

Ginčijantis dėl prastovų – taisyklės palankesnės vežėjams jūra

Transportas ir logistika „Linava“ domisi kompensacijomis dėl keltų vėlavimo

IRMA OZTURHAN
irma.ozturhan@verslozinios.lt

Lietuvos vežėjai susirūpino, kad jų interesų beveik negina jūrinė teisė. Jiems patiems tenka prisiimti atsakomybę už jūra gabenamą klientų turta. Praradus krovinį jūroje tikimybė gauti kompensaciją yra, tačiau dėl prastovų uostuose lieka vienintelė išeitis – reikšti pretenziją.

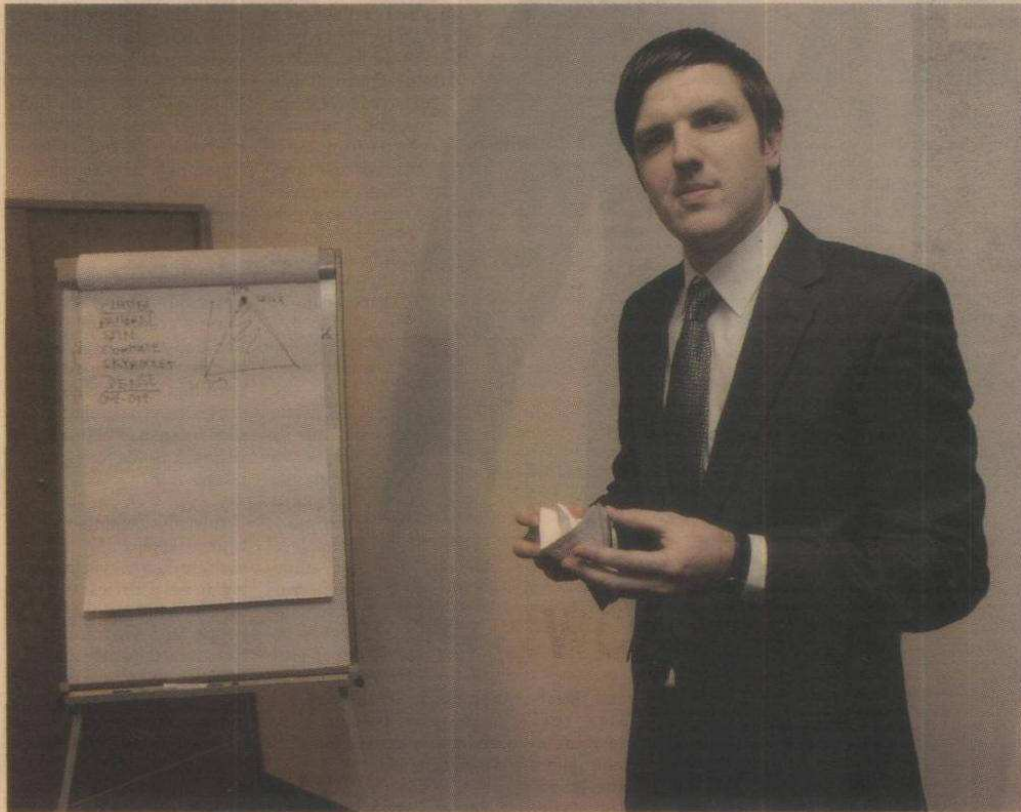
Kai sausio 18 d. Švedijoje, nuستاčius pažeidimų, buvo suilaikytas „DFDS Seaways“ keltas „Liverpool Seaways“, Lietuvos nacionalinė vežėjų automobilių asociacija „Linava“ kreipėsi į keltų bendrovę „DFDS Seaways“ klausdama, ar ši yra numačiusi kokį nors kompensacijų mechanizmą vežėjams už kelto prastovas. Prašymas esąs geranoriškas, apeliuojant į tai, kad „DFDS Seaways“ vienintelė Lietuvoje teikia paslaugą – kelių transportu gabenamus krovininius plukdo jūra.

„Kai kurie vežėjai patyrė ne vien moralinių nepatogumų, kad buvo užlaikytas krovinys, bet ir materialinių nuostolių: sutartyse su klientais numatytos baudos už prastovas, kurios siekia kelis šimtus eurų“, – aiškina Gytis Vincevičius, „Linavos“ atstovas.

Kokios konkrečiai bendrovės, asociacijos narės, patyrė nuostolių, „Linava“ neskelbia, esą vežėjai nenori gadinti santykių su vieninteliu partneriu „DFDS Seaways“ ir tikisi draugiško sutarimo.

Vaidas Klumbys, „DFDS Seaways“ Rinkodaros departamento vadovas, teigia, kad bendrovė neatsiriboja nuo vežėjų.

„Visi vežėjai, kurie mano, kad patyrė nuostolių, tegu kreipiasi į bendrovę su tai įrodančiais dokumentais, ir bendrovė tai svarstys“, – žada p. Klumbys. Teisininkai tokį „Linavos“ žingsnį vadina drąsiu, tačiau



pagrindo gauti kompensaciją už prastovas neįžvelgia.

Gintų naujos taisyklės

„Linavos“ pozicija yra natūrali ir sveikintina ginant savo narius. Gabenimą jūra reglamentuoja vadinamosios Hagos-Visbio taisyklės. Jas yra ratifikavusi ir Lietuva. Remiantis jomis, už vėlavimą vežėjas jūra neatsako. Taisyklėse numatyta, kad vežėjas jūra, šiuo atveju „DFDS Seaways“, atsako už krovinio netekimą ar sugadinimą, bet ne už vėlavimą“, – paaiškina Laurynas Lukošius, advokatas, „Sorainen“ vyresn. teisininkas, jūrų ir transporto teisės specialistas.

Jo teigimu, 85% jūrinės komercijos veiklos vyksta pagal šias taisykles. Tačiau diskutuojama, kad reiktų ratifikuoti naujas, vadinamąsias Roterdamo taisykles, jos labiau gintų krovinio vežėjo kelias, kai jis naudojasi jūra, interesus. Juolab kad ir patys vežėjai po įvairių nutikimų jūrose kelionių keltais nebelaiko tokio saugiomis kaip anksčiau.

Roterdamo taisyklėmis numatyta logiška atsakomybė už vėlavimą. Pavyzdžiui, vežėjai keliais gabena pagal CMR konvenciją, ji numato atsakomybę ir už vėlavimą. Jūrų ir keltų vežėjų atsakomybės atskyrimas kelia daug klausimų, –

► LAURYNAS LUKOŠIŪNAS, advokatų kontoros „Sorainen“ vyresn. teisininkas. VLADIMIRO IVANOVO NUOTR.

„Teoriškai galimybių derėtis „Linava“ tikrai turi.

dėsto p. Lukošius.

Jo teigimu, Roterdamo taisyklės pasirašė daugiau valstybių, tačiau kol kas jas ratifikavo ir taisyklių laikytis privalo tik Ispanija.

„Prisimindami „DFDS Seaways“ kelto „Lisco Gloria“ atvejį (užpernai keltas užsidėgė Baltijos jūroje – VŽ), vežėjai pra-

dėjo labiau domėtis jūrinio vežimo taisyklėmis ir matė, kad vežėjas jūra atleidžiamas nuo atsakomybės. Galima išeiti – drausti krovinį“, – siūlo teisininkas.

Draudimas ribotas

Krovinio draudimas nėra jokia naujiena, tačiau kompensaci-

jos už prastovas nėra įtraukiamos į šią paslaugą.

Pasak Juliaus Kondrato, AB „Lietuvos draudimas“ Draudimo rizikos ir žalų departamento direktoriaus, kai prastova įvyksta dėl oro sąlygų, tokios rizikos neapima nei vežėjų civilinės atsakomybės, nei krovininių draudimas. Tačiau esant kitoms aplinkybėms, ne vežėjas, bet krovinio savininkas gali reikšti pretenziją.

„Krovinio vėlavimas yra finansinė rizika ir kaip išplėtimas nėra taikomas prie krovininių draudimo, kuris iš principo yra turto draudimas. Krovinio savininkas visada turi teisę teikti pretenziją dėl tokios žalos trečiajam šaliai, dėl kurios kaltės patyrė nuostolių“, – aiškina p. Kondratas. Jis pažymi, kad vežėjai draudžia savo atsakomybę dėl galimos žalos, jei krovinys nepristatomas laiku.

„Šie nuostoliai turi būti dėl vežėjo kaltės ir tiesiogiai susiję su krovinio gabenimu. Krovos terminalai ir laivai taip pat išplečia savo atsakomybę dėl žalos, patirtos dėl laivo prastovų“, – aiškina draudimo ekspertas.

Tačiau p. Lukošius atkreipia dėmesį į tai, kad „Liverpool Seaways“ sulaikymo atveju vežėjams dar nereikėtų nuleisti rankų.

„Yra krovinio savininkas, vadinamasis siuntėjas, sudaręs krovinio vežimo sutartį su vežėju, ir jų santykių reglamentuoja CMR konvencija, taikoma visam vežimui. Tačiau šioje konvencijoje yra išlyga, kad jau gabenant tą krovinį jūra žalos atlyginimo klausimais taikomos jūros vežimą reglamentuojančios taisyklės. Reiktų žiūrėti, ar šiuo atveju prastovos buvo gabenimo jūra metu. Juk laivas dar nebuvo pajudėjęs nuo kranto, jam neleista išplaukti. Taigi santykius tarp konvencijų reiktų vertinti kiekvieno atveju atskirai“, – svarsto teisininkas.

