



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
merenduskeskus

Jekaterina Gorbatševskaja

## **Rotterdami reeglite ratifitseerimise edenemine ja jõustumise tõenäosus**

Lõputöö

Juhendaja: lektor Yrjö Saarinen

Tallinn 2023

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõigile teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Jekaterina Gorbatševskaja

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

Üliõpilase kood: 193090VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: jegorb@taltech.ee

Juhendaja lektor Yrjö Saarinen:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

Kaitsmiskomisjoni esimees Marko Jürjoja, OÜ Bulk & Tank tootmisjuht

Lubatud kaitsmisele

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

# Sisukord

Jooniste loetelu .....	5
Tabelite loetelu .....	6
Annotatsioon.....	7
Kasutatud lühendid .....	8
Sissejuhatus .....	10
1 Rotterdami reeglid ning tema staatusega sarnased kaubandusliku meresõidu normid .....	13
1.1 Hamburgi reeglid .....	16
1.2 ÜRO konventsioon kaupade multimodaalsete vedude kohta .....	16
1.3 UNCTAD 40-40-20 <i>Liner Code</i> .....	17
2 Rotterdami reeglite peamised sätted .....	18
2.1 Mahuveoleping ( <i>Volume contract</i> ) .....	18
2.2 Merendusega tegelevad osapooled ( <i>Maritime performing party</i> ) .....	19
2.3 Üldine kohaldamisala ( <i>General scope of application</i> ) .....	19
2.4 Elektroonilised dokumendid ( <i>Electronic Documents</i> ) .....	19
2.5 Jurisdiktsiooni ja arbitraaži regulatsioon ( <i>Jurisdiction and Arbitration Clause</i> ) .....	20
2.6 Kohaldamisperiood ( <i>Period of Application</i> ) .....	21
2.7 Vedaja kohustus ( <i>Carriers obligation</i> ) .....	21
2.8 Vastutuse alus ( <i>Basis of Liability</i> ) .....	21
2.9 Vastutuse piirid ( <i>Limits of liability</i> ) .....	22
2.10 Ajaskaala ( <i>Time bar</i> ) .....	22
3 Rotterdami reeglite ratifitseerimisstaatus .....	23
3.1 Ameerika Ühendriigid .....	25
3.2 Hiina .....	27
3.3 Ühendkuningriik .....	28
3.4 Kanada .....	30
3.5 Hispaania .....	31
3.6 Teised riigid .....	32
3.6.1 Põhjamaad .....	32
3.6.2 Holland .....	33
3.6.3 Saksamaa .....	33
4 Rotterdami reeglite kriitika.....	34
4.1 Toetajad ja vastased.....	34

4.2 Reeglite kohaldamisala.....	35
4.3 Elektrooniline süsteem .....	36
4.4 BIMCO aktsioon "25. aastaks 25 protsenti" .....	36
5 Metoodiline osa .....	37
5.1 Küsitluse ülesehitus .....	37
5.2 Valim .....	38
5.3 Uuringu analüüs.....	39
5.3.1 Küsitluse esimene osa.....	39
5.3.2 Küsitluse teine osa .....	40
5.3.3 Küsitluse kolmas osa .....	41
5.4 Uuringu järeldused .....	42
Kokkuvõte .....	44
Summary.....	46
Viidatud allikad .....	48
Lisa 1. Küsimustik.....	52

## Jooniste loetelu

Joonis 1. Rotterdami reeglite (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsioon täielikult või osaliselt meritsi toimuva rahvusvahelise kaubaveo lepingute kohta) allkirjastajad (punane), ratifitseerijad (roheline) ja vastuvõtjad (tumeroheline).....	14
Joonis 2. Rotterdami reeglite jõustumise tõenäosus.....	39
Joonis 3. Laialt levinud arvamuse uuring.....	40

## **Tabelite loetelu**

Tabel 1. Rotterdami reeglite ratifitseerimise staatus. Allikas: UNCITRAL koduleht. ....24

## Annotatsioon

Lõputöö teemaks on „Rotterdami reeglite ratifitseerimise edenemine ja jõustumise tõenäosus“. Teema aktuaalne kuna kõige levinum konventsioon on Haagi-Visby reeglid, mis põhinevad Haagi reeglitel, on peaaegu 100 aastat vanad. Laevanduses on 20. sajandi jooksul palju juhtunud ja seetõttu on reformivajadus suur.

Töö eesmärgiks oli uurida Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 2008. aasta konventsiooni täielikult või osaliselt meritsi toimuva rahvusvahelise kaubaveo lepingute kohta (*United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – “The Rotterdam Rules”*) ning põhjuseid, miks Rotterdami reeglid pole siiani jõustunud. Samuti käsitleda konventsiooni uusi punkte, vaadelda selle konventsiooni rakendamise võimalusi ja jõustumise tõenäosust. Samuti uurida konventsiooni tugevaid ja nõrku külgi.

Käesolevas uuringus analüüsitakse väljakutseid ja probleeme, mis võivad tekkida Rotterdami reeglite kohaldamisel. Rotterdami reeglid on uue merenduskonventsioonina pärvinud laialdast kriitikat ja toetust ning kaalutakse ka seda, kas need on õigustatud.

Rotterdami reeglid on rahvusvaheline konventsioon, mille eesmärk on reguleerida veolepinguid kaupade veoks täies ulatuses või osaliselt meritsi. Konventsioon võeti vastu 2008. aastal Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni poolt. Hetkeseisuga on konventsiooni ratifitseerinud 5 riiki, mis on konventsiooni jõustumiseks väike arv (on vaja vähemalt 20 riiki).

Märksõnad: *Rotterdami reeglid, Ratifitseerimine, õigus, merekonventsioon, meretransport*

## Kasutatud lühendid

AAPA	American Association of Port Authorities
ABA	The American Bar Association
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BOLERO	The Bill of Lading Electronic Registry Organization
CLECAT	European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services
CMLA	Canadian Maritime Law Association
CMR	Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route
COGSA	The Carriage of Goods by Sea Act
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EL	Euroopa Liit
ESC	European Shippers' Council
FIATA	The International Federation of Freight Forwarders Associations
HVR	The Hague Visby Rules
ICC	International Chamber of Commerce
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	International Maritime Organization
MKM	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
NITL	The National Industrial Transportation League
P&I	Protection and indemnity insurance
RR	The Rotterdam Rules
SDR	Special Drawing Rights
UK	The United Kingdom
UN / ÜRO	United Nations / Ühinenud Rahvaste Organisatsioon
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	United Nations Commission on Trade and Development



USA	The United States of America
WSC	The World Shipping Council

## Sissejuhatus

2008. aasta juulis kiitis ÜRO rahvusvahelise kaubandusõiguse komisjon (UNCITRAL) oma 41. istungjärgul heaks täielikult või osaliselt meritsi toimuva rahvusvahelise kaubaveo lepingu eelnõu. Seejärel võttis ÜRO Peaassamblee selle teksti 11. detsembril 2008 vastu. Vastavalt ÜRO Peaassamblee resolutsioonile avati konventsioon allkirjastamiseks 23. septembril 2009 Rotterdams (Madalmaad) toimunud tseremoonial. Seoses konventsiooni allkirjastamisega Rotterdams ja kooskõlas merendustraditsiooniga nimetada konventsioone nende allkirjastamise koha järgi, soovitas peaassamblee nimetada konventsiooni "Rotterdami reegliteks". Konventsioonile globaalse iseloomu andmiseks kutsus Peaassamblee kõiki valitsusi üles kaaluma konventsiooniga ühinemist.

Kaasaegset meretranspordi reguleerimist iseloomustab keerukus, ühtsuse puudumine ja olemasolevate konventsioonide tõsine vananemine, mis ei võta arvesse valdkonna kaasaegseid arenguid. Praegu kehtivad järgmised rahvusvahelisi merevedu reguleerivad konventsioonid: 1924. aasta Haagi reeglid, 1968. aasta Haagi-Visby reeglid ja 1978. aasta Hamburgi reeglid.

Kuigi kõik need konventsioonid on juba saavutanud teatava rahvusvahelise tunnustuse, ei ole neil õnnestunud luua ühtset ülemaailmset meretranspordi reguleerimise korda. Haagi reeglid, mis on nüüdseks umbes 100 aastat vanad, on saavutanud suurima rahvusvahelise tunnustuse, kuid neid ei ole ühtselt rakendatud ega jõustatud ning need ei ole enam kaasaegse transpordipraktika jaoks piisavad. Õiguskorda üritati ajakohastada, muutes Haagi reegleid 1968. aastal Visby protokolliga ja hiljem 1978. aastal Hamburgi reeglite vastuvõtmisega. Kuigi Hamburgi reeglid olid kooskõlas ajastuga, mil need sõlmiti, ei leidnud need laialdast kohaldamist ja saavutasid vaid teatava ühtlustamise taseme ratifitseerinud riikide seas. Samas Haagi-Visby reeglid omavad kõige laiemat rakendust mereveonduse praktikas ja BIMCO andmetel kasutatakse neid üle 90% ookeanivedudel. BIMCO tüüplepingud sisaldavad *General Paramount Clause*, mille rakendamine näitab HVR automaatset kasutamist sõlmitud lepingutes ja mereveodokumentides.

Lisaks ühtsuse puudumisele ei kajastu olemasolevates režiimides kaks äärmiselt olulist kaasaegse transpordisektori aspekti. Esiteks, konteineriveo kiire kasv, mis ilmnes esimest korda veidi üle 65 aasta tagasi. Konteinerivedude tänapäevane kasutamine on võimaldanud kaupa kiiremini, odavamalt ja tõhusamalt transportida selle asukohast lõppsihtkohta. See nõuab sageli mitme eri transpordiliigi kombineerimist ja uksest-ukseni vedu ühe veolepingu alusel. Kehtiva õigusliku

regulatsiooni kohaselt vastutab vedaja aga kehtiva rahvusvahelise õigusliku režiimi alusel, mis reguleerib kaupade mereveod.

Teiseks, kaasaegne kaubandus on üha enam muutumas dokumenteerimata tehinguteks. Muidugi, arvestades olemasolevate rahvusvaheliste meretranspordi konventsioonide vanust ja elektrooniliste tehingute suhteliselt hiljutist kasvu, ei paku ükski olemasolevatest konventsioonidest kindlat õiguslikku alust traditsiooniliste veodokumentide asendamiseks tõhusamate elektrooniliste veodokumentidega.

Seega on Rotterdami reeglid, mis tunnistavad maailmas kehtivate õigusrežiimide erinevust ja nende ühtlustamise vajadust, üles ehitatud olemasolevates konventsioonides kehtestatud õiguslikele alusele.

Reeglite rakendamise ja kohaldamise määr sõltub kindlasti nende ratifitseerinud riikide arvust. Rootsist sai kahekümne neljas riik, kes allkirjastas Rotterdami reeglid 20. juulil 2011. Praeguseks on Rotterdami reeglid allkirjastanud järgmised riigid: Armeenia, Kamerun, Kongo, Taani, Prantsusmaa, Gabon, Ghana, Kreeka, Guinea, Luksemburg, Madagaskar, Mali, Niger, Holland, Nigeeria, Norra, Poola, Senegal, Hispaania, Šveits, Rootsi, Togo, USA. Nende riikide kaubavahetuse maht kokku moodustab üle 25% maailma kaubandusest. (See on märkimisväärne, kui võrrelda Hamburgi reeglitega, mis kirjutasid alla 34 riiki, ja esindasid vaid 5 protsenti maailma kaubanduse mahust.) Kuid see ei ole kaugeltki piisav määruse konventsiooni kohaldamiseks. Lisaks ei ole neid allkirjastanud sellised suured mereriigid nagu Ühendkuningriik, Itaalia, Venemaa ja teised. Antud konventsiooni on hetkeseisuga ratifitseerinud 5 riiki - Hispaania, Togo, Kongo, Kamerun ja Benin (vt Joonis 1). Seega Haagi-Visby reeglid jäävad mereveolepingute puhul valdavaks režiimiks.

Konventsioon näeb ette senise tülika ja aegunud rahvusvahelise kaupade mereveo korra asendamise kaasaegsemaga.

Vastuseid vajavad küsimused:

1. Miks Rotterdami reeglid pole siiani jõustunud?
2. Kui suur selle jõustumise tõenäosus ja edukus?
3. Konventsiooni tugevad ja nõrgad küljed?
4. Mis väljakutsed ja probleemid võivad tekkida selle konventsiooni rakendamisel praktilises tegevuses?

## 5. Kes võidab nende võimalikust jõustumisest?

Nendele küsimustele vastatakse ja neid analüüsitakse kogu lõputöö jooksul.

Lõputöö koosneb viiest osast. Kokkuvõttes esitatakse analüüs, milles keskendutakse konventsiooni tasakaalule ja reeglite võimaliku jõustumise tõenäosusele.

Lõputöö eesmärkide saavutamiseks kasutatakse analüüsivat, võrdlevat ja deduktiivset meetodit. Käesoleva töö käigus autor korraldas küsitluse. Kõik saadud tulemused on esitatud ja analüüsitud töös, nende põhjal on tehtud järeldused.

Peamine allikas – *UN Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea*, 2008.

# 1 Rotterdami reeglid ning tema staatusega sarnased kaubandusliku meresõidu normid

11. detsembril 2008 võttis ÜRO Peaassamblee vastu konventsiooni „Täielikult või osaliselt meritsi toimuva rahvusvahelise kaubaveo lepingute kohta“, mida tuntakse kui "Rotterdami reeglid". Selle uue konventsiooni eesmärk on laiendada ja ajakohastada kehtivaid rahvusvahelisi reegleid, mis käsitlevad kauba mereveolepinguid. See konventsioon peaks asendama Haagi reeglid, Haagi-Visby reeglid ja Hamburgi reeglid, saavutades sellega mereveo valdkonna õigusaktide ühtsuse.

Reeglid käsitlevad eelkõige vedajate ja kaubaomanike vahelisi õigussuhteid.

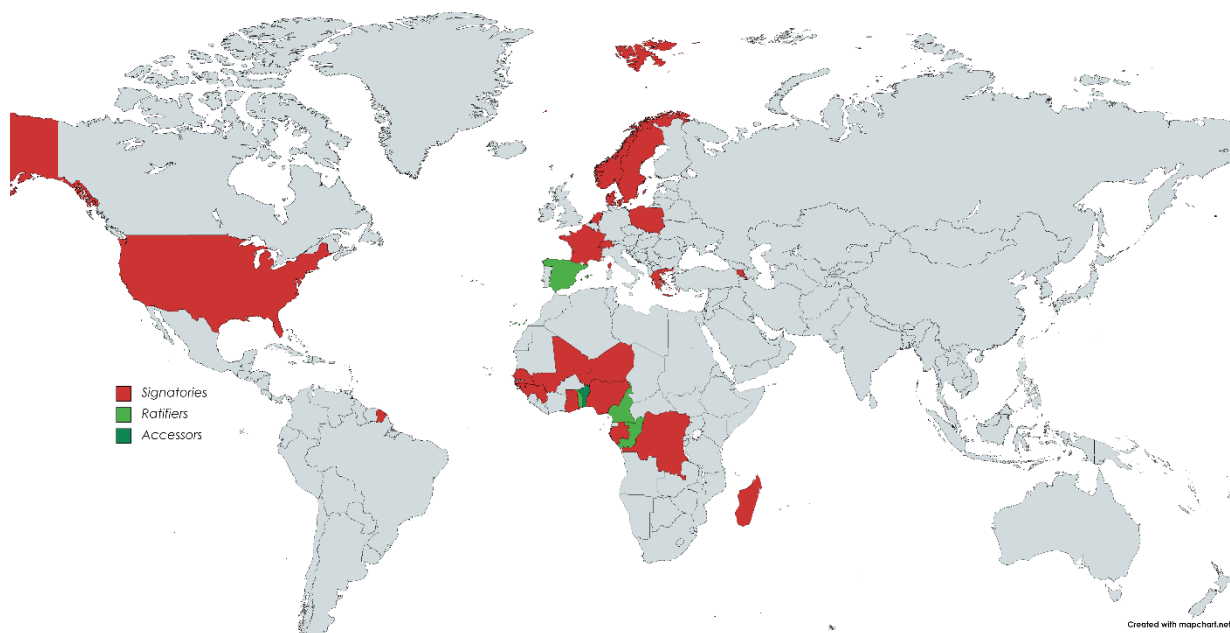
Konventsiooni eesmärk on laiendada ja ajakohastada olemasolevaid rahvusvahelisi reegleid ning saavutada meretranspordi valdkonnas rahvusvahelise kaubandusõiguse ühtsus, ajakohastades või asendades paljud Haagi, Haagi-Visby ja Hamburgi reeglite sätted. Konventsiooniga kehtestatakse terviklik ja ühtne õiguslik kord, mis reguleerib lastisaatjate, vedajate ja kaubasaajate õigusi ja kohustusi rahvusvahelise meretranspordi ükselt-uksele veolepingu alusel.

Rotterdami reeglid koosnevad 96 artiklist, mis on koostatud hoolikalt ja tahtlikult. See on mahukas dokument, mille koostamiseks kulus aastaid ja mille vastuvõtmist survestasid eelkõige kaubasaatjad/kaubaomanikud, nõustasid ka soliidset merendusorganisatsioonid, kuid siiani pole veel korralikult käivitunud. (Saarinen, 2022b)

RR on sisult üsna imperatiivse iseloomuga rahvusvaheline leping, mille osapooleks saamisel tuleb denonsseerida osalisriigi staatus kas Haagi-Visby ja/või Hamburgi reeglites, mille jõustumise hetkest hakkab uus valik kehtima. RRI artiklite suhtes ei ole lubatud teha reservatsioone.

Seda uut õigusakti toetasid laevaomanike organisatsioonid, kes usuvad kindlalt, et sellega saavutatakse suurem ülemaailmne ühtsus lasti vastutuse osas, hõlbustades elektroonilise dokumentatsiooni kasutamise kaudu e-kaubandust.

See konventsioon hõlmab uksest ukseni lepinguid, mis hõlmavad lisaks meresõidule ka muid transpordiliike. Konventsioon jõustub aasta pärast selle ratifitseerimist ÜRO 20. liikmesriigi poolt. Kuigi teatatakse, et konventsioon on laialdaselt toetatud, võib oodata, et Rotterdami reeglite jõustumiseni võib kuluda veidi aega. Ratifitseerimisprotsess on tõepoolest pikaajaline protsess, kuna teksti tuleb mõista ja selgitada.



Joonis 1. Rotterdami reeglite (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni konventsiooni täielikult või osaliselt meritsi toimuva rahvusvahelise kaubaveo lepingute kohta) allkirjastajad (punane), ratifitseerijad (roheline) ja vastuvõtjad (tumeroheline).

Allikas: Autori koostatud. Lähteandmed: UNCITRAL

Järgmised on Rotterdami reeglite olulised sätted ja seadusemuudatused:

1. Reeglid kehtivad ainult juhul, kui veoga kaasneb merejalg; muud multimodaalsed veolepingud, millel pole mereetapi, jäävad reeglite reguleerimisalast välja.
2. See pikendab ajavahemikku, mille jooksul vedajad vastutavad kaupade eest, et hõlmata aega kauba vastuvõtmise punktist kuni kauba kohaletoimetamise punktini.
3. See võimaldab rohkem e-kaubandust ja kiidab heaks rohkem elektroonilisi dokumente.
4. See tõstab vedajate piirvastutuse 875 arvestusühikuni (SDR) saadetise kohta või kolmele arvestusühikule brutokaalu kilogrammi kohta.
5. See kõrvaldab mereveakaitse, mis kaitses vedajaid ja meeskonda vastutuse eest hooletu laevajuhtimise ja navigeerimise eest.
6. Sellega pikendatakse õiguslike nõuete esitamise aega kahe aastani alates päevast, mil kaup tarniti või oleks pidanud tarnitud olema.
7. See võimaldab mahulepingute osapooltel loobuda mõnest konventsioonis sätestatud vastutusreeglis.

8. See kohustab vedajaid hoidma laevu merekõlblikuna ja nõuetekohase meeskonnaga kogu reisi vältel. Hoolduse standard ei ole "range", vaid "nõuetekohane hoolsus" (nagu Haagi reeglite puhul). (Teoh, 2009)

Rotterdami reeglite allakirjutamine, ratifitseerimine, vastuvõtmine, kinnitamine või ühinemine on kirjeldatud RR Artiklis 88:

1. Konventsioon on kõigile riikidele allakirjutamiseks avatud Madalmaades Rotterdams 23. septembril 2009 ja seejärel ÜRO peakorteris New Yorgis.
2. Allakirjutanud riigid peavad käesoleva konventsiooni ratifitseerima, vastu võtma või heaks kiitma.
3. Käesolev konventsioon on ühinemiseks avatud kõigile alla kirjutamata riikidele alates selle allakirjutamiseks avamise kuupäevast.
4. Ratifitseerimis-, vastuvõtmis-, kinnitamis- ja ühinemiskirjad antakse hoiule Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile.

Rotterdami reeglid peavad enne nende jõustumist ratifitseerima vähemalt 20 riiki (RR artikkel 96).

Tuleb märkida, et vaatamata Haagi-Visby reeglite ebatäielikkusele ja aegumisele on paljud vedajad, eriti suured multimodaalsed liinid, juba välja töötanud oma klientidega suhtlemise mehhanismid, luues oma vormilised konossementid. Seetõttu on kummaline eeldada, et äsja välja antud Rotterdami reeglid saavad kiiresti kanda kinnitust meretranspordi õigusliku reguleerimise valdkonnas, eelkõige seetõttu, et kehtestatud õigusliku reguleerimise režiimi muutmine on üsna töömahukas, eriti suurvedajatel. (Kasatkina, 2016)

Maailma Laevandusnõukogu (WSC) on Rotterdami reeglite silmapaistev toetaja. 2010. aastal kiitis Ameerika Advokatuuri Delefaatide Koda (ABA) heaks resolutsiooni, millega toetatakse Rotterdami reeglite ratifitseerimist USA-s (Edmonson, 2010). Euroopa Laevaomanike Ühendus (ECSA), Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (BIMCO) ning Rahvusvaheline Merenduskoja on teiste peamiste toetajate hulgas.

USA Riiklik Tööstustranspordi Liit (NITL) ja Maailma Laevandusnõukogu (WSC) tervitasid Pariisis asuva Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) avaldust, milles antakse Maailma Ettevõtlusorganisatsiooni transpordi- ja logistikakomisjoni toetus uuele Rotterdami reeglite konventsioonile. Avaldus avaldati pärast seda, kui komisjoni meretranspordikomitee vaatas konventsiooni läbi ja palus valitsustel kaaluda selle ratifitseerimist, lähtudes mitmetest eesmärkidest, mida peetakse oluliseks rahvusvaheliste kaubandushuvide jaoks. ICC komisjon

esindab kõiki rahvusvahelise transpordiga seotud sektoreid, sealhulgas lastisaatjad, vedajad ja ekspediitorid. ICC edastas need eesmärgid ÜRO rahvusvahelise kaubandusõiguse komisjonile (UNCITRAL) konventsiooni läbirääkimiste alguses 2002. aastal ning NITL ja WSC toetasid neid kogu nende läbirääkimiste vältel. (Gatti & O'Hare, 2009)

Dokumendis väidab ICC, et "...kavandatav režiim toetab rahvusvahelise kaubanduse olulist elementi". Samuti, et "konventsiooni eesmärk on tagada ühtsus rahvusvahelisele kaubaveole, mida praegu reguleerivad mitmed merendusvastutusrežiimid, kuna puudub ülemaailmne konventsioon multimodaalse transpordi ja e-kaubanduse kohta." Sellega seoses on ICC loetletud esimese eesmärgina "meretranspordi ja sellega seotud uksest-ukseni vedude ühtlustatud vastutuskorra olulisus ja vajadus vältida piirkondadeks jaotamist". (Gatti & O'Hare, 2009)

## **1.1 Hamburgi reeglid**

31. märtsil 1978. aastal võeti ametlikult vastu Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kaupade mereveo konventsiooni (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*), mis jõustus 1. novembril 1992. aastal. Konventsioon hõlmas ikka veel ainult veolepinguid, mis käsitlesid "*tackle to tackle*" vedusid, ilma multimodaalse veo säteteta. Hamburgi reeglid on ratifitseeritud praeguseks hetkeks 35 riiki. Arengumaad võtsid Hamburgi reeglid kergesti vastu. Suured riigid vältisid neid ja jäid Haagi ja Haagi-Visby reeglite juurde. Kuna rahvusvahelises laevanduses tähtsamat rolli mängivad riigid ei toeta konventsiooni, ei ole see rahvusvahelisel tasandil suurt edu saavutanud.

Laevaomanike huvi on Hamburgi reeglite vastu hääbunud, sest nad kardavad, et reeglid suurendavad vedaja vastutust ja mõjutavad seega kindlustuse maksumust P&I klubide kaudu (Neils, 1996). Hamburgi reeglid ei ole seni avaldanud maailmakaubandusele olulist mõju, kuid tuleb tunnistada, et võrreldes Haagi reeglitega või Haagi-Visby reeglitega on Hamburgi reeglid selgelt kaubasaatja kasuks. Seetõttu ei ole üllatav, et laevaomanikud ja nende kindlustusandjad ei ole reegleid soojalt vastu võtnud. (Rathinam, 2011)

## **1.2 ÜRO konventsioon kaupade multimodaalsete vedude kohta**

24. mail 1980. aastal Genfis võeti vastu ÜRO rahvusvahelise multimodaalse kaubaveo konventsiooni (*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*).



Konventsioon ei ole jõustunud, kuna selle jõustumiseks nõutav konventsiooniosaliste arv on 30, kuigi konventsiooniosaliste tegelik arv praeguseks hetkeks on 11.

Konventsiooni alusel "Rahvusvaheline multimodaalne vedu" on - kaupade vedu vähemalt kahe eri transpordiliigiga kahe erineva riigi vahel multimodaalse veolepingu alusel. Samuti konventsiooni alusel veokorraldaja vastutab kogu veoahela eest.

Seda konventsiooni võib siiski pidada ebaõnnestunuks, kuna see ei saavutanud piisavat heakskiitu rahvusvahelisel tasandil, suured riigid ei toetanud seda konventsiooni ning osalisriikide vähese arvu tõttu ei ole see veel jõustunud, mistõttu on alust arvata, et see konventsioon ei jõustu kunagi.

### **1.3 UNCTAD 40-40-20 *Liner Code***

*The Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences (Liner Code* või *Code*) on rahvusvaheline leping, mis on koostatud ÜRO kaubandus- ja arengukonverentsi (UNCTAD) egiidi all. Liinilaevanduskonverentside koodeks töötati välja UNCTADi üldiste jõupingutuste tulemusena uue rahvusvahelise majanduskorra loomiseks. Liinilaevanduskoodeksi eesmärk on tagada, et liinilaevade või tavapäraste vedajate laevastikud osalevad võrdselt oma sponsorriikide kaubaveos.

Liinilaevanduskoodeksi rakendamise vahendiks on kohustuslik lastiosa. Sisuliselt tuleb kõik lastid jagada 40/40 põhimõttel kaubandusega tegelevate riikide laevade vahel, ülejäänud 20 protsenti on reserveeritud teiste riikide laevadele (nn "*cross-traders*"). See on liinilaevanduskoodeksi keskne säte; ilma selleta muutuksid paljud sellega seotud sätted ebatõhusaks.

See konventsioon võeti vastu 6. aprillil 1974. aastal Genfis. Konventsioon on jõustunud 6. oktoobril 1983. aastal, kuid sisuliselt selle kasutamist enam ei toimu.

Euroopa Liit tunnistas EÜ määruse nr 4056/86 kehtetuks 2008. aastal nõukogu määrusega nr 1419/2006. See lõpetas liinilaevanduskonverentsidele pikka aega kehtinud monopolivastase puutumatus ja seega lõppes liinilaevanduskonverentside ajastu Euroopas. (Federal Maritime Commission, 2012)

## 2 Rotterdami reeglite peamised sätted

Rotterdami reeglid käsitlevad mitmeid küsimusi, mida varasemad rahvusvahelised konventsioonid ei ole reguleerinud. Seal on täiesti uued jaotised, mis hõlmavad kauba kohaletoometamist ja kontrolliõigust. Mittekaubeldavate dokumentide ja elektroonilisel kujul olevate dokumentide kasvav kasutamine on juhtinud seadusandjate tähelepanu nendele valdkondadele, mida varem eiranud kõik rahvusvahelised kaupade merevedu reguleerivad konventsioonid. Sellise uuendusliku lähenemise ajendiks oli ilmselt vajadus kohandada rahvusvahelist kaupade merevedu reguleerivat korda selliselt, et see tuleks toime erinevate kaasaegsete arengutega, nagu konteinerveo, logistika ja elektroonilise kaubanduse tähtsuse suurenemine.

### 2.1 Mahuveoleping (*Volume contract*)

RR Artikkel 1. Punkt 2. Mahuveoleping (*Volume contract*) - veoleping, mis näeb ette kindlaksmääratud kaubakoguse vedu mitme saadetisena kokkulepitud ajavahemiku jooksul. Koguse määratlus võib sisaldada miinimum-, maksimum- või teatud vahemikku.

On olemas erirežiim mahulepingute jaoks, mis tähendab kindlaksmääratud kaubakoguse vedu mitme saadetisena. Mahulepingud on siduvad ainult siis, kui:

- (a) mahuveoleping sisaldab selget avaldust selle kohta, et selles tehakse erand käesolevast konventsioonist;
- (b) mahuveoleping on (i) individuaalselt läbi räägitud või (ii) mahulepingu osad, mis sisaldavad erandeid, on selgelt määratletud;
- (c) lastisaatjale antakse võimalus ja teatatakse võimalusest sõlmida veoleping tingimustel, mis vastavad käesolevale konventsioonile ilma käesoleva artikli kohaste eranditeta, ja
- (d) erandit ei ole (i) lisatud viitega mõnest teisest dokumendist ega (ii) lisatud ühinemislepingusse, mille üle ei ole läbirääkimisi peetud. RR Artikkel 80 (2).

Lastisaatjad leiavad, et see määratlus on liiga lai ja ebaselge. See hõlmab kõiki lepinguid, mis käsitlevad rohkem kui ühte saadetist mis tahes ajavahemiku jooksul, näiteks: leping kahe paki saatmiseks kolme aasta jooksul, kusjuures teise saadetise tühistamise võimalus on lubatud.

## **2.2 Merendusega tegelevad osapooled (*Maritime performing party*)**

RR Artikkel 1. Punkt 7. Merendusega tegelevad osapooled "*Maritime performing party*" - mereveoteenuse osutaja, kes täidab või kohustub täitma mis tahes vedaja kohustusi ajavahemikul lasti saabumisest laeva laadimissadamasse kuni lasti lahkumiseni laeva lossimissadamast. Sisevedaja on mereveoteenuse osutaja ainult siis, kui ta osutab või kohustub osutama oma teenuseid ainult sadamaalal.

## **2.3 Üldine kohaldamisala (*General scope of application*)**

RR Artikkel 5. Punkt 1. Vastavalt artiklile 6, kohaldatakse käesolevat konventsiooni veolepingute suhtes, mille puhul vastuvõtu- ja tarnekoht asuvad erinevates riikides ning mereveo peale laadimise sadam ja sama mereveo lossimise sadam on erinevates riikides. Vastavalt veolepingule asub osalisriigis üks järgmistest kohtadest:

- a) vastuvõtukoht;
- b) laadimissadam;
- c) tarnekoht; või
- d) lossimissadam.

Käesolevat konventsiooni kohaldatakse sõltumata laeva kodakondsusest, vedaja, täitvate osapoolte, saatja, kaubasaaja või muude huvitatud isikute päritolust.

## **2.4 Elektroonilised dokumendid (*Electronic Documents*)**

See konventsioon on esimene rahvusvaheline kaupade mereveo konventsioon, mis sisaldab konkreetseid sätteid elektroonilise side kohta.

Rotterdami reeglid loovad uue termini „veodokument“. See tähendab, et "konossementi" ja "mereveokirja" asemel hakatakse kasutama üldmõistet "veodokument". Kui reeglid kunagi jõustuvad, jääb üle oodata, kas kaubasaatjad, vedajad ja "merendusega tegelevad osapooled" loobuvad kauaaegsest ja tuntust mõistest "konossement". Yrjö Saarinen arvab, et nii ei juhtu, kuna kaubandusliku meresõidu üks tähtsamaid, sajandeid kehtinud dokument nimega „*Bill of Lading*“, eesti keeles „konossement“, peab säilitama veel kaua (Saarinen, 2022a).

RR Artikkel 1. Punkt 17. "Elektrooniline kommunikatsioon" - teave, mis on loodud, saadetud, vastu võetud või salvestatud elektrooniliste, optiliste, digitaalsete või samalaadsete vahendite abil, mille tulemusena on edastatud teave kättesaadav, nii et seda saab kasutada hilisemaks viitamiseks.

RR Artikkel 1. Punkt 18. "Elektrooniline veoprotokoll" - ühes või mitmes sõnumis sisalduv teave, mille vedaja on veolepingu alusel elektrooniliselt edastanud, sealhulgas teave, mis on loogiliselt seotud elektroonilise veoprotokolliga manuste kaudu või mis on muul viisil seotud elektroonilise veoprotokolliga samaaegselt või pärast selle väljastamist vedaja poolt, nii et see muutub elektroonilise veoprotokolli osaks, ja mis:

(a) tõendavad, et vedaja või täitev osapool on kauba saanud veolepingu alusel ja

(b) tõendab veolepingut või sisaldab seda.

Konventsioonis on sätestatud ka kaubeldava elektroonilise veokirja ja mittekaubeldava elektroonilise veokirja määratlus.

RR Artikkel 41 ütleb, et transpordidokument või elektrooniline veoprotokoll on esmapilgul usutav tõend selle kohta, et vedaja on saanud kauba kätte vastavalt lepingu üksikasjadele.

## **2.5 Jurisdiktsiooni ja arbitraaži regulatsioon (*Jurisdiction and Arbitration Clause*)**

Uus konventsioon käsitleb jurisdiktsiooni ja vahekohtumenetlust ning vastavad sätted põhinevad sisuliselt Hamburgi reeglite liiga piiraval lähenemisel. Konventsiooni kohaselt on lastiomanikel tegelikult võimalik valida mitme jurisdiktsiooni vahel – kohus, kus nad saavad vedaja kohtusse kaevata. Veoseomanike võimalus valida mitme jurisdiktsiooni vahel põhjustab vedajate ja kindlustusandjate jaoks tõenäoliselt suuremat ebakindlust. See suurendab ka kohtukuluseid. Selliste küsimustega mitte kursis olevate riikide kohtutel palutakse otsustada konventsioonist tulenevad olulised juhtumid.

Kohtualluvust ja vahekohtumenetlust käsitlevad sätted on siduvad osalisriikidele ainult siis, kui nad on neile allakirjutamisel või ühinemisel "nõus". Jurisdiktsiooniga seotud artiklid on valikulised ja paljud osariigid, kes allkirjastavad, tõenäoliselt ei luba. RR Peatükid 14 ja 15.

## **2.6 Kohaldamisperiood (*Period of Application*)**

Rotterdami reegleid kohaldatakse kogu selle aja jooksul, mil kaup on vedaja kontrolli all, "uksest ukseni", tootja laost kaubasaaja lattu. Käesoleva konventsiooni alusel algab vedaja vastutus kauba eest siis, kui vedaja või täitev osapool võtab kauba veoks vastu ja lõpeb kauba üleandmisega. Et kui näiteks Haagi Visby reeglid hõlmavad lasti „*tackle to tackle*“<sup>1</sup>, siis Rotterdami reeglid hõlmavad lasti "uksest ukseni". Neid kohaldatakse ajavahemiku suhtes alates hetkest, mil vedaja või täitev osapool on kauba veoks vastu võtnud, kuni kauba üleandmiseni kaubasaajale veolepingus kokkulepitud ajal ja kohas või, kui puudub konkreetne tarnet käsitlev tingimus, siis vastavalt tollile, praktikale või kaubandustavadele. RR Artikkel 12.

## **2.7 Vedaja kohustus (*Carriers obligation*)**

Artikli 13 kohaselt peab vedaja "nõuetekohaselt ja hoolikalt vastu võtma, laadima, käsitsema, paigutama, vedama, hoidma, hooldama, lossima ja tarnima kaupa". Seoses merereisidega peab vedaja rakendama nõuetekohast hoolsust, et 1) muuta laev merekõlblikuks ja hoida see merekõlblikuna, 2) mehitada ja varustada laeva nõuetekohaselt kogu reisi jooksul ning hoida laeva lastiruumi ja kõiki muid laevaosi ning kõiki vedaja poolt tarnitud konteinereid nende vastuvõtmiseks, vedamiseks ja säilitamiseks sobivaks ja ohutuks. Artikkel 14.

## **2.8 Vastutuse alus (*Basis of Liability*)**

Artikli 17 kohaselt vastutab vedaja kogu kahju eest, välja arvatud juhul, kui ta suudab tõestada, et teatud osa kahjust tuleneb sündmusest, mille eest ta ei vastuta. Kui ta täidab selle kohustuse, läheb tõendamiskohustus üle poolele, kes soovib hüvitist, et tõestada, et kahju oli tingitud ühest või mitmest sündmusest, mille eest vedaja vastutab.

Rotterdami reeglite kohaselt ei saa vedajad kasutada "navigatsiooniviga" kaitset. Uus konventsioon on selle klausli kaotanud.

---

<sup>1</sup> alates lasti laadimisest laevale kuni selle lossimiseni.

## **2.9 Vastutuse piirid (*Limits of liability*)**

Piirangusummasid on suurendatud 667 SDRilt ühiku või 2 SDRilt kilogrammi kohta 875 SDRile ühiku ja 3 SDRile kilogrammi kohta. Artikkel 59. Piirang kujutab endast ligikaudu 33% ja 50% rohkem kui 666 SDRi pakendi või 2 SDRi kilogrammi kohta Haagi-Visby reeglite kohase vastutuse piirangu puhul. Kui Rotterdami reeglite vastutuse piirangut hakatakse kohaldama maismaaveo käigus tekitatud kahju suhtes - oleks vedaja vastutuse suurenemine võrreldes kehtiva korraga ebamõistlikult suur (Tetley, 2009). Uus konventsioon muudab oluliselt praegust dünaamikat lastisaatja, vedaja, täitvate poolte ja kindlustusandjate vahel.

## **2.10 Ajaskaala (*Time bar*)**

Lastinõuete aegumistähtaega on pikendatud ühelt aastalt kahele aastale. Artikkel 62.

### 3 Rotterdami reeglite ratifitseerimisstaatus

ÜRO Peaassamblee võttis 2009. aasta septembris vastu täielikult või osaliselt meritsi toimuvate rahvusvaheliste kaubaveolepingute konventsiooni, millele viidatakse kui "Rotterdami reeglitele". Rotterdami reegleid toetab Maailma Laevandusnõukogu (mida esindab 90 protsenti maailma laevandusriikidest), kes väidab, et need reeglid on revolutsioon lastivastutuse režiimis. Euroopa Laevaomanike Ühendus (ECSA), Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (BIMCO) ning Rahvusvaheline Merenduskoda on teiste peamiste toetajate hulgas. Kahtlusteks jääb, kas konventsiooni ratifitseerivad nõutavad 20 riiki. Ekspedeerijad üldiselt on ratifitseerimise vastu, kuna nad on mures, et konventsioon võib suurendada nende vastutust. Ühendkuningriik, Kanada ja Austraalia ei ole toetust avaldanud. Saksamaa kritiseerib konventsiooni keerukust. Mõned Euroopa riigid on mures, et konventsioon satub vastuollu riigisiseseid vedusid reguleerivate õigusaktidega (Schoenbaum, 2011). Jaapan, Korea, Hiina, Singapur ning Kesk- ja Lõuna-Ameerika riigid on neutraalsed (Schoenbaum, 2011). Kanada juristide kriitika on suunatud eelkõige "*volume contracts*" sätete suhtes, mis tegelikult võimaldavad paljudel lastisaatjatel loobuda konventsiooni kohaldamisest.

Sellised riigid nagu USA, Hiina ja Jaapan on maailmakaubanduses olulised osalejad ja neil on suur mõju teistele riikidele. Hiina ei ole seni Rotterdami reeglitele alla kirjutanud ja isegi kui ennustatakse, et Hiina ratifitseerib konventsiooni, ei kavatse seadusandjad praeguses etapis vahekohtu peatükis osaleda (Hu & Hou, 2010).

Euroopa Ühenduse Laevaomanike Assotsiatsioon (ECSA), Rahvusvaheline Laevanduskoda (ICS), BIMCO ja Maailma Laevandusnõukogu (WSC) on tervitanud Euroopa Parlamendi selget soovitusi, et ELi liikmesriigid peaksid kiiresti tegutsema, et allkirjastada ja ratifitseerida ning rakendada ÜRO täielikult või osaliselt meretranspordi rahvusvahelise kaubaveo lepingute konventsiooni, mida tuntakse Rotterdami reeglitenä, millega luuakse uus merevastutuse süsteem. (NIRMALA, 2017)

Tundub, et uus kord ei ole nii vedaja-sõbralik, mis põhjustab selle rakendamise ebaõnnestumist. See tähendab, et riigi otsus, kas järgida reegleid või mitte, põhineb riigi kui lastiomaniku või vedaja huvidel. Rotterdami reeglid on suunatud rohkem kaubasaatjate huvide tugevamale kaitsele vedajate vastu. Me näeme, et uues konventsioonis on vastutuse režiim drastiliselt muutunud võrreldes eelkäijatega.

Tabel 1. Rotterdami reeglite ratifitseerimise staatus. Allikas: UNCITRAL koduleht.

Riik	Allkiri	Ratifitseerimine, Vastuvõtmine (*)
Armeenia	29/09/2009	
Benin		07/11/2019 (*)
Kamerun	29/09/2009	11/10/2017
Kongo	23/09/2009	28/01/2014
Kongo Demokraatlik Vabariik	23/09/2010	
Taani	23/09/2009	
Prantsusmaa	23/09/2009	
Gabon	23/09/2009	
Ghana	23/09/2009	
Kreeka	23/09/2009	
Guinea	23/09/2009	
Guinea-Bissau	24/09/2009	
Luksemburg	31/08/2010	
Madagaskar	25/09/2009	
Mali	26/10/2009	
Holland	23/09/2009	
Niger	22/10/2009	
Nigeeria	23/09/2009	
Norra	23/09/2009	
Poola	23/09/2009	
Senegal	23/09/2009	
Hispaania	23/09/2009	19/01/2011
Rootsi	20/07/2011	
Šveits	23/09/2009	
Togo	23/09/2009	17/07/2012
Ameerika Ühendriigid	23/09/2009	



### 3.1 Ameerika Ühendriigid

USA on alla kirjatanud Rotterdami reegleid 23. septembril 2009 a. Üldine arusaam on, et kui USA ratifitseerib, siis ratifitseerib ka piisav arv teisi riike. Ameerika Ühendriikidel oli suur mõju Rotterdami reeglite loomisele.

Chet Hooper, *Holland & Knight'i* advokaat ja teine USA delegatsiooni liige UNCITRALis, nõustub, et "enamik maailma ootab meid. Meil on nii halb maine, et me aitame lepingute üle läbirääkimisi pidada ja siis ei ratifitseeri neid. Ülejäänud maailm ütleb, et viimane asi, mida me vajame, on veel üks merendusleping ilma Ameerika Ühendriikideta."

USA vaade kaldub ilmselt veidi lastihuvide poolele. USA on ilmselgelt suur kaubaimportija ja -eksportija. Samuti on aeg uuendada COGSA-d, mis kehtestati 1936. aastal – ammu enne seda, kui konteinereid, elektroonilisi mereveokirja ja multimodaalset transporti üldse ette kujutati.

Kindlasti oleksid Rotterdami reeglid lastisaaatjate ja kindlustusandjate seisukohalt paremad mitte ainult vedaja suurema vastutuse tõttu (punktist punktini), vaid ka suurema hüvitise saamiseks, kui merevedaja peaks vastutama. (PNG WORLDWIDE, 2017)

USA-lt oli oodata Rotterdami reeglite ratifitseerimist alates 2009. aastast. „*Transmittal Package*“, mis sisaldab konventsiooni *article-by-article* analüüs ning konventsiooni kokkuvõtte ja selgitus oli oodata senatisse mõne kuu jooksul. Kui senat annab oma nõusoleku kahe kolmandiku häältega, võib president varsti seda konventsiooni ratifitseerida. Kui USA konventsiooni ratifitseerib, eeldatakse, et teised riigid järgivad seda.

USA välisministeerium on lõpetanud oma Rotterdami reeglite ratifitseerimispaketi ja see saadeti 2013. aasta juunis ametkondadevaheliseks läbivaatamiseks. Kõnealune läbivaatamine lõpetati 2014. aasta mais. Reeglite ratifitseerimiseks on vaja vaid nõusolekut ja heakskiitu senatilt. Arvamus on selline, et Ameerika Ühendriikide ratifitseerimine on enam-vähem lihtsalt aja küsimus. Kui USA ratifitseerib reeglid, järgnevad kohe mitmed Euroopa riigid ja ratifitseerimine kiireneb, nagu see toimus 1929. aastal Haagi reeglite puhul. (Fujita, 2014)

Kui Ameerika Ühendriigid võtsid 1936. aastal vastu Haagi reeglid, kulus aga veel vaid kaks aastat, enne kui põhimõtteliselt kõik selle ajastu peamised merendusriigid liitusid uue režiimiga. (Sturley, 2009)

USA põhiseaduse kohaselt peab president lepingu ratifitseerimiseks saama USA senati nõu ja nõusoleku, milleks on vaja senatis kahe kolmandiku nõusolekut. Presidendi kantselei ei ole seni Rotterdami reegleid senatile kaalumiseks saatnud, peamiselt seetõttu, et mõned USA sadamavõimud ja terminalioperaatorid on ratifitseerimise vastu.

Jean Godwin, AAPA üldnõunik ja asepresident, ütles, et Rotterdami reeglid toovad niinimetatud "*maritime performing party*" otse lepingu alla, mis varem ei olnud nii. See hõlmaks kõiki tegutsevaid sadamaid ja eraõiguslikke mereterminalioperaatoreid.

Sadamad ja terminalid usuvad, et Rotterdami reeglid paneksid neile võimaliku kaubakahjuga seotud vastutuse, mida nad ei kanna juba praegu kehtiva kaubaveo vastutuse seaduse (*US Carriage of Goods by Sea Act - COGSA*) alusel. Rotterdami reeglite artikkel 19 paneb teatavatel asjaoludel vastutuse lasti kadumise või kahjustumise eest "*maritime performing party*-le". COGSA ei sisalda sarnast sätet, mis kehtestaks sadamate ja terminalide vastutuse, ning USA sadamad ja terminalid on mures selle pärast, kuidas see muudatus neid mõjutaks. (Mathur, 2016)

Kaks seotud takistust on esiteks see, et mõned USA sadamaasutused on riigiasutused, kellel võib teatud asjaoludel olla õigus suveräänsele puutumatussele, ja teiseks ebakindlus selle kohta, milline on Rotterdami reeglite mõju kaubavahidlustele, mis hõlmavad sadamaid ja terminale, mis ei ole lepingu osapooled. Ei ole selge, kuidas saaks artikli 19 vastutuse sätet ühitada sadama suveräänse puutumatussega. (Mathur, 2016)

"See muudab mängureegleid. Lepingus on sätestatud teatud reeglid, kuid seejärel öeldakse, et vedajad ja lastisaatjad võivad neist reeglitest lepinguga kõrvale kalduda. Meil ei ole seda võimalust. Me ei ole nende lepingute osapool," ütles Jean Godwin. "Lepingus on mõnel juhul märgitud, mida see tähendaks meretranspordiga tegelevate osapoolte jaoks, kuid mõnel juhul ei ole see selge."

USA, kes kontrollis reeglite peamist koostamisprotsessi, ei ole lähedal uue korra vastuvõtmisest, sest ka nemad on tohutu surve all, kuna nende enda ettevõtteid mõjutab selliste reeglite rakendamine. Nad ei saa ette näha kõiki tagajärgi, mis võivad tekkida, sest see konventsioon ei reguleeri ainult meretransporti, vaid ka teisi transpordiliike. (Cader, 2014)

"Ma olen veidi mures, et mõned riigid võivad kaotada huvi selle vastu, sest nad ei näe, et USA sellega edasi liigub. Kogu see asi võib hääbuda, kui seda ei elavdata," ütles Vince DeOrchis,

Montgomery McCrackeni advokaat, kes oli Rotterdami reeglite koostamise ajal välisministeeriumi konsultatsiooniekspert. (Dupin, 2012)

### **3.2 Hiina**

Hiina ei ole seni Rotterdami reeglitele alla kirjutanud ja ei ole Hiina valitsus kujundanud ühtset ja selget seisukohta Rotterdami reeglite suhtes, kas Hiina peaks reeglitega ühinema ja millal see võib juhtuda. Sellise olukorra põhjuseks on erinevad hoiakud praktikas ja akadeemilistes ringkondades.

Kui vaadata Rotterdami reeglitele alla kirjutanud 25 riigi nimekirja, siis on näha, et need riigid on üle maailma laiali. Eelkõige pöörame tähelepanu asjaolule, et allakirjutanute hulgas on riike, mis on tugevalt mõjutatud lastisaaatjate huvidest, näiteks Aafrika riigid, ja vedajate huvidest, näiteks Taani ja Madalmaad. See viitab sellele, et Rotterdami reeglid on erapooletud; see tähendab, et need ei soosi ei vedajate ega lasti huve. Samal ajal on märgatav, et nad koonduvad teatud valdkondadesse: Euroopasse, Aafrikasse ja Põhja-Ameerikasse. Aasia on tühi ala. Ükski Aasia riik ei mõtle tõsiselt Rotterdami reeglite ratifitseerimisele. On üsna kummaline, et Aasia riikide laevandussektor on vaikinud selles küsimuses aastate jooksul pärast Rotterdami reeglite vastuvõtmist, samas kui nende Euroopa kolleegid on entusiastlikult väljendanud oma seisukohta nende suhtes nii või teisiti. (Fujita, 2014)

Laevandussektor, mille esindajad on suured riigile kuuluvad laevandusettevõtted, leidis, et reeglitega on veoettevõtjate vastutuse süsteem muudetud, kustutades navigatsioonivea ja tulekahju põhjustatud viga käsitleva erandi; laiendades merekõlblikkuse kohustust kogu reisi kestel ja suurendades oluliselt vastutuse piiranguid, ning see suurendaks vastuvõetamatut riski ja paneks Hiina laevandussektorile tohutu koormuse, mis oleks vastuolus Hiina kaubalaevastiku arengu ja tema konkurentsipositsiooniga rahvusvahelisel mereveoturul. Seega võib reeglite mõju Hiina laevandussektorile rohkem kahju kui kasu tuua. (Yuzhuo & Jinlei, 2012)

Sadamaoperaatoritel on samuti õigus kasutada reeglites sätestatud kaitse- ja vastutuse piiramise õigusi. Seetõttu on Hiina sadamatööstuse reaktsioon Rotterdami reeglitele valdavalt positiivne.

Mõned Hiina teadlased toetavad Rotterdami reeglite tugevat positiivset suhtumist ja leiavad, et reeglid aitavad täita valitsuse strateegilist eesmärki ehitada Hiinast laevanduse maailmavõim, ning et reeglid on arenenud rahvusvaheline konventsioon, mis on ajaga kaasas käiv, nii et Hiina peaks reeglitega ühinema õigel ajal. (Si, 2009) (Si, 2012) (Li, 2010) (Mo, 2011) (Yuzhuo & Jinlei, 2012)

mõned teadlased on reeglite vastu ja arvavad, et reeglite laialdane heakskiitmine rahvusvahelises ühiskonnas ja jõustumine on väga raske, mistõttu Hiina ei peaks sellega ühinema. (Zhu, 2009) (Zhu, 2012) (Zhang Y. , 2010) (Xia, 2010) (Yuzhuo & Jinlei, 2012)

On ka mõned teadlased, kes on keskmise hoiakuga ja nad usuvad, et Rotterdami reeglitega kohandatud reguleerimisala ületab varasemate rahvusvaheliste kaupade mereveo konventsioonide reguleerimisala, mis toob kaasa märkimisväärse mõju. Hiina peaks tähelepanelikult jälgima teiste riikide suhtumist, viima läbi intensiivseid uuringuid ja tegema diskreetset otsust selle kohta, kas valitsus peaks Rotterdami reeglid ratifitseerima, tuginedes selle põhjalikule hindamisele ja hinnangule. (Zhang L. ) (Yuzhuo & Jinlei, 2012)

### 3.3 Ühendkuningriik

ÜRO Peaassamblee võttis 2008. aastal vastu ÜRO rahvusvahelise kaubandusõiguse komisjoni (UNCITRAL) eelnõu, mis avati 2009. aasta septembris. Konventsioonile on alla kirjutanud umbes 25 riiki, sealhulgas USA, välja arvatud Ühendkuningriik.

USA-d reguleerivad Haagi reeglid, Ühendkuningriiki Haagi-Visby reeglid ning arengumaade ja väiksemate riikide kombinatsiooni Hamburgi reeglid, maailm on patiseisus (Murray, 2012). See raskendab arenguriikide sisenemist rahvusvahelisele kaubandusturule. Kuna mitmed peamised kaubandusriigid on nüüdseks reguleeritud erinevate konventsioonide kogumiga, on ilmne, miks on vaja reformi, et tegeleda nende vajadustega ja tuua rahvusvahelise kaubanduse valdkonda ühtsust.

Kui Ühendkuningriik ratifitseeriks Rotterdami reeglid, peaks ta muutma või ajakohastama seadusi, et tagada reeglite nõuetekohane kohaldamine. Ei ole absoluutset viidet, mis ütleks, et elektroonilisest konossest piisab Ühendkuningriigi mis tahes põhikirja dokumenteerimiseks (Kalofolia, 2004). Seda tuleks käsitleda Rotterdami reeglite rakendamise kavas, kuid see ei ole takistuseks.

Ühendkuningriigi kirjutamise määratlus ei ole määratletud nii selgelt kui Euroopa Liidu elektrooniliste allkirjade direktiiv, mis hõlmab elektroonilisi allkirju ja täiustatud elektroonilist allkirja artikli 2 punktides a ja b<sup>2</sup>. 2000. aasta elektroonilise side seadus hõlmab ainult

---

<sup>2</sup> Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community framework for electronic signatures

elektroonilisi allkirju ja vajaks täiendavat muudatust, et hõlmata täiustatud elektroonilisi allkirju (Electronic Communications Act, 2000). Seda saab lahendada Ühendkuningriigi direktiivi parandamisega, et korrata ELi määrust. Rotterdami reeglid on järjekordne samm rahvusvaheliste kaubandusseaduste ühtlustamise suunas ja need tuleb ratifitseerida, et seda jätkata. Kui need ebaõnnestuvad, on see teine reeglistik, mis on järjest ebaõnnestunud. Hamburgi reegleid täiendati saades Rotterdami reeglid, et parandada mõningaid põhjuseid, miks need ebaõnnestusid, kuid kui Rotterdami reeglid ebaõnnestuvad, tähendab see, et liiga palju riike ei leia kompromisse. (Griffin, 2016)

Rotterdami reeglite kohaldamine võib olla vastuolus teiste transpordikonventsioonidega. Artiklis 84 on püütud seda probleemi lahendada, öeldes, et miski konventsioonis ei mõjuta rahvusvaheliste raudtee-, maantee-, õhu- ja siseveeteede konventsioonide kohaldamist. See otsustatakse kohtupraktikaga, kui Rotterdami reeglid ratifitseeritakse ja jõustatakse. Artikkel 27 pakub lahenduse, kui intsident toimus enne laadimist või pärast laadimist, seda käsitletakse mõne muu konventsiooniga (Chuah, 2013). Sõltuvalt kohaldatavast rahvusvahelisest konventsioonist võib vedaja vastutus olla väga erinev (Beare, 2011). See on üks väheseid Rotterdami reeglite keerukusi, mida on raske lahendada, kuid see oleks majandusliku kasu ja rahvusvaheliste kaubandusseaduste ühtlustamise seisukohalt saavutatav ja kasulik.

Kui Rotterdami reeglid jõustuvad, ei kehti Haagi, Haagi-Visby ja Hamburgi reeglid ratifitseeritud riikides. See on viimane võimalus ühtlustada kaubavedu, mis hõlmab meretranspordi osa. Varasemad katsed seda teha on ebaõnnestunud ja kui Rotterdami reeglid ebaõnnestuvad, siis hakkavad kirjutama riigid ise oma seadused, mis paratamatult toob kaasa äärmiselt keerulise rahvusvahelise kaubandussüsteemi (Diamond, 2008).

RR-i ratifitseerimist ümbritseb teadmatuse õhkkond, seadusandjate ja poliitikute vastumeelsus ajakohastamise suhtes.

„Hamburgi reeglite vastu argumenteerida põhimõtteliselt põhjendusega, et need toovad kaasa ebakindluse ja segaduse perioodi, on natuke nagu keelduda arvutitarkvara uuendamisest, sest uue programmi õppimine ja uuendustest täieliku kasu saamine nõuab teatavat ajainvesteeringut.“ (Force, 1995). See tsitaat kehtib ka Rotterdami reeglite puhul. Ühendkuningriigil on olemas vastuseis tehnoloogia uuendamisele. Kui Ühendkuningriik jääb Haagi-Visby reeglite juurde, näitab see austuse puudumist arengumaade vastu. Kui Rotterdami reeglid ratifitseeritaks

Ühendkuningriigis, annaks see ka teistele riikidele motivatsiooni liikuda edasi reeglite ratifitseerimisega.

Konventsiooni ratifitseerimine annaks Ühendkuningriigile tohutu majandusliku tõuke koos töökohtade loomisega erinevates tööstusharudes. See annaks kindlustunde uutele ja väikestele ettevõtjatele, suurendades rahvusvahelist kaubandust. Ühendkuningriik omakorda saab ühe sammu võrra lähemale rahvusvahelise kaubanduse ühtlustamise eesmärgile. (Griffin, 2016)

### **3.4 Kanada**

Kanada ei kirjutanud siiani alla Rotterdami reeglitele.

Rotterdami reeglid, erinevalt näiteks Haagi-Visby reeglitest, sisaldavad peatükke kohtualluvuse (14. peatükk) ja vahekohtumenetluse (15. peatükk) kohta. Need Rotterdami reeglite sätted ei ole siiski kohustuslikud. Konventsiooni ratifitseerinud riikidele on antud võimalus valida, kas nad kohaldavad kohtualluvust ja vahekohtumenetlust käsitlevaid sätteid või mitte.

Kui näiteks Kanada ratifitseerib Rotterdami reeglid, on Rotterdami reeglitega reguleeritava multimodaalse kaubaveo lepingu Kanada pooled sunnitud spetsiaalselt kontrollima, kas nende lepingupartneri riik on teinud deklaratsiooni, et Rotterdami reeglite kohtualluvuse ja vahekohtu sätted on nende jaoks siduvad. See võib juba iseenesest tekitada segadust poolte jaoks, kes peavad tegelema Rotterdami reeglitega kui nende lepingut reguleeriva üldise korraga ja samal ajal tegelema mõne teise korraga, mis reguleerib nende lepingute kohtualluvust ja vahekohtu sätteid. (Tetley, 2009)

Kui Kanada ratifitseerib Rotterdami reeglid ja otsustab nende jurisdiktsiooni ja vahekohtu sätete kasuks, tuleb tõenäoliselt muuta merevastutuse seadust, et see sisaldaks Rotterdami reegleid käsitlevaid sätteid, mitte aga Hamburgi reegleid käsitlevaid sätteid. Kanadas ei ole kasu nende sätetega liitumisest, kui Kanada peamised kaubanduspartnerid ei soovi olla seotud kohtualluvuse ja vahekohtu sätetega. (Tetley, 2009)

Rotterdami reeglite kohtualluvust ja vahekohtumenetlust käsitlevate sätete vabatahtlik iseloom suurendab seega olemasolevate regulatiivsete režiimide keerukust.

Seega, isegi kui Kanada ratifitseerib Rotterdami reeglid ja otsustab olla seotud nende kohtualluvust ja vahekohtumenetlust käsitlevate peatükkidega, ei saavutata rahvusvahelist ühtsust, kui Kanada

peamised kaubanduspartnerid ei tee sama. Rahvusvahelise ühtsuse saavutamiseks peaksid Rotterdami reeglite kohtualluvust käsitlev 14. peatükk ja vahekohtumenetlust käsitlev 15. peatükk kehtima kohustuslikus korras, vastasel juhul ei ole nende olemasolu Rotterdami reeglites kuigi oluline. (Tetley, 2009)

Sellised riigid nagu Kanada, kus juba kehtivad Haagi reeglid, Visby 1968. aasta protokoll, SDR 1979. aasta protokoll ja Hamburgi 1978. aasta reeglid, oleksid Rotterdami reeglite vastuvõtmisega eriti ebasoodsas olukorras.

Konventsiooni vastuvõtmine tooks kaasa olulisi muudatusi Kanada mereõiguses, millest paljud on vastuolulised. Neid muudatusi tuleks kaaluda ja konventsiooni ratifitseerida ainult pärast väga hoolikat kaalumist ja ainult siis, kui paljud Kanada peamised kaubanduspartnerid annavad märku oma kavatsusest konventsioon vastu võtta.

Kanada mereõiguse ühing (CMLA) võttis vastu resolutsiooni, mille kohaselt Kanada ei peaks Rotterdami reeglitele alla kirjutama; Rotterdami reeglite ratifitseerimist tuleks siiski uuesti kaaluda, kui Kanada peamised merekaubanduspartnerid on need reeglid ratifitseerinud.

Kanada või isegi Ameerika Ühendriigid ei peaks Rotterdami reegleid vastu võtma ega neid kunagi allkirjastama ega ratifitseerima. Selle asemel tuleks Rotterdami reeglid saata tagasi UNCITRALi *Working Group*-i III läbivaatamiseks. (Tetley, 2009) (CMI poolt algatatud töö reeglite koostamise osas võttis 2002. aastal üle UNCITRAL, kus loodi eelnõu menetlemiseks III töögrupp.)

### **3.5 Hispaania**

Meretransport on rahvusvahelise kaubanduse oluline sektor, millel on eriline väärtus sellise riigi jaoks nagu Hispaania, millel on rikkalikud merendustraditsioonid, tuhandete miilide pikkune rannajoon ja olulised kaubasadamad. Praegu on Hispaania, Togo, Kongo, Benin ja Kamerun ainsad viis riiki, kes on konventsiooni ratifitseerinud.

Hispaania ratifitseerimine on veidi üllatav, arvestades, et selle küsimuse üle ei ole toimunud mingit sisulist arutelu. Ja see on veelgi tähelepanuväärsem, arvestades, et ratifitseerimine on saanud teravat kriitikat enamiku akadeemiliste ringkondade ja oluliste majandussektorite poolt. Need on osutanud uue määruse negatiivsetele tagajärgedele sellise riigi nagu Hispaania ärihuvidele, mis rahvusvahelises kontekstis on palju rohkem "importija/eksportija" kui vedaja riik. Sellega seoses

oleks ilmselt pidanud enne ratifitseerimist hoolikamalt kaaluma kaubasaatja ja kaubaomaniku sektori poolt väljendatud kahtlusi. (Castells, 2015)

## **3.6 Teised riigid**

### **3.6.1 Põhjamaad**

Taani, Norra ja Rootsi on Rotterdami reeglitele alla kirjutanud, kuid ükski neist ei ole konventsiooni ratifitseerinud. Ainult Taani ja Norra on esitanud valitsuse ettepaneku võimaliku ratifitseerimise kohta. Teised Põhjamaad, Rootsi ja Soome, ei ole veel täielikult ratifitseerimisprotsessi alustanud ning riigid on seni osalenud Taani ja Norra komiteedes enamasti vaid vaatlajatena (NOU, 2012). Aprillis 2012 korraldati Helsingis seminar teemal "Norra mereõiguse komisjoni soovitus Rotterdami reeglite kohta" ning novembris 2012 toimus Stockholmis konverents teemal "Põhjamaad ja Rotterdami reeglid".

Üldiselt on Norra mereõiguse komisjon seisukohal, et Norra peaks ratifitseerima Rotterdami reeglid. Teisest küljest tunnistab komisjon ka, et konventsiooni edu sõltub sellest, kas USA, Hiina ja Euroopa Liidu suuremad liikmesriigid võtavad reeglid vastu või mitte. Seetõttu soovib komisjon, et Norra ratifitseeriks konventsiooni siis, kui on suhteliselt kindel, et Rotterdami reeglid jõustuvad ühtse õiguse loomise eesmärgil. Kui Norra ratifitseerib konventsiooni liiga vara, võivad tööstus ja lastisaatjad kaotada teatava suhtelise eelise, kuna nende äripartnerid järgivad endiselt varasemaid õigusakte, näiteks Haagi-Visby reegleid, ja võivad seetõttu olla vastumeelsemad Norra ettevõtjatega äritegevuse suhtes. (Lindholm, 2012)

Praegu ei soovi Norra vahekohtumenetluse peatükiga ühineda, kuna teised Euroopa riigid on selle suhtes pigem negatiivselt meelestatud. Seega jälgib komisjon tähelepanelikult teiste Euroopa riikide õiguslikku arutelu.

Taani valitsus asutas komitee, et valmistada ette reeglite ratifitseerimist ja inkorporeerimist ning komisjon esitas oma raporti 2012. aasta aprillis. Taanis aga vaevalt ratifitseeritakse reeglid enne, kui teised suuremad riigid (sealhulgas USA) ratifitseerivad ja mis tahes ratifitseerimine eeldaks tihedat kooskõlastamist teiste Põhjamaadega. Komisjon rõhutab, et Norra kavatseb säilitada õigusliku ühtsuse teiste Põhjamaadega.



### **3.6.2 Holland**

Praegu ei ole oodata, et Madalmaad ratifitseerivad Rotterdami reeglid lähiajal. Koos kahe parlamendile esitatud eelnõudega 2018. aastal valmistasid Madalmaad ette Rotterdami reeglite vastuvõtmist. Kuni tänaseni ei ole Holland Rotterdami reegleid ratifitseerinud.

Esimene seaduseelnõu annaks Madalmaade Kuningriigi neljale eraldi valitsusele (st Madalmaad, Aruba, Curacao ja Sint Maarten) õiguse ratifitseerida Rotterdami reeglid ja denonsseerida Haagi-Visby reeglite režiim. Teise seaduseelnõu eesmärk on viia Madalmaade Euroopa osa õigusaktid vastavusse Rotterdami reeglitega. Madalmaade õiguse kohaselt ei ole vaja muuta õigusakte, et anda Rotterdami reeglitele seaduse jõudu: Rotterdami reegleid käsitletakse isetäituva konventsioonina. (Valk, 2018)

Kuigi parlamentaarne protseduur ei võta eeldatavasti kaua aega, ei vii mõlema seaduseelnõu heakskiitmine konventsiooni kohese ratifitseerimiseni ega siseriiklike õigusaktide jõustumiseni. Seaduseelnõude seletuskirjas selgitatakse, et valitsus saab vabalt otsustada tegeliku ratifitseerimise ja jõustumise kuupäeva üle. Märgitakse, et see võib sõltuda sellest, kas Madalmaade naaberriigid (nt Saksamaa ja Prantsusmaa) ja peamised kaubanduspartnerid (nt Hiina ja Ameerika Ühendriigid) ratifitseerivad Rotterdami reeglid. (Valk, 2018)

### **3.6.3 Saksamaa**

Saksamaa on siiani ei ole reeglitele alla kirjatanud. Rotterdami reeglid Saksamaa jaoks on liiga keerulised ja üksikasjalikud. Saksamaa 2013. aastal uuendas oma mereseadust Visby reeglite alusel. Samuti Saksamaa jaoks on oluline selline fakt, et maailma olulisemad lipuriigid ja laevandusriigid ei ole seni reeglitele alla kirjutanud (Jaapan, Singapur, Hiina). (Guenther, 2015)

## 4 Rotterdami reeglite kriitika

Rotterdami reeglite ambitsioonikas ja uuenduslik lähenemine, mis mõnes osas kaldub kõrvale teatud väljakujunenud põhimõtetest, on äratanud elavat rahvusvahelist arutelu. Akadeemilistes ringkondades ja tööstuse väljaannetes on toimunud suur arutelu Rotterdami reeglite plusside ja miinuste üle.

### 4.1 Toetajad ja vastased

Rotterdami reeglite toetajad loodavad, et need saavutavad laialdase kasutuselevõtu ja ühtlustavad seeläbi mereveolepinguid ja multimodaalseid veolepinguid mis hõlmavad merejalga. Nad väidavad, et praeguse maantee-/raudtee-/siseveetranspordiga seotud mere- ja unimodaalsete konventsioonide nn segaduse asendamine kaotab tarbetud kulud, mis paratamatult tulenevad juriidilisest keerukusest. Paljud toetajad arvavad ka, et kui reeglite sätted, mille eesmärk on edendada elektroonilisi konossemente, on edukad, saavutatakse kulude edasine vähendamine.

Reeglite vastased kritiseerivad, et reeglid on halvasti koostatud, halvasti läbimõeldud ja liiga ambitsioonikad. Mõned kriitikud soovivad, et ÜRO peaks uute reeglite kehtestamise asemel lihtsalt Haagi-Visby reegleid värskendama ja võitlema olemasolevate unimodaalsete konventsioonide, nagu CMR, suurema vastuvõtmise nimel. Reegleid ei saa enam muuta, mis tähendab, et need tuleb kas vastu võtta "sellisena" või täielikult tagasi lükata. Reeglid mõjutavad ka laevaomanike ja P&I klubide igapäevast lastinõuete käsitlemist.

Rotterdami reegleid on Ameerika Ühendriikide jaoks kirjeldatud kui 21. sajandi transpordikonventsiooni. Kuid kas see vastab tõele? Rotterdami reeglid on isegi Ameerika Ühendriikide jaoks 20. sajandi reeglid ja need panevad sellised riigid nagu Kanada tahapoole, mitte ettepoole. Rotterdami reeglid oleksid ehk kasulikud USA-le, kus praegu kehtivad ainult 1924. aasta Haagi reeglid, st USA COGSA 1936. aasta reeglid. Isegi Ameerika Ühendriike koormavad Rotterdami reeglid, mis on mitmetähenduslikud, tarbetult keerulised, piiratud reguleerimisalaga, halvasti sõnastatud ja millest võib kergesti loobuda, eriti seoses mahuliste lepingute, kohtualluvuse ja vahekohtumenetlusega. (Tetley, 2009)

Rotterdami reegleid on tõepoolest tõsiselt kritiseerinud Euroopa kaubavedajate nõukogu (ESC) ja CLECAT, kes esindavad Euroopa ekspedeerijaid. ESC, on näiteks seisukohal, et Rotterdami reeglid on vastuolus teiste konventsioonidega, tekitavad ebavõrdseid kohustusi ja vastutust

lastisaatjate ja vedajate vahel, kujutavad endast ohtu, et vedajad võivad oluliselt vähendada oma vastutuse piirmäärasid ja kohustusi nn mahulepingute alusel, raskendavad kaubasaatja jaoks süü tõendamist, raskendavad üha enam lastisaatjate jaoks kahjunõuete edukat esitamist, muudavad lastisaatja kohustused palju raskemaks ja võivad hoida lastisaatjad ära lühimereveo integreerimise oma uksest-uksele logistikasse, kuna kohustused ja vastutuse piirmäärad on halvemad kui üksikute transpordiliikide konventsioonide puhul. (Hailey, 2009)

## **4.2 Reeglite kohaldamisala**

Rotterdami reeglite kohaldamisalaga on kaks probleemi. Esimene on eeltingimus, et reeglite kohaldamiseks peab transport hõlmama vähemalt ühte rahvusvahelist merereisi. See nõue tähendab, et reeglitest ei saa tõelist universaalset multimodaalset vedu käsitlevat konventsiooni. Kui rahvusvaheline vedu hõlmab kahte või enamat transpordiliiki, kuid ei hõlma ühtegi mereetappi, siis reegleid ei kohaldata. See on samm tagasi võrreldes ÜRO rahvusvahelise multimodaalse kaubaveo konventsiooniga (1980) (ei ole jõustunud), mida oleks kohaldatud alati, kui rahvusvaheline kaubavedu hõlmab vähemalt kahte eri transpordiliiki. See väljajätmine on eriti problemaatiline ELi jaoks, kus geograafilistel põhjustel esineb sageli rahvusvahelisi mitmeliigilisi vedusid, mis ei hõlma meretransporti. Rotterdami reegleid ei kohaldata selliste tehingute suhtes ja pooled peavad lahendama muude konventsioonide kohaldatavuse, mis muudab mitmeliigilise transpordi tarbetult keeruliseks. (Schoenbaum, 2011)

Teine probleem reeglite kohaldamisalaga on Artiklis 80 sisalduv erand, mis võimaldab vedajatel loobuda reeglite kohaldamisest, kui nad sõlmivad kaubasaatjaga mahulepingut. "Mahuleping" on määratletud kui "veoleping, mis näeb ette kindlaksmääratud kaubakoguse vedu kokkulepitud ajavahemiku jooksul mitme saadetisena". See määratlus tähendab, et suur osa, võib-olla enamik rahvusvahelistest veolepingutest sõlmitakse Rotterdami reegleid vältides, eelistades lepinguvabaduse põhimõtet. Võimsad lastisaatjad ja vedajad võivad sundida tegema erandeid reeglitest. Madalamad vastutuse standardid võivad vähendada majanduslikku stiimulit vedajatele, et nad hoolitseksid kaupade eest nõuetekohaselt. See säte võib viia ka kindlustuskulude suurenemiseni, kuna kaubakindlustusandjad on need, kes peavad maksma kõik suurenenud kahjud, mida uue lepinguvabaduse režiimi kasutanud lastisaatjad kannatavad. Kui kindlustuskulud tõusevad, võivad lõppkokkuvõttes kaotajaks olla imporditud kaupade tarbijad. (Schoenbaum, 2011)

### 4.3 Elektrooniline süsteem

Elektroonilisele süsteemile üleminek tekitab ka probleeme. Ehkki konossementi elektroonilise registri organisatsioon (BOLERO)<sup>3</sup> on eksisteerinud juba üle kahekümne aasta, ei ole see ilmselt suutnud muuta rahvusvahelist kaubavedu. Sellise äritegevuse käivitamine on kallis ja sellega liitumine maksab 12 000 kuni 30 000 eurot, mis ei ole arengumaade ja väikeettevõtete jaoks kunagi lihtne (Bergami, 2011). BOLERO võiks olla prototüübiks ja selle puudustest tuleks õppida, et luua uus, kaasaegsem süsteem. Reformitud BOLERO, mis on varustatud uusima tehnoloogia, lihtsa juurdepääsu ja piisavate juhtimissüsteemidega, on vajalik selle ja Rotterdami reeglite edu tagamiseks, sest praegune mudel ei suuda tööstust revolutsiooniliselt muuta.

Siiski võib mõnes maailma osas ressursside ja seadmete puudumise tõttu olla vaja elektroonilist teavet ja veokirju endiselt välja trükkida. See ajab ka õigused segadusse ja muudab reeglid keerulisemaks.

RR Artikkel 8 räägib, et elektrooniline viis võimaldab suurendada turvalisust, vähendada pettusi ja on parem keskkonnale. See võimaldab elektrooniliste seadmete ja dokumentide uuendamist, et rahuldada tööstusharu vajadusi. See on kaubaveo uue ajastu algus, mis on jäänud tehnoloogia rakendamisel teistest tööstusharudest maha, võimalik, et seadusandluse ja kitsaste mõttekäikude tõttu. Võistlus käib tarkvara ja tehniliste süsteemide arendamiseks, mis töötaksid edukalt koos Rotterdami reeglitega.

### 4.4 BIMCO aktsioon "25. aastaks 25 protsenti"

BIMCO on käivitanud aktsiooni "25. aastaks 25 protsenti", mille raames mõned maailma suurimad puistlastilaevandused on võtnud endale eesmärgiks, et 2025. aastaks liigub 25% nende aastastest merekaubanduse mahust vähemalt ühe kauba puhul elektrooniliste konossementide abil. Lubadus on osa käimasolevatest jõupingutustest, mille eesmärk on kiirendada kaubanduse digitaliseerimist ja ühtlustada tarneahela protsessi puistekaubandussektoris. (Fraende, 2023)

---

<sup>3</sup> (Bill Of Lading Electronic Registry Organization) loodi 1999. aasta septembris, et pakkuda ettevõtetele ühtset ja avatud süsteemi, mille abil vahetada kaubandusandmeid ja dokumente elektrooniliselt, ilma paberit kasutamata.

## 5 Metoodiline osa

Metoodilise osa puhul oli kasutatud info kogumiseks küsimustik (vt Lisa 1). Küsimustik oli koostatud *Google Forms*-is. Küsimustiku eesmärgiks oli välja selgitada, mida arvavad Rotterdami reeglite jõustumisest erinevad rahvusvahelised organisatsioonid ja eksperdid selles valdkonnas. Lisaks rahvusvahelistele organisatsioonidele olid kaasatud ka mitmed kohalikud organisatsioonid ja spetsialistid. Küsimustik on koostatud inglise keeles, kuna saatmine oli orienteeritud välismaale. Küsimustik sisaldas 2 põhiküsimust. Küsimused on lihtsad ja arusaadavad, ainult kahe võimalusega: jah või ei. Soovi korral võiksid vastajad lisada oma vastuse või arvamuse lahtrisse "muu" ja/või küsimustiku viimasesse lõiku. Kokku on saadud 7 vastust.

### 5.1 Küsitluse ülesehitus

Allpool on esitatud küsimustiku struktuur inglise ja eesti keeles.

1. *Name, job position, organisation* / Nimi, ametikoht, organisatsioon. (Mittekohustuslik küsimus)

Kasutatakse valikut „Lühike vastus“.

2. *Do you think the Rotterdam Rules will ever come into force?* / Kas te arvate, et Rotterdami reeglid kunagi jõustuvad? (Kohustuslik küsimus)

Võimalused vastamiseks: Jah / Ei / Muu.

3. *Do you agree with the statement that if the United States or China ratifies the Rotterdam Rules, then a sufficient number of other countries will follow and ratify as well?* / Kas te olete nõus seisukohaga, et kui Ameerika Ühendriigid või Hiina ratifitseerivad Rotterdami reeglid, siis järgnevad ja ratifitseerivad ka piisav arv teisi riike? (Kohustuslik küsimus)

Võimalused vastamiseks: Jah / Ei / Muu.

4. *Your opinion and input are very important for the research. If you have any views, thoughts, or comments on this convention and the probability of its ratification, please feel free to write here.* / Lahter kuhu vastajad saaksid konventsiooni ja selle ratifitseerimise tõenäosuse kohta kirjutada arvamusi, mõtteid või kommentaare. (Mittekohustuslik küsimus)

Kasutatakse valikut „Üksikasjalik vastus“.

## 5.2 Valim

Küsimustik oli saadetud järgmistele organisatsioonidele ja isikutele (kokku on 26 saajat):

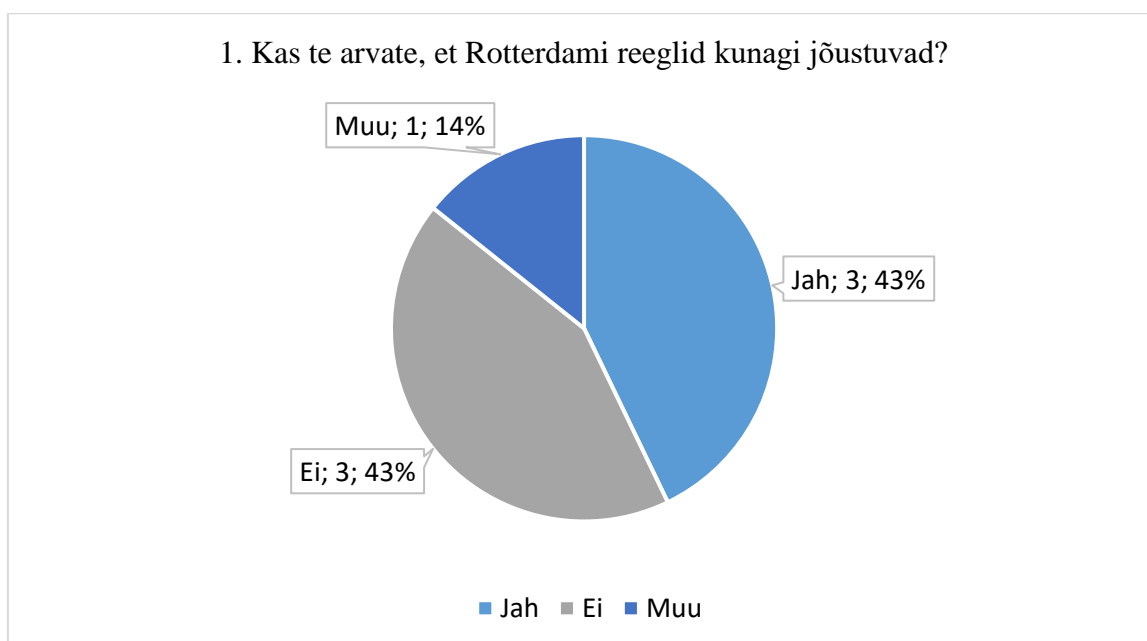
- UNCITRAL (*United Nations Commission On International Trade Law*)
- BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*)
- IMO (*International Maritime Organization*)
- FIATA (*International Federation of Freight Forwarders Associations*)
- ICS (*International Chamber of Shipping*)
- ICC (*International Chamber of Commerce*)
- UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*)
- WSC (*World Shipping Council*)
- ECSA (*European Community Shipowners' Associations*)
- CMI (*Commite Maritime Internationale*)
- Eesti Laevaomanike Liit
- Eesti Transpordiamet
- Eesti Majandus ja Kommunikatsiooni Ministeerium
- Heiki Lindpere, rahvusvahelise õiguse ja mereõiguse ekspert
- Anatoli Alop, TalTechi Eesti Mereakadeemia dotsent
- Yrjö Saarinen, TalTechi Eesti Mereakadeemia lektor
- Merily Must, sadamate järelevalve üksuse juhataja, Transpordiamet
- Erinevad Euroopa Laevaomanike Liidud: *Danish Shipping, Finnish Shipowners' Association, Armateurs de France, Verband Deutscher Reeder, Confederazione Italiana, Royal Association of Netherlands Shipowners, Norwegian Shipowners' Association, Asociacion de Navieros Espanoles, Swedish Shipowners' Association.*

Küsimustikule vastasid 7 isikut ja organisatsiooni.

## 5.3 Uuringu analüüs

### 5.3.1 Küsitluse esimene osa

Esimene küsimus on „Kas te arvate, et Rotterdami reeglid kunagi jõustuvad?“. Oli kolm võimalust vastamiseks: „Jah“, „Ei“ või „Muu“, kuhu vastaja saaks kirjutada oma arvamuse selle küsimuse kohta. Joonisel 2 on näha, et 3 vastajaid (43%) ei usu, et Rotterdami reeglid kunagi jõustuvad. 3 vastajaid (43%) arvavad, et ikkagi kunagi nad jõustuvad.



Joonis 2. Rotterdami reeglite jõustumise tõenäosus.

Allikas: Autori koostatud.

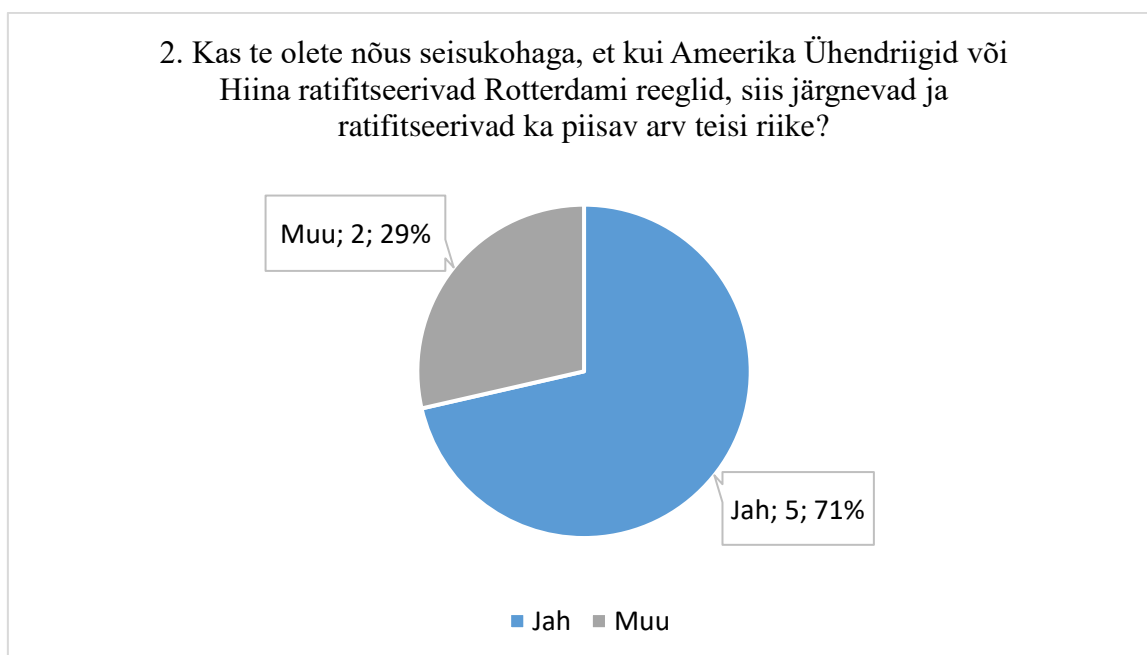
*Royal Association of Netherlands Shipowners* on üks neist, kes vastas, et Rotterdami reeglid kunagi peavad jõustuma. Samuti arvavad MKM ja A. Alop.

H. Lindpere ja M. Must vastasid „Ei“. Nad arvavad, et Rotterdami reeglid ei jõustu kunagi.

Y. Saarinen arvab, et „ei ole teada“. Nad on väga karmid ja jäigad, mis paljudele inimestele ei meeldi. Head reeglid on need, mida järgitakse.“

### 5.3.2 Küsitluse teine osa

Teine küsimus on „Kas te olete nõus seisukohaga, et kui Ameerika Ühendriigid või Hiina ratifitseerivad Rotterdami reeglid, siis järgnevad ja ratifitseerivad ka piisav arv teisi riike?“. Vastamiseks oli kolm võimalust: „Jah“, „Ei“ või „Muu“, kuhu vastaja saaks kirjutada oma arvamuse selle küsimuse kohta. Joonisel 3 on näha, et 5 vastajaid (71%) on nõus seisukohaga, et kui Ameerika Ühendriigid või Hiina ratifitseerivad Rotterdami reeglid, siis järgnevad ja ratifitseerivad ka piisav arv teisi riike.



Joonis 3. Laialt levinud arvamuse uuring.

Allikas: Autori koostatud.

A. Alop kommenteeris, et „ma ei usu, et see asjaolu mõjutaks paljusid riike, võib-olla mõningaid, kelle jaoks USA ja/või Hiina on kõige olulisemad kaubanduspartnerid. Muide, ma ei usu, et USA ratifitseerib reeglid lähitulevikus, Hiina suhtes ei ole nii kindel.“

H. Lindpere vastas, et „väga väike tõenäosus, et see juhtub. See on minu mulje, olles arutanud probleemi Oslo Ülikooli Skandinaavia mereõiguse instituudi silmapaistvate mereõiguse professoritega, kes on Põhjamaade ekspertide rühma liikmed/eksperdid.“



Aga näiteks *Royal Association of Netherlands Shipowners*, M. Must ja Y. Saarinen on nõus seisukohaga, et kui Ameerika Ühendriigid või Hiina ratifitseerivad Rotterdami reeglid, siis järgnevad ja ratifitseerivad ka piisav arv teisi riike.

### 5.3.3 Küsitluse kolmas osa

Viimane lahter küsitluses oli mõeldud selleks, et vastajad saaksid konventsiooni ja selle ratifitseerimise tõenäosuse kohta kirjutada oma isiklike arvamusi, mõtteid, seisukohti või kommentaare. See lahter oli mittekohustuslik vastamiseks. Kokku on saadud 4 vastust.

Allpool on esitatud vastajate arvamused.

A. Alop on arvamusel, et „raske on uskuda reeglite kiirese ratifitseerimisse, kuni laevaomanikud teevad tõhusat lobitööd nende vastu.“

Y. Saarinen on seisukohal, et „võib-olla on vaja uut rahvusvahelist diskussiooni ja mõnede seisukohtade läbivaatamist.“

M. Must on leidnud, et „asjaolu, et reeglid ei ole veel jõus pigem toetab seda arvamust, et reeglites on jätkuvalt mitmeid puudujääke, mistõttu pole sellisel kujul reeglite jõustumine lihtsasti teostatav. Pigem võiks loota, et reeglid avatakse muutmiseks lähiajal ja võetakse ette seniste puuduste korrigeerimine mis võiks ratifitseerimist kiirendada.“

H. Lindpere toob välja kolm peamist põhjust, miks Rotterdami reegleid tuleb tagasi lükata: „Mina isiklikult esitan kolm peamist probleemi, mis sunnivad laevandusringkondi 2008. aasta Rotterdami reegleid tagasi lükkama. Esiteks, need reeglid on väga imperatiivsed: vaadake RR Artiklit 89 "Teiste konventsioonide denonsseerimine", mis nõuab Haagi/Visby reeglite ja ka Hamburgi reeglite denonsseerimist. Teiseks ei aktsepteeri konossemente omandiõigust tõendavate dokumentidena, mis raskendab tehinguid rahvusvahelises kaubanduses müüjate ja ostjate vahel. Kolmandaks, nii nagu ÜRO Julgeolekunõukogu alalised liikmesriigid ei taha vabaneda oma vetoõigusest mis tahes sisulises küsimuses oma resolutsioonides, nii ei taha ka laevandushuvilised kaotada vedaja õigust vabaneda vastutusest lastihuviliste ees mis tahes kahju eest, mis on tekkinud reisi ajal lastile teatud isikute poolt laeva navigeerimisel või juhtimisel tehtud inimliku vea tõttu, nagu on sätestatud Haagi/Visby reeglites.“

## 5.4 Uuringu järeldused

Küsitlus näitas, et arvamused selle konventsiooni kohta jagunevad. Pool vastajatest usub, et konventsioon ei jõustu enam kunagi. Ja samas teine pool arvab, et see ikka peaks kunagi jõustuma, kuid see on pigem ebatõenäoline lähitulevikus. Keegi ei tea palju veel kuulub aega selle jõustumiseks, kui üldse see jõustub, arvestades asjaolu, et konventsiooni vastuvõtmisest on möödunud umbes 15 aastat, mis on üsna pikk aeg.

Täheldati, et reeglid on väga keerulised, ebaselged, paljude puudujääkide ja nüanssidega. Samuti märgiti, et reeglid vajavad läbivaatamist ja korrigeerimist, mis loodetavasti võiks mõjutada nende ratifitseerimise kiirendamist. Laevaomanikud teevad üsna tõhusat lobitööd konventsiooni ratifitseerimise vastu, seni on raske uskuda selle kiirese ratifitseerimisse, sest RR ei luba kasutada HVR artikkel 4. "navigatsioonilise eksimuse" sätteid.

Ameerika ja Hiina mängivad reeglite ratifitseerimisel olulist rolli, nii arvab enamik vastajatest. Aga samas on olemas üks kahtlus, et see asjaolu mõjutaks ainult mõningaid riike, kelle jaoks USA ja/või Hiina on kõige olulisemad kaubanduspartnerid.

Küsitlus aitas välja selgitada kolm peamist põhjust, miks reegleid tuleks tagasi lükata. Esiteks, konventsioonis on olemas säte "Teiste konventsioonide denonsseerimine", mis nõuab nii Haagi/Visby reeglite kui ka Hamburgi reeglite denonsseerimist. Teiseks reeglid ei aktsepteeri konossemente omandiõigust tõendavate dokumentidena, mis raskendab tehinguid rahvusvahelises kaubanduses müüjate ja ostjate vahel. Ja kolmandaks Rotterdami reeglite alusel ei saa vedajad kasutada navigatsioonivea kaitset. Uues konventsioonis on "navigatsioonivea" võimalus kaotatud. Laevandushuvilised ei taha kaotada vedaja õigust vabaneda vastutusest lastihuviliste ees mis tahes kahju eest, mis on tekkinud reisi ajal lastile teatud isikute poolt laeva navigeerimisel või juhtimisel tehtud inimliku vea tõttu nagu on sätestatud Haagi/Visby reeglites.

Saadud tulemustest on raske teha kindlaid järeldusi. Kuid seni näeme, et selle konventsiooni ratifitseerimise protsessi edendamiseks ei ole astunud olulisi samme ja pole teada, kui kaua see veel aega võtab, et see konventsioon jõustuks. Maailma õiguspraktika näitab, et on välja töötatud õiguslikke akte, mis isegi on jõustunud (UNCTAD 40-40-20 *Liner Conferences* 1974, *Hamburg Rules* 1978), kuid sisuliselt nende kasutamist enam ei toimu. Ratifitseerimata on näiteks Rotterdami reeglite kõrval ka Multimodaalsete vedude konventsioon 1980.

Kui suured majandused ei toeta ratifitseerimisprotsessi siis Rotterdami reeglid suure tõenäosusega jäävadki kasutamata. Küsimustik sisaldas lihtsaid küsimusi, kuid isegi nendele pealtnäha lihtsatele küsimustele ei vastanud peamised rahvusvahelised organisatsioonid. See tähendab, et „lihtsad“ küsimused ei ole nii lihtsad ja keegi ei saa kindlalt ütelda, mis konventsiooniga edasi toimub. Järelikult maailmas valitseb teadmatus.

## Kokkuvõte

Rotterdami reeglid kujutavad endast tõsist katset luua uus, veonduse kõiki uuendusi arvestav konventsioon, kus on arvesse võetud püüdlusi luua reegleid, mis võiksid olla vastuvõetavad kogu maailmas. Sinna hulka kuuluksid kahtlemata globaalsete vedude multimodaalsus, sh uksest ukseni teenus, transpordiüksuste üha laialdasem kasutamine ja elektroonse kaubanduse tähtsuse vältimatu laienemine. Rotterdami reeglite jõustumiseks on vaja vähemalt 20 riigi ratifitseerimist. Reeglid on saanud märkimisväärse arvu allkirju, kuid allkirjad ei ole siiski tugev näitaja konventsiooni jõustumise või edu tõenäosuse kohta. Allkirjad tähendavad üksnes seda, et allakirjutanud riigid kaalutlevad reegleid ja otsustavad, kas nad ratifitseerivad need või mitte.

Käesolev töö näitas, et arvamused reeglite kohta akadeemilistes ringkondades erinevad. Reegleid on kritiseeritud mitmel põhjusel. Üheks kõige levinumaks põhjuseks on lihtsalt nende keerukus. Selle kriitikaga on lihtne nõustuda, sest reeglites on 96 artiklit ja need on märkimisväärselt ulatuslikumad kui varasemad reeglid. Need on mõnikord raskesti mõistetavad ja mõnedest osadest võib lugejal tekkida iga kord, kui neid loeb, erinev mulje. Võib ette kujutada, et selle keerukuse tõttu võib reegleid tõlgendada erinevates jurisdiktsioonides väga erinevalt.

Uus kord ei ole nii vedaja-sõbralik, mis põhjustab selle rakendamise ebaõnnestumist. See tähendab, et riigi otsus, kas järgida reegleid või mitte, põhineb riigi lastiomaniku või vedaja huvidel. Erinevatel riikidel on vahel isegi kardinaalselt erinevad seisukohad Rotterdami reeglite kui terviku aktsepteerimisest. Suurt tähtsust omavad lobitöö mõjujõudu omavad ringkonnad, näiteks äriühendused, ametiühingud; kui riigil on kalduvus toetada kaupmehi või vastupidi, vedajaid. Rotterdami reeglid on suunatud rohkem kaubasaatjate huvide tugevamale kaitsele vedajate vastu. Me näeme, et uues konventsioonis on vastutuse režiim drastiliselt muutunud võrreldes eelkäijatega. Oluline on ka asjaolu, et Rotterdami reeglite alusel ei saa vedajad kasutada navigatsioonivea kaitset. Uues konventsioonis on "navigatsioonivea" võimalus kaotatud.

Rotterdami reeglid sisaldavad mitmeid uusi mõisteid, eelkõige "mahulepingud". Need tingimused lisati USA nõudmisel ja USA läbirääkijate soovitusel, et USA ratifitseerib Rotterdami reeglid ainult siis, kui need tingimused sisalduvad. Kui USA ratifitseerib, siis kaalutlevad paljud riigid tõsiselt Rotterdami reegleid, et saavutada ühtsus USAga, vaatamata selle puudustele. Kui USA ei ratifitseeri, siis USA keeruliste tingimuste tõttu kõik konventsioonis pettuvad, ja aastatepikkune töö läheks kaotsi.

Rotterdami reeglid võimaldavad meretranspordiettevõtjal pigem vältida vastutust "mahuliste lepingute" alusel, mistõttu ekspediitorid on rohkem avatud kaubakohustustele, sest ekspediitoritel on lastisaatjatega rohkem ühekordseid (mitte "mahulisi") lepinguid kui vedajatel.

Sellised riigid nagu USA ja Hiina on maailmakaubanduses olulised osalejad ja neil on suur mõju teistele riikidele. Hiina ei ole seni Rotterdami reeglitele alla kirjutanud ja ei ole Hiina valitsus kujundanud ühtset ja selget seisukohta Rotterdami reeglite suhtes, kas Hiina peaks reeglitega ühinema ja millal see võib juhtuda. Sellise olukorra põhjuseks on erinevad hoiakud praktikas ja akadeemilistes ringkondades.

Kui reeglid jõustuvad, siis nad toovad kaasa kaugeleulatuva mõju kogu merekaubandusele. Laevaomanikud peavad tähelepanelikult jälgima, kes allkirjastavad ja ratifitseerivad reeglid. Kui USA ratifitseerib, Ühendkuningriik järgneb ja Hiina näitab uut entusiasmi, on väga suur tõenäosus, et eeskirjad võetakse laialdaselt vastu.

Mõned eksperdid on optimistlikud ja usuvad, et Ameerika Ühendriikide ratifitseerimine on enam-vähem lihtsalt aja küsimus. Kui USA ratifitseerib reeglid, järgnevad kohe mitmed Euroopa riigid ja ratifitseerimine kiireneb, nagu see toimus 1929. aastal Haagi reeglite puhul.

Paljud aga kardavad selle reeglistiku kasutuselevõttu, sest ta on mahukas, keeruline erinevate transpordimooduste kohta ja ka üsna raskelt rakendatav. Eriti kardavad seda Ameerika sadamad.

Seetõttu peavad riigid enne uue konventsiooni vastuvõtmist hoolikalt kaaluma selle eeliseid ja puudusi. See võtab teatava aja, sõltuvalt riigi poliitilisest stabiilsusest ja riiklikest prioriteetidest. Kanada on vahepeal väljendanud oma vastuseisu. Hispaania on ainus suurriik, kes on konventsiooni ratifitseerinud, teised ratifitseerinud riigid on kolmanda maailma riigid. Seega tuleb öelda, et Rotterdami reeglid ei paista jõustuvat niipea ja eeldatavasti võtab see väga kaua aega, arvestades üksikute riikide praegust seisukohta.

Uuringu käigus oli leitud väga vähe Rotterdami reeglite ratifitseerimise edenemisega seotud teadusartikleid viimase viie aasta jooksul. See situatsioon omakorda võib viidata ka nende ebaolulisusele ja huvi puudumisele nende kui olulise dokumendi vastu.

Lõputöö näitas, et kui suured majandused ei toeta ratifitseerimist protsessi, siis Rotterdami reeglid suure tõenäosusega jäävadki kasutamata. Reeglid vajavad läbivaatamist ja korrigeerimist, mis loodetavasti võiks mõjutada nende ratifitseerimise kiirendamist. Praegu maailmas valitseb teadmatus ja siiani on valitsevaks reeglistikuks HVR.

## Summary

The topic of the thesis is "The progress on ratification of the Rotterdam Rules and the probability of their entry into force". The topic is relevant because the Hague-Visby Rules, the most widely used convention, which is based on the Hague Rules, are almost 100 years old. A lot has happened in the shipping industry in the 20th century and consequently the need for reform is strong.

The aim of the thesis was to analyse the 2008 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules) and the reasons why the Rotterdam Rules have not yet come into force. The text also looks at the new elements of the Convention, the possibilities for its implementation and the probability of its entry into force. Also, the analysis of the strengths and weaknesses of the Convention.

This paper analyses the challenges and problems that may arise when applying the Rotterdam rules. The Rotterdam Rules, as a new maritime convention, have attracted widespread criticism and support, and whether they are justified is also considered.

The Rotterdam Rules is an international convention which aims to regulate contracts of carriage for the carriage of goods wholly or partly by sea. The Convention was adopted by the United Nations in 2008. At present, the Convention has been ratified by 5 countries, which is a small number for it to enter into force (at least 20 are needed).

Modern maritime transport regulation is characterised by complexity, the absence of uniformity and the serious obsolescence of existing conventions, which do not take into account modern developments in the sector. The conventions that are currently in force regulating international maritime transport are the 1924 Hague Rules, the 1968 Hague-Visby Rules and the 1978 Hamburg Rules.

In addition to the absence of uniformity, the existing regimes do not reflect two crucial aspects of the modern transport sector. First, the rapid growth of container transport, which first appeared just over 65 years ago. The modern use of container transport has made it possible to move goods more quickly, cheaply and efficiently from their location to their final destination. This often requires the combination of several different modes of transport and door-to-door transport under a single transport contract.

In view of the age of existing international maritime transport conventions and the relatively recent growth of electronic transactions, none of the existing conventions provide a strong legal basis for replacing traditional transport documents with more efficient electronic transport documents.

This research showed that opinions on the rules differ in academic circles. The rules have been criticised for several reasons. One of the most common reasons is simply their complexity.

Countries like the US and China are major players in world trade and have a big influence on other countries. If the US ratifies, many countries will seriously consider the Rotterdam rules to achieve unity with the US. So far, China has not signed up to the Rotterdam Rules and the Chinese government has not taken a unified and clear position on the Rotterdam Rules, whether China should join and when this might happen.

However, many are afraid of adopting this set of rules because it is bulky, complex for different modes of transport and quite difficult to implement. In particular, American ports are afraid of it. Therefore, before adopting a new convention, countries need to carefully consider its advantages and disadvantages. This will take some time, depending on the political stability of the country and national priorities.

The thesis showed that if large economies do not support the ratification process, the Rotterdam rules will remain unused. Consequently, the world is in a state of uncertainty, so far the Hague-Visby Rules are still the dominant set of rules.

## Viidatud allikad

Beare, S. (2011). *The Rotterdam Rules*. London: London Shipping Law Center, The Maritime Forum.

Bergami, R. (2011). *The Rotterdam Rules and Negotiable Electronic Transport Documents in Letter of Credit Business*. *Faculty of Information Technology*, 296 - 301.

Cader, A. S. (2014). *The impact of the Rotterdam Rules*. Allikas: [https://www.academia.edu/9622073/The\\_impact\\_of\\_the\\_Rotterdam\\_Rules](https://www.academia.edu/9622073/The_impact_of_the_Rotterdam_Rules) (17.04.2023)

Castells, A. R. (5. Oktoober 2015. a.). *Reflections on Spain's Decision to Ratify the Rotterdam Rules*. Allikas: <https://lawexplores.com/on-spains-decision-to-ratify-the-rotterdam-rules/> (08.04.2023)

Chuah, J. (2013). *Law of International Trade: Cross-Border Commercial Transaction*.

Diamond, A. (2008). "The next sea carriage Convention?." *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly* 2.

Dupin, C. (28. Juuni 2012. a.). *Rotterdam Rules: Will the U.S. lead?* Allikas: <https://www.freightwaves.com/news/rotterdam-rules-will-the-u-s-lead> (15.04.2023)

Edmonson, R. G. (9. Veebruar 2010. a.). *Bar Association Endorses Rotterdam Rules*. Allikas: UNCITRAL: [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/bar\\_association\\_endorses\\_rotterdam\\_rules\\_joc.pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/bar_association_endorses_rotterdam_rules_joc.pdf) (11.03.2023)

Electronic Communications Act. (2000). Allikas: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/7/contents> (16.03.2023)

Federal Maritime Commission. (2012, Jaanuar). *Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law*. Washington, United States of America. Retrieved from [https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/FMC\\_EU\\_Study\\_508compliant.pdf](https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/FMC_EU_Study_508compliant.pdf) (21.05.2023)

Force, R. (1995). "Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much Ado About (?)".

Fraende, M. K. (2023, Märts 16). *BIMCO LAUNCHES CAMPAIGN TO ACCELERATE UPTAKE OF ELECTRONIC BILLS OF LADING*. Retrieved from BIMCO: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20230316-25by25> (20.04.2023)

Fujita, T. (2014). The situation in specific Asian countries. rmt: *The Rotterdam Rules in the Asia-Pacific Region* (lk 227-241). Shojihomu. Allikas: <https://www.wgtn.ac.nz/law/research/publications/about-nzacl/publications/special-issues/hors-serie-volume-xvi,-2013/Fujita.pdf> (11.04.2023)



- Gatti, P., & O'Hare, D. (2009, Juuni 1). *NITL and WSC Welcome ICC Statement on Rotterdam Rules*. Retrieved from UNCITRAL: [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/icconrotterdamrules\\_1june2009.pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/icconrotterdamrules_1june2009.pdf) (10.03.2023)
- Griffin, M. (9. Aprill 2016. a.). *Why haven't the Rotterdam Rules been ratified?* Allikas: LinkedIn: <https://www.linkedin.com/pulse/why-havent-rotterdam-rules-been-ratified-m%C3%A1ire-griffin/> (14.03.2023)
- Guenther, I. (25. September 2015. a.). *The Rotterdam Rules*. Allikas: <https://prezi.com/ztl9wqu3vvmg/the-rotterdam-rules/> (21.03.2023)
- Hailey, R. (28. August 2009. a.). *Rotterdam Rules rebels intent on rocking the boat*. Allikas: Lloyd's list: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL062069/Rotterdam-Rules-rebels-intent-on-rocking-the-boat> (03.04.2023)
- Hu, J. Z., & Hou, W. (2010). *The Rotterdam Rules: the China's attitude*.
- Kalofolia, P. (2004). *Electronic Bills of Lading: Legal Obstacles and Solutions*. *Hertfordshire Law Journal*.
- Kasatkina, A. S. (2016). *International Shipping of Goods: Issues in Legal Regulation*. *Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki, no 2*, 171–185.
- Li, H. (2010). *The Rotterdam Rules: a cherishable opportunity for the unification of the law*. *Annual of China Maritime Law*, 11.
- Lindholm, E. (2012). *The future of Maritime Arbitration: Analysis of the Rotterdam Rules from a Finnish perspective*. Allikas: [https://www.academia.edu/2297407/The\\_future\\_of\\_Maritime\\_Arbitration\\_Analysis\\_of\\_the\\_Rotterdam\\_Rules\\_from\\_a\\_Finnish\\_perspective](https://www.academia.edu/2297407/The_future_of_Maritime_Arbitration_Analysis_of_the_Rotterdam_Rules_from_a_Finnish_perspective) (28.03.2023)
- Mo, S. (2011). *Rational options for China's role in the development of international shipping market order at the Rotterdam Age*. *Annual of China Maritime Law*, 34.
- Murray, C. (2012). *Schmittoff The Law and Practice of International Trade*.
- Neils, F. (1996). *A Comparison of The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much Ado About*. *Tulane Law Review*.
- NIRMALA. (2017). *UPDATE OF NATIONAL PROGRESS ON RATIFICATION OF ROTTERDAM RULES*. Allikas: <https://business-law.binus.ac.id/2017/11/30/update-of-national-progress-on-ratification-of-rotterdam-rules/> (04.03.2023)
- NOU. (2012). *Gjennomforing an Rotterdamreglene i sjoloven*. 45.
- PNG WORLDWIDE. (2017). *THE ROTTERDAM RULES – WHERE DOES THE US STAND?* Allikas: <https://pngworldwide.com/2017/03/17/the-rotterdam-rules-where-does-the-us-stand/> (17.04.2023)

- Rathinam, S. P. (4. Juuni 2011. a.). THE HAMBURG RULES, FAILURE OR SUCCESS? Allikas: <http://pravinrathinam.blogspot.com/2011/06/hamburg-rules-failure-or-success-review.html> (25.04.2023)
- Saarinen, Y. (2022a). Konossement ja mereveokiri. Tallinn, Estonia.
- Saarinen, Y. (2022b). Mereveondus ja selle kommertstegevuse õiguslik reguleerimine. Tallinn, Estonia.
- Schoenbaum, T. J. (2011). *An Evaluation of the Rotterdam Rules from the US*. Allikas: [https://www.academia.edu/7841377/An\\_Evaluation\\_ofthe\\_Rotterdam\\_Rules\\_fromthe\\_US](https://www.academia.edu/7841377/An_Evaluation_ofthe_Rotterdam_Rules_fromthe_US) (05.04.2023)
- Si, Y. (2009). Evaluation and prospects of the Rotterdam Rules. *Annual of China Maritime Law*, 3.
- Si, Y. (2012). A Century Convention for Goods Carriage By Sea—Again Comments on Rotterdam Rules. *Law Science Magazine*.
- Sturley, M. F. (2009). Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules. rmt: R. Thomas, *A New Convention for the Carrgiage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (lk 6).
- Teoh, A. (2009, November 16). UN shipping convention ready for Australia.
- Tetley, W. (2009). A critique of and the Canadian response to the Rotterdam Rules. rmt: T. Rhidian, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*.
- UNCITRAL. (2009). United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea "The Rotterdam Rules". Vienna.
- Valk, T. v. (1. August 2018. a.). Netherlands prepares to adopt Rotterdam Rules. Allikas: [https://rgakdwebsitep.blob.core.windows.net/akdfiles/1857/AKD\\_ILO\\_Netherlands\\_prepares\\_to\\_adopt\\_Rotterdam\\_Rules\\_TvdValk\\_JKromhout.pdf](https://rgakdwebsitep.blob.core.windows.net/akdfiles/1857/AKD_ILO_Netherlands_prepares_to_adopt_Rotterdam_Rules_TvdValk_JKromhout.pdf) (02.04.2023)
- Xia, Q. (2010). Effects on the seller (consignor) of the Rotterdam Rules. *Annual of China Maritime Law*, 30.
- Yuzhuo, S., & Jinlei, Z. (2012). *An Analysis and Assessment on the Rotterdam Rules in China's Marine Industry*. Allikas: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Paper-of-Prof.-Si-Yuzhuo-and-Dr.-Zhang-Jinlei.pdf> (12.04.2023)
- Zhang, L. (kuupäev puudub). Effects on the cargo owners of the Rotterdam Rules—The attitude to the Rotterdam Rules of the Chinese cargo owners. *Assessment of the effects on the cargo owners of the Rotterdam Rules organized China University of Political Science and Law Maritime Law Center commissioned by Department of treaty and Law of Ministry of Commerce*.
- Zhang, Y. (2010). How to evaluate the Rotterdam Rules. *Annual of China Maritime Law*, 15.

Zhu, Z. (2009). Evaluation on the Rotterdam Rules. *Annual of China Maritime Law*, 9.

Zhu, Z. (2012). Re-evaluation on the Rotterdam Rules. *Chinese Journal of Maritime Law* (previously named as *Annual of China Maritime Law*), 7.

# Lisa 1. Küsimustik

## The Rotterdam Rules

Dear Sir or Madam,

My name is Ekaterina Gorbachevskaya, I am a student at TalTech Estonian Maritime Academy. I am writing thesis: **"The Progress of ratification of the Rotterdam Rules and the probability of their entry into force."**

This questionnaire is a research tool featuring 2 main questions. The aim of the questionnaire is to collect the information from the respondents.

I would highly appreciate it if you could complete this short survey, it takes a couple of minutes only.

Thank you!

[Sign in to Google](#) to save your progress. [Learn more](#)

\* Indicates required question

Name, job position, organisation (optional)

Your answer \_\_\_\_\_

**1. Do you think the Rotterdam Rules will ever come into force? \***

Yes

No

Other: \_\_\_\_\_

**2. Do you agree with the statement that if the United States or China ratifies the Rotterdam Rules, then a sufficient number of other countries will follow and ratify as well? \***

Yes

No

Other: \_\_\_\_\_

Your opinion and input are very important for the research. If you have any views, thoughts, or comments on this convention and the probability of its ratification, please feel free to write here.

Your answer \_\_\_\_\_

Submit

Clear form

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>4</sup>**

Mina, Jekaterina Gorbatševskaja:

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Rotterdami reeglite ratifitseerimise edenemine ja jõustumise tõenäosus“, mille juhendaja on Yrjö Saarinen:

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

22.05.2023

---

<sup>4</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtjaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.