taisyklių XIII taisyklę, priklausomai nuo laivo ir atitinkamų jo dalių amžiaus. Jei laivo ar jo dalių (mašinų, įrangos, navigacijos prietaisų, gelbėjimosi valčių, ryšio priemonių) amžius yra didesnis nei penkiolika metų, išskaitomas trečdalis remonto ar keičiamų dalių kainos. Kitu atveju, t.y. tuomet, kai nebuvo atliktas laivo remontas ir jo dalių keitimas, bendraja avarija laikomas jų vertės „pagrįstas sumažinimas“ dėl bendrosios avarijos aukojimų, bet neviršijant remonto kainos sąmatos (XVIII taisyklės „b“ punktas). Jeigu buvo paaukotas kroviny, tai bendrosios avarijos nuostoliai atsiradę dėl jo sugadinimo ar netekimo nustatomi pagal krovinio vertę kainomis, kurios galiojo krovinio paskirties uoste iškrovimo pabaigos dieną, arba, jei laivas nenuplaukė iki to uosto – pagal kainas reiso nutraukimo vietoje ir reiso nutraukimo dieną.

Nustatant bendrosios avarijos dydį, prie bendrosios avarijos nuostolių sumos, išskyrus įgulos darbo užmokestį ir aprūpinimą apranga ir maistu bei laivo aprūpinimą kuru, tepalais ir pan., priskaičiuojami 2 proc. Kadangi nuo bendrosios avarijos nuostolių patyrimo momento iki jų paskirstymo ir atitinkamos jų dalies atlyginimo tam vežimo dalyviui, kuris tuos nuostolius patyrė, praeina nemažas laiko tarpas, prie bendrosios avarijos sumos priskaičiuojami taip pat ir metiniai procentai. Bendrąją avariją paskirstant pagal Jork-Antverpeno 1994 m. taisyklės – 7 proc. per metus (XXI taisyklė)¹³². Bendrosios avarijos taisyklių paskirtis yra užtikrinti bendrosios avarijos paskirstymą tarp laivo, frachto ir krovinio, proporcingai jų vertei. Sukonkretinant šį principą, galima sakyti, kad bendroji avarija paskirstoma tarp dalyvių – laivo, krovinio ir frachto savininkų, proporcingai kiekvienam iš jų priklausančio šio turto dalies vertei.

Todėl norint paskirstyti bendrąją avariją, būtina nustatyti tokio turto vertę. Bendra jo vertė vadinama kontribucine verte arba kontribuciniu kapitalu.

¹³² Nuostata perkelta į LR prekybinės laivybos įstatymo 50 str.

Vadovaujantis Lietuvos teise, baigta ir suinteresuotiems asmenims išsiųsta dispaša gali būti užginčyta paduodant apylinkės teismui pareiškimą dėl dispašos pakeitimo arba panaikinimo. Tokį pareiškimą galima paduoti per šešis mėnesius nuo dispašos gavimo dienos¹³³. Vertinant tą faktą, kad nėra atskirai aptariami senaties terminai dėl dispašos pateikimo, jei dispaša sudaryta dėl bendrosios avarijos vežant mažu kabotažu arba gavus pranešimą iš užsienio, darytina išvada, kad ir tokiais atvejais taikomas 6 mėnesiu terminas. Teismas, nagrinėdamas tokį pareiškimą, gali palikti dispašą galioti, atlikti jos pakeitimus, panaikinti ją ir pavesti dispašeriui sudaryti naują dispašą, panaikinti dispašą apskritai dėl realiai neegzistuojančios bendrosios avarijos.

Suinteresuotiems asmenims suteikiama galimybė užginčyti dispašą todėl, kad dispaša priskiriama prie tokių dokumentų, kurie gali būti vykdomi priverstine tvarka. Jeigu per tam nustatytą laikotarpį dispaša nėra užginčijama arba buvo užginčyta, bet teismas paliko ją galioti, išieškojimai pagal ją gali būti vykdomi priverstine tvarka, gavus notaro vykdomąjį įrašą¹³⁴. Kad būtų vykdomas išieškojimas, paskui šis įrašas perduodamas antstoliui.

Tokiu būdu, bendroji avarija – tai tik nuostoliai, kurie yra paskirstomi tarp šalių, dalyvaujančių bendrame vežimo jūra versle, kai yra bendrosios avarijos požymių: bendras pavojus, sąmoningumas, protingumas, nepaprastoji padėtis.

6. Dalinė avarija

Nuostoliai, nepriskiriami bendrajai avarijai, laikomi daline avarija. Net kai yra bendrosios avarijos požymių, daline avarija gali būti pripažįstama:

- a) už laivo borto išmesto savaimė užsidegusio krovinio vertė ir krovinio, kuris buvo vežamas laivu ne pagal prekybinės laivybos taisykles ar papročius, vertė;
- b) nuostoliai, padaryti gesinant gaisrą toms laivo arba krovinio dalims, kurias buvo apėmusi ugnis;
- c) nuostoliai, padaryti nukertant laivo dalių nuolaužas, rangauto arba kitų laivo dalių liekanas, kurios anksčiau buvo išgelbėtos dėl pavojaus jūroje;
- d) nuostoliai, padaryti plaukiančio laivo variklių, kitų mašinų arba katilų formavimu arba kitu veikimu;
- e) nuostoliai, padaryti sąmoningai užvedant laivą ant seklos tokiomis aplinkybėmis, kuriomis jis vis tiek būtų užplaukęs ant seklos nepriklausomai

¹³³ LR prekybinės laivybos įstatymo 52 str.

¹³⁴ LR prekybinės laivybos įstatymo 52 str.

nuo to, kokių priemonių būtų imtasi, tačiau nuostoliai, padaryti nutempiant tokį laivą nuo seklumos, laikomi bendrąja avarija;

- f) visi nuostoliai ir netektys, kuriuos patyrė laivas arba krovinyš dėl reiso trukmės pailgėjimo, nuostoliai dėl prastovos, kainų pasikeitimo ir t.t.

Tokie nuostoliai nėra paskirstomi laivui, kroviniui ir frachtui. Jie tenka tam, kas juos patyrė, arba kam tenka atsakomybė už jų padarymą.¹³⁵

Dalinės avarijos sąvokos praktinė reikšmė yra tiktai ta, kad taip atskiriama bendroji avarija nuo kitokių nuostolių.

Taigi, vežėjui tenka turtinė atsakomybė už gabenamo krovinio praradimus, trūkumus arba pažeidimus dėl jo kaltės. Kaip taisyklė, kad išvengtų tokios atsakomybės, jis turi įrodyti savo kaltės nebuvimą. Gavėjas arba siuntėjas privalo įrodyti jo kaltę tik tais atvejais, kurie yra nurodyti kodekse arba vadovaujantis jo išleistose taisyklėse. Kliento reikalavimai vežėjui įforminami pretenzijos pavidalu, o jų nepatenkinus per įstatymu nustatytą laiką – ieškinio, pateikiamo teismui arba arbitražo teismui, pavidalu.

¹³⁵ Situacija: nustatyta, kad dėl susidūrimo, įvykusio Lamanšo sąsiauryje, laive „A“: atsirado vandens pratekėjimas, kurio nereikėjo pašalinti itin skubiai, todėl kapitonas protingai nusprendė užvesti laivą ant seklumos uoste. Tam jis pasirinko vietą, rekomenduotą uoso administracijos ir locmano. Tačiau nurodytoje vietoje pasitaikė nenumatytų nelygumų, kurie užplaukiant laivui ant seklumos gerokai padidino laivo pažeidimus. Buvo nustatyta, kad atsakovas – laivo „B“, kalto dėl susidūrimo, savininkas, negali būti atleistas nuo jam tenkančios naštos įrodyti savo nekaltumą, todėl ieškovas, laivo „A“ savininkas, turi teisę į visų jo patirtų nuostolių atlyginimą. Taigi, nuostolių pripažinimas daline avarija dar nėra kiek neišsprendžia klausimo, kam galų gale teks šie nuostoliai, ir todėl dalinės avarijos praktinė reikšmė svarbi tik atribojant bendrosios avarijos nuostolius nuo kitų nuostolių.

Survey Report No. LKB-138.06/LT

TURINYS

Lapo Nr.

1. Dalyvaujančios šalys.....	2
2. Krovinio aprašymas.....	3
3. Aplinkybės.....	3
4. Apžiūros rezultatai.....	3
5. Apgadinimų priežastis.....	6
6. Nuostolių dydis.....	6
7. Priedų sąrašas.....	8
8. Nuotraukų sąrašas.....	9

PRIEDŲ SARAŠAS	
	Lapų
1. Nuotraukų sąrašas	1
2. Nuotraukos	7
3. Cargo Manifest dd. 2006.12.11d.	1
4. Invoice Nr. 999068 dd. 2006.12.11d.	1
5. Bill of Lading b/n dd. 2006.12.12d.	1
6. Užsakymas Nr. 22 dd. 2006.11.22d.	1
7. E-mail kopija	1
8. Ekspertizės Aktas Nr. 809 dd. 2006.12.13d.	2
9. UAB „Gavėjas“ raštas Nr. 2.1.21-32/2 dd. 2006.12.14d.	1
10. Pomidorų pardavimų Lentelė Nr.1	1
11. Pretenzija Nr. K/X640-3 dd. 2007.01.02d.	1

NUOTRAUKŲ SARAŠAS

1-3. Konteinerio KLCU950030/6 vaizdas.
4. Krovinio vaizdas konteineryje KLCU950030/6.
5-6. Pomidorų temperatūros matavimo vaizdas.
7-12. Pomidorų apgadinimų vaizdas.
13. Atgal sukrauto į konteinerį krovinio vaizdas.

Užsakovui : UAB „Draudimas“

Dėl: UAB „Ekspeditorius“ / UAB „Gavėjas“ – apgadinto pomidorų krovinio apžiūra, Vilnius.

Šiuo pažymima, kad žemiau pasirašęs **Lars Krogius Baltic Ltd (Lietuva)** nepriklausomas siurvejeris, UAB „Draudimas“ pavedimu, atliko apgadinto pomidorų krovinio apžiūrą, siekiant nustatyti nuostolių atsiradimo priežastis bei aplinkybes, o taip pat nuostolių dydį.

1. DALYVAUJANČIOS ŠALYS

Siuntėjas : UAB „Siuntėjas“
Sporweg Emplacement 000,
000 VT Barendrecht,
Holland

Gavėjas : UAB „Gavėjas“
Savanorių pr. 000,
Vilnius,
Lietuva

Ekspeditorius : UAB „Ekspeditorius“
Taikos g. 000,
00000 Klaipėda,
Lietuva

Laivas : m/l „Laivas“ Voy. No. 000000
Vežėjas (pagal B/L) : Vežėjas
Budrikių km., Rietavo savivaldybė
Lietuva

Iškrovimo vieta : UAB „Gavėjas“
Savanorių pr. 000,
Vilnius,
Lietuva

Apžiūros data : 2006.12.14d.

Apžiūros vieta : UAB „Gavėjas“
Savanorių pr. 000,
Vilnius,
Lietuva

2. KROVINIO APRAŠYMAS

Švieži pomidorai supakuoti i kartonines dėžes po 6.00 kg kiekvienoje. Kartoninės dėžės su pomidorais sudėtos ant palečių, sutvirtintos kartoniniais kampainiais ir apjuostos polietilene plėvele.

Viso į konteinerį XXXX 000000/0 pakrautos 3,960 dėžės su šviežiais pomidorais. Konteineris užplombuotas plomba Nr.XXX 000000.

Bendras krovinio svoris: - 00,000.00 kg Bruto / 00,000.00 kg Net

Bendra krovinio Invoice vertė: - 00,000.00 €

Cargo Manifest dd. 2006.12.11d.;

Invoice Nr. 999068 dd. 2006.12.11d.;

B/L b/n dd. 2006.12.12d.

3. APLINKYBĖS

2006.12.13d., konteineris XXXX 000000/0 buvo atgabentas gavėjui UAB „Gavėjas“ į Vilnių.

Gavėjo atstovai atidarę konteinerį (plomba Nr. XXX000000 buvo nepažeista) pastebėjo, kad pomidorai dalinai yra apgedę ir neatitinka kokybės reikalavimu. UAB „Gavėjas“ užsakė UAB „Ekspertas“ atlikti krovinio kokybės ekspertizę. Ekspertizės metu buvo nustatyta, kad 37% pomidorų krovinio neatitinka 2 klasės kokybės reikalavimų.

UAB „Gavėjas“ atsisakė priimti aukščiau minėtą krovinį ir į B/L įrašė pastabą.

2006.12.14d., Lars Krogius Baltic Ltd (Lietuva) gavo iš UAB „Draudimas“ užsakymą atlikti aukščiau minėto pomidoru krovinio apžiūrą.

4. APŽIŪROS REZULTATAI

Tą pačią dieną, žemiau pasirašęs siurvejeris telefonu susisiekė su UAB „Gavėjas“ vadybininku ir buvo informuotas, kad aukščiau minėtą krovinį galima bus apžiūrėti 2006.12.14d., 13.00 val. 2006.12.14d., sutartu laiku, mūsų siurvejeris atvyko į UAB „Gavėjas“.

Krovinio apžiūroje dalyvavo:

- UAB „Gavėjas“, vadybininkas;
- UAB „Gavėjas“, kokybės ekspertas;
- Lars Krogius Baltic Ltd (Lietuva), siurvejeris.

Apžiūrėjus krovinį ir iš dalyvaujančių šalių atstovų pateiktos žodinės informacijos bei dokumentų nustatyta:

- 2006.11.22d., UAB „Gavėjas“ pateikė užsakymą UAB „Ekspeditorius“ aukščiau minėto pomidorų krovinio pervežimui iš Olandijos į Lietuvą.
Užsakymas Nr. 22 dd. 2006.11.22d.

- UAB „Ekspeditorius“ tą pačią dieną užsakymą persiuntė savo agentūrai Olandijoje.

- 2006.12.01d. pomidoru krovinyms buvo pakrautas į konteinerį XXXX 000000/0, o konteinerio pakrovimą į laivą „Laivas“, tolesniam jo transportavimui į Lietuvą, buvo planuojama atlikti 2006.12.03d.

- 2006.12.03d. konteinerio XXXX 000000/0 pakrovimas į laivą „Laivas“ nebuvo atliktas, nes konteineris Roterdamo uoste stovėjo po sulūžusiu kranu ir jį pakrauti nebuvo galimybės.

- 2006.12.11d. konteineris XXXX 000000/0 Roterdamo uoste buvo pakrautas į laivą „Laivas2“, reiso Nr. 000000 ir 2006.12.13d. atgabentas į Klaipėdos uostą.
- 2006.12.13d. konteineris XXXX 000000/0 Klaipėdoje buvo pakrautas į automobilį Valst. Nr. XXX 000 / XX 000, priklausantį Vežėjui ir tą pačią dieną atgabentas gavėjui UAB „Gavėjas“ į Vilnių.
- 2006.12.13d., atidarius konteinerį XXXX 000000/0, UAB „Gavėjas“ atstovai pastebėjo, kad dalis pomidorų krovinio neatitinka kokybės reikalavimų – pomidorai įpuvę, suminkštėję. Tą pačią dieną UAB „Gavėjas“ užsakė UAB „Ekspertas“ atlikti pomidorų krovinio, pakrauto konteineryje XXXX 000000/0, kokybės ekspertizę.
- UAB „Ekspertas“ atlikus krovinio kokybės ekspertizę, buvo nustatyta, kad 37% pomidorų krovinio neatitinka kokybės reikalavimų. Vadovaudamiesi ekspertizės išvadamis UAB „Gavėjas“ atstovai atsisakė priimti krovinį ir į CMR įrašė pastabą: „... pomidorai prekybai netinkami ir prekės nepriimamos“.
Ekspertizės Aktas Nr. 809 dd. 2006.12.13d.
- 2006.12.14d., Lars Krogius Baltic Ltd (Lietuva) gavo iš UAB „Draudimas“ užsakymą atlikti aukščiau minėto pomidorų krovinio apžiūrą. Tą pačią dieną, sutartu laiku, mūsų siurvejeris atvyko į krovinio apžiūros vietą.
- Apžiūrėjus konteinerį bei krovinį nustatyta:
 - Konteineris jokių vizualiai matomų apgadinimų neturi.
 - Krovinyje pakrautas tvarkingai ir sutvirtintas vertikaliomis metalinėmis štangomis.
 - Temperatūra konteineryje: +5.5°C (Cargo Manifest nurodyta transportavimo temperatūra: +4.0°C, Žiūr. Priedą 3).
 - Pomidorų temperatūra: +5.8°C - +6.0°C (Žiūr. Nuotr. 5-6).
 - Iškrovus iš konteinerio XXXX 000000/0 7 paletes su pomidorais ir juos apžiūrėjus nustatyta, kad dėžėse kartu su gerais pomidorais yra ir dalis pomidorų aiškiai neatitinkančių 2 klasės reikalavimų – įpuvę, suminkštėję, įtrukę, dėmėti (Žiūr. Nuotr. 7-12).
 - Paėmus iš iškraudų palečių įvairių vietų 60 dėžių po 6 kg (360 kg Net) ir juos perrūšivus nustatyta:
 - _ 137 kg Net pomidoru yra įpuvę, minkšti, įtrukę, išpausti, dėmėti ir neatitinka 2 klasės reikalavimų – 38.05%.
 - _ 223 kg Net pomidorų defektų, viršijančių 2 klasės reikalavimus, neturi – 61.95%.
- Po apžiūros paletės vėl buvo sukrautos į konteinerį XXXX 000000/0, nes UAB „Gavėjas“ atstovai atsisakė priimti krovinį. Tą pačią dieną, 15.30 val., siekiant sumažinti nuostolius ir eliminuoti tolesnį pomidorų gedimą, žemiau pasirašęs siurvejeris pasiūlė UAB „Pirkėjas“ įsigyti šį dalinai apgadintą pomidorų krovinį.
- Po krovinio apžiūros UAB „Pirkėjas“ vadybininkas informavo žemiau pasirašiusį siurvejerį, kad krovinyje yra blogos kokybės ir reikalingas skubus jo perrūšivimas, tačiau kadangi šiuo metu jie neturi pakankamo darbuotojų skaičiaus krovinio perrūšivimui, todėl jie atsisako įsigyti krovinį.
- Siekiant išvengti tolimesnio krovinio gedimo bei sumažinti galimų nuostolių dydį, žemiau pasirašęs siurvejeris aptarė su UAB „Gavėjas“ ir UAB „Ekspeditorius“ atstovais krovinio realizavimo galimybes esamame stovyje (be perrūšivimo), pritaikant nuolaidą nuo Invoice kainos. UAB „Gavėjas“ vadybininkas sutiko krovinį realizuoti didmeninėje prekyboje už sutartinę su potencialiais pirkėjais kainą ir po krovinio realizacijos pateikti ataskaitą. Tuo pačiu vadybininkas pareikalavo, kad UAB „Ekspeditorius“ duotu raštišką sutikimą tokiam krovinio realizavimui.
- 2006.12.14d. UAB „Ekspeditorius“ pateikė UAB „Gavėjas“ raštišką sutikimą dėl pomidorų krovinio realizavimo didmeninėje prekyboje ir UAB „Gavėjas“ priėmė krovinį.

UAB „Ekspeditorius“ raštas Nr. 2.1.21-32/2 dd. 2006.12.14d.

2006.12.27d. UAB „Gavėjas“ baigė dalinai apgadinto pomidorų krovinio realizaciją ir 2007.01.02d. pateikė pomidorų pardavimų ataskaitą bei Pretenzija UAB „Ekspeditorius“ dėl dalinai sugadinto krovinio, kurioje nurodyta patirtų nuostolių suma sudaro 00,000.00 Lt.

Pomidorų pardavimų Lentelė;
Pretenzija Nr. K/X640-3 dd. 2007.01.02d.

5. APGADINIMŲ PRIEŽASTIS

Sutinkamai su apžiūros rezultatais buvo nustatyta, kad:

1. Pomidorai į konteinerį XXXX 000000/0, sutinkamai su UAB „Ekspeditorius“ informacija, buvo pakrauti 2006.12.01d.
2. Konteineris XXXX 000000/0 į laivą „Laivas“ turėjo būti pakrautas 2006.12.03d. ir gavėjui UAB „Gavėjas“ pristatytas 2006.12.06d.
3. Dėl techninių kliūčių Roterdamo uoste (krano gedimas) konteineris XXXX 000000/0 į laivą „Laivas“ 2006.12.03d. nebuvo pakrautas, o tik 2006.12.11d. buvo pakrautas į kitą laivą „Laivas2“ ir gavėjui UAB „Gavėjas“ pristatytas 2006.12.13d. Sutinkamai su tarptautiniais standartais, priklausomai nuo pomidorų rūšies bei temperatūrinio režimo, pomidorų realizacijos laikas sudaro nuo 8 iki 14 parų. Dėl krovinio transportavimo temperatūros pretenzijos nebuvo reiškiamos, nes temperatūra atitiko leidžiamas ribas.

Išvada:

Dėl techninių nesklandumų Rotertamo uoste (krano gedimas) užsitęsė krovinio transportavimo laikas (7 paros) bei nuo pomidorų krovinio pakrovimo į konteinerį XXXX 000000/0 iki jo pristatymo gavėjui UAB „Gavėjas“ praėjo 12 parų (2006.12.01d. – 2006.12.13d.) ir pomidorų realizavimo laikas beveik baigėsi, todėl dalis pomidorų krovinio pakrauto konteineryje XXXX 000000/0 prarado kokybę ir pradėjo gesti.

6. NUOSTOLIŲ DYDIS

Sutinkamai su UAB „Gavėjas“ pateikta pomidorų pardavimo didmeninėje prekyboje ataskaitą, nuostolių dydis dėl dalinio krovinio sugadinimo transportavimo metu sudaro **00,000.00 Lt.**

Nuostolių dydis paskaičiuojamas sekančiais:

- Parduota 00,000.000 kg Net pomidoru krovinio.
- 00,000.000 kg Net pomidorų parduota už 00,000.00 Lt.
- Pomidorų krovinio savikaina sudaro 00,000.00 Lt
- Nuostolių dydis sudaro **00,000.00 Lt.**

00,000.00 Lt – 00,000.00 Lt = 00,000.00 Lt.

Pastaba:

Nuostolių dydis paskaičiuotas sutinkamai su UAB „Gavėjas“ pateikta pardavimų ataskaitą).

Šis raportas sudarytas vadovaujantis šio raporto rašymo metu turima informacija, teisingas ir tikslus, ir be jokio išankstinio nusistatymo kurios nors iš suinteresuotų šalių atžvilgiu, pasiliekant teisę jį papildyti kada ir kur reikalinga.

Klaipėda, 2007 m. sausio 05d.

LARS KROGIUS BALTIC Ltd (Lietuva)
Siurvejeris

Išvados

1. Krovinio gabenimo jūra vežėjas yra juridinis asmuo įsipareigojęs nugabenti perduotą jam siuntėjo krovinį į paskirties uostą ir išduoti jį turinčiam teisę gauti tokį krovinį asmeniui, gavėjui, o siuntėjas įsipareigoja sumokėti už krovinio gabenimą sutartą atlyginimą. Krovinio gabenimo sutarties sudarymo įrodymu laikomas važtaraštis.
2. Vežėjas įrašytas į krovinio gabenimo jūra važtaraštį ne visada yra faktinis krovinio vežėjas.
3. Vežėjas, kuris numatė galimas grėsmes ir pavojus gabenamo krovinio žalai atsirasti bei užtikrinęs visas įmanomas atsargumo priemones laikomas sąžiningu ir apdairiu.
4. Asmuo, patyręs realių nuostolių dėl krovinio sugadinimo ar praradimo ar turintis perleistą reikalavimo teisę gali reikšti pretenzija vežėjui dėl krovinio neišsaugojimo.
5. Krovinio visišku sunaikinimu taip pat laikomas krovinio sugadinimas, kai krovinsys tampa netinkamas naudoti pagal tikslinę paskirtį arba ekonomiškai nenaudingas gavėjui.
6. Hagos-Visbiu taisyklės nustato vežėjo jūra atsakomybės prezumpciją. Hagos-Visbiu taisyklės numato vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės bei atsakomybės netaikymo už krovinio praradimą ar sugadinimą pagrindus.
7. Vežėjas jūra yra atsakingas už krovinio išsaugojimą nuo pasirašymo važtaraštyje arba važtaraščio išdavimo siuntėjui momento, tačiau sutartyje šalys gali susitarti dėl kitokio atsakomybės pradžios ir pabaigos momento.
8. Hagos-Visbiu taisyklės nustato ribotą vežėjo jūra atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą. Atsakomybė ribojama 666,67 SDR už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vienetą arba 2 atsiskaitymo vienetai už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis. Vežėjo atsakomybė negali būti ribojama, kai žala kroviniui padaroma tyčia ar prilygintai jai kaltės formai.
9. Dauguma Hagos-Visbiu taisyklių nuostatų yra dispozityvaus pobūdžio leidžia krovinio gabenimo jūra sutarties šalims sutartyje numatyti tiek neribotą vežėjo atsakomybę, tiek nustatyti kitas sąlygas.

10. Pagrindiniai Hamburgo bei Hagos-Visbiu taisyklių skirtumai yra: palyginus su Hagos-Visbiu taisyklėmis, Hamburgo taisyklės taikomos visoms krovinio gabenimo jūrų sutartims (išskyrus charterį), tuomet kai Hagos-Visbiu taisyklės taikomos tik tada, kai yra išduodamas konosamentas. Tačiau tokia sąlyga netrukdo krovinio gabenimo sutarties šalims nustatyti, kad jų sudarytai sutarčiai bus taikomos būtent Hagos-Visbiu taisyklės; Hamburgo taisyklių nuostatos taikoma tiek eksportuojamam, tiek ir importuojamam kroviniui, tuo tarpu kai Hagos-Visbiu konvencija nustato, kad jos nuostatos taikomos tik eksportuojamam kroviniui, nebent sutartyje šalių bus aptarta kitaip; Hamburgo taisyklės nustato, kad vežėjas nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusį turto netekimą ar sužalojimą, kurių suma yra didesnė kaip 835 atsiskaitymo vienetai už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vienetą arba 2,5 atsiskaitymo vienetai už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis; Hamburgo taisyklės nustato, jog vežėjas nėra atsakingas už žalą, atsiradusią dėl gyvų gyvūnų gabenimo, tuomet kai Hagos-Visbiu taisyklės tokio vežėjo jūra atleidimo nuo atsakomybės pagrindo nenumato, jeigu sutartyje nebus aptarta kitaip.

Kursiniame darbe panaudoti šaltiniai

I. Norminė literatūra

1. 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. vasario 23 d. Protokolu (Visbiu taisyklės);
2. 1976 m. Konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo (Valstybės Žinios, 2004.03.07, Nr.: 36, Publ. Nr.: 1185);
3. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)(Valstybės Žinios, 1998.12.04, Nr.: 107, Publ. Nr.: 2932);
4. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262);
5. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas (Valstybės žinios 2002, Nr. 36-1340);
6. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas (Valstybės žinios, 1996.10.18, Nr. 101-2300);
7. Lietuvos Respublikos prekybos, pramonės ir amatų rūmų įstatymas Nr.I-1093 (Valstybės Žinios, 1995.12.06, Nr.: 99, Publ. Nr.: 2201);
8. LR Vyriausybės 1996 m. liepos 15 d. nutarimas Nr. 840 „Dėl atleidimo nuo atsakomybės esant nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybėms taisyklių patvirtinimo“ (Valstybės Žinios, 1996.07.19, Nr.: 68, Publ. Nr.: 1652);
9. LR Vyriausybės 1997 m. kovo 13 d. nutarimas Nr. 222 „Dėl Nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybes liudijančių pažymų išdavimo tvarkos patvirtinimo“ (Valstybės Žinios, 1997.03.19, Nr.: 24, Publ. Nr.: 556);
10. Keleivių ir bagažo vežimo jūra taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1999 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 456 (Valstybės žinios, 2000, Nr. 12-313);
11. 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra Konvencija (Hamburgo taisyklės);
12. 1994 m. Jork-Antverpeno taisyklės.

II. Specialioji literatūra

1. Hakan Karan, *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions*, 2005;
2. John Wilson, *The carriage of Goods by Sea*, 2004;
3. Cavendish Publishing, Martin Dockay, *Cases and Materials on Carriage of Goods by Sea*;
4. Valentinas Mikelėnas; Algirdas Taminskas; Alfonsas Vileita; Justitia; Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos, 2001;
5. Valentinas Mikelėnas, *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*, 1995;
6. Valentinas Mikelėnas, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė, I tomas, 2003.
7. Aistė Stančikaitė, *Vežėjų keliais civilinės atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą reglamentavimas Lietuvos teisės aktuose ir tarptautinėse sutartyse*, 2006 magistrinis darbas.
8. *The Merchants Guide, A Guide to Liabilities and Documentary Problems*, International Edition 1995, P&O Containers.

III. Teismų praktika

1. Klaipėdos apygardos teismo 2006-10-11 nutartis byloje 2A-728-159/2006 AB, „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Baltijos pervežimai“.
2. JAV Second Circuit Court of Appeals 2002-05-17 sprendimas byloje *Senator Linie GmbH&Co. KG, a/k/a Senator Lines v. Sunway Line Inc. ir Zen Continental Co. Inc.*
3. JAV Third Circuit Court of Appeal 1999-11-19 sprendimas byloje *Daewoo International (America) Corp. v. Sea-Land Orient Ltd.*
4. Hong Kongo pirmosios instancijos teismo, 2006-07-27 sprendimas byloje *Carewins Development (China) Ltd v. Bright Fortune Shipping Ltd.*
5. JAV Aukščiausiasis teismas, 1959-04-20 sprendimas byloje *Herd&Co. v. Krawill Machinery Corp.*
6. *Shtutman v Ocean Marine Shipping Inc.* Prieiga prie interneto: <http://www.canlii.org/en/ca/fct/doc/2005/2005fc1471/2005fc1471.html>
7. *American Risk Management Inc. v APL Co. Pte. Ltd.*, 2002 FCT 1023. Prieiga prie interneto: http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm#By_Sea

8. *Wirth Limited et.al. v. The "Federal Danube"*, (May 10, 1996) No. T-1701-90 (F.C.T.D.) Prieiga prie interneto:
http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm#By_Sea
9. *Mackay v. Scott Packing and Warehousing Co.*, (December 22, 1995), No.A-205094, (F.C.A.). Prieiga prie interneto:
http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm#By_Sea
10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2003-01-08 nutartyje civilinėje byloje V. *Norvilienė v. D. Herbst* (civ. bylos Nr. 3k-3-33/2003, kat. 39.2.3; 39.2.4);
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001-10-31 nutartis civ. byloje S. *Bukėnas v. G Sokolovas*, Nr. 3K-3-1037/2001, kat. 39.2.4;
12. Klaipėdos miesto apylinkės teismo civ. bylos Nr. 2-4550-460/2005 AB „*Lietkabelis*“ v. UAB „*Kuršių linija*“ medžiaga;
13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2002-06-24 nutartis ADB „*Preventa*“ v. UABD „*Baltic Polis*“ civ. byla Nr. 3K-3-903/2002, kat. 54; 67; 87.1;
14. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 1999-09-27 nutartis, L. *Kazlauskienė Vs D. Jungevičienė ir UAB „Drauda“*, civ. byla Nr. 3K-3-398/1999 kat. 7; 62;
15. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2003-09-03 nutartis, R. *Levandauskas, V. Levandauskienė Vs Z. Sinkevičienė ir kt.*, civilinėje byloje Nr. 3K-3-764/2003 kat. 39.2.2; 39.9;
16. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2002-04-17 nutartis B. *Leskauskas ir kt. v. S. Bylinskienė ir kt.* civ. byla Nr. 3K-3-614/2002, kat. 39.2.2;
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2000-09-04 nutartis, „*Radma Corp.*“ v. K. *Greičiaus gamybinė įmonė ir kt.*, civ. byla Nr. 3K-3-703/2000, kat. 43;
18. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31;
19. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2005-11-02 nutartis, UAB „*Kopra*“ v. UAB „*Baltic Forwarding and Shipping*“, civ. byla Nr. K-3-534/2005, kat. 60; 61;
20. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007-01-25 nutartis, UAB „*Kopra*“ v. UAB „*Baltic Forwarding and Shipping*“, civ. byla Nr. 3K-3-2/2007, kat. 60; 61 (S);
21. Lietuvos Apeliacinio Teismo 2005-04-05 nutartis, UAB „*Kopra*“ v. UAB „*Baltic Forwarding and Shipping*“, civ. byla Nr. 2A-173/2005, kat. 44.5.1; 61;
22. Lietuvos Apeliacinio Teismo 2006-10-02 nutartis, UAB „*Saginda*“ ieškinį atsakovui UAB „*Baltic forwarding and shipping*“, civ. byla Civilinė byla Nr. 2A– 104/2006, kat. 35.4; 35.5; 44.5.1.

IV. Elektroniniai dokumentai

1. „Comparison of shipowners‘ limitation of liability schemes“, Katie Smith Matison. [2007-02-16, 20:35] Prieiga prie interneto:
http://lanepowell.com/pdf/pubs/matisonk_002.pdf
2. „The Hague, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules“, Francis Reynolds. [2007-03-02, 10:15] Prieiga prie interneto:
<http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>
3. „Interpretation and construction of the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules“, published in (2004) 10JIML 30-70, William Tetley, Q. C. [2007-03-13, 19:25] Prieiga prie interneto:
<http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/rulesinterpretation.pdf>
4. Carriage of goods by sea. [2007-03-14, 10:45] Prieiga prie interneto:
http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_6/chapt283.pdf;
5. Bill of Lading Terms and Conditions. [2007-03-14, 10:55] Prieiga prie interneto:
<http://www.shipco.com/ecommerce/include/termsconditions.php?color=white>;
6. The cause of loss or damage, [2007-03-14, 11:15] Prieiga prie interneto:
<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cause/>;
7. Combined transport Bill of Lading, [2007-03-15, 12:25] Prieiga prie interneto:
http://www.meridianiq.com/resources/docs/MIQ_NVOCC_Bill_of_Lading_Terms_and_Conditions_11_04.pdf;
8. The role of transport insurance, [2007-03-15, 13:00] Prieiga prie interneto:
<http://www.ffsa.fr/webffsa/transports.nsf/HTMLUS/marchefrancais1aUS>;
9. Lietuvos banko tinklapis [2007-03-23, 13:45] Prieiga prie interneto:
<http://www.lb.lt/exchange/default.asp>.

Santrauka

Šis mokslinis darbas nagrinėja vežėjo jūra atsakomybę už krovinio gabenimo sutarties nevykdymą ar netinkamą vykdymą, vadovaujantis Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis, vežėjo jūra atsakomybės sąlygų ypatumai.

Darbe pateikta Hagos-Visbiu bei Hamburgo taisyklių nuostatų, reglamentuojančių vežėjo jūra atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą, analizė.

Viena iš mokslinio darbo dalių nagrinėja nuostolių ir išlaidų, susijusių su bendrosios ir dalinės avarijos, atsiradimą ir padalijimą tarp krovinio gabenimo jūra sutarties šalių.

Be mokslinių darbų analizės šia tema, darbe taip pat nagrinėjama Lietuvos bei užsienio teismų praktika krovinių gabenimo sferoje.

Summary

The treatise deals with the carrier's liability for breach of contract of sea carriage of goods under the convention-based regimes: the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules.

In the treatise attention was paid to the differences and common features in the Hague-Visby and Hamburg Rules regimes related to the regulation of the carrier's liability for the loss or damage of the sea goods.

One part of the treatise mainly contains clauses describing loss or damage by sacrifices for the common safety and the dispensation of such losses and damages between the parties of contract of sea carriage of goods.

Besides the analysis of the main legal opinions expressed in legal doctrine, this treatise contains the analysis of practice in carrier's liability of the different countries Courts.