

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA**

ILONA ABRAITYTĖ
Muitinių administravimo studijų programos

KROVINIŲ EKSPEDIJAVIMO TEISINĖS NORMOS IR PAGRINDAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas-
Doc.dr. Rimgaudas Pranas Minalga

Vilnius, 2006

TURINYS

ĮVADAS	4
1. EKSPEDITORIAUS VEIKLA IR JO VIETA KROVINIŲ GABENIME	6
1.1. Ekspeditoriaus veiklos sritys.....	6
1.2. Ekspeditorius- transportavimo grandinės organizatorius.....	7
1.3. Ekspeditorius- logistinių paslaugų teikėjas.....	9
1.4. Ekspedijavimo paslaugos.....	10
1.5. Ekspedicijos agentūros tarpininkai.....	12
1.6. Prekių fizinis išskirstymas.....	15
1.7. Kontrolė ir užsakymo ciklas ekspedicinėje veikloje.....	20
1.8. Ekspedicinio darbo pasidalijimas.....	22
1.9. Ekspedicijų rūšys.....	23
2.TARPTAUTINIŲ KROVINIŲ VEŽIMO ORGANIZAVIMAS EKSPEDICIJOS SISTEMOJE	25
2.1. Tarptautiniai gabenimai kelių transportu.....	25
2.2. Tarptautiniai gabenimai geležinkeliu.....	26
2.3. Tarptautiniai gabenimai jūrų transportu.....	26
2.4. Tarptautiniai gabenimai oro transportu.....	28
2.5. Kombinuoti krovinių gabenimai.....	29
3. EKSPEDIJAVIMO TEISINIŲ NORMŲ IR PAGRINDŲ TEORINĖ ANALIZĖ	31
3.1. Ekspedijavimo sutartis.....	31
3.2. Ekspeditoriaus veikla pagal sutartį.....	33
3.3. Kotiravimas, honoraras, išlaidų padengimas.....	35
3.4. Ekspeditoriaus, kaip krovinio vežėjo, įsipareigojimai.....	36
3.5. Ekspeditoriaus, kaip tarpininko, įsipareigojimai.....	37
4. TARPTAUTINIAI GABENIMŲ TEISINĖS NORMOS IR DOKUMENTAI	39
4.1. Pagrindinės kelių transporto teisinės normos ir dokumentai.....	39
4.2. Geležinkelių transporto teisinės normos ir dokumentai.....	45
4.3. Jūrų transporto teisinės normos ir dokumentai.....	46
4.4. Oro transporto teisinės normos ir dokumentai.....	48
4.5. Ekspediciniai dokumentai.....	50

5.EKSPEDICINĖS ĮMONĖS AB "LIETUVOS GELEŽINKELIAI"	
KROVINIŲ VEŽIMŲ ANALIZĖ	52
IŠVADOS	55
SANRAUKA	57
SUMMARY	58
LITERATŪROS SĄRAŠAS	59
PRIEDAI	60

ĮVADAS

Temos aktualumas. Lietuva būdama palankioje geografinėje padėtyje per XX a. paskutinį dešimtmetį smarkiai išplėtojo prekybinę veiklą. Siekiant rinkos pagrindu pertvarkyti Lietuvos Respublikos ūkį, integruotis į Europos rinką, intensyviai vykdoma esminė Lietuvos transporto sistemos reforma ir rekonstrukcija. Naujos transporto grandinės kūrimas, išnaudojant logistikos centrus, yra didelis ateities transporto sistemos potencialas, kuriuo būtina pasinaudoti. Baltijos jūros regionas, būdamas vienu iš sparčiausiai besiplėtojančių transporto srityje, turi puikias galimybes suformuoti naujos kartos logistikos centrų tinklą, sąveikaujantį su kitais Europiniais tinklais. Logistikos centrai yra vienas iš elementų, nulemsiantis šalies transporto sistemos patrauklumą, užtikrinančių sėkmingą integraciją į Europos Sąjungos transporto paslaugų rinką ir konkurencingumą bendroje Europos erdvėje. Logistikos centrų tinklas ne tik pritrauktų tranzitinių krovinių srautus, bet ir iš ES ir NVS šalių, bet kartu kurtų palankų Lietuvos valstybės, kaip tranzito šalies įvaizdį.

Šiandieniniame verslo pasaulyje akivaizdūs verslo globalizacijos reiškiniai, t.y. nacionalinis verslas tampa tarptautiniu. Todėl ir verslo įmonių aprūpinimas bei pagamintos produkcijos pardavimas taip pat įgyja tarptautinį pobūdį. Didėjant Europos Bendrijos rinkai- Rytų ir Vidurio Europos verslo struktūroms tampant šios rinkos dalyvėmis, rinkoje sustiprės konkurencija. Šioje konkurencinėje kovoje išliks tik tos verslo įmonės, kurios prisitaikys prie nuolat besikeičiančių rinkos sąlygų ir kurios sugebės greičiau nei konkurentai į ją patekti.

Plečiantis rinkai didėja ir prekių srautai, kuriuos lemia įmonių tarptautinis aprūpinimas ir pagamintos produkcijos paskirstymas tarptautinėje rinkoje, norint ją parduoti. Tarptautinė prekyba apima daug rinkų, kurios išsidėsčiusios įvairiuose pasaulio taškuose. Norint, kad savarankiškos gabenimo operacijos vyktų sklandžiai viena po kitos, turės būti tiksliai suderintas jų atlikimo laikas, reikės parinkti tinkamas krovos priemones ir pan. Spręsdamos šiuos klausimus tarptautiniu mastu verslo įmonės susiduria su tam tikromis tarptautinio prekių gabenimo per atskirų valstybių teritorijas, jų sandėliavimo bei paskirstymo problemomis, kurias dėl nepakankamos informacijos sudėtinga išspręsti. Paskirstymo kanalų ilgis, sprendžiant prekių pardavimo klausimus, šiuo atveju žymiai padidėja- prekių realizavimo grandinėje atsiranda daugiau tarpininkų. Tai reiškia, kad logistikos funkcijos dalijamos į segmentus, kurie savo ruožtu pagal tarpusavio susitarimą perduodami vienam ar keliems paslaugų tiekėjams. Pavyzdžiui, eksportuojant įrengimus, ekspedicinei įmonei paliekamas įvairių funkcijų koordinavimas. Krovinių vežimas į užsienio šalis patikimas ekspedijavimo ar tarptautinių pervežimų įmonėms. Ekspedijavimo įmonės parenka optimalų maršrutą, paskaičiuoja transportavimo išlaidas, patikrina krovinį ir pateiktą dokumentaciją, atlieka muitinės procedūras, sumoka rinkliavas bei mokesčius ir atlieka kitas su eksportu susijusias operacijas. Prekių gabenimo į tarptautines rinkas proceso tarpusavyje susijusių

krovinių aptarnavimo elementų visumą vadiname tarptautinių krovinių ekspedicija, o krovinių gabenimo aptarnavimo operacijas vadiname tarptautinės ekspedicijos paslaugomis.

Prekių judėjimas tarptautiniu mastu negali vykti chaotiškai. Prekių srautus visų pirma būtina tinkamai suplanuoti, įvertinti visus faktorius, įtakojančius jų gabenimo greitį ir patikimumą ir rasti efektyvių priemonių jiems valdyti. Norint šiuos procesus gerai pažinti ir išmokti tinkamai juos valdyti yra būtina patikima ir efektyvi informacija, kurios daugeliu atvejų rinkos dalyviai neturi. Tam ir yra reikalinga verslo pasaulyje plačiai žinoma ir platų pritaikymą turinti mokslo sritis- tarptautinė logistika, tarptautinės logistikos paslaugos, kuriai atsirasti prielaidas sudarė verslo tarptautinimas. Tarptautinės logistikos funkcionavimas yra surištas su materialių srautų judėjimu tarptautiniu mastu. Šių srautų judėjimas privalo būti teisiškai reglamentuotas. Atsiranda tarptautiniuose gabenimuose tarpininkai- ekspedicinės įmonės, užsiimančios krovinių gabenimo organizavimu,- prisiima atsakomybę už gabenamą krovinį ir jo pristatymą į paskyrimo vietą. Ši atsakomybė apibrėžiama teisinėmis normomis- tarptautiniais gabenimo dokumentais.

Darbo objektas- Ekspedijavimas- pagrindinis tarptautinės logistikos kanalo tarpininkas, kad prekių judėjimas tarptautiniu mastu nevyktų chaotiškai.

Darbo tikslas- ekspedijavimo teisinių normų ir pagrindų teorinė analizė, jų platesnio taikymo galimybės ES rinkoje ir gabenant krovinius į trečiąsias šalis.

Darbo uždaviniai:

1. Išnagrinėti ekspeditoriaus veiklą ir jo vietą krovinių gabenime.
2. Atskleisti ekspedicijos paslaugų esmę gabenant krovinius.
3. Pateikti ekspedicijų rūšis, kurios dirba tarptautinėje logistikoje.
4. Išanalizuoti ekspedijavimo ir tarptautinių gabenimų teisinės normas ir dokumentus.
5. Pasirinktos Lietuvos įmonės teikiamų ekspedijavimo paslaugų pateikimas.

Darbo metodai. Rašant darbą buvo naudojami mokslinės literatūros ir teisės aktų analizės, lyginamosios bei sisteminės analizės metodai.

Literatūros apžvalga. Rašant darbą buvo naudotasi Lietuvos Respublikos nacionaliniais teisės aktais, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais; taip pat dalykine, moksline literatūra, monografijomis liečiančiomis ekspedicinių įmonių veiklą.

Darbo struktūra. Darbas sudarytas iš įvado, pagrindinės dalies, išvadų, literatūros sąrašo ir priedų. Pagrindinė darbo dalis suskirstyta į penkis skyrius, kurių pirmame nagrinėjama ekspeditoriaus veikla ir jo vieta krovinių gabenime, antrajame tarptautinių krovinių vežimo organizavimas ekspedicijos sistemoje, trečiajame atlikta ekspedijavimo teisinių normų ir pagrindų teorinė analizė, ketvirtajame nagrinėjamos tarptautinių gabenimų teisinės normos ir dokumentai. Ir penktame skyriuje pasirinktos konkrečios ekspedicinės įmonės AB „Lietuvos geležinkeliai“ krovinių vežimų analizė.

1. EKSPEDITORIAUS VEIKLA IR JO VIETA KROVINIŲ GABENIME

1.1. Ekspeditoriaus veiklos sritys

Ekspeditorius yra ūkio subjektas (juridiškai įforminta verslo įmonė), įsipareigojantis savo vardu pristatyti į nurodytą vietą prekes pasitelkiant įvairius vežėjus ir koordinuojantis visą pristatymo procesą užsakovo sąskaita.

Ekspeditorius šiuo atveju yra verslininkas, tarpininkaujantis parduodant transporto paslaugas. Taigi ekspedijavimo paslaugos yra ne tas pats krovinių gabenimas, o rūpinimasis šia paslauga. (Bischof K. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba 2002, p. 2)

Ekspeditorius- transporto architektas. Transporto- ekspedicinis aptarnavimas- pagalbinių operacijų, susijusių su vežimais, vykdymas. Jas privalo atlikti krovinio siuntėjas arba gavėjas. Tokioms operacijoms priklauso: priėmimas- pridavimas- siuntėjo arba gavėjo sandėlyje ir transporto terminale; transportavimo- krovinio atvežimas į terminalą ir išvežimas iš jo terminalo į gavėjo sandėlį; ekspedicinės- krovinių saugojimas ekspeditoriaus sandėlyje, vežimo ir draudimo dokumentų bei muitinės formalumų tvarkymas, ir kitų operacijų bei paslaugų susijusių su krovinių vežimu nuo siuntėjo iki gavėjo, teikimas. (A. Baublys, Krovinių vežimai, 2002, p.56,57).

Ekspeditorius nėra nauja profesija. Apibendrinus pagrindines ekspeditorių funkcijas galima būtų apibūdinti taip:

- 1) tinkamos transporto rūšies parinkimas kroviniui;
- 2) krovinio radimas laisvam transportui;
- 3) transportavimo maršrutų optimizavimas;
- 4) reikiamų krovinio dokumentų tvarkymas;
- 5) muitinės formalumų tvarkymas;
- 6) krovinių surinkimas ir išskirstymas;
- 7) siuntų konsolidavimas;
- 8) krovinių sandėliavimas;
- 9) krovinių draudimas;
- 10) finansinių atsiskaitymų tarp siuntėjo ir vežėjo organizavimas.

Tai pagrindinės funkcijos, kurias atlieka ekspeditoriai. Šį sąrašą dar būtų galima papildyti priklausomai nuo darbo stiliaus ir teikiamų paslaugų apimties.

Taigi matome, kad ekspeditorius turi taip organizuoti krovinių vežimą, kad būtų optimaliai panaudotos transporto priemonės, parinkti maršrutai, suderintas pakrovimo ir iškrovimo darbų laikas bei sumažintos prastovos. Kartu ekspeditorius atsakingas, kad būtų laiku priimamos ir pristatomos prekės, tinkamai saugoma bei tvarkoma dokumentacija.

Jeigu logistikos procesą pernešime į ekspedicinį darbą, gausime tokią seką:

- 1) užsakymo priėmimas iš užsakovo;

- 2) automobilio paieška;
- 3) užsakymo patvirtinimas;
- 4) dokumentų parengimas;
- 5) transportavimas;
- 6) sandėliavimas (jei reikia);
- 7) pristatymas gavėjui;
- 8) apmokėjimas už paslaugas.

Aptariant šį krovinių judėjimą iš siuntėjo pas gavėją, reikia įvertinti tai, kad ekspeditorius pats neužsiima pakrovimo ir iškrovimo bei kitais su prekių fiziniu judėjimu bei pervežimu susijusiais darbais. Jis gali net neturėti šiems darbams reikalingų gamybos priemonių.

Ekspeditoriaus pareiga yra rūpintis, kad prekių vežimo procesas vyktų sklandžiai ir būtų laiku atliktas. Ekspeditorius savo darbą atlieka perduodamas valdymo sprendimus. Taigi lygiagrečiai su prekių judėjimu turi būti perduodama valdymo informacija. Šios informacijos perdavimas ir yra pagrindinis ekspeditoriaus darbas.

Ekspeditorius gauna visą informaciją apie krovinį bei gavėją. Tada imasi veiksmų, kad būtų pervežamas kroviny, t.y. ieško tinkamo transporto. (R. Palšaitis Logistikos vadybos pagrindai 2005, p. 216,217,218).

1.2. Ekspeditorius- transportavimo grandinės organizatorius

Ekspeditoriaus, kaip krovinio vežimo operacijų organizatoriaus ir vykdytojo bei krovinio aptarnavimo papildomų paslaugų organizatoriaus, pagrindinė funkcija yra rūpinimasis krovinio judėjimu nuo siuntėjo iki gavėjo, kad kroviny pasiektų paskirties vietą per kuo trumpesnę laiką, saugiai ir patiriant kuo mažesnes gabenimo išlaidas.

Krovinio siuntėjo pavedimu ekspeditorius pats vykdo krovinio gabenimo organizavimo ir vykdymo paslaugas, o šalutines paslaugas gali pirkti iš tarpininkų- krovos kompanijų, tarpininkų sandėlių, draudimo bendrovių, bankų, muitinės tarpininkų ir kitų.

Šiuolaikinės krovinių transportavimo priemonės leidžia krovinius pristatyti į bet kurią pasaulio rinką, tačiau dažnai vieno tipo transporto priemonių nepakanka gabenimo uždaviniui išspręsti. Pavyzdžiui, norint pristatyti prekes į kitą kontinentą, be automobilių ar geležinkelio transporto, teks pasitelkti laivus arba lėktuvus. Ekspedicijos įmonė, būdama krovinių vežimo vykdytoja ir organizatore, žinoma, negali turėti visų transporto rūšių priemonių, todėl turės derinti savo transporto priemones su kitų rūšių transportavimo įmonių transporto priemonių naudojimu ir suformuoti vadinamąją transporto grandinę, užtikrinančią be pertrūkių, sklandų ir ekonomišką krovinio gabenimo procesą. Norint, kad skirtingų rūšių transporto priemonėmis kroviny be pertraukų būtų gabenamas, ekspedicijos įmonė privalės suderinti krovinio perdavimo iš vienos transporto priemonės į kitą laiką ir tarpinius krovinio perdavimo punktus (jūrų uostus, oro uostus,

sandėlius, konteinerių terminalus), parinkti tinkamas krovos priemonės, pateikti užsakymus kitų transporto rūšių įmonėms, užsakyti talpyklas, sudaryti krovinių pagrindinio ir papildomo transportavimo sutartis, parengti reikiamus gabenti transporto dokumentus, apmokėti krovinio gabenimo išlaidas. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p. 83).

Krovinius gabenant tarptautiniais maršrutais, kai jie paskirstomi po atokiausias pasaulio vietas, dažniausiai nepakanka vienos rūšies transporto. Ekspeditorius, būdamas krovinių gabenimo proceso organizatorius ir koordinatorius, privalo pasirūpinti įvairiomis transporto rūšimis- antžeminiu transportu, jūrų, vidaus vandenių ar oro transportu. Šias transporto rūšis ekspeditorius derina taip, kad krovinių pristatymo procesas vyktų sklandžiau- nebūtų stabdomas ir būtų ekonomiškas.

Sklandžiam gabenimo procesui užtikrinti ekspeditorius turi gerai suderinti atskirų transporto rūšių gabenimo laiką, tinkamai parinkti krovos techniką, tarpinius krovinio perdavimo punktus (jūrų ir oro uostai, krovinių ir konteinerių terminalai, sandėliai), laiku pasirūpinti transporto priemonėmis ir paruošti krovinių lydimočius dokumentus.

Transporto rūšių parinkimas priklauso ne tik nuo infrastruktūros objektų išdėstymo ar transporto rūšies tinkamumo kroviniui gabenti. Didele dalimi jis priklauso ir nuo gabenimo kaštų. Reikia turėti galvoje, kad prekės kaina rinkoje priklauso taip pat ir nuo pristatymo kaštų. Atsižvelgiant į šiuos faktorius parenkamos tinkamiausios transporto priemonės ir jų deriniai. (R. Minalga, Tarptautinė logistika 2004,p. 40,41).

Dažniausiai krovinio siuntėjui ar gavėjui nerūpi krovinio vežimo maršrutas ar būdas. Juos laisvai gali pasirinkti ekspeditorius atsižvelgiant į vežimo kainą, greitį ir saugumą. (A. Baublys Krovinių vežimai, 2002, p.57).

Gabenant įvairias prekes paprastai laikomasi tokio gabenimo kaštų principo: labai vertingų krovinių gabenimo kaštai gali būti ir didesni, o mažesnės vertės krovinių gabenimo kaštai gali sąlygoti jų realizavimą rinkoje dėl išaugusių kainų. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p.40,41).

Kuo brangesnis kroviny, tuo stropiau reikia rūpintis krovinio saugumu, o tai brangiau kainuoja. Daugelį prekių, atsižvelgiant į jų cheminę sudėtį ir prekės tinkamumo vartoti normas (maisto produktai, vaisiai, gėlės, kai kurie vaistai ir pan.), tenka nugabenti per kuo trumpesnę kelionės laiką arba naudoti gan brangias specialias transporto priemones (šaldytuvus, refrižeratorius ir pan.). Ypatingai įrengtų transporto priemonių reikia kenksmingoms, pavojingoms prekėms gabenti, gyvuliams, augalams pervežti. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p.83).

Ekspeditoriaus užduotis- gerai išmanyti naują vežimo techniką, išbandyti naujus maršrutus ir susipažinti su naujomis transportavimo galimybėmis, kad būtų galima konkuruoti tarptautinėje

rinkoje ir pasiūlyti užsakovams įvairių gabenimo variantų. (Bischof K. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba 2002,p. 2)

Ekspeditoriai krovinių savininkams padeda įvertinti įvairius gabenimo būdus, panaudojant konteinerius, taip pat pajvairina gabenimų rinką įvairiomis gabenimo technologijomis, tokiomis kaip greitojo (ekspreso) ir terminuoto gabenimo paslaugas, siuntų vežimo tarnybos, kombinuotas jūrų ir oro transportas. (R. Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 41).

1.3. Ekspeditorius- logistinių paslaugų teikėjas

Daugelis gamybinių ir komercinių įmonių neturi žinių ir informacijos apie ekspeditorių tiekiamos logistikos paslaugas.

Gaminių partijos mažėja, o gabenimai tampa intensyvesni, kai:

- didelę dalį su gamyba nesusijusių sričių gamybinės įmonės perduoda paslaugas teikiančioms įmonėms;

- stambūs gamintojai kai kurias gamybos sritis perduoda kitiems gamintojams, siaurindami gamybos sritį (angl. outsourcing);

- dėl padidėjusios konkurencijos rinkoje ir siekiant išvengti kapitalo išaldymo panaikinami žaliavų sandėliai, o reikalingos medžiagos ir komponentai teikiami sinchroniškai, atsižvelgiant į jų sunaudojimą (angl. Just-in-Time).

Todėl užsakovai logistinius sprendimus ruošia dažnai ne patys, o padeda tai padaryti ekspeditoriui. Dabar ekspeditorius dažnai turi konsultuoti firmas logistikos klausimais ir, teikdamas ekspedijavimo paslaugas, savarankiškai priimti logistinius sprendimus. (R. Minalga, Tarptautinė logistika, 2004,p. 41, 42).

Ekspedicijos agentūra organizuoja ir tvarko tarptautinio krovinio siuntėjo arba gavėjo logistikos paslaugų užsakymus, nevykdydama krovinio vežimo tiesioginių operacijų ir bendradarbiaudama su logistikos kanalo tarpininkais, atliekančiais krovinio vežimo operacijas pagal darbo pobūdį ir regionus.

Svarbiausias ekspedicijos agentūros rūpestis, išsirinkus ekspedijavimo rinką ir metodą, yra pasirinkti šioje tarptautinėje rinkoje tarpininkus, kurie vykdys krovinio vežimo ir to vežimo aptarnavimo paslaugas. Šį pasirinkimą nulemia:

- 1) įmonės ekspedijuojamų krovinių apimtys;
- 2) ekspedijuojamų prekių paskirtis ir tipas;
- 3) planuojami agentūros tikslai ekspedijavimo rinkoje;
- 4) numatoma ekspedijavimo rinkos dalis;
- 5) agentūros darbuotojų, organizuojančių ekspedicines operacijas, patirtis šioje verslo srityje;

6) naujų logistikos paslaugų realizavimo būdų ir metodų panaudojimo galimybės planuojamoje ekspedijavimo rinkoje. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p. 86).

1.4. Ekspedijavimo paslaugos

Krovinio gabenimo ekspedicijos paslaugų kūrimą ir pateikimą organizuoja kuris nors pagrindinis tarptautinės logistikos kanalo narys, sudarydamas sutartį su transporto įmone, arba su ekspedicijos agentūra.

Ekspedicijos paslaugos yra ne tiek pats gabenimas, kiek rūpinimasis šia paslauga. Ekonomikos prasme ekspedicija yra veiklos rūšis, kurioje tarpininkaujama parduodant krovinio gabenimo paslaugas. Ekspedicijos darbas- tai ne transporto vairuotojo darbas, o krovinio gabenimo darbas. Ekspeditoriaus funkciją gali atlikti ir transporto priemonės vairuotojas, derindamas transporto priemonės vairavimo ir krovinio ekspedicijos darbus. Toks derinimas labiausiai paplitęs gabenant krovinius trumpais atstumais vidaus rinkose.

Tarptautiniuose krovinių gabenimo maršrutuose dažniausiai ekspedijavimo veikla ir transporto priemonės vairavimas yra atskiros funkcijos ir atliekamos skirtingų tiek fizinių, tiek juridinių asmenų. Ekspedicinė agentūra paprastai neturi savų transporto priemonių, perka transporto įmonių ir kitų logistikos įmonių paslaugas. Taigi ekspedicija teikia ir parduoda krovinių gabenimo organizavimo paslaugas. Ji perka jas iš transporto įmonių, tarpinių sandėlių bei kitų logistikos įmonių ir parduoda jas eksporto arba importo įmonėms. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika 2004, p.80).

Ekspedijavimo paslaugos susijusios su įvairių transporto rūšių panaudojimu kroviniams gabenti. Kadangi ekspedicinės firmos specializuojasi kurioje nors vienoje srityje, ne kiekviena ekspedicinė įmonė gali pasiūlyti visas ekspedijavimo paslaugas.

Ekspedicinės įmonės teikiamų paslaugų pavadinimai:

- veža kelių transportu surinktinius krovinius;
- veža geležinkelio transportu surinktinius krovinius;
- teikia siuntų ir ekspreso tarnybų paslaugas;
- veža geležinkelio transportu vietinius krovinius;
- veža krovinius tolimaisiais reisais nuosavais automobiliais (šiuo atveju įmonė yra vežėjas);
- parengia automobilius reisui;
- ekspedijuoja tarptautinius krovinius (eksportą, importą ir tranzitą);
- ekspedijuoja oro transportu gabenamus krovinius (eksportą ir importą);
- organizuoja krovinių gabenimą vidaus vandenimis;
- organizuoja krovos darbus;
- sandėliuoja ir sandėliuose paskirsto įvairius vietinius krovinius;

- sandėliuoja skystus ir birius krovinius;
- organizuoja pavojingų krovinių gabenimą.

Didelės ekspedicinės įmonės, turinčios keletą šimtų darbuotojų ir platų filialų tinklą visame pasaulyje, gali teikti klientams kompleksines ekspedijavimo paslaugas. Kuo didesnė ekspedicinė įmonė, tuo daugiau nacionalinių ir tarptautinių rinkų ji aptarnauja. Dažni atvejai, kai net ir labai mažos ekspedicinės įmonės gali teikti ne vieną paslaugą. Tokiu pavyzdžiu gali būti ekspedicinė įmonė, automobiliais gabenanti krovinius vidaus ir tarptautiniais maršrutais ir turinti krovinių paskirstymo sandėlį.

Tarptautinėje gabenimų rinkoje yra specializuotų ekspedijų, gabenančių tik vienos rūšies prekes: gėles, vyną, kompiuterinę įrangą ir pan. (R. Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 42, 43).

Daugelį prekių dėl jų natūralių savybių sudėtinga ekspedijuoti. Tenka pasitelkti specialias gabenimo priemones ir maksimaliai trumpinti gabenimo laiką, nes prekė gali netekti savo savybių ir bus nebetinkama vartoti. Parinkus tinkamą rūšių transportą ir gerai organizavus ekspedicijos darbus, šias prekes galima realizuoti visose pasaulio rinkose, ir tai yra ekspedicijos nuopelnas. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p.80).

Paslaugų teikimo laisvė ES vidaus rinkoje, leidimų išdavimo kertant valstybių sienas ir tarifų liberalizavimas skatina vis didėjančią verslo įmonių konkurenciją ir kooperaciją. Tai padeda išlikti tiems, kurie rinkoje atlaiko aštrią konkurenciją ir pirmuoja vienoje ar kitoje ūkio šakoje. (R. Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 42, 43).

Prie ekspedijavimo paslaugų reikia paminėti muitinės dokumentų įforminimą, tam tikras procedūras. Konkretios procedūros- tai ne tik formalumai, užtikrinantys saugų prekių vežimą per muitinės postą, kad paskui jos būtų išleistos į laisvą apyvartą. Tam tikros prekės išlieka muitinės prižiūrimos net ir deklaruotos muitinei, dėl to jos negali būti išleistos į laisvą apyvartą. Taip pat yra keletas procedūrų, kuriomis siekiama užtikrinti nenutrūkdomą prekių vežimą iš vienos valstybės narės į kitą. Be to prekių eksportui iš ES teritorijos taip pat reikia atlikti formalumus.

Pirmas žingsnis įforminant muitinės procedūrą- prekių deklaravimas konkrečiai muitinės procedūrai. Tai daroma naudojant muitinės deklaraciją (BMK reglamento 59 str.). Kai deklaracija pateikiama raštu ar pagal įprastinę procedūrą, turi būti naudojama oficiali forma-bendrasis administracinis dokumentas (BAD).

Muitinės deklaraciją turi teisę pateikti bet kuris asmuo, kuris gali pateikti prekes muitinės įstaigai arba pasirūpinti, kad jos būtų pateiktos, kartu su visais dokumentais, kuriuos reikia pateikti pagal taisykles, reglamentuojančias muitinės procedūras, kuriai deklaruotos prekės, atlikimo tvarką. Tačiau a) jeigu muitinės deklaracijos priėmimams suteikia konkrečiam asmeniui tam tikrų įpareigojimų, jis deklaraciją privalo pateikti pats arba ji turi būti pateikta jo vardu; b) deklarantas turi būti įsteigtas Bendrijoje. Tačiau įsteigimo Bendrijoje sąlyga netaikoma asmenims, kurie:

pateikia tranzito arba laikinojo įvežimo deklaraciją; ne nuolat deklaruoja prekes, jeigu muitinė pripažįsta tokių aplinkybių pagrįstumą (BMK reglamento 64 str. 1 ir 2 dalys).

Kai taikoma supaprastinta procedūra, gali būti pasirenkama viena iš trijų jos rūšių. Nebaigtos deklaracijos procedūra leidžia muitinei priimti deklaracijas, kurios neturi visos deklaracijai skirtos informacijos ar neturi visų kartu su ja pateikiamų dokumentų. Žinoma, minimali informacija ir tiek dokumentų, kiek reikia, turi būti pateikta (Įgyvendinimo reglamento 254 ir 255 str.). Supaprastintos deklaracijos procedūra leidžia prekes konkrečiai muitinės procedūrai pateikti naudojant supaprastintą deklaraciją, tačiau privalo būti pateikta papildoma deklaracija (Įgyvendinimo reglamento 259 str.).

Jei prekės išleidžiamos į laisvą apyvartą, jos turi netrukdomos ir be kliūčių judėti visoje Bendrijoje. Deja, nors teigiama, kad ES yra vidaus rinka, prekėms vežamoms iš vienos valstybės į kitą, vis dar taikoma pasienio kontrolė, dažniausiai dėl tokių viešosios politikos priemonių kaip sveikatos patikrinimas ir narkotikų kontrolė. Bendrijos tranzito procedūra leidžia kiekvienam asmeniui, turinčiam vieną dokumentą (Bendrijos tranzito dokumentas) vežti prekes iš vienos muitinės įstaigos, esančios ES arba ELPA (Europos laisvosios prekybos asociacija) šalių: Islandijos, Norvegijos, Šveicarijos bei Lichtenšteino) šalyje, į kitą, esančią ES arba ELPA šalyje, nereikalaujant atlikti jokių muitinės formalumų, išskyrus prekių pateikimą ir nustatyto blanko užpildymą. Tranzito procedūra taip pat taikoma tokių Bendrijos prekių eksportui į trečiąsias šalis, kurioms reikalingi muitinės formalumai jau atlikti, tačiau jas vis dar reikia vežti per valstybių narių sienas.

Kadangi procedūros tikslas yra kiek įmanoma palengvinti prekių vežimą per Bendrijos sienas, ES valstybės narės gali turėti arba sudaryti dvišalius ar daugiašalius susitarimus, nustatančius supaprastintas procedūras. (BMK reglamento 97 str.).

1.5. Ekspedicijos agentūros tarpininkai

Tarptautinė krovinių ekspedicija ir tarptautinė prekyba sąlygoja viena kitą: šiuolaikinėmis sąlygomis pradėti arba baigti prekių judėjimą tarptautinėje prekyboje be tarpininkų praktiškai neįmanoma. Plečiantis ir gilėjant tarptautiniam darbo pasidalijimui, tarpininkų funkcija prekių tarptautiniame judėjime iš pagalbinės tapo ne mažiau svarbi negu prekių gamintojų ar pardavėjų funkcija. Tarpininkavimo paslaugų formos plečiasi, auga jų apimtys, jos įgyja kompleksinį pobūdį. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p.81).

Ekspedicijos agentūra, neturinti materialinių krovinių vežimo sąlygų, vykdydama logistikos operacijas, naudojasi įvairių tarpininkų paslaugomis.

Tarptautinės ekspedicijos agentūros tarpininkus galima klasifikuoti pagal du požymius:

- kieno vardu veikia tarpininkas;
- kieno sąskaita tarpininkas funkcionuoja.

Išskiriami keturi tarptautinės ekspedicijos agentūros tarpininkų tipai:

- 1) tarptautinės ekspedicijos dileriai- veikia savo vardu ir savo sąskaita;
- 2) tarptautinės ekspedicijos distributoriai- veikia kito vardu ir savo sąskaita;
- 3) tarptautinės ekspedicijos komisionieriai- veikia savo vardu ir kito sąskaita;
- 4) tarptautinės ekspedicijos brokeriai, agentai- veikia kito vardu ir kito sąskaita.

Tarptautinės ekspedicijos dileriai- tai tokie tarptautinio logistikos kanalo tarpininkai, kurie visas operacijas atlieka savo vardu ir savo sąskaita.

Dažniausiai ekspedicijos dilerių funkciją atlieka didmeninės prekybos tinklo įmonės. Kartais jos vykdo ir mažmeninę prekybą. Paprastai dileriai veikia importo šalyje ir turi prekių paskirstymo tinklą.

Yra dvi dilerių rūšys: 1) išskirtiniai tarptautinės ekspedicijos dileriai ir 2) autorizuoti tarptautinės ekspedicijos dileriai.

Išskirtiniai tarptautinės ekspedicijos dileriai yra vieninteliai ekspedicijos atstovai tam tikro pasaulio regiono rinkoje ir turi išskirtines logistikos paslaugų pardavimo teises. Tame regione kitų tos ekspedicinės agentūros ekspedicinių dilerių nebus.

Autorizuoti tarptautinės ekspedicijos dileriai bendrauja su tarptautine ekspedicine agentūra frančizės sąlygomis. To regiono rinkoje gali būti keli ekspedicinės agentūros autorizuoti dileriai.

Tarptautinės ekspedicijos distributoriai- tai tokie tarptautinio kanalo ekspedicijos tarpininkai, kurie visas visas logistikos operacijas vykdo tarptautinės ekspedicinės agentūros vardu, tačiau savo sąskaita.

Ekspedicinė agentūra pagal sutartį suteikia teisę tam tikro regiono rinkoje atlikti prekių paskirstymą, tiekti ekspedicijos paslaugas jos vardu, tačiau operacijų išlaidas dengia pats distributorius iš gautų pajamų už tas operacijas. Tos pajamos susidaro iš tam tikro paslaugos kainos priedo. Ekspedicijos distributorius, perėmęs ekspedicijos paslaugas iš ekspedicinės agentūros, tampa jų savininku, tačiau pagal sutartį privalo vykdyti ekspedicinės agentūros nurodytą ekspedicijos politiką.

Tarptautinio logistikos kanalo struktūroje ekspedicijos agentūros distributorių vieta paprastai yra tarp ekspedicijos agentūros ir ekspedicijos dilerio.

Tarptautinės ekspedicijos komisionieriai yra tarptautinio logistikos kanalo ekspedicijos tarpininkai, už tam tikrą atlyginimą, vadinamą komisiniais, atliekantys tarptautinės ekspedicijos agentūros pavedimus, teikiant logistines paslaugas atitinkamose tarptautinio kanalo grandyse. Jie neperka paslaugų iš ekspedicinės agentūros ir netampa jų savininkais. Ekspedicijos agentūra lieka paslaugų savininku iki jų pardavimo konkrečiam vartotojui. Komisionierius yra tik ekspedicinės agentūros atstovas. Jis privalo užtikrinti logistikos paslaugų pateikimą, vykdo ekspedicines

operacijas kanale, parduoda paslaugas, gautus pinigus perveda į ekspedicinės agentūros sąskaitą. Tarp ekspedicijos agentūros ir ekspedicijos komisionieriaus sudaroma vadinamoji komiso sutartis.

Tarptautinės ekspedicijos agentai yra tarptautinės ekspedicijos agentūros atstovai tiek tiekiant paslaugas savo šalyje, tiek aptarnaujant kanalą užsienyje. Tai paprastai juridiniai asmenys, sudarantys paslaugų tiekimo sutartis ekspedicinės agentūros vardu ir jos sąskaita. Jie veikia tik pagal konkrečius agentūros pavedimus. Pagal ekspedicijos agentūros suteiktų įgaliojimų pobūdį ekspedicijos agentai skirstomi į dvi kategorijas:

1) universalūs tarptautinės ekspedicijos agentai- atliekantys bet kokius juridinius veiksmus ir operacijas agentūros vardu;

2) generaliniai tarptautinės ekspedicijos agentai- sudarantys tik tas sutartis ir atliekantys tik tas operacijas, kurios nurodytos įgaliojime.

Tarptautinės ekspedicijos brokeriai- tai tarpininkai, kurie suveda skirtingų valstybių kontragentus, sudarant ekspedicijos sutartis tarp jo ir kitų kanalo grandžių narių. Jie neturi įsipareigojimų nė vienai sutartį sudarančiai šaliai ir veikia tik pagal atitinkamus pavedimus. Jiems paprastai atlyginama tam tikru sandorio ar pavedimo vertės procentu.

Taigi ekspedicinių operacijų gausa ir įvairumas reikalauja įvairių tarpininkavimo formų teisinių santykių tarp tarpininkų.

Pagrindinė tarpininkavimo teisinių santykių forma tarp tarptautinės ekspedicijos agentūros ir jos tarpininkų yra pavedimo sutartis.

Pavedimo sutarties šalys yra ekspedicinė agentūra, kaip pirminis tarpininkas, ir kitų antrinių tarpininkų įmonės. Ekspedicinė agentūra tarpininkų atžvilgiu yra pavedėjas (principalas), o kiti tarpininkai- įgaliotiniai. Pagal pavedimo sutartį įgaliotiniai įsipareigoja atlikti atitinkamas logistikos operacijas. Ekspedicijos tarpininkai savo ruožtu gali sudaryti sutartis su trečiaisiais vykdytojais, tačiau neperžengiant pavedimo sutarties rėmų. Didžiausią laisvę turi ekspedicijos dileriai, nes jie veikia savo vardu ir savo sąskaita. Mažesnė laisvė ekspedicijos distributorių, nes jie veikia ekspedicinės agentūros vardu, tačiau savo sąskaita. Labiausiai apriboti ekspedicijos agentai, nes jie visas operacijas atlieka ekspedicinės agentūros vardu ir jos sąskaita. Ekspedicinė agentūra gali sudaryti tiesiogines sutartis su trečiosiomis įmonėmis, o tų sutarčių vykdymo kontrolę pervesti savo įgaliotiniams.

Pačiai ekspedicinčiai agentūrai principalas yra krovinio savininkas. Taigi susidaro tam tikra teisinių ryšių grandinė: krovinio savininkas, pirminis tarpininkas- ekspedicinė agentūra, jos tarpininkai- ekspedicinės agentūros įgaliotiniai ir jų pavedimus vykdančios kitos logistikos paslaugų įmonės. Taigi ekspedicinė agentūra turi nuolatinis teisinius santykius su krovinio savininku ir teisinius santykius su savo įgaliotiniais. Krovinio savininkas neatsako už ekspedicinės

agentūros įgaliotinių veiksmus ir veiklos rezultatus, nes jis neturi tiesioginių sutarčių su jais. Ekspedicinės agentūros įgaliotiniai atsakingi tik pastarajai.

Ekspedicinės įmonės principalas gali būti ir krovinio gavėjas. Šiuo atveju krovinio gavėjas sudaro ekspedicinę sutartį su ekspedicijos agentūra, kuri atgabena krovinį gavėjui iš siuntėjo. Ekspedicinė agentūra negali tuo pat metu atstovauti krovinio siuntėjui ir krovinio gavėjui. Krovinio siuntėjas, tarkime eksportuotojas, sudaro eksporto sutartį su krovinio gavėju- prekių importuotoju. Jei eksportuotojas sudaro ekspedicinę sutartį su ekspedicijos agentūra, tai ši įmonė negali tuo pat metu sudaryti ekspedicinės sutarties su importuotoju, nes šis jau sudaręs eksporto sutartį su eksportuotoju. Ekspedicijos agentūra gali būti tik vieno principalo atstovas, nes priešingu atveju ji gautų dviejų principalų, kuriuos sieja bendra prekių eksporto sutartis, įgaliojimus, galinčius prieštarauti vieni kitiems. Kitaip sakant eksportuotojas ir importuotojas privalo turėti atskiras ekspedicines agentūras. Tarp jų tik gali būti padalytos tarptautinio tiekimo kanalo operacijos. Pavyzdžiui, eksportuotojo ekspedicinė agentūra organizuos krovinio gabenimą nuo krovinio siuntėjo sandėlio iki savo valstybės sienos, o importuotojo ekspedicinė agentūra- nuo savo šalies sienos iki krovinio gavėjo sandėlio.

Nors šiuolaikinėmis sąlygomis logistikos paslaugų tarpininkas ir išlaiko juridinę nepriklausomybę, bet pastebima tendencija, kad vis dažniau jis patenka į stambių logistikos įmonių ir agentūrų įtaką, o šios nulemia jo veiklos sritį ir pobūdį. Ypač tai pasakytina apie tarpininkus, tiekiant atitinkamas žaliavas.

Be to, stambios firmos kuria dilerių tinklą, orientuotą į konkrečių logistikos paslaugų pardavimą. Nors formaliai dileris yra nepriklausomas, tačiau iš tiesų jo veiklą kredituoja ir kontroliuoja pagrindinė ekspedicinė kompanija. Vėliau iš tų ekspedicijos dilerių sukuriami ekspedicinių firmų filialai užsienyje.

Siekdamos išvengti konkurencijos, stambios firmos koordinuoja joms dirbančių agentų veiklą- priskiria konkrečiam agentui atitinkamą rinką ir šalies teritoriją, draudžia pardavinėti konkurentų produkciją ir naudoja kitas panašias priemones. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p. 88,89,90).

1.6. Prekių fizinis išskirstymas

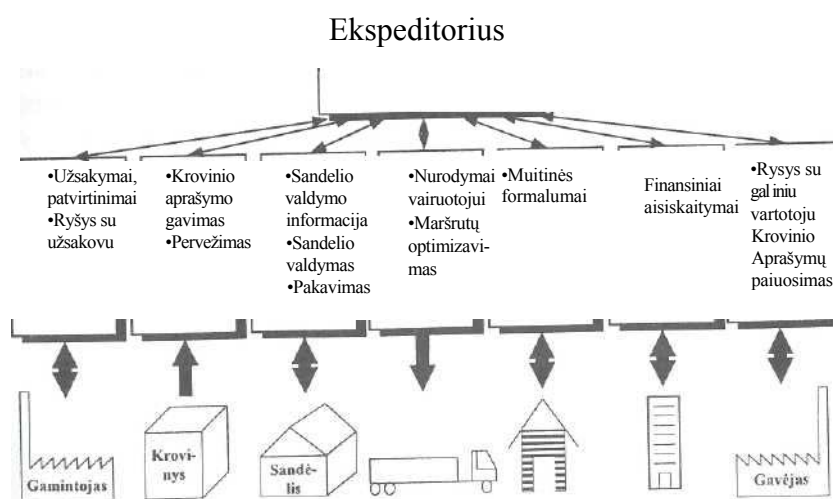
Firmos gamintojos įkuria savo gamyklas vis kitose valstybėse, kur darbo jėga ir medžiagos yra pigesnės arba ji yra arčiau potencialių pirkėjų. Keičiantis daugelio firmų logistikos politikai yra atsisakoma didelių sandėlių ir ilgalaikio pagamintos produkcijos saugojimo juose. Dėl to yra pastebimas transportu vežamų krovinių smulkėjimas. Tuo pačiu, gamintojai, turėję savo transporto padalinius, atsisako jų, perleisdami vežimą transporto ir ekspedicinėms firmoms. Lygiagrečiai su tokiu vežimo perdavimu transporto ir ekspedicinėms firmoms įmonėms, gamintojai

reikalauja ir daugiau atsakomybės iš jų, savalaikio pakrovimo, iškrovimo bei vežimo terminų laikymosi, nes nuo to priklauso gamintojo reputacija prieš pirkėjus ir vartotojus.

Taigi ekspeditorius perima ir tokius vežimus, kaip prekių išskirstymas vartotojams (didmenininkams, distributoriams, dileriams). Kartu su prekių išskirstymu ekspeditorius užsiima ir finansinių klausimų bei reikiamų dokumentų sutvarkymu.

Galima paanalizuoti, kokie papildomi darbai atsiranda ekspeditoriui, susiję su naujų pareigų atsiradimu, esant tendencijai smulkėti kroviniams ir didėti skirtingų siuntų kiekiui. Reikėtų paminėti papildomus dokumentų srautus (tokius kaip sąskaitos, lydraščiai, važtaraščiai), prekių draudimus, atsakomybė dėl vežimo terminų įvykdymo, sandėliavimas, prekių supakavimas, prekių aprašymo paruošimas ir t.t. Kai kurie iš šių darbų yra vadinami pridėtinės vertės darbai (value added service), kuriuos atlieka ekspedicinės firmos, norėdamos pritraukti kuo daugiau klientų. Tačiau atliekant papildomas vertės darbus, ekspeditorius susiduria su didžiuliu informacijos srautu pildant dokumentaciją, atliekant muitinės formalumus, sandėliuojant prekes. Kuo toliau, tuo vis labiau darosi fiziškai neįmanoma aprėpti viso informacijos srauto. Norint palengvinti ekspeditoriaus darbą yra standartizuojami informacijos formatai (Jungtinių Tautų organizacijos leidžiami standartai), kuriamos naujos technologijos produktyviam informacijos apdorojimui, saugojimui bei siuntimui. Tačiau tai vis tiek neišsprendžia informacijos srauto didėjimo problemos.

Ekspeditorius privalo optimaliai išnaudoti transporto priemones suderindamas pakrovimo-iškrovimo darbų, prastovų ir tuščios ridos laiką. Taip pat yra būtina optimaliai parinkti maršrutus, vežimo priemones bei būdą. Tuo pačiu ekspeditorius turi galvoti apie savalaikį prekių paėmimą, pristatymą ir teisingą prekių saugojimą, teisingą dokumentacijos sutvarkymą, siuntėjui įpareigojus, teisingą mokesčių paskaičiavimą. Ekspeditoriaus, kaip transporto dalyvio funkcijos parodytos 1 pav.



1 pav. Ekspeditoriaus funkcijos

Logistika- tai tyrinėjimų kryptis, nagrinėjanti prekės (paslaugos) kelią nuo užsakymo priėmimo iki prekės pristatymo galiniam vartotojui. Logistika savyje aprėpia dalį marketingo bei vežimo. Todėl transporto darbuotojui ir ypač ekspeditoriui yra svarbu žinoti veiksmus, atliekamus logistikoje bei kaip siejasi logistika ir ekspedicija. Logistikos, marketingo ir ekspedicijos tarpusavio ryšys parodytas 2 pav.



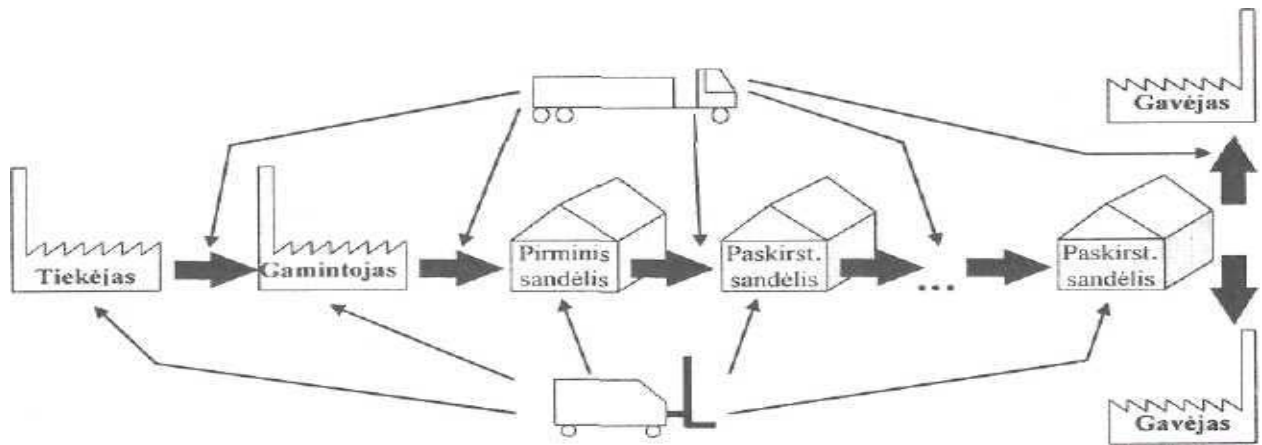
2 pav. Logistikos, marketingo ir ekspedicijos ryšys

Patį logistikos procesą galime pernešti į ekspedicinį darbą. Ekspeditoriaus darbas prasideda tuomet, kai yra gaunamas užsakymas transportui:

1. Užsakymo priėmimas iš užsakovo.
2. Transporto priemonės paieška.
3. Užsakymo patvirtinimas.
4. Dokumentų paruošimas.
5. Vežimas.
6. Sandėliavimas (jei reikia).
7. Pristatyti gavėjui.

Logistika apibrėžia veiksmų grandinę nuo užsakymo priėmimo iki jo visiško įvykdymo. Ir nėra jokio principinio skirtumo tarp gamybinės ir ekspedicinės firmos logistikos ryšių. Ekspedicinė firma dirba gamybinei firmai ir vykdo jos užsakymą. Tai ir yra sąlyčio taškas.

Pateiksiu, kaip ekspeditorius yra susietas su gamybinės firmos logistine sistema. Užsienio valstybėse toks ryšys yra vadinamas *Logistikos Servisu* (Logistic service) (Žiūrėti 3 pav).



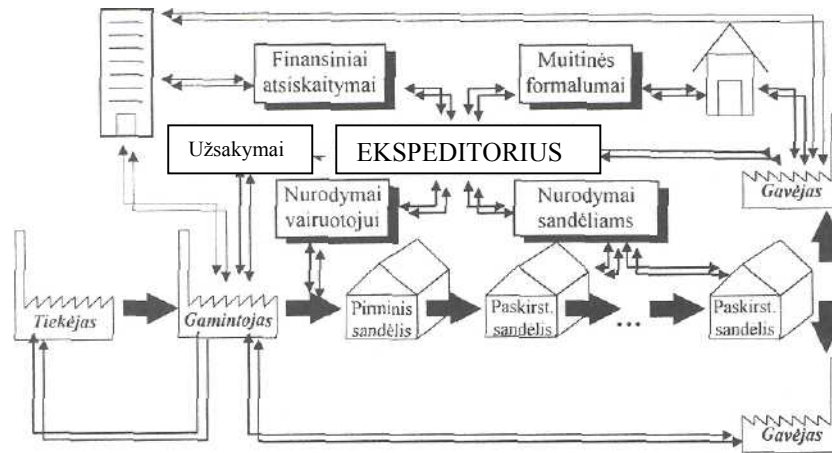
3 pav. Fizinis medžiagų ir prekių judėjimas

Gamintojui pagaminus tam tikrą prekių kiekį, jos laikinai būna saugomos jo sandėliuose. Laikina saugomų prekių kiekis priklauso nuo paties gamintojo: nuo jo sandėlių dydžio ir nuo atsargų valdymo strategijos. Iš gamintojo sandėlių prekės yra gabenamos į ekspeditoriaus sandėlius. Prekės vežamos ekspeditoriui gavus užsakymą ir parinkus transportą. Ekspeditorius privalo prekes pasiimti tiksliai nurodytu laiku, kitaip gali būti prekių perteklius gamintojo sandėliuose ir sutrikti gamybos tempai. Tai yra ekspeditoriaus įsipareigojimų prieš siuntėją vykdymas ir jis turi būti labai tikslus. Siuntėjas taip pat yra įpareigotas pateikti prekes ekspeditoriui tiksliai nurodytu laiku, priešingu atveju, ekspeditoriaus transportas prastovės be darbo.

Pasikrovus pagamintas prekes, jos vežamos į ekspeditoriaus sandėlį, kuris paprastai yra pritaikytas saugoti dideliame prekių kiekiui. Iš šio sandėlio prekės gali būti pervežtos į kitą tarpinį sandėlį, po to dar į vieną ir t.t. Galiausiai prekės yra pristatomos vartotojui, kuris užsakė jas pas gamintoją ir nuo kurio užsakymo prasidėjo visos logistinės grandinės judėjimas. Laiko tarpas, nuo prekių paėmimo iš gamintojo sandėlio iki jų pristatymo užsakovui, yra apribotas pasirašytų sutarčių tarp prekių siuntėjo ir gavėjo, todėl ekspeditorius, kaip įpareigotas asmuo vežti prekes turi laikytis tikslaus termino.

Visas prekių fizinis judėjimo kelias nuo konvejerio iki prekystalio yra aiškus ir nereikalauja didesnės analizės. Ekspeditorius pats neužsiima prekių pakrovimu-iškrovimu, pats nevairuoja vilkiko ir jis gali visai jo neturėti. Ekspeditoriaus pareiga yra užtikrinti, kad prekių vežimo procesas vyktų sklandžiai ir būtų atliktas labai griežtais terminais.

Pagal šią schemą parodyti informacijos srautai, susiję su vežimo procesu. Ši logistinės grandinės dalis yra kaip ekspeditoriaus darbo posistemė, joje nėra viso to, ką atlieka ir ką paveikia ekspeditorius, o tik tai, ką tiesiogiai sukelia pats prekės judėjimas nuo gamintojo iki užsakovo. Logistinė grandinė pavaizduota 4 pav.



4 pav. Informacijos srautai logistikoje, susiję su vežimu

Visą logistinę grandinę sujudina pirkėjo užsakymas. Gavęs užsakymą, gamintojas turi tiksliai paskaičiuoti jo įvykdymo terminus, bei reikiamų medžiagų kiekį. Šiuos duomenis jis siunčia ekspedicinei firmai, kuri perveš pagamintas prekes, bei firmai, teikiančiai medžiagas. Be šios informacijos ekspeditorius gauna tikslų prekės aprašymą bei gavėjo tikslus duomenis.

Ekspeditoriui gavus visą informaciją apie gavėją bei krovinį ir pasikrovus jį, atsakomybė už krovinį pereina ekspeditoriaus žinion. Būtina atsižvelgti į sutarties, pasirašytos tarp tiekėjo ir gavėjo, sąlygas (tarptautines prekybos sąlygas Incoterms- Combiterms), kurios apibrėžia visų šalių atsakomybę prieš kitus bei prieš valstybines institucijas. Taip pat ekspeditoriaus atsakomybė prieš šalis priklauso ir nuo apibrėžtų sutartyje apmokėjimų sąlygų ir nuo tarptautinės prekybos sąlygų.

Taigi, ekspeditoriui perėmus krovinį ir gavus įgaliojimus tvarkyti jį, jis ruošia visus reikiamus vežimo važtaraščius, kurie juda kartu su transporto priemone. Kiekvienam kroviniumi, kiekvienai transporto priemonei yra ruošiami atskiri važtaraščiai. Jų kiekis, užpildymo tvarka ir kiti duomenys yra apibrėžti įvairiose tarptautinėse konvencijose (kiekviena transporto rūšis turi savo konvenciją apie tarptautinį krovinį vežimą), kuriose taip pat yra nurodytos ir šalių atsakomybės ribos.

Krovinį pristačius į ekspeditoriaus sandėlį krovinys iškraunamas, pergrupuojamas ir t.t. užpildomi reikiami dokumentai. Visa ši dokumentacija ir jos kaupimas atliekamas norint „nepamesti“ krovinio sandėlyje. Savo ruožtu, ekspeditorius siunčia į sandėlį nurodymus, kaip jį priimti, kokios yra saugojimo sąlygos ir t.t. Šiuos nurodymus ekspeditorius paruošia transformuodamas gamintojo atsiųstą prekių aprašymą.

Kroviniui kertant valstybės sienas yra forminami muitinės dokumentai. Juos taip pat ruošia ekspeditorius pagal siuntėjo arba gavėjo įgaliojimus bei remdamasis krovinio aprašymais, atsiųstais jam. (A. Baublys Krovinių vežimai, 2002, p. 60,61,62,63,64,65,66,67).

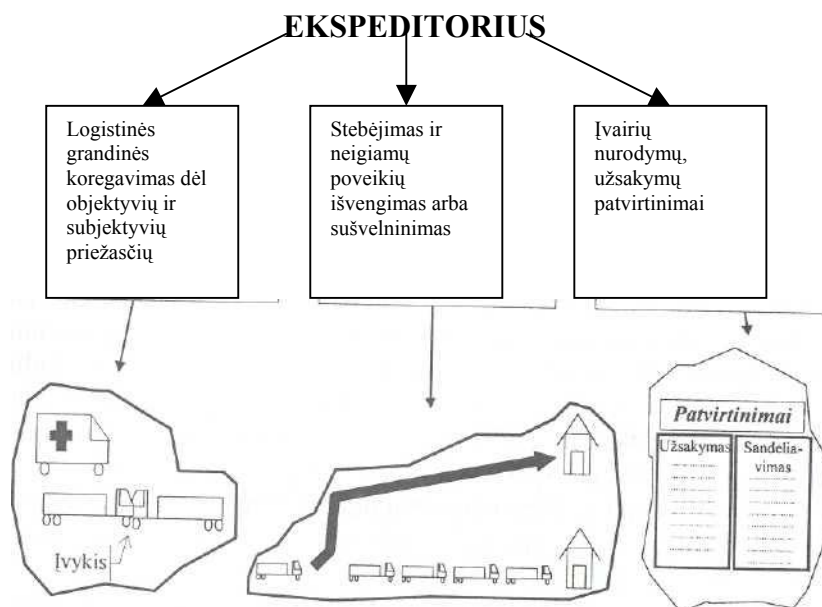
1.7. Kontrolė ir užsakymo ciklas ekspedicinėje veikloje

Visos logistinės grandinės dalys turi būti vykdomos laikantis griežtai nustatytos tvarkos ir griežtų terminų. Praktikoje visą vežimo procesą veikia daugybė objektyvių veiksmų, nepriklausančių nei nuo gamintojo, nei nuo gavėjo, nei nuo ekspeditoriaus ar siuntėjo (eilės pasienio pervažiavimo postuose, kelių remonto darbai ir t.t.). Todėl kartais logistinė grandinė gali būti suardyta arba pakeista. Tuo atveju yra būtina priimti operatyvinius sprendimus atstatančius į normalią padėtį visą vežimo procesą.

Taip pat, esant dideliame krovinių bei lydinčių dokumentų srautui, yra būtina stebėti ir kontroliuoti visą jų judėjimo kelią, dokumentų užpildymo korektiškumą, muitinės postų kirtimą ir kitus fizinius veiksmus, siekiant užkirsti kelią galimiems nukrypimams arba juos kaip galima labiau sumažinti.

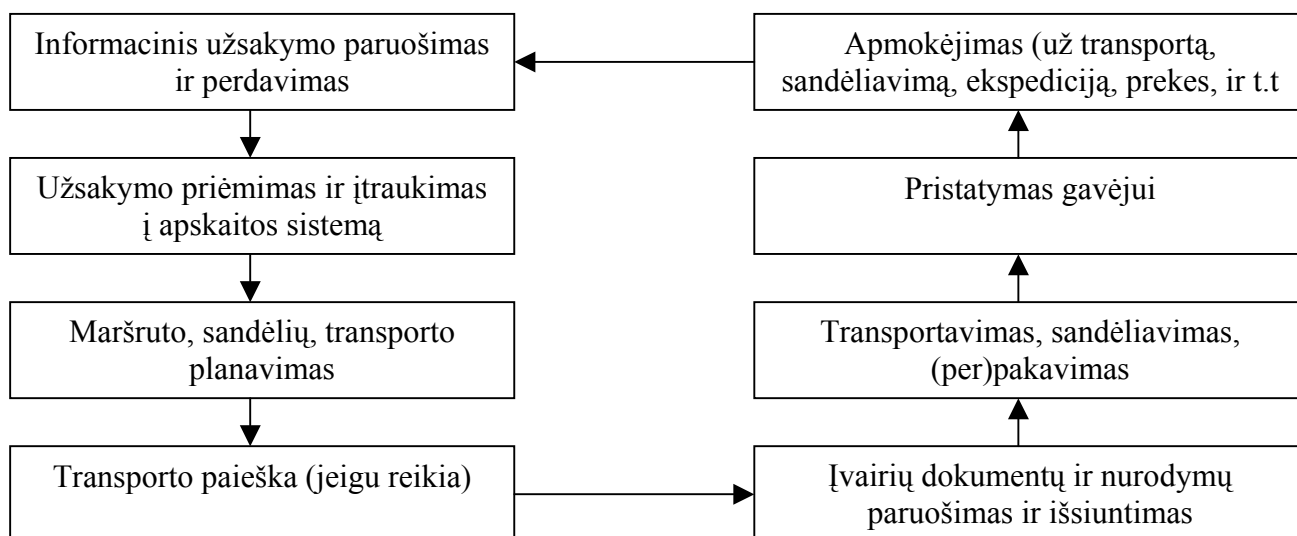
Yra būtina paminėti ir tokius kontrolės veiksmus kaip įvairių užsakymų ir nurodymų patvirtinimas. Tokie patvirtinimai įpareigoja vieną ar kitą pusę įvykdyti savo išsipareigojimus, kaip finansinius taip ir visus kitus (vežti, pakrauti-iškrauti ir t.t.). Todėl kaip ir patys užsakymai, patvirtinimai yra labai svarbūs.

Apibendrinus, galima būtų schematiškai pavaizduoti pagrindines kontrolės užduotis ir poveikio taškus. Tai pavaizduota 5 pav.



5 pav. Pagrindinės kontrolės užduotys ekspedicinėje veikloje

Užsakymo ciklas ekspedicinėje veikloje išreiškia ekspedicinės veiklos logistinę grandinę. Šis ciklas yra sąryšis tarp gamybinės logistinės grandinės ir ekspedicijos. Užsakymo ciklas parodytas 6 pav.



6 pav. Ekspedicinės firmos užsakymo ciklas

Užsakymo priėmimas ir įtraukimas į apskaitos sistemą atliekamas jau ekspeditoriaus kabinete. Šis įtraukimas praktiškai yra visų ekspeditoriaus veiksmų pradžia. Tik šis užsakymo gavimas įpareigoja ekspeditorių pradėti savo veiklą. Apskaitos sistema gali būti kaip ir kompiuteryje, taip ir popieriuose. Tai priklauso nuo informacinės ekspedicinės firmos technologijos.

Maršruto, sandėlių ir transporto planavimas preliminariai gali būti atliktas dar iki užsakymo atsiuntimo ekspeditoriui. Taip yra daroma, kad būtų galima paskaičiuoti vežimo kainą. Tuomet preliminarūs paskaičiavimai yra tvirtinami ir, jeigu reikia atliekamos nežymios korekcijos.

Paprastai ekspeditorius priėmęs užsakymą, jau turi numatęs, kokia transporto rūšimi ir priemone bus vežamas kroviny. Tačiau jeigu toks planavimas dar neatliktas, jis atliekamas šiame etape, remiantis prieš tai buvusio etapo rezultatais (maršrutai, perkrovimo punktai ir t.t.).

Sekantis etapas būtų visų reikiamų dokumentų bei nurodymų sutvarkymas, tai yra dokumentų spausdinimas (jeigu reikia) ir išsiuntimas gavėjams (vairuotojams, kitoms transporto arba ekspedicinėms firmoms, sandėliams, muitinėms, bankams).

Vežimas, sandėliavimas, siuntų konsolidavimas, pakavimas ir pristatymas gavėjui yra fiziniai veiksmai su prekėmis, kuriuos atlieka ekspeditorius, remiantis ekspeditoriaus paruoštais nurodymais ir dokumentais. Šiuos fizinius veiksmus atlieka pats ekspeditorius arba jo įgaliotas firmos (sandėliavimo, transporto, muitinės tarpininkų, ekspedicinės).

Užsakymo ciklas baigiasi apmokėjimu už prekių vežimą. Apmokama už ekspedicines paslaugas, už prekių sandėliavimą, pakavimą, dokumentų paruošimą, muitinės formalumų sutvarkymą. Taip pat gali tekti apmokėti už pačias prekes, jeigu ekspeditorius yra siuntėjo įgaliotas

sutvarkyti finansinius atsiskaitymus. Vakarų Europos ekspeditoriai jau plačiai taiko šią naują paslaugos rūšį. (A. Baublys Krovinių vežimai, 2002, p.67,68,69).

1.8. Ekspedicinio darbo pasidalijimas

Organizuodami tarptautinius krovinių gabenimus ekspeditoriai turi bendradarbiauti su kituose regionuose esančiais ekspeditoriais tam, kad kroviniai pasiektų jų gavėjus. Tai ypač svarbu gabenant krovinius tranzitu. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p.43,44).

Neretai ekspedicijos agentūra organizuoja kelių savininkų krovinių gabenimą. Juos tenka jungti į vieną gabenimo vienetą, pavyzdžiui, konteinerį. Ekspedicijos agentūra turės sudaryti vežimo sutartį su konteinerius eksploatuojančią įmonę. Tokių krovinių vadiname rinkininiu kroviniu. Rinkininio krovinio siuntimu rūpinasi keli tarpininkai: siuntimo ekspedicija, gavimo ekspedicija ir papildomų siuntų ekspedicija.

Tarptautinio krovinio siuntimo ekspedicija ekspedicijos agentūrai kaip užsakovui siūlo palankiomis sąlygomis, palyginti su vietinių krovinių gabenimu, vežti rinkininių krovinių į atitinkamą regioną.

Tokia įmonė reguliariai iš įvairių siuntėjų surenka atskiras siuntas, surūšiuoja jas pagal maršrutus ir reišus ir pasirūpina pati, jei turi transportą, arba sudaro sutartį su vežėju reguliariai gabenti rinkinines siuntas gavimo ekspedicijai. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p.87).

Priėmęs gabenti krovinį iš siuntėjo, ekspeditorius sutartiniais pagrindais įsipareigoja jį laiku pristatyti į paskyrimo vietą, nors atskirais etapais krovinį gabens kiti ekspeditoriai. Šiuo atveju pirmojo ekspeditoriaus įsipareigojimai krovinio siuntėjui nesikeičia. Jis yra pirmasis, arba pagrindinis, ekspeditorius ir kitų tarpinių ekspeditorių paslaugų užsakovas.

Gavęs užsakymą gabenti tarptautinį krovinį, ekspeditorius kreipiasi į kitas, specializuotas ekspedicines tarnybas. Pavyzdžiui, gabenant krovinius jūrų transportu, pagrindinis ekspeditorius paveda jūrų transporto ekspeditoriui atlikti su krovinio gabenimu susijusias procedūras: užsakyti arba frachtuoti laivą, transportinę tarą, samdyti krovo darbų įmones ir pan.

Organizuodamas gabenimo grandinę pirmasis ekspeditorius bendradarbiauja su daugeliu tarpinių ekspeditorių. Pavyzdžiui, į paskyrimo uostą nugabentą krovinį toliau gabenti antžeminėmis transporto priemonėmis privalo pasirūpinti kitas ekspeditorius, o muitinės formalumams atlikti krovinio gavimo vietoje prireiks trečio ekspeditoriaus paslaugų. Visi paminėti ekspeditoriai šioje gabenimo grandinėje vadinami tariniais ekspeditoriais.

Pagrindinis ekspeditorius, sudaręs sutartį su tarpiniais ekspeditoriais, kontroliuoja kaip pastarieji vykdo įsipareigojimus. Patyrus nuostolių ar žalą, pagrindinis ekspeditorius, remdamasis savo įgaliojimu, turi susitarti su tarpiniais ekspeditoriais dėl žalos atlyginimo.

Pagrindiniam ekspeditoriui pasirašius ekspeditoriaus sutartį su užsakovu (krovinio siuntėju), galimi atvejai, kai šis dėl tam tikrų susidariusių aplinkybių užsakymo negali atlikti. Tokiu

atveju pagrindinis ekspeditorius įgalioja šį užsakymą atlikti kitam ekspeditoriui, kuris vadinamas antriniu. Įgaliotas antrinis ekspeditorius atlieka tas pačias funkcijas kaip ir pagrindinis.

Surinktų krovinių išsiuntimu rūpinasi:

- siuntimo ekspeditoriai;
- gavimo ekspeditoriai;
- papildomų siuntų ekspeditoriai.

Kai kuriems krovinių siuntėjams gabenti surinktus krovinius yra pigiau nei vienetinius. Todėl krovinių siuntimo ekspeditorius krovinių siuntėjams siūlo gabenti surinktinius krovinius palankesnėmis kainomis. Labai dažnai ant krovinių automobilių puspriekabių tentų galima pamatyti užrašus: „Vežame maršrutu Hamburgas- Hanoveris- Bremenas- Rūro sritis“ ir pan.

Siuntimo ekspeditorius iš įvairių siuntėjų (užsakovų) surenka atskiras siuntas, išskirsto jas pagal išsiuntimo kryptis ir paskirties vietas ir įpareigoja vežėjus (autotransporto, geležinkelio ar oro transporto įmones) gabenti pateikiamas siuntas gavimo ekspeditoriui. Gavimo ekspeditorius, gavęs surinktą siuntą, sandėlyje ją išskirsto ir savo arba autotransporto įmonės transportu pristato krovinių gavėjams. Teisiniu požiūriu krovinių gavimo ekspeditorius yra tarpinis ekspeditorius.

Ekspedicinė įmonė dažniausiai yra siuntimo, ir gavimo ekspeditorius. Šiuos darbus atlieka savarankiški įmonės padaliniai- krovinių siuntimo ir gavimo skyriai. Dažnai šie ekspeditoriai vadinami koresponduojančiais ekspeditoriais- vieni kitiems teikiantys reikiamą informaciją. Atsiskaitymai už paslaugas tarp ekspeditorių yra reguliuojami tarpusavio sutartimis.

Jei nesukaupiama pakankamai krovinių tam tikro maršruto siuntai sudaryti, savo atskiras siuntas kaip papildomą krovinį papildomų siuntų ekspeditorius perduoda surinktinių krovinių ekspeditoriui, panaudodamas surinktinių krovinių gabenimo pranašumus.

Surinktinių krovinių gabenimais ekspeditoriai siekia šių tikslų:

- efektyviau panaudoti transporto priemones;
- sumažinti transporto priemonių skaičių;
- supaprastinti gabenimo kaštus;
- sureguliuoti gabenimo teminus;
- racionalizuoti administravimą ir kontrolę;

tuščių transportinių talpų ir transportinės taros grįžtamojo srauto koncentracijos, pristatymo laiko ir apyvartinių lėšų sumažinimo. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p.43,44,45).

1.9. Ekspedicijų rūšys

Tarptautinėje logistikoje ekspedicijos yra skirstomos į importo ir eksporto ekspedicijas, nors to negalima pavadinti griežta jų specializacija. Be importo ir eksporto paslaugų, šių ekspedicijų užduotys ir teikiamos paslaugos yra žymiai platesnės nei muitinės formalumų atlikimas.

Prekių gavėjai (importuotojai) paprastai yra suinteresuoti kuo greičiau gauti užsienyje nupirktais prekes, tačiau muitinės procedūroms atlikti pritrūksta reikiamų žinių. Šiuo atveju importo ekspedicijos atlieka tokius darbus: parūpina ir užpildo reikiamus muitinės dokumentus, užmoka rinkliavas, kartu su muitinės pareigūnais dalyvauja prekių apžiūroje. Be šių paslaugų, importo ekspedicijos rūpinasi prekių gabenimo iš užsienio organizavimu, kooperuojasi su atitinkamas paslaugas teikiančiais ekspeditoriais.

Eksperto ekspedicijos dažniausiai užsiima eksportui skirtų surinktinių krovinių apdorojimu: muitinės bei kitų reikiamų dokumentų parengimu ir išvežimo deklaracijų paruošimu. Ekspeditoriaus veikla gabenant krovinius jūrų laivais yra gana plati. Jis privalo organizuoti prekių pristatymą į jūrų uostą, pakrovimą į laivą ir parūpinti patvirtinimą, kad jos yra laive. Dažnai ekspeditorius pasirūpina laivo frachtavimu ir konosamento (jūrinio važtaraščio) gavimu. Kartu su šių dokumentų parūpinimu ekspeditorius atlieka ir kitas paslaugas, susijusias su eksporto sandorių apmokėjimu pagal atskirą krovinio siuntimo įgaliojimą.

Gamybinės ir komercinės įmonės, kurios naudojami ekspeditorių paslaugomis gabenti krovinius tarptautiniais maršrutais, turi galimybių:

- greitai patekti į užsienio rinką ir joje įsitvirtinti;
- sumažinti logistikos kaštus;
- sumažinti operatyvią veiklą, atsisakius smulkių operacijų;
- supaprastinti sprendimų priėmimą;
- sumažinti apyvartines lėšas;
- gerinti aptarnavimą.

Transporto liberalizavimas sudaro sąlygas daugeliui smulkių verslininkų, turinčių transporto priemonių, įsitraukti į ekspedicinę veiklą- plataus masto krovinių gabenimą. Didėjant transporto pasiūlai, gabenimo kainos mažės, bet kartu taps sunkiau palyginamos. Plečiantis geografinėms aptarnavimo zonoms, didės ekspedicinių įmonių paslaugų pasiūla, kartu stiprėjant specializacijai ir gabenamų krovinių specifikai. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 45,46).

2. TARPTAUTINIŲ KROVINIŲ VEŽIMO ORGANIZAVIMAS EKSPEDICIJOS SISTEMOJE

2.1. Tarptautiniai gabenimai kelių transportu

Perėmęs krovinį iš siuntėjo, ekspeditorius nustato krovinio gabenimo maršrutą ir renkasi konkrečias transporto rūšis bei vežėjus krovinių gabenimui. Paprastai ekspedicinės įmonės užsiima tik krovinių gabenimo organizavimu, tačiau didelės ekspedicinės įmonės gali turėti ir nuosavą transportą. Tokios įmonės vadinamos transporto ekspedicinėmis įmonėmis.

Pasirinkus transporto rūšį ir konkretų vežėją, ekspeditorius sudaro vežimo sutartį.

Pastaraisiais dešimtmečiais daugiausiai krovinių tiek nacionaliniais, tiek tarptautiniais maršrutais gabenama kelių transportu. Krovinius gabena transporto įmonės, ekspedicinės įmonės ir pačios gamyklos ar prekybos įmonės, turinčios nuosavą kelių transportą. Vienas svarbiausių šio transporto privalumų yra ir tai, kad automobiliais krovinius galima pristatyti „nuo durų iki durų“. Pagrindinis trūkumas- palyginti mažas šios transporto priemonės tūris.

Vežant krovinius kelių transportu, patenkinami gabenimui keliami užsakovų reikalavimai:

- optimalus greitis ir palyginti nedidelė transporto rizika (tiesioginis prekių pristatymas vežant „nuo durų iki durų“, jokios perkrovimo arba sandėliavimo būtinybės);
- racionalus regiono aptarnavimas (surinkimas, paskirstymas, pristatymas);
- automobilių transporto parinkimas pagal krovinių specifiką (universalūs ar specialūs automobiliai);
- palyginti nebrangus krovinių vežimas tolimesniais atstumais, naudojant Hucke-pack sistemą atkarpoms kelyje į pristatymo vietą. Tarptautiniame versle, gabenant krovinius dideliais atstumais, automobilių transportas yra pirma ir paskutinė transporto grandis daugianarėje transporto grandinėje.

Vežėjas, įsipareigojęs vežti krovinį, stengiasi kruopščiai suplanuoti maršrutus, siekdamas efektyviai išnaudoti transporto priemonės pajėgumus (įkrovą ir talpą), todėl dažnai paskyrimo šalyje iškrauna krovinius keliose vietose, kur siuntėjai pasirūpina juos perkrauti į artimojo susisiekimo transporto priemones. Pagrindinis vežėjų rūpestis- surasti atgalinį krovinį tolimojo krovinio vežimo ruožui. Kadangi paskyrimo vietoje paprastai atgalinio krovinio nebūna, reikia važiuoti ten, kur yra surinkta parengtinio vežimo krovinių. Jeigu krovinyje yra surinktas, dažnai tenka gabenti jį į kelias skirtingas vietas, tada atsiranda didesnė galimybė rasti atgalinį krovinį. Krovinio pristatymas į kelias vietas ir jo iškrovimas reikalauja daug laiko, vadinasi sumažėja atgalinio krovinio gavimo galimybės. Todėl vežėjai ir ekspedicinės firmos, gabenančios krovinius tarptautiniais maršrutais, pradėjo formuoti linijinius gabenimus.

Linijiniai, arba maršrutiniai, krovinių gabenimai yra vežimai tarp išsiuntimo ir paskyrimo vietos. Tokie gabenimai paprastai organizuojami tuomet, kai produkciją gaminanti įmonė pastoviai

ją tiekia užsakovui (pvz., gamyklai). Tuomet įmanoma organizuoti lygiagrečius prekių srautus gabenant atgal užsakovo gamykloje pagamintas prekes.

Linijiniai gabenimai ypač paplitę tarptautiniame versle, kai pagrindinė įmonė organizuoja produkcijos gabenimą tarp pagrindinės įmonės ir jos filialų. Vežėjai surenka siuntas tam tikriems maršrutams, pristato filialui, o šis jas išskirsto savo regione. Kroviniai atgaliniam vežimui paprastai jau būna paruošti. Jei kroviniai gabenami transportinėse talpose (pvz., konteineriuose) jie būna paruošti vežimui- belieka transportines talpas perkrauti iš vienos transporto priemonės į kitą. Krovinys sudarytas iš atskirų mažų siuntų vadinamas surinktiniu. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 92, 93,p.).

2.2. Tarptautiniai gabenimai geležinkeliu

Geležinkelis palyginti su kitomis transporto rūšimis, turi nemažai privalumų- galimybė vežti įvairius (taip pat ir masinius) krovinius, patikimumas, reguliarumas bei universalumas. Šio transporto pasirinkimą gabenti kroviniams lemia platus geležinkelių tinklas Europoje, vagonų ir pakrovimo bei iškrovimo įrengimų įvairovė. Greitis, saugumas ir palyginti nedideli kaštai vežant krovinius dideliais atstumais buvo priešinami su nepakankamu šios transporto rūšies lankstumu.

Geležinkelis yra transporto rūšis, kuri šiuo metu kardinaliai pertvarkoma vykdant ES transporto politiką. Ypač tai pasakytina apie Rytų ir Vidurio Europos šalis, integruojančias transportą, kaip ūkio šaką, į Europos Bendrijos transporto sistemą. Pertvarkymo priežastys yra susijusios su daugeliu geležinkelio ypatybių:

- daugelio geležinkelių pavaldumas valstybei, komercinė veikla neatskirta nuo infrastruktūros;
- kelių ir jų eksploatacijos sutelkimas vienos įmonės rankose;
- bendros ekonominės sąlygos;
- didelės skolos.

Tarp antžeminių transporto priemonių geležinkelis stipriai konkuruoja su automobilių transportu pagal ekologiškumo parametrus (ypač elektrifikuotose kelio ruožuose). Europos Bendrijos šalyse įvedus vieningas aplinkos taršos normas visoms transporto rūšims, geležinkeliai atsidurtų palankesnėje padėtyje automobilių transporto atžvilgiu, kas išplėstų jų panaudojimo sritis ir galimybes. (R.Minalga, Tarptautinė logistika 2004, p. 96)

2.3. Tarptautiniai gabenimai jūrų transportu

Jūrų laivininkystė yra svarbi tarptautinio transporto rūšis, populiari užsienio prekyboje, ypač tarpkontinentiniuose krovinių gabenimuose. Šios transporto rūšies privalumai yra nedidelės gabenimo kainos, gabenant ilgais nuotoliais masinius krovinius, galimybė gabenti įvairios agregatinės būklės krovinius panaudojant įvairių tipų laivus, taip pat gabenant juos transportinėmis

talpyklomis- konteineriais. Jūrų laivams būdingas didelis įkrovumas, aukštas našumas ir lankstumas prisitaikant prie krovinių srautų.

Krovininiai laivai sudaro pagrindinę jūrų laivyno dalį. Jų pagrindinės charakteristikos yra laivo dydis ir į laivą telpančių krovinių masė.

Krovininiai jūrų laivai yra trijų tipų:

- laivai vietiniams kroviniams gabenti;
- laivai biriems ir skystiems kroviniams gabenti;
- specialūs laivai.

Vietinių krovinių laivai yra keturių pagrindinių tipų:

- vienetinių krovinių gabenimo laivai;
- konteinervežiai;
- Ro-Ro tipo laivai;
- lichteriai (baržos).

Kroviniai jūrų transportu gabenami maršrutiniais (linijiniais) ir užsakomaisiais, arba čarteriniais, reisais.

Vietinių krovinių gabenimo laivai priklauso sausakrūvių laivų tipui ir skirti gabenti kroviniams, sudarytiems iš daugelio mažų siuntų. Tokių tipų laivai turi specialią įrangą kroviniams apdoroti, priklausomai nuo jų rūšies ir savybių.

Jūrų laivininkystėje vietiniai smulkūs kroviniai yra gabenami konteineriuose. Konteineriais gabenamų laivų apimtys vis didėja. Šiuo metu jūrų laivininkystėje naudojami 20-ties ir 30-ties pėdų ilgio (atitinkamai 12 ir 16m) konteineriai, kurių plotis-8 pėdos, aukštis 8-9 pėdos. Toks 20 pėdų konteineris atitinka vieno krovinio automobilio talpą, 40-ties pėdų konteineris- vienos puspriekabės talpą. Šiuos konteinerių matmenis reglamentuoja ISO standartas 688.

Rolkeriai, arba Ro-Ro tipo laivai. Naudojant keltų tipo laivus-rolkerius daugkartinio krovinių perkrovimo galima išvengti, nes šio tipo laivai yra naudojami pakrautoms antžeminių antžeminėms transporto priemonėms gabenti jūrų keliu. Ro-Ro tipo laivai turi keletą denių, kurie nėra perskirti ir eina per visą laivo ilgį. Toks antžeminis transporto priemonių gabenimas yra ekonomiškąs, jeigu transportuojama nedideliais atstumais.

Baržos (lichteriai). Baržos yra (savaeigės ir bemotorės) yra vidaus vandenų laivai, skirti kroviniams gabenti žemyno viduje arba jiems pristatyti į jūrų uostus. Bemotorės baržos yra jungiamos į baržų junginius ir velkamos arba stumiamos buksyrais upėmis arba kanalais iki jūrų uosto. Ten į jas specialiais kranais- keltuvais pakraunami kroviniai ir baržos įkeliamos arba įplukdomos į didelį jūrų laivą, kuris gabena jas į paskirstymo uostą. Paskirstymo uoste baržos (lichteriai) iš jūrų laivo iškeliamos ir vidaus vandenų keliu gabena krovinius toliau.

Lichterių gabenimo specialiais jūrų laivais sistema leidžia sumažinti krovos darbų apimtį, pristatymo kaštus ir pagreitinti krovinių gabenimą jūrų- vidaus vandenų transportu. Tačiau, kad ši sistema funkcionuotų, išsiuntimo ir paskyrimo vietose būtina turėti tinkamą vidaus vandenų tinklą. Todėl dėl riboto panaudojimo galimybių ši sistema taikoma tik gabenant krovinius iš Šiaurės Europos į JAV ir atgal. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 104,105,106,107).

2.4. Tarptautiniai gabenimai oro transportu

Krovinių gabenimas oro transportu suintensyvėjo perdėjus naudoti pirmuosius tik kroviniams vežti skirtus krovinius lėktuvus Boeing 707 ir McDonnell Douglas DC8, kurių tarpžemyninio gabenimo pajėgumai siekia iki 35 tonų. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 113,114p).

Sukūrus krovinių gabenimo oro transportu gerą techninę bazę, pradėjo steigtis tarptautinės krovinių gabenimo kompanijos, kurios susiskirstė į mišrias ir specialias. Mišrios kompanijos oro transportu veža keleivius ir krovinius, tačiau dažniausiai- keleivius. Tai aviakompanijos American Airlines, Lufthansa, AirFrance, Japan Air Lines, Aeroflot ir daugelis kitų. Viena didžiausių mišrių pasaulio aviakompanijų yra Vokietijos aviakompanija Lufthansa. Apie 20 procentų šios kompanijos apyvartos sudaro krovinių gabenimas. (Jarašiūnienė A. Transporto geografija 2003, p.58).

Svarbiausi oro transporto privalumai yra greitis, saugumas, patikimumas, skrydžių dažnumas ir tinklas, įkrovumas ir kaštai. Oro transportas yra greičiausias iš visų transporto rūšių. Tačiau gabenant krovinius oro transportu tik 20 procentų laiko jis gabenamas oro keliu, o 80 procentų laiko sugaištama kroviniui paruošti, muitinės formalumams atlikti ir antžeminėmis transporto priemonėmis nugabenti į oro uostą arba iš jo.

Apie 75 procentus visų oro transportu gabenamų krovinių yra gabenama linijiniais oro reisais. Tam tikslui yra naudojami keleiviniai, kombinuotieji kroviniai lėktuvai. Linijiniai oro reisai yra organizuojami tarp dviejų ir daugiau oro uostų, kai lėktuvai skrenda pagal iš anksto nustatytą grafiką, laikydamiesi skrydžių punktualumo.

Čarteriniais reisais kroviniai gabenami tada, kai kroviniams gabenti skirti linijiniai lėktuvai skraidina keleivius.

Skiriami pilnieji ir daliniai čarteriniai reisai. Pilnajam čarteriniam reisui frachtuojamas visas lėktuvas, o daliniams reisams- lėktuvo dalis. Daliniai čarteriniai reisai gabena surinktines krovinių siuntas.

Kroviniams gabenti krovininiais lėktuvais yra naudojami specialūs padėklai ir konteineriai. Ruošdamas oro transporto siuntas ekspeditorius turi žinoti, į kokio tipo lėktuvą reikia parinkti padėklus ir konteinerius, kurie pagal savo matmenis leistų racionaliai panaudoti lėktuvo plotą ir tūrį. Kad kroviniai būtų perkraunami greičiau, būtina parinkti tokius padėklus ir konteinerius, kuriuos su krovinais būtų galima krauti į visų tipų lėktuvus. Jei ekspeditorius pats

formuoja krovinių siuntas, konteineriai ir padėklai jam pateikiami pagal pageidavimą. Padėklai ir konteineriai kroviniams oro transportu gabenti yra standartizuoti. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004,p.114,115,116)

2.5. Kombinuoti krovinių gabenimai

Gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais, neišsiverčiama be kombinuoto gabenimo- ypač vežant krovinius į skirtingus žemynus. Tam reikia įvairių transporto rūšių daugianarei gabenimo grandinei sudaryti. Svarbiausios kombinuotos gabenimo formos parodytos 1-oje lentelėje.

Teigiamos įvairių transporto rūšių- automobilių, geležinkelio, jūrų ir oro- savybės yra glaudžiai susijusios viena su kita. Šioje transporto grandinėje įvairios transporto priemonės nekonkuruoja viena su kita, bet dirba taip, kad kiekvienos jų pranašumas būtų panaudotas kuo efektyviau ir kuo mažesnėmis sąnaudomis pasiektas geras galutinis rezultatas- nugabenta daugiau krovinių. Keičiant vieną transporto priemonę kita, perkrovimo operacijų turi būti kuo mažiau. Visos gabenimo procese dalyvaujančios įmonės turi būti integruotos į nenutrūkstamo valdymo procesą. Visas gabenimo procesas turi būti kontroliuojamas. Derinant logistikos veiksmus atskirose transportavimo grandyse, yra būtinas ekspeditoriaus dalyvavimas, kuris privalo pasirūpinti taip pat ir tuo, kad informacija pasiektų prekių siuntėją ir gavėją.

Kombinuoti krovinių gabenimai- tai pirmiausia mišrūs krovinių gabenimai (Hucke-pack), kurie apima visas transporto rūšis, kai viena transporto priemonė gabena kitą transporto priemonę ar transportinę talpyklą (konteinerį, platforminį kėbulą ir pan.).

Svarbiausios kombinuoto transporto rūšys yra šios:

1) kombinuojant antžemines transporto priemones. Tai pakrautų kelių transporto priemonių gabenimas geležinkeliu:

- automobilių su priekabomis ir puspriekabėmis („riedantis kelias“),
- priekabų ir puspriekabių be vilkiko ar automobilio,
- platforminių kėbulų (keičiamų talpų);

2) kombinuojant jūrų transporto laivus su antžeminėmis transporto priemonėmis:

- keltų tipo laivas (rolkeriais) gabenant vilkikus su puspriekabėmis, priekabas, pakrautus geležinkelio vagonus;

3) kombinuojant specialius jūrų laivus (baržų vilkikus) su vidaus vandenų laivais-baržomis (lichteriais):

- jūrų laivais gabenant pakrautus upių laivus (lichterius);

4) gabenant antžeminėmis transporto priemonėmis ir jūrų laivais transportines talpas-konteinerius.

Svarbi kombinuoto gabenimo forma yra krovinių gabenimas transportinėse talpyklose-konteineriuose, taip pat naudojant padėklus, kurie kaip ir konteineriai skirti daugkartiniam naudojimui.

Konteinerių ir padėklų naudojimas prekėms gabenti leidžia racionalizuoti jų iškrovimo ir pakrovimo procesus. Taip krovinio vienetas arba siunta gali būti perkeltas iš geležinkelio į automobilių transportą, iš jo- į vidaus vandenų ar jūrų laivus.

Siekiant racionaliai panaudoti transportines talpyklas- konteinerius , būtina išvengti jų gabenimo tuščių. Tarp atskirų ekonominių zonų konteineriai labai dažnai vežiojami tušti. Su šia problema susiduria Vakarų Europos šalių įmonės, kurios krovinius konteineriuose gabena į Afrikos šalis. Gabenant prekes iš Europos į Afrikos žemyną, konteinerių reikia labai daug, o atgaline kryptimi- labai mažai.

Vienas pagrindinių kombinuoto krovinių gabenimo privalumų yra perkrovimo darbų apimtys sumažinimas. Kombinuojant įvairias transporto rūšis ir naudojant multimodales krovinių gabenimo technologijas, yra išvengiama krovinių perkrovimo iš vienos transporto rūšies į kitą. Krovinių gabenimo procesas stabdomas tik tuomet, kai vieną krovinių prikrautą transporto priemonę reikia pakrauti arba įridenti į kitą. Mažinant perkrovimo darbų apimtį, mažėja transporto priemonių prastovos, todėl kroviny s greičiau pasiekia adresatą.

1 lentelė. Svarbiausios kombinuoto gabenimo formos

Kombinuoto gabenimo formos	Charakteristika
Pikrautų automobilių su priekabomis ir puspriekabėmis gabenimas geležinkelio platformomis („riedantis kelias“).	Tai automobilių ir geležinkelių transporto derinimas. Krovinių gabenimas automobiliais iki geležinkelio išsiuntimo stoties ir iš paskyrimo stoties iki gavėjo
Pikrautų priekabų ir puspriekabių gabenimas geležinkelio platformomis	Puspriekabės ir priekabos kranu pakraunamos ant geležinkelio platformos. Vilkikas kartu negabenamas.
Platforminių kėbulų gabenimas geležinkeliu.	Prie specialių platforminių kėbulų pritausomi geležinkelio vežimėliai ir kėbulas kaip uždaro tipo vagonas rieda bėgiais.
Gabenimas keltų tipo laivais (rolkeriais)	Į keltų laivus įridenamos pakrautos antžeminės transporto priemonės- geležinkelio vagonai, vilkikai su puspriekabėmis ir priekabomis.
Baržų (lichterių) gabenimas specialiais jūrų laivais.	Tai gabenimo derinimas jūrų ir vidaus vandenų laivais. Baržos į jūrų laivus pakraunamos specialiais keltuvais arba plukdomos ir gabamos jūrų keliu iki paskyrimo uosto.
Kombinuotas konteinerių gabenimas	Konteineriai yra gabunami įvairiomis transporto priemonėmis. Gabenant galima derinti įvairių rūšių transportą.

3. EKSPEDIJAVIMO TEISINIŲ NORMŲ IR PAGRINDŲ TEORINĖ ANALIZĖ

3.1. Ekspedijavimo sutartis

Kad krovinys būtų pervežtas ekspeditorius turi perimti krovinį ir gauti įgaliojimus jį tvarkyti. Tam tarp krovinio gavėjo ir ekspeditoriaus reikia sudaryti krovinio ekspedijavimo sutartį. Krovinio ekspedijavimo sutarties pavyzdys pateiktas Priede Nr.1. Šioje sutartyje numatoma ekspeditoriaus teisės, pareigos ir atsakomybė. (R. Palšaitis Logistikos vadybos pagrindai 2005, p.218).

Priėmus užsakovo arba krovinio siuntėjo ekspedijavimo užsakymą, ekspedicijos agentūra įsipareigoja pasirūpinti, kad krovinys pasiektų gavėją. Ekspedicijos agentūra sudaro su prekių savininku specialią prekių ekspedijavimo sutartį, kurioje įsipareigoja pristatyti prekes į jų paskyrimo punktą ir įteikti jas prekių gavėjui. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p. 86).

Ekspedicijos sutartis laikytina pagalbine sutartimi, susijusia su transporto paslaugų teikimu. Tokios sutarties paskirtis-atleisti krovinio siuntėją ir gavėją nuo jiems nebūdingų funkcijų vykdymo. Transporto ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą ir kitos šalies- kliento (krovinio siuntėjo arba gavėjo) sąskaita teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinio vežimu. Ekspeditoriai yra tarpininkai tarp vežėjų ir klientų. Transporto organizacijų klientų aptarnavimo veikla vadinama ekspedicija (lot. expeditio- išsiuntimas). (D. Ambrasienė., E. Sinkevičius Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos Tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas 2004, p.16).

Krovinio ekspedijavimas- tai krovinio vežimo organizavimas ir su juo susiję veiksmai, numatyti krovinio ekspedijavimo sutartyje (CK 6.824 str. 1 d.). Krovinio ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies- užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinio vežimu (CK 6.824 str. 3d). Krovinio ekspedicijos sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina gautą užsakymą. (CK 6.824 str. 4d).

Krovinio ekspedicijos sutartyje gali būti numatytos ekspeditoriaus pareigos organizuoti krovinio vežimą ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ir maršrutu, ekspeditoriaus pareiga savo arba kliento vardu sudaryti vežimo ir kitas sutartis, užtikrinti krovinio išsiuntimą, pakrovimą ar iškrovimą, taip pat kitos su krovinio vežimu susijusios pareigos. (CK 6.824 str. 5d). Krovinio ekspedicijos sutartis gali būti terminuota arba neterminuota. (CK 6.824 str. 8d).

Krovinio ekspedicijos sutartis sudaroma raštu arba pateikiant užsakymą tam tikromis ryšio priemonėmis. (CK 6.825 str. 1d). Krovinio ekspedijavimo sutartimi gali būti laikomas ir ekspeditoriaus užpildytas krovinio vežimo važtaraštis, pasirašytas užsakovo (užsakovo kliento).

Klientas turi išduoti ekspeditoriui įgaliojimą, jeigu tai yra būtina ekspeditoriaus pareigoms atlikti. (CK 6.825 str. 3d).

Ekspeditorius savo prievolei įvykdyti turi teisę pasitelkti trečiuosius asmenis, jeigu sutartis nenustato, kad sutartį ekspeditorius privalo įvykdyti asmeniškai. (CK 6.828 str. 1d). Sutarties vykdymo visiškai ar dalinis perdavimas tretiesiems asmenims neatleidžia ekspeditoriaus nuo atsakomybės užsakovui (užsakovo klientui) už sutarties įvykdymą (CK 6.828 str. 2d). Ekspeditorius, visiškai ar iš dalies perdavęs sutarties vykdymą tretiesiems asmenims, jų atžvilgiu įgyja užsakovo (užsakovo kliento) teises. (CK 6.828 str. 3d).

Kiekviena šalis turi teisę vienašališkai nutraukti neterminuotą krovinių ekspedicijos sutartį, įspėjus apie tai kitą šalį prieš vieną mėnesį, jeigu sutartyje nenustatytas ilgesnis įspėjimo terminas. (CK 6.829 str. 1d). Sutartį vienašališkai nutraukusi šalis privalo atlyginti kitai šaliai dėl to padarytus nuostolius. (CK 6.829 str. 2d).

Ekspeditorius už krovinių ekspedicijos sutarties neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą atsako sutartyje numatytu dydžiu ir tvarka CK (6.826 str. 1d.). Jeigu ekspeditorius įrodo, kad sutartis buvo pažeista dėl to, kad buvo neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, ekspeditoriaus atsakomybė klientui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas (CK 6.826 str. 2d.).

Ekspeditoriaus darbas yra grindžiamas sutartimis tarp krovinių savininkų ir vežėjų.

Ekspeditoriaus sutartis apima krovinio vežimo veiklą, kai įsipareigojama būti tiek vežėju, tiek ir tarpininku.

Įsipareigojęs būti vežėju, ekspeditorius privalo prisiimti atsakomybę prieš užsakovą už vežimą, nepriklausomai ar jis prekes veš nuosavomis transporto priemonėmis ar ne.

1. Ekspeditorius prisiima vežėjo įsipareigojimus:

- a) kai jis išduoda savo važtaraštį;
- b) kai jis nusiperka krovinių vežimą, kaip nuosavą produktą, pvz., krovinio konsolidacija (suvienijimas);
- c) kai jis užsiima tarptautiniu krovinio vežimu kelių transportu.

2. Ekspeditorius prisiima tarpininko įsipareigojimus, be vežėjo įsipareigojimų:

- a) kai jis užsiima vežimu jūra, geležinkeliu arba multimodaliniu transportu;
- b) kai jis apsiima sutvarkyti išvykimo dokumentus ir atvykimo dokumentus, t.y. kai ekspeditorius sutiko išsiųsti arba gauti krovinį be vežėjo įsipareigojimų;
- c) kai ekspeditorius, kaip vežėjo agentas, išduoda to vežėjo transportavimo dokumentą;
- d) kai sutarta arba klientas užsisakė, kad vežtų konkretus vežėjas.

3. Ekspeditorius gali apsiimti atlikti kitas paslaugas:

a) sutvarkyti krovinio išsiuntimo arba pristatymo dokumentus arba pagelbėti užsakovui tuo klausimu;

b) pakrauti arba iškrauti bei markiruoti krovinį;

c) sutvarkyti krovinio draudimą užsakovo sąskaita;

d) padėti užsakovui sutvarkyti eksporto ir importo dokumentus;

e) surinkti „išperkamąjį mokestį“ ir padėti užsakovui užsimokėti už siuntos krovimą;

f) patarti užsakovui dėl transporto;

g) organizuoti krovinių saugojimą.

Užsakovas yra šalis, kuri sudarė sutartį su ekspeditoriumi arba įsigijo šias teises iš tokios šalies.

Instrukcijos ekspeditoriui (pagal sutartį) turi būti įteiktos tiesiogiai jam. Informacija sąskaitoje faktūroje, nurodanti, kad krovinytis parduotas už išperkamąjį mokestį, arba deklaruota vertė, įrašyta į siuntimo instrukcijas, nereiškia, kad ekspeditorius įpareigojamas surinkti sumą, nurodytą faktūroje arba sutvarkyti draudimą.

Ten, kur valdžia yra įvedusi specialias instrukcijas dėl konkrečių prekių žymėjimo, įpakavimo, deklaravimo ir t.t. (pvz., pavojingų krovinių), užsakovas yra įpareigotas garantuoti, kad jam skirti įpareigojimai visais atžvilgiais įvykdomi.

Užsakovas yra įpareigotas, kad ekspeditorius nenukentėtų dėl:

a) neteisingų, neaiškių ar nepilnų žinių apie krovinį,

b) nepakankamo krovinio įpakavimo, markiravimo, deklaravimo ir t.t.

c) gauto blogai pakrauto ar sudėto krovinio, pavyzdžiui, sunkvežimyje, geležinkelio vagonė, pakete arba konteineryje ir panašiai,

d) prekių, turinčių tokias pavojingas charakteristikas, kurių ekspeditorius negali tiksliai numatyti,

e) įpareigojimų mokėti muitus ar valstybinius mokesčius arba pasirūpinti saugumu ar, kitaip pasireiškiančių trečiųjų šalių pretenzijų, jei galima įrodyti, kad dėl to kaltas užsakovas, išskyrus tą atvejį, kai ekspeditorius prisiėmė įsipareigojimus pats.

Jei ekspeditorius, gabendamas jūromis kaip frachtuotojas arba vežėjas, yra įpareigotas užmokėti laivo savininkui ar vežėjui dėl bendros avarijos arba trečios šalys gali pareikšti jam pretenzijas dėl minėtų priežasčių, tai užsakovas privalo pasirūpinti, kad ekspeditorius nenukentėtų. [A. Baublys, Krovinių vežimai, 2002m, p. 70,71,72).

3.2. Ekspeditoriaus veikla pagal sutartį

Ekspeditorius- juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus. CK (6.824 str. 2d.).

Krovinių ekspedicijos sutartyje gali būti numatyta, kad ekspeditorius teikia papildomas paslaugas: gauna iš atitinkamų įstaigų krovinio eksportui ar importui reikalingus dokumentus, atlieka muitinės ir kitus formalumus, tikrina krovinio kiekį ir būklę, iškrauna ir pakrauna krovinius, sumoka rinkliavas, mokesčius bei kitas sumas, kurias privalo mokėti užsakovas (užsakovo klientas), saugo, sandėliuoja krovinį, bei teikia kitas paslaugas. (CK 6.824 str. 6d).

Ekspeditoriaus pareiga įrodyti, kad jis rūpestingai gina užsakovo interesus (t.y. patikrina ar gauti būtini pagal statutą leidimai prekybiniam eismui keliais ir atitinkami leidimai kelių eismui į ir iš Lietuvos, arba kitos valstybės).

Jei ekspeditorius arba bet kuris iš asmenų, už kuriuos jis atsakingas, apgalvotai padarė nuostolių, tai ekspeditorius negali pasinaudoti šių sąlygų taisyklėmis, kurios jį išteisina arba apriboja jo atsakomybę.

Jei sutartas atvykimo laikas nebuvo garantuotas raštiškai, ekspeditorius privalo užtikrinti, kad krovins būtų atvežtas per priimtą vežėjui arba tarpininkui laikotarpį.

Šalys įpareigojamos pateikti viena kitai informaciją, kuri būtina pagal sutartį. Ekspeditorius sutinka pagal užsakovo instrukcijas paruošti ir prižiūrėti krovinio vežimą taip, kad tai patenkintų užsakovą.

Jei nėra sutarties, ekspeditorius turi teisę laisvai pasirinkti įprastines transporto priemones ir maršrutus.

Vykdydamas sutartį ekspeditorius privalo pradėti veikti prieš gaudamas instrukcijas, jis tai daro užsakovo rizika ir jo sąskaita. Jei iškilo rizika dėl perimto krovinio vertės sumažėjimo arba dėl krovinio prigimties iškilo pavojus žmonėms, turtui ar aplinkai, jei pareikalauta pašalinti krovinį, o susisiekti su užsakovu negalima, ekspeditorius krovinio likimą sprendžia pats. Priklausomai nuo aplinkybių, ekspeditorius gali be perspėjimo perduoti, nukenksminti arba sunaikinti krovinį. Ekspeditorius privalo, jei tai iš jo reikalaujama, pateikti faktus dėl išlaidų, jei jų buvo. (A. Baublys, Krovinių vežimai, 2002m, p. 72, 73).

Prekių siuntėjas įsipareigoja apmokėti prekių gabenimo išlaidas. Ekspedicijos agentūra prekių siuntėjo pavedimus peradresuoja kitiems tarpininkams, tačiau, kai atskirus ekspedijavimo darbus atlieka kiti tarpininkai, ekspedicijos agentūros ekspediciniai įsipareigojimai, numatyti su užsakovu sudarytoje sutartyje, nesikeičia. Ši agentūra yra pirmoji, arba pagrindinė. Ji yra ekspedicijos paslaugų užsakovas, sudarant ekspedijavimo sutartis su kitais tarpininkais. Pavyzdžiui įprasta, kad gabenant krovinius jūrų transportu ekspedicijos agentūra paveda jūrų transporto ekspedicijai, pasitikėdama jos kompetencija, užsakyti kroviniui talpyklas, o prireikus samdyti pakavimo ir krovos įmones, taip pat ginti siuntėjo teises. Šios sutartys nepaneigia ekspedicijos agentūros sudarytos su krovinio siuntėju ekspedijavimo sutarties. (J.A. Urbonas Tarptautinė logistika, 2004, p. 87).

Ekspeditorius privalo pateikti ieškinį trečiajai šaliai, jei kroviny buvo prarastas ar sugadintas dėl jos veiksmų ar aplaidumo. Ekspeditorius privalo pateikti ieškinį trečiajai šaliai, jei kroviny buvo prarastas ar sugadintas dėl jos veiksmų ar aplaidumo. Ekspeditorius privalo informuoti užsakovą ir pasitarti su juo dėl žingsnių, kurių, kurių reikėtų imtis, kad būtų garantuotos užsakovo teisės gauti kompensaciją iš tos šalies, dėl kurios veiksmų padaryti nuostoliai arba kuri yra už tai atsakinga. Jei užsakovas reikalauja, ekspeditorius privalo padėti užsakovui palaikyti ryšius su trečiaja šalimi.

Užsakovui pageidaujant, ekspeditorius privalo perduoti visas teises ir pretenzijas, kurias ekspeditorius gali turėti pagal susitarimus su trečiosiomis šalimis. [A. Baublys, Krovinių vežimai, 2002, p. 72, 73).

Užsakovas (užsakovo klientas) privalo pateikti ekspeditoriui dokumentus ar kitą informaciją apie krovinio savybes, jo vežimo sąlygas ir kitą būtiną informaciją, kad ekspeditorius galėtų tinkamai įvykdyti savo prievolės. (CK 6.827 str. 1d.). Užsakovas (užsakovo klientas) atsako ekspeditoriui už nuostolius, kuriuos ekspeditorius gali patirti dėl to, kad klientas jam nepateikė reikiamų dokumentų ir kitos informacijos apie krovinio savybes, jo vežimo sąlygas, taip pat kitokios informacijos, kuri buvo būtina, kad ekspeditorius tinkamai įvykdytų savo pareigas (CK 6.827 str. 4d.). Jeigu gauta ne visa informacija, ekspeditorius privalo apie pranešti klientui ir pareikalauti visos reikalingos informacijos, taip pat turi teisę sustabdyti sutarties vykdymą, kol tokia informacija bus pateikta (CK 6.827 str. 2 ir 3 d.).

3.3. Kotiravimas, honoraras, išlaidų padengimas

Kotiravimas remiasi normalia krovinio kokybe ir normaliu sąryšiu tarp svorio ir tūrio. Nežiūrint užsakovo įpareigojimų, kaip antai atsiskaitymas pagal pardavimo sutartį arba frachto sutartis su kitomis šalimis, užsakovas privalo pagal pareikalavimą užmokėti ekspeditoriui tai, kas priklauso (honorarą, išankstinį apmokėjimą, nuostolių padengimą ir t.t.) pagal tam tikrus dokumentus.

Nors ekspeditorius suteikė užsakovui teisę sulaikyti apmokėjimą, kol kroviny bus atvežtas į paskyrimo vietą, vis dėl to užsakovas įpareigojamas užmokėti ekspeditoriui kas priklauso, jeigu ekspeditorius gali įrodyti, kad siunta buvo prarasta arba stipriai užlaikyta ne dėl jo kaltės.

Ekspeditorius turi teisę įrašyti užsakovui į debetą komisinius už dokumentus įrodančius darbus, padarytus jo vardu.

Ekspeditorius turi teisę gauti specialų honorarą už darbą, kurį jam teko atlikti papildomai, pavyzdžiui: už derybas su valdžios atstovais, bankais bei draudimo kompanijomis, už konsulinių dokumentų ir kilmės liudijimų ruošimą, už ieškinių pareiškimus prieš vežėjus, draudimo kompanijas ir pan.

Ekspeditorius taip pat gali uždėti specialius mokesčius už išperkamųjų mokesčių surinkimą, bankų pervedimų kortelę, kliringą, vekselių akcepto sutvarkymą, užsakymų sąskaitų ruošimą ir panašius darbus.

Jei ekspeditorius gavo papildomų sąskaitų už jam suteiktas paslaugas, užsakovas privalo, jeigu yra atitinkamas dokumentas, padengti šias sumas, kai to pareikalauta. Ekspeditorius yra įpareigotas užtikrinti, kad suteiktos paslaugos atitiktų sutartį ir kad mokamos sumos būtų pagrįstos. Jei įmanoma prieš atlikdamas tokius mokėjimus, ekspeditorius privalo pranešti užsakovui. Jei sutarties vykdymas nutraukiamas dėl priežasčių, kurių ekspeditorius negali kontroliuoti, jis turi teisę gauti atlyginimą už atliktą darbą pagal atitinkamus dokumentus.

Ekspeditorius turi teisę sulaikyti krovinį, kurį jis kontroliuoja, dėl mokesčių ir išlaidų, susijusių su šiuo kroviniu- tarp jų honoraro ir sandėliavimo mokesčio ir dėl visų kitų išlaidų, susijusių su ekspeditoriumi pagal kontraktą.

Jei kroviny s buvo prarastas arba sugadintas, ekspeditorius turi panašias teise į kompensacijas, kurias turi išmokėti draudimo kompanijos, vežėjai arba kitos organizacijos.

Jei atlyginimas ekspeditoriui nesumokėtas, jis įgyja teisę priimtinu būdu parduoti tokią dalį krovinio, kuri padengtų visą jam priklausančią sumą, tarp jų turėtas išlaidas.

3.4. Ekspeditoriaus, kaip krovinio vežėjo, įsipareigojimai

Ekspeditoriaus, kaip vežėjo, atsakomybė prasideda, kai jis perima vežamą krovinį. Įsipareigojimai nustoja galioti, kai kroviny s prastomas gavėjui arba paliekamas jo dispozicijoje nurodytoje pristatymo vietoje. Bet kuriuo atveju įsipareigojimai nustoja galioti praėjus 15 dienų po to, kai ekspeditorius informavo krovinio gavėją apie krovinio atvežimą arba išsiuntė raštišką pranešimą apie tai nurodytu adresu.

Ekspeditorius neatsako, jei praradimas, vertės sumažėjimas arba sugadinimas įvyko dėl:

- a) užsakovo kaltės ar aplaidumo;
- b) užsakovo ar kitų asmenų, veikiančių jo vardu, veiklos tvarkant, pakraunant, talpinant arba iškraunant krovinį;
- c) kroviniui būdingų savybių, pavyzdžiui: dėl ištekėjimo, spontaninio užsidegimo, vidinio gedimo, rūdžių, fermentacijos, išgaravimo arba jautrumo šalčiui, karščiui arba drėgmei;
- d) įpakavimo nebuvimo ar jo nepakankamumo;
- e) klaidingo ir nepilno adreso arba krovinio markiravimo;
- f) klaidingų ar ne visų žinių apie krovinį;
- g) aplinkybių, kurių ekspeditorius negalėjo išvengti, arba pasekmių kurioms jis negalėjo užkirsti kelio.

Nežiūrint į tai, jei kroviny s dingo, sumažėjo jo vertė ar kroviny s apgadintas, atsakomybė tenka ekspeditoriui arba jo atsakingam asmeniui, jei tai atsitiko dėl jų kaltės. Jei konkrečiai nebuvo sutarta, ekspeditorius neatsako už pinigus, vertybinius popierius ar kitas vertybes.

Kompensacija už prekių praradimą ar vertės sumažėjimą turi būti skaičiuojama, remiantis jų verte važtaraštyje, jei nebuvo įrodyta, kad rinkos vertė, tuo metu, kai ekspeditorius perėmė prekes, skyrėsi nuo užrašytos važtaraštyje vertės.

Vežimo išlaidos, muitinės rinkliavos ir kitos išlaidos, susijusios su prarasto krovinio vežimu, taip pat turi būti kompensuotos. Ekspeditorius nėra įpareigotas mokėti jokių kompensacijų už pelno netekimą, rinkos praradimą ir kitus bet kokio pobūdžio praradimus. Už prekių sugadinimą turi būti sumokėta kompensacija ekvivalenti vertės sumažėjimui. Tačiau ekspeditorius kompensuoja tą dalį, kiek krovinio vertė sumažėjo dėl apgadavimo. Apmokėjęs visą krovinio vertę, ekspeditorius perima teises į jį. Kompensacija už pavėlavimą turi būti apmokama, kai pagal sutartį ne laiku atvežtas kroviny s.

Užsakovas turi teisę į kompensaciją, atitinkančią krovinio praradimo kompensaciją, jeigu krovinio negalima pristatyti:

- vežant viduje- per 30 dienų nuo tos dienos, kai kroviny s buvo paimtas vežti;
- vežant Europoje- per 60 dienų nuo tos dienos, kai kroviny s buvo paimtas vežti,
- vežant už Europos ribų- per 90 dienų nuo tos dienos, kai kroviny s turėjo būti pristatytas.

Už pavėlavimą, ekspeditorius neatsako dėl tų susidariusių aplinkybių, kurių sutartyje nebuvo numatyta.

Ekspeditoriaus, kaip vežėjo, atsakomybė ribojama:

- a) krovinio praradimo, vertės sumažėjimo arba sugadinimo atveju: ne daugiau kaip 8,33 SDR*) kiekvienam krovinio, kuris buvo prarastas, nuvertintas ar sugadintas, bruto kilogramui;
- b) pavėlavimo atveju: ne daugiau kaip užmokėtas frachto mokestis.

Jei aiškiai buvo susitarta dėl konkrečios transporto rūšies arba, jei įrodyta, kad praradimas, vertės sumažėjimas, sugadinimas arba pavėlavimas įvyko, kai kroviny s buvo vežamas tam tikra transporto rūšimi, tokiu atveju ekspeditorius atsakingas pagal įstatymus, taikomus tos rūšies transportui ir pagal naudojamas bendrąsias vežimų sąlygas.

3.5. Ekspeditoriaus, kaip tarpininko, įsipareigojimai

Ekspeditorius yra atsakingas už sugadinimą, įvykusį dėl to, kad jis nepakankamai stropiai vykdė sutartį.

Ekspeditorius nėra atsakingas už trečiosios šalies veiksmus ar aplaidumą, vežant, pakraunant, iškraunant, įteikiant, apmokant, saugant, jei jis gali įrodyti, kad iš tiesų stropiai rinkosi tą trečiąją šalį. Jei tiksliai nesutarta, ekspeditorius neatsako už pinigus, vertybinius popierius ar kitas vertybes.

Skaičiuojant kompensacijos dydį už krovinio praradimą, vertės sumažėjimą, sugadinimą arba pavėluotą įteikimą turi būti ekspeditoriaus sutarties sąlygos. Ekspeditoriaus, kaip tarpininko ir t.t., atsakomybė apribojama 50 000 SDR kiekvienos sutarties atveju, su sąlyga, kad kompensacija neviršija;

- a) pavėlavus, sutarto honoraro;
- b) paradus, sumažėjus vertei arba sugadinus 8,33 SDR kiekvienam krovinio, kuris buvo prarastas, nuvertintas ar sugadintas, bruto kilogramui;
- c) dokumentų perduotų ekspeditoriaus dispozicijon, praradus arba neteisingai panaudojus, sumos, kurią tektų užmokėti, jei krovinyt būtų prarastas.

Toliau pateiktos papildomos sąlygos taikomos krovinio sandėliavimui.

Sandėliuojant ekspeditorius, jei užsakovas pareikalavo, privalo išduoti sandėlio kvitą. Toks dokumentas yra gautų prekių kiekio įrodymas.

Jei užsakovas nedavė specialių instrukcijų dėl prekių laikymo, ekspeditorius gali pasirinkti vieną iš galimų laikymo būdų, jei jis veikia pakankamai uoliai.

Ekspeditoriaus išipareigojimus dėl laikymo reguliuoja sutartis, tačiau kompensacijos apskaičiuojamos remiantis prekių verte tą dieną, kai įvyko praradimas, vertės sumažėjimas ar sugadinimas.

Jei ekspeditorius laikė prekes dėl transporto, kai jis yra išipareigojęs būti vežėju, tai 15 dienų po transportavimo, jo atsakomybė priklauso nuo tų pačių sąlygų, kurios taikomos jo kaip vežėjo atsakomybei.

Jei laikymo metu prekės dėl jų prigimties tampa pavojingos turtui ar žmonėms, užsakovas privalo nedelsiant jas pašalinti.

Užsakovas privalo pranešti ekspeditoriui, vėliausiai pristatymo metu, kuriuo adresu turi būti pasiųstas pranešimas apie krovinio atvykimą ir nedelsiant informuoti ekspeditorių apie bet kokius to adreso pasikeitimus.

Pretenzijos pareiškimas turi būti įteiktas ekspeditoriui kuo skubiau. Akivaizdus vertės netekimo ar sugadinimo atveju pareiškimas turi būti pateiktas tuoj pat po krovinio gavimo arba priešingu atveju per 7 dienas po gavimo.

Kai su ekspeditoriumi buvo susitarta dėl konkrečios transporto rūšies, tai turi būti taikomos nustatytos įstatymu sąlygos arba bendrosios sąlygos, taikomos tokios rūšies transportui. (A. Baublys, Krovinių vežimai, 2002, p. 73,74,75,76,77)

4. TARPTAUTINIAI GABENIMŲ TEISINĖS NORMOS IR DOKUMENTAI

4.1. Pagrindinės kelių transporto teisinės normos ir dokumentai

Gabenant krovinius per ES šalis arba trečiųjų šalių teritoriją, galioja tam tikros teisinės normos, reglamentuojančios gabenimo tvarką, kurių privalo laikytis visi vežėjai ir ekspeditoriai, gabenantys krovinius tarptautiniais maršrutais įvairiomis transporto rūšimis. Šias teisines normas ekspedicinės firmos privalo gerai žinoti tam, kad atskirus logistikos veiksmus galėtų suderinti su galiojančiomis teisės normomis.

Kroviniams gabenti būtina paruošti įvairių dokumentų, kurie reikalingi įvairioms institucijoms, susijusioms su krovinių gabenimo organizavimu, kontrole ir atsiskaitymais. Dauguma šių dokumentų lydi krovinį nuo išsiuntimo iki paskyrimo vietos ir priklauso logistikos informacinei sistemai.

Nuo 1986 09 20 ES šalyse galioja 1985 12 30 priimtas Europos Sąjungos Tarybos potvarkis EEB/Nr. 3820/85 dėl kai kurių kelių transporto taisyklių suderinimo. Jeigu kroviniai gabenami į trečiąją šalį arba iš jos arba iš vienos trečiosios šalies į kitą per kurią nors ES šalį, tai darbo laiko reguliavimo pagrindu turi būti Europos susitarimas dėl tarptautinio kelių transporto personalo darbo (AETR).

ES galioja taisyklė-29 valstybių narių automobilių ir jų priekabų techninės priežiūros teisės normų suvienodinimo Europos Tarybos 1976 12 direktyva (77/143/EEB). Ji reglamentuoja krovinių automobilių, vilkikų ir priekabų pagrindinių apžiūrų, tarpinių apžiūrų ir stabdžių tikrinimo periodiškumą.

Didžiausias leistinas automobilių gabaritas ir bendrasis svoris teisiškai reguliuojami Tarybos 1984 12 19 krovinių transporto priemonių gabarito ir techninių požymių direktyvos (85/3/EEB).

Gabenti krovinius per Europos šalių teritoriją arba į paskirties vietą, esančią bet kurioje šalyje, yra reikalingi leidimai. Leidimus išduoti gali ne tik atitinkamos nacionalinių valstybių žinybos, bet ir ES Taryba ir CEMT Ministrų Taryba (Conference Europeenne des Ministres des Transports- Europos transporto Ministrų taryba, nuolatinė Europos susisiekimo ministrų konferencija). Šių institucijų išduotus leidimus reikia ratifikuoti kiekvienoje šalyje.

Daugelyje šalių galiojantys leidimai vadinami daugiašaliais, o leidimai, išduoti pagal dvišalį valstybių susitarimą,- dvišaliais. Daugiašaliai leidimai yra ES licencija ir CEMT leidimas. Licencija išduodama penkeriems metams, o po to ją galima atnaujinti. Transportuotojui, turinčiam ES licenciją, nereikia reisų knygelės ar reisų ataskaitų sąsiuvinio.

CEMT leidimai išduodami remiantis Europos susisiekimo ministrų konferencijos Ministrų Tarybos 1973 06 14 nutarimu. Vienas leidimas išduodamas tik vienam paraiškos pateikėjui ir tik vieneriems metams.

1990 m. liepos 1d. įsigaliojo Europos Ekonominės Bendrijos (EEB) Tarybos potvarkis Nr. 4059/89, paskutinį kartą pakeistas EEB 1991 02 04 potvarkiu Nr. 296/91. Jis nustato, kaip trečiųjų šalių transporto įmonės gali gauti leidimą vežti krovinius automobiliais Europos Bendrijos šalyse. Tam tikslui buvo sukurtas Bendrijos kabotažo kontingentas.

Viena svarbiausių tarptautinių sutarčių transportavimo srityje yra 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija CMR. Nuodugnai išanalizavus CMR konvencijos normas galima daryti išvadą, kad tarptautinio vežimo sutartis yra susitarimas, kuriuo viena šalis (vežėjas) įsipareigoja pervežti krovinį (pristatyti jį į paskirties vietą gavėjui), o kita šalis (siuntėjas) – sumokėti vežimo užmokestį. Apibūdinant šios sutarties ypatumus pažymėtina, kad krovinio gabenimas yra pagrindinė paslauga pagal sutartį, o krovinio priėmimas vežti – pagrindinis sutarties turinys.

CMR konvencijos tekste minimi siuntėjas ir krovinio gavėjas, bet tiksliai nenusakomas jų teisinis statusas. Krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis, sudaryta pagal CMR konvencijos nuostatas, laikytina sutartimi trečiojo asmens naudai (CK 6.191 str.), todėl šios sutarties šalys yra krovinio siuntėjas ir gavėjas.

Siuntėju laikomas asmuo, savo vardu sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas, jei pastarasis pats nesudarė sutarties su vežėju. Tai reiškia, kad CMR konvencijos prasme siuntėjas yra vežimo užsakovas. Krovinio siuntėjas gali būti tiek fizinis, tiek juridinis asmuo.

Vežėjas – asmuo, kuris savo vardu įsipareigoja tarptautiniu maršrutu vežti krovinį, prisiimdamas atsakomybę savo sąskaita. Jei krovinį veža keli vežėjai, kiekvienas jų tapęs sutarties šalimi, ja išlieka ir tada, kai krovinį toliau gabena kitas vežėjas. (D. Ambrasienė, E. Sinkevičius Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas 2004, p. 19, 20).

Pagal Lietuvos įstatymus vežėju, vežančiu krovinius gali būti tiksliai įmonės, turinčios licenciją, išduotą Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos (KTK 8 str. 2 p.).

Dažnai pats vežėjas yra ir ekspeditorius, į kurio funkcijas įeina ne tik vežimas, bet ir prekių iš siuntėjo priėmimas, saugojimas, tvarkymas, draudimas, muitinės formalumų atlikimas ir kita. Taigi krovinių gabenimo procese gana dažnai dalyvauja ne tik asmuo, tiesiogiai gabenantis krovinį, bet ir kiti asmenys: ekspeditoriai, agentai, komisionieriai. Jei ekspeditorius sutartyje įsipareigoja krovinį vežti savo vardu, nors ir neturi savo transporto, laikytina, kad ekspeditorius prisiima atsakomybę užsakovui už vežamą krovinį, neatsižvelgiant į tai, kad jis krovinio iš tikrųjų pats negabens. Nors CMR konvencijoje šis klausimas nėra detaliau sureguliuotas, tarptautinė praktika dažniausiai laikosi nuostatos, kad jei asmuo sudaro sutartį krovinį vežti į paskyrimo

punktą, bet veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui subrangos pagrindu, jis (sudaręs sutartį, nors faktiškai krovinio nevežęs) vis tiek yra pirmasis vežėjas, o faktinis vežėjas yra kitas. Tokiais atvejais tiek pirmasis, tiek antrasis vežėjai atsakys užsakovui pagal CMR konvencijos VI skyriaus nuostatas, kurios numato krovinių paeiliui vežusių kelių vežėjų atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą.

Tarptautinėje prekyboje laikomasi nuostatos, kad ieškovas, siekiantis kad ekspeditorius atsakytų kaip vežėjas, turi įrodyti, kad ekspeditorius pagal sutartį buvo įsipareigojęs vežti krovinį savo vardu ir rizika. Patrauktas atsakomybės ekspeditorius, atlyginęs žalą ją patyrusiam asmeniui, įgyja regresio teisę reikalauti iš tiesiogiai krovinį sugadinusio, praradusio arba pristatymo terminą viršijusio vežėjo. (D. Ambrasienė, E. Sinkevičius Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas 2004, p.18,19, 20).

CMR konvencijos 3 straipsnis įtvirtina nuostatą, kad taikant šią Konvenciją, vežėjas atsako ne tik už savo klaidas, bet ir už veiksmus bei klaidas savo agentų ir kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai ir kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus. Tokiais asmenimis laikytini ūkio subjektai (įmonės), kurių įsipareigojimai vežėjui neretai aptariami detalioje pavedimo sutartyje, arba asmenys (vairuotojai), susiję su vežėjo įmone darbo teisiniais santykiais. Taigi iškilus ginčui dėl nuostolių, patirtų vežant krovinį, vežimo įmonė krovinio siuntėjui, gavėjui arba jiems atstovaujantiems asmenims atsakytų pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, o vežėjo darbuotojas, atstovas, komisierius vežėjui- pagal nacionalinius įstatymus. (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinė byla).

Konvencijos nuostatos taikomos tik teisiniams santykiams, atsiradusiems iš tarptautinio krovinių vežimo pagal CMR konvenciją, kurie joje reglamentuoti. Konvencija nereglamentuoja vežėjo regresio tvarkos savo tarnautojams, agentams, komisieriams, atstovams. Šiems santykiams taikytini nacionaliniai įstatymai.

Jei krovinių gabenimo procese dalyvauja ne tik vežėjas, sudaręs vežimo sutartį ir įsipareigojęs nugabenti krovinį, bet ir kiti asmenys- ekspeditoriai, agentai, komisieriai ir kt., kurių paslaugomis vežėjas naudojasi, iškilus ginčui dėl nuostolių, patirtų gabenant krovinį, vežėjo atsakomybei krovinio siuntėjui, gavėjui arba kitiems įgaliojamiems asmenims taikoma CMR konvencija, o vežėjo tarnautojų, agentų, komisierių, atstovų atsakomybei vežėjui taikomi nacionaliniai įstatymai tos valstybės, kurioje ginčas nagrinėjamas. (D. Ambrasienė, E. Sinkevičius Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas 2004, p.21).

Gavėjas nelaikytinas vežimo sutarties šalimi. Tais atvejais, kai Konvencija suteikia jam teisę atlikti tam tikrus teisiškai reikšmingus veiksmus, jis vis dėl to netampa sutarties šalimi, o yra trečiasis asmuo, kurio naudai sudaryta vežimo sutartis. Aptariant gavėjo teisinį statusą, pažymėtina

viena aplinkybė: kadangi gavėjas nėra sutarties šalis, jis nėra įpareigotas priimti krovinį. Bet tuo atveju, jei jis reikalauja perduoti jam krovinį ir antrąjį važtaraščio egzempliorių, atsiranda jo (gavėjo) pareiga padengti išskolinimus, susijusius su važtaraštyje nurodytais mokesčiais (CMR konvencijos 13 str. 2p.).

CMR konvencija nereguliuoja vežimo sutarties turinio ir formos. Konvencija nesieja sutarties galiojimo su važtaraščio įforminimu ar jo perdavimu. Tai reiškia, kad dėl vežimo gali būti susitarta bet kokia forma, t.y. ne tik surašant šalių pasirašomą dokumentą, bet ir apsikeičiant raštais, užsakymais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais ar kita telekomunikacijų priemonėmis perduodama informacija, taip pat ir žodžiu.

Pagrindiniais vežimo sutarties turinio elementais laikytini:

- a) nurodymas vežimo paslaugos kaip sutarties dalyko (pasikrovimo vietos, maršruto, iškrovimo vietos ir t.t);
- b) pristatymo vieta ir perdavimas gavėjui ar jo įgaliotam asmeniui;
- c) susitarimas dėl užmokesčio už vežimą.

Krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis, kurio turinys, forma ir galiojimas yra aptarti CMR konvencijos 4-9 straipsniuose. Pagal CMR konvencijos 9 straipsnio 1 punktą važtaraštis yra pirma facie įrodymas, kad yra sudaryta vežimo sutartis, jos sąlygų patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad krovinytis perėjo vežėjo dispozicijon.

Taigi važtaraštis yra:

- a) įrodymas, kad sudaryta vežimo sutartis; (D. Ambrasienė, E. Sinkevičius Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas 2004, p. 22).
- b) vežimo sutarties sąlygų įrodymas, tai yra dokumentinis įrodymas, patvirtinantis ne tik sutarties sudarymą, bet ir jos turinį, net jei ir nėra rašytinės formos vežimo sutarties, tokia išvada padaryta ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimo Nr. 31.Jo 12 punkte nurodyta, kad CMR važtaraštis įrodo, kad šalys susitarė (sudarė sutartį) dėl vežimo, be to krovinytis perėjo vežėjo dispozicijon, nebent bus įrodyta priešingai.(Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001 Nr. 15.P. 329).
- c) patvirtinimas, kad vežėjas priėmė krovinį vežti;
- d) įrodymas, kad krovinytis ir pakuotė buvo išoriškai tinkami, o krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeravimas atitiko važtaraštyje nurodytus duomenis. (CMR konvencijos 9 str. 2p.).

Kita vertus, važtaraščio praradimas arba neteisingas užpildymas, jei krovinytis buvo vežamas, taip pat negalėtų būti pagrindas paneigti, kad nėra susitarimas dėl krovinio vežimo bei vežimo sutarties aiškinimo pagal Ženevos tarptautinę krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją. Vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės tik dėl to, kad nėra važtaraščio. Pagal vyraujančią

tarptautinę praktiką, jei važtaraštis užpildytas neteisingai (pvz., nurodyti klaidingi duomenys) arba ne iki galo (pvz., nėra kokių nors duomenų, privalomų įrašyti į važtaraštį), teismas turi nustatyti tikruosius sutarties šalių ketinimus. Tokius šalių ketinimus teismai išaiškina, remdamiesi rašytinėmis sutartimis, vežimo užsakymais, dalykiniu šalių susirašinėjimu ir kitais byloje surinktais įrodymais. D. Ambrasienė, E. Sinkevičius Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas 2004, p. 23).

Vāztaraštis labai sbarbus dėl šių aplinkybių:

1) kilus ginčui, jei nėra važtaraščio, labai sunku įrodinėti susitarimą, nes važtaraštis yra vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad kroviny s vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, kol nebus įrodyta priešingai (CMR konvencijos 9 str. 1 p.);

2) pagal CMR konvencijos 7 straipsnio 3 punktą, jei važtaraštyje nėra nuorodos, kad kroviny s vežamas pagal CMR konvenciją (o jei nėra važtaraščio, nėra ir tokios nuorodos), vežėjas neturi teisės riboti savo atsakomybės dydžio pagal Konvencijos nuostatas ir visiškai atsako pagal nacionalinius įstatymus;

3) Konvencijos 9 straipsnio 2 punktą įtvirtina įrodymų prezumpciją. Jeigu nėra važtaraštyje įrašyta motyvuotų pastabų dėl kroviny s ir pakuotės būklės, tai kol neįrodyta priešingai, preziumuojama, kad kroviny s ir pakuotės išorė priimant buvo tinkamos būklės ir kad kroviny s vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus. Taigi vežėjas turėtų įrašyti atitinkamas sąlygas į važtaraštį, kad prireikus būtų lengviau jas įrodinėti.

Pagal Konvencijos 5 straipsnį išduodami trys važtaraščio egzemplioriai. Tarptautinės kelių sąjungos (IRU) parengta pavyzdinė važtaraščio forma: siuntėjui paliekamas raudonas važtaraščio egzempliorius, vežėjui- žalias, kroviny s gavėjui- mėlynas ir vietiniams nacionaliniams tikslams- juodas. CMR konvencijoje nėra numatytos sankcijos už daugiau nei trijų važtaraščio egzempliorių naudojimą, todėl praktikoje nesilaikoma Konvencijos 5 straipsnio reikalavimų ir dažniausiai grynai praktiniais tikslais naudojama daugiau važtaraščio egzempliorių. Tinkamai patvirtintos važtaraščių kopijos arba fotokopijos, kurių gali prireikti muitinės ir kitiems formalumams atlikti, gali būti išduodamos neribotai.

Konvencijos 5 straipsnyje nurodyta, kad būtina išduoti važtaraštį, nors konkrečiai ir nenurodoma kuri iš vežimo sutarties šalių tai turi padaryti. Iš straipsnio formuluotės „pirmasis važtaraščio egzempliorius perduodamas siuntėjui, antrasis lydi kroviny s, o trečiasis lieka pas vežėją“ išeity, kad paprastai jį išduoda vežėjas, o užpildo kroviny s siuntėjas. Nustatyti, kas tiksliai užpildė važtaraštį, svarbu tuo atveju, jei vežėjas prašo atleisti jį nuo atsakomybės dėl netinkamų nuorodų važtaraštyje (dėl pristatymo vietos ir kt.).

Vāztaraštis rašomas trimis egzemplioriais, kuriuos pasirašo siuntėjas ir vežėjas. Pirmas važtaraščio egzempliorius perduodamas siuntėjui, antras lydi kroviny s, o trečias lieka pas vežėją.

Jeigu kroviny s pakraunamas į keletą transporto priemonių arba išskirstytas keliomis partijomis, siuntėjas arba vežėjas turi teisę pareikalauti surašyti važtaraštį kiekvienai pakrautai transporto priemonei arba kiekvienai krovinio partijai.

Vāztaraštyje turi būti nurodyti tokie duomenys:

- a) važtaraščio užpildymo vieta ir data;
- b) siuntėjo pavadinimas ir adresas;
- c) vežėjo pavadinimas ir adresas;
- d) krovinio paėmimo vieta ir data bei jo pristatymo vieta;
- e) gavėjo pavadinimas ir adresas;
- f) krovinio rūšies nustatytas žymėjimas, jo įpakavimo būdas, o vežant pavojingus krovinius- pavojingumo klasė ir numeris;
- g) krovinio vietų skaičius, jų išdėstymo ypatumai ir numeriai;
- h) krovinio bruto masė ar kitais matavimo vienetais išreikštas krovinio kiekis;
- i) su vežimu susiję mokesčiai (mokestis už vežimą, papildomi mokesčiai, muitinės mokesčiai ir rinkliavos, imami nuo sutarties surašymo iki krovinio pristatymo momento);
- j) muitinės formalumams atlikti ir kitos reikiamos instrukcijos;
- k) nurodymas, kad vežama nepriklausomai no visų išlygų, remiantis CMR Konvencijos nuostatomis.

Prireikus važtaraštyje gali būti nurodyti ir papildomi duomenys. CMR Konvencijos 1 pastraipoje nurodyta, kad krovinį gabenantis vežėjas iš principo atsako už krovinio saugumą ir pristatymą laiku. Nepaisant to, jo atsakomybė yra ribota, nes minėto 17 straipsnio (Vežėjo atsakomybė)antroje pastraipoje rašoma, jog vežėjas neatsako už žalą, kurią nulėmė neišvengiamos aplinkybės. Šiuo atveju vežėjas turi pateikti įrodymų, kad išvengti tų aplinkybių negalėjo.

Vežėjas neatsako už nuostolius, kai:

- kroviniai gabenami atviromis transporto priemonėmis, jei taip buvo sutarta ir pažymėta važtaraštyje;
 - pakuotė yra nekokybiška;
 - siuntėjas, gavėjas ar įgalioti tretieji asmenys manipuliuoja kroviniu (pakrauna, iškrauna);
 - nuostolius lemia natūralios krovinio savybės (sumažėja, susitraukia, išdžiūsta, išgaruoja ir pan.);
 - kroviny netinkamai pažymėtas.
- užsakovas gali reikalauti padengti krovinio vežimo nuostolius, kai kroviny nepristatomas gavėjui:
 - per 30 dienų po nustatyto termino;
 - per 60 dienų, kai jį paima vežėjas.

Jei vežėjas privalo padengti nuostolius dėl krovinių dalinės netekties arba sugadinimo, žalos dydis apskaičiuojamas remiantis biržos arba rinkos kaina, taip pat pradine krovinių verte, kai jis buvo paimtas vežti. Tačiau atlygio dydis neturi viršyti 8,33 SDR už kiekvieną prarastą kilogramą (SDR- atsiskaitymo vienetas, lygus 10-31 g 900-1000 prabos aukso). Taip apskaičiuotas atlygis perskaičiuojamas nacionaline valiuta pagal suinteresuotos (ieškovo) valstybės įstatymus.

Pretenzijos vežėjui galioja vienerius metus, o kai žala padaryta tyčia- trejus metus.

Gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais ir kertant valstybines sienas būtini šie dokumentai:

- 1) Leidimai arba reikiama ES licencija:
 - šalies vidaus leidimas ir dvišalis leidimas,
 - ES licencija.
- 2) Verslo licencija, išduota savo šalyje ar ES.
- 3) CEMT leidimas. Su šiuo leidimu vežėjas pildo kelionės ataskaitos formuliara. Šiuo metu toks leidimas galioja gabenant krovinius į Bulgariją, Estiją, Kroatiją, Latviją, Lietuvą, Lenkiją, Slovakiją, Čekiją, Jugoslaviją, Rumuniją ir Vengriją.
- 4) Transporto priemonės dokumentacija, vairuotojo ir muitinės dokumentai.
- 5) Firmos buveinės pažymėjimas
- 6) „Žalioji korta“ - žalioji draudimo korta.
- 7) Transporto priemonės valdytojo (savininko) įgaliojimas, jei transporto priemonė vairuotojui nepriklauso.

4.2. Geležinkelių transporto teisinės normos ir dokumentai

Tarptautinio krovinių geležinkelio veiklą reglamentuoja tarpvalstybiniai susitarimai ir geležinkelių administracijų sutartys.

Vienas iš svarbiausių teisės aktų yra Susitarimas dėl tarptautinio geležinkelių transporto (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires- COTIF). Ši susitarimą yra pasirašiusios visos Europos valstybės ir kai kurios Viduržemio jūros šalys, išskyrus NVS šalis. Susitarime aptartos vežimus reglamentuojančios nuostatos, o sutarties priede B- Sutarties dėl krovinių tarptautinių vežimų bendrosios teisės nuostatos (CIM). Sutarties pagrindu paruoštas tarptautinių vežimų geležinkeliu važtaraštis – CIM (žiūrėti priedas Nr. 2). Lietuva prie šios tarptautinės sutarties prisijungė 1995 metais.

Važtaraštyje CIM numatyta vežėjo (geležinkelio įmonės) atsakomybė už krovinių, priėmus jų vežti. Nuostolių atveju didžiausias numatytas atlygis 50 aukso frankų už krovinių bruto kilogramą.

Gabenant krovinius tranzitu per įvairių valstybių teritorijas, yra reikalingi tam tikri tarpvalstybiniai susitarimai. Kitas svarbus dokumentas, reglamentuojantis geležinkelių transporto veiklą, yra Tarptautinis susitarimas dėl Rytų Europos valstybių geležinkelių transporto (SMGS) (žiūrėti priedas Nr. 3).

Trečias dokumentas- Tarptautinis geležinkelio važtaraštis (CIM). Tarptautinio važtaraščio komplektą sudaro penki lapai. Jų paskirtis parodyta 2 lentelėje.

2 lentelė. CIM važtaraščio komplektas

Lapo paskirtis	Kam skirtas
1 lapas- važtaraščio originalas	Įteikiamas gavėjui su kroviniu.
2 lapas- frachto kortelė	Lieka geležinkelio įmonei- krovinio gavėjai; skirta elektroniniam duomenų apdorojimui (EDA)
3 lapas- gavėjo pažyma	Lieka paskirties geležinkelio stočiai.
4 lapas- važtaraščio dublikatas	Perduodamas siuntėjui, kai gavėjas priima krovinį
5 lapas- išsiuntimo pažyma	Lieka geležinkelio įmonei- krovinio siuntėjai; skirta elektroniniam duomenų apdorojimui (EDA).

Šiuo atveju „važtaraštis“ reiškia visą formuliarių rinkinį. Gautą krovinį ruošiant siųsti toliau, važtaraščiu laikomi 1-3 lapai.

4.3. Jūrų transporto teisinės normos ir dokumentai

Tarptautinio jūrų transporto teisinius pagrindus sudaro Hagos taisyklės, kurios buvo priimtos 1921 metais. Hagos taisyklės paskelbė asociacija International Law Association, taip nustatydamą tarptautinius jūrų teisės pagrindus.

Hagos taisyklės numato laivo važtaraščio- konosamento įvedimą ir jo naudojimą gabenant krovinius. Hagos taisyklių pagrindu įvestas konosamentas daugiausiai buvo naudojamas gabenti vienetiniams kroviniams jūrų laivais. Atsiradus naujoms krovinių gabenimo technologijoms jūrų keliu, Hagos taisyklės buvo išplėstos, perkeltant atsakomybės riziką taip pat ir keltų tipo laivams. Taip atsirado Hamburgo taisyklės.

Konosamentas (laivo važtaraštis) (Bill of Lading)- tai prekybinio sandorio dokumentas arba užstatomasis vertybinis popierius. Jį išduoda vežėjas- laivininkystės bendrovė ekspeditoriui ar jo įgaliotam prekių pristatytojui. Jame pažymimas prekių gavimas, įsipareigojimas jas pristatyti į paskyrimo vietą ir perduoti krovinį jo gavėjui. Konosamentas išduodamas pristačius ir perdavus prekes. Prekių gavėjas gali prekes atsiimti tik pateikęs vertybinį popierių- konosamentą.

Konosamentas atlieka keletą funkcijų:

- Yra vežėjo perimti gabenti krovinių kvitas. Jame nurodoma krovinių kiekis, rūšis, ir būklė.

- Yra vertybinis popierius, kuriame nurodomas teisėtas prekių gavėjas ir kuris suteikia teisę jo turėtojui reikalauti iš vežėjo prekių. Kadangi konosamentas patvirtina teisę į prekes, jo perdavimas kitam asmeniui prilygsta prekių perdavimui.

- Yra frachto sutarties ir jos turinio įrodomasis dokumentas (pats konosamentas nėra sutartis).

Konosamentų originalų ir jų kopijų skaičius gali būti įvairus, tačiau Europoje dažniausiai parengiami du, o tolimesniems reisams- trys originalai. Prekėms atsiimti pakanka vieno originalo egzemplioriaus. Pakrovimo uostas apie išduotą konosamentą praneša paskyrimo uostui, o pastarasis informuoja prekių gavėją.

Konosamente nurodoma:

- a) siuntėjo vardas, pavardė (firmos pavadinimas);
- b) gavėjo arba turinčio teisę į konosamentą vardas, pavardė (firmos pavadinimas);
- c) adresas, kuriuo pranešama apie prekių atvežimą;
- d) prekių perėmimo vieta (Container Freight Station- CFS);
- e) laivo pavadinimas;
- f) pakrovimo uostas;
- g) iškrovimo uostas;
- h) prekių išdavimo vieta;
- i) pakuotės žymos ir numeriai;
- j) konteinerio ir jo plombavimo numeris;
- k) prekių aprašymas;
- l) siuntos svoris ir dydis;
- m) pakrovimo į laivą data ir patvirtinimas;
- n) patvirtinimas, kad frachtas sumokėtas;
- o) mokėjimo vieta;
- p) konosamento išdavimo vieta;
- r) konosamento originalų skaičius;
- s) iškrovimo kaštai;
- š) patvirtinimas, kad jūros frachtas sumokėtas;
- t) pakrovimo kaštai;
- u) konosamentą išdavusio agento arba maklerio parašas.

Yra keletas konosamentų rūšių:

1) Perėmimo konosamentas. Vežėjas patvirtina, kad jis perėmė prekes, bet jos dar neperkrautos išsiųsti.

2) Laivo borto konosamentas. Vežėjas patvirtina, kad prekės, išduodant šį dokumentą, jau yra pakrautos į laivą. (Tokio konosamento reikalaujama apmokant akredityvu.)

3) Grynasis konosamentas. Patvirtinama, kad prekės priimtos be išorinių pažeidimų.

4) Konosamentas su išlyga. Pažymima apie prekių pažeidimus.

5) Tranzitinis konosamentas. (gabenant konteinerius). Konteinerių gabenimą į laivą ir iš jo organizuoja vežėjas.

Krovinio vežėjo (laivininkystės bendrovės) materialinė atsakomybė yra nustatoma pagal konosamente nurodytas sąlygas. Šios sąlygos priklauso nuo vežimo metu patirtos avarijos. Avarija yra nelaimingas atsitikimas jūroje, nulėmęs tam tikrą techninę laivo būklę. Avarijos skirstomos į mažas, ypatingas ir dideles, kurių metu patiriama nuostolių. Nustatyti nuostoliai padalijami atsižvelgiant į laivo vertę, krovinio vertę ir jūrų frachto dydį. Nuostolių apskaičiavimas jūrų laivininkystėje laivams patyrus avarijas yra vadinamas dispaša.

Materialiniai nuostoliai padengiami remiantis atstatomosios vertės dydžiu. Galiojanti maksimali atsakomybės riba yra nustatyta 1977 metais tarptautinėse taisyklėse ir yra ne didesnė kaip 666,67 SDR už vienetą. Sąvoka „vienetas“ reikia suprasti kaip maišą, padėklą su kroviniu ar konteinerį.

4.4. Oro transporto teisinės normos ir dokumentai

Tarptautinius krovinius gabenant oro transportu, tenka daug kartų kirsti valstybės sienas ir naudotis navigacine parama, kurią lėktuvai gauna viso skrydžio metu. Todėl tarptautinių susisiekimų linijų skrydžiai turi vykti laikantis bendrai galiojančių tarptautinių susitarimų dėl valstybėms priklausančios oro erdvės kirtimo ir tarptautinių skrydžių techninių sąlygų. Tam buvo sukurtos oro transporto teisinės normos, kurias paruošė dvi pagrindinės tarptautinės organizacijos- 1944 metais įkurta Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija (International Aviation Organization- ICAO) ir Tarptautinė oro transporto asociacija (International Air Transport Association- IATA).

ICAO yra pavaldi Jungtinių Tautų Organizacijai ir šiuo metu vienija per 120 narių. Svarbiausias šios organizacijos tikslas- plėtoti civilinę aviaciją, tarptautinius oro uostus, priimti susitarimus dėl oro transporto saugumo gerinimo.

Svarbiausias IATA tikslas- suvienodinti paruošimo ir išsiuntimo veiksmus, vežant keleivius ir gabenant krovinius oro transportu. IATA taip pat rūpinasi oro erdvės užimtumo, daugeliui oro uostų gresiančio perkrovimo ir oro transporto poveikio ekologijai problemomis. [171p. Bischof K. D., Meister H., Pyell G., Stadler ir kt. Ekspedicijų ir transporto įmonių vadyba. Vilnius: Presvika, 2002.].

Oro transporto veiklą teisiškai reglamentuoja specialūs dokumentai.

Varšuvos konvencija. Ji buvo parengta 1929 metais. Jos nuostatos galioja iki šiol: "Ši konvencija galioja kiekvienam tarptautiniam keleivių, bagažo ir krovinių vežimui, kuris vykdomas oro transporto priemonėmis už atlyginimą". Varšuvos konvenciją yra ratifikavusios daugiau kaip šimtas valstybių.

Hagos protokolas. 1955 metais Hagoje, remiantis ICAO projektu, Varšuvos konvencija buvo papildyta. Taip atsirado Hagos protokolas, kuris vadinamas Varšuvos konvencijos naująja redakcija. Protokolą ratifikavo 50 šalių.

Varšuvos konvencija, Hagos protokolas ir Oro transporto įstatymas reglamentuoja krovinio vežėjo oro transportu atsakomybę ir šios materialinės atsakomybės dydį.

Aviacinis važtaraštis. (Krovinių gabenimo oro transportu važtaraštis) (Airway- Bill- AWB)- tarptautinis krovinių vežimo oro transportu dokumentas, rašomas tik anglų kalba.

Aviacinio važtaraščio funkcijos yra šios:

- 1) patvirtina, kad yra sudaryta krovinių gabenimo oro transportu sutartis;
- 2) patvirtina (oro bendrovės patvirtinimas), kad siunta, kurios duomenys nurodytos važtaraštyje, gauta;
- 3) rodo, kad krovinio siuntėjas pripažįsta krovinių gabenimo oro transportu sutarties teisinius pagrindus;
- 4) gali būti laikomas krovinio gabenimo sąskaita;
- 5) naudojamas kaip prekių sąrašas muitinės deklaracijai;
- 6) yra draudimo liudijimas (polisas), jei su oro transporto bendrove buvo sudaryta draudimo sutartis;
- 7) yra krovinio siuntėjo disponavimo teisės įrodymas;
- 8) yra oro transporto bendrovės patvirtinimas, kad kroviny s atiduotas jo gavėjui paskyrimo uoste.
- 9) yra siunčiamų prekių sąrašas su lydimaisiais dokumentais.

Aviacinis važtaraštis nėra vertybinis popierius, todėl jį perdavus kitam asmeniui siuntos valdymo teisės neperduodamos.

Aviacinio važtaraščio komplektą sudaro šios sudėtinės dalys:

- originalas Nr. 3 (mėlynos spalvos) skirtas krovinio siuntėjui; jis įteikiamas ekspeditoriui kartu su siunta, patvirtinta krovinio vežėjo;
- originalas Nr. 1 (žalios spalvos) skirtas vežėjui;
- originalas Nr. 2 (raudonos spalvos) lydi siuntą ir skirtas gavėjui;
- kopija Nr. 9 yra krovinio išdavimo patvirtinimas krovinio ekspeditoriui ir pridedamas prie ekspedicijos dokumentų.

Jei padarytas nuostolis buvo tuo metu, kai siunta buvo vežėjo dispozicijoje, oro transporto bendrovė privalo atlyginti žalą. Hagos protokole, Varšuvos konvencijoje ir Oro transporto įstatyme yra numatytos maksimalios atsakomybės ribos.

Varšuvos konvencijos 22 numato, kad „Krovinio vežėjas atsako tik 250 (auksinių) frankų suma už kilogramą“. Nepriklausomai nuo valiutos svyravimų, pinigais išreikšta maksimali atsakomybės riba, nustatyta tarptautiniam oro transportui, yra 20USD/bruto kg.

Oro transporto vežėjas paprastai už žalą atsako tik iš dalies. Be to, jis atsako ne už kiekvieną padarytą žalą. Pavyzdžiui, oro transporto bendrovė neatsako už natūraliųjų (gamtinių) krovinio savybių kokybės pokyčius.

Oro transporto bendrovė Varšuvos konvencijos ir Hagos protokolo pagrindu pripažįsta nuostolius dėl vėlavimo.

IATA parengtose sutarčių sąlygose yra numatyta, kad „Krovinio vežėjas įsipareigoja transporto paslaugas teikti pagal šias nuostatas ir tinkamu laiku“.

4.5. Ekspediciniai dokumentai

Krovinio perdavimo ekspeditoriui liudijimas (Forwarding Agents Certificate of Receipt-FCR). Prekių gamintojas (pardavėjas) dažniausiai pats savo produkcijos negabena. Su prekių gabenimu susijusius klausimus paprastai sprendžia ekspeditorius (ekspedicinės firmos), parduodamos krovinių gabenimo ekspedijavimo paslaugas. Tam tikslui prekių siuntėjas su ekspeditoriumi sudaro sutartį. Ekspeditorius įsipareigoja laiku pristatyti prekes į siuntėjo nurodytą vietą ir perduoti jas gavėjui. Užsakovas įsipareigoja ekspeditoriui sumokėti už jo atliktas paslaugas, susijusias su prekių gabenimu ir jų perdavimu adresatui.

Prieš pradėdant vykdyti ekspeditoriaus sutartį, krovinyms yra ekspeditoriui perduodamas įforminantis krovinio perdavimo ekspeditoriui liudijimas. Šiuo liudijimu ekspeditorius užsakovui patvirtina, kad perėmė krovinį ir neatšaukiamai vykdo krovinio gabenimą ekspedicinėje sutartyje nurodytam gavėjui.

FRC išduodamas naudojant atsiskaitymą akredityvu. Šį liudijimą vežėjas pateikia bankui kaip įrodymą, kad prekės yra išsiųstos pirkėjui ir pardavėjas negali jų atšaukti. Tokiu atveju bankas gali iš karto įvykdyti apmokėjimą už prekes. FCR yra kartu ir draudžiamasis dokumentas, nes kai jo originalas perduodamas bankui, pardavėjas netenka teisės disponuoti prekėmis. Atšaukti ekspeditoriaus sutartį pardavėjas gali tik pateikęs FCR originalą. Todėl šio dokumento yra išduodamas tik vienas originalas ir trys kopijos.

Kombinuoto vežimo važtaraštis (FBL). Gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais, užsakovas, be krovinio perdavimo ekspeditoriui liudijimo (FCR), gali pageidauti, kad ekspeditorius būtų atsakingas už prekių gabenimo etapus, jeigu krovinyms gabenamas skirtingomis transporto priemonėmis (kombinuotas gabenimas). Tokiu atveju gali būti išrašytas FBL dokumentas (FIATA

Combined transport Bill of Lading)- kombinuoto vežimo važtaraštis. Šis dokumentas atlieka dvi funkcijas. Turint minėtą dokumentą galima nustatyti, kokia transporto firma ir kada pažeidė gabenamą krovinių. Tai leidžia kompensuoti nuostolius, pasidalijant atsakomybę.

FBL dokumentas prilyginamas vertybiniam popieriui.

Mišrusis važtaraštis (Through Bill of Lading- TBL). Mišrusis važtaraštis TBL yra konosamentas, tačiau naudojamas tada, kai gabenimo užsakymą atlieka keletas tos pačios transporto rūšies vežėjų.

Ekspeditoriaus liudijimas (Forwarding Agents Certificate of Transport- FTC). Ekspeditoriaus- agento liudijimas taip pat yra konosamentas, kuriuo ekspeditorius patvirtina krovinių perėmimą. Tai yra vertybinis popierius, kurį perdavus kitam asmeniui perduodama ir krovinių nuosavybės teisė. Ekspeditorius turi perduoti krovinių pagal taisykles išrašyto FCT liudijimo savininkui.

Tarptautiniai krovinių gabenimo važtaraščiai. Ekspediciniams dokumentams priklauso taip pat tarptautiniai krovinių gabenimo važtaraščiai gabenant krovinius įvairiomis transporto rūšimis. Tai vežimo kelių transportu važtaraštis CMR, aviacinis važtaraštis AWB (Air Waybill), geležinkelių transporto važtaraštis- CIM. (R.Minalga, Tarptautinė logistika, 2004, p. 130,131).

5. EKSPEDICINĖS ĮMONĖS AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ KROVINIŲ VEŽIMŲ ANALIZĖ

AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra vienintelė geležinkelio transporto įmonė Lietuvoje vežanti keleivius ir gabenanti krovinius šios rūšies transportu. Bendrovė gabena krovinius ne vien tik vietiniais, tačiau ir tarptautiniais maršrutais. Gabenant krovinius už Lietuvos Respublikos ribų, AB „Lietuvos geležinkeliai“ atlieka ekspedijavimo paslaugas. Šios paslaugos yra surištos su krovinių gabenimu tranzitu per Lietuvos teritoriją, taip pat importo ir eksporto operacijomis. Ekspedijavimo paslaugos, kurias teikia AB „Lietuvos geležinkeliai“, turi didelę paklausą, tą rodo gabenamų krovinių apimčių didėjimas.

Norėčiau paanalizuoti lentelę Nr. 3, kurioje pateikti krovinių vežimų apimtys geležinkeliu Lietuvos respublikoje, tonomis. Iš pateiktų duomenų matome, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ ekonominiai rodikliai 2003- 2005 m. nuolat gerėjo: išaugo krovinių vežimo mastai. Tuo pačiu tai siejasi su finansinių rodiklių gerinimu. Atsiranda daugiau galimybių skirti investicijoms, technikos, infrastruktūros ir pastatų remontui.

Lyginant 2003m. su 2004m. krovinių pervežimas padidėjo 3,95%, o 2003m. lyginant su 2005m. iš pateiktų duomenų matomas krovinių pervežimų sumažėjimas, tai sudarė 8,85%. Bet dėl to negalime teigti, kad pervežimai geležinkeliais sumažėjo. Lentelėje Nr. 3, nėra įtraukti vietiniai pervežimai, plačiau apie visus pervežimų skaičius matome priede Nr. 4. Čia yra pateikti visi krovinių pervežimai:eksportas, importas, tranzitas ir viduje, lyginant 2003m., 2004m. ir 2005m. Iš pateiktos lentelės priede Nr.4 matome, kad lyginant 2003m. su 2004m. padidėjo 4,8% pervežimai, o 2003m. lyginant su 2005m. padidėjo 13%.Bet aš norėčiau plačiau panagrinėti:eksporto, importo, tranzitinius pervežimus, nes šiuose pervežimuose dalyvauja ekspeditorius, ekspedijavimo įmonės, nes be jų veiklos būtų sudėtinga išsiversti o tai yra susiję su mano baigiamojo darbo tema.

Iš pateiktos lentelės Nr. 3 matome, kad lyginant 2003m. su 2004m. eksportas padidėjo 21,99% 2004-aisiais metais, o 2005m. sumažėjo 28,7% lyginant su 2003m. 2005m. importas buvo didžiausias, tai sudarė 42,8% daugiau nei 2003m. ir 29,5% daugiau lyginant su 2004m. Tranzitinių pervežimų iš pateiktos lentelės duomenų daugiausiai buvo 2003m.

Bendrovė transportuoja įvairių rūšių krovinius, bet didžiausią dalį sudaro: nafta ir jos produktai, metalai, trąšos, anglis, koksas ir miško medžiagos.

Naftos ir jos produktų daugiausiai buvo pervežta 2003m. tranzitu, juodųjų metalų taip pat daugiausiai pervežta tranzitu 2004m. Trąšų daugiausiai buvo importuota 2005m. Anglis, koksas, daugiausiai pervežta tranzitu 2004m. Cukraus daugiausiai pervežta eksportuojant 2005m. Medienos gaminių daugiausiai pervežta tranzitu 2005m. Popieriaus ir celiuliozės gaminių daugiausiai pervežta tranzitu 2005m. Grūdų ir permaltų produktų daugiausiai pervežta tranzitu

2003m. Cheminių medžiagų daugiausiai pervežta tranzitu 2005m. Statybinių medžiagų daugiausiai pervežta tranzitu 2005m. Pervežta konteineriais daugiausiai 2004m. tranzitu.

Apie 50 proc. visų krovinių, vežamų Lietuvos geležinkeliais, yra tranzitiniai. Didžioji tranzitinių krovinių dalis yra į Kaliningradą, tai yra magistraline IX D (Kaišiadorys- Kybartai) koridoriaus linija transportuojami NVS šalių kroviniai ir į Klaipėdos uostą IX B (Kena- Klaipėda) koridoriumi gabenami kroviniai.

Krovinių vežimas konteineriuose dėl savo universalumo nuolat populiarėja, jis tampa pagrindine krovinių vežimo paslaugų plėtros kryptimi.

Siekiant, kad Klaipėdos ir Kaliningrado uostai taptų konkurencingesni, 2005 m. gegužę Lietuvos ir Rusijos užsienio reikalų bei susisiekimo ministrai pasirašė Vyriausybinių susitarimą dėl Klaipėdos ir Kaliningrado uostų bendradarbiavimo projekto „2K“. Jį įgyvendinant buvo pasirašytas susitarimas dėl krovinių vežimo maršrutu Kaliningradas/Klaipėda_Maskva konteinerių traukiniu „Mercurijus“ organizavimo.

Projektą įgyvendina Lietuvos, Rusijos ir Baltarusijos geležinkeliai. Pirmasis traukinys iš Klaipėdos išvyko 2005 m. liepą.

Lietuvos geležinkelius su Europos Sąjungos geležinkeliais jungia I tarptautinis transporto koridorius: Lietuvos pasienyje su Lenkija- Mockavoje- susijungia europinio standarto (1435mm) ir plačioji (1520) vėžės. Mockavos pasienio stotyje yra suskystintų dujų perpylimo terminalas, o Šeštokų geležinkelio stotyje kroviniai, atvežti europinio standarto vagonais, perkraunami į vagonus, pritaikyti važiuoti pagal plačiąją vėžę.

IŠVADOS

Atlikus magistriniame darbe krovinių ekspedijavimo pagrindų, taip pat normų analizę, galima padaryti tokias išvadas:

1. Lietuvos valstybė būdama palankioje geografinėje padėtyje- tiesioginiame kelyje tarp didžiausių Europos ir Rytų valstybių yra savotiškas tranzito koridorius tarptautiniuose krovinių gabenimuose.

2. Verslo globalizacijos reiškiniai padidino krovinių gabenimo apimtis tarptautiniais maršrutais. Krovinių srantai tapo žymiai intensyvesni, o panaikinus pasienio ir muitinės kontrolę tarp Europos Sąjungos šalių, padidėjo pristatymo greičiai.

3. Tarptautiniuose krovinių gabenimuose- vykdam užsienio prekybos operacijas, daugeliu atvejų negalime išsiversti be daugybės tarpininkų bei konsultantų, kurie didina komercinių operacijų kaštus. Vienas iš tokių tarpininkų yra ekspedijavimo įmonės arba ekspeditorius.

4. Ekspeditorius- juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausanti krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus. Ekspeditoriaus pareiga įrodyti, kad jis rūpestingai gina užsakovo interesus, patikrina ar gauti pagal statutą leidimai prekybiniam eismui.

5. Ekspeditorius- transporto architektas. Transporto- ekspedicinis aptarnavimas- pagalbinių operacijų, susijusių su vežimais vykdymas. Ekspeditoriaus kaip krovinio vežimo operacijų organizatoriaus ir vykdytojo bei krovinio aptarnavimo papildomų paslaugų organizatoriaus pagrindinė funkcija yra rūpintis krovinio judėjimu nuo siuntėjo iki gavėjo, kad krovinsys pasiektų paskirties vietą per kuo trumpesnę laiką.

6. Krovinius gabenant tarptautiniais maršrutais, kai jie pristatomi po atokiausias pasaulio vietas, dažniausiai nepakanka vienos rūšies transporto. Ekspeditorius, būdamas krovinių gabenimo proceso organizatorius ir koordinatorius, privalo pasirūpinti įvairiomis transporto rūšimis- antžeminiu transportu, jūrų, vidaus vandenių ar oro transportu. Šias transporto rūšis ekspeditorius derina taip, kad krovinių pristatymo procesas vyktų sklandžiai- nebūtų stabdomas ir būtų ekonomiškas. Ekspeditorius turi gerai suderinti atskirų transporto rūšių gabenimo laiką, tinkamai parinkti krovos techniką, tarpinius krovinio perdavimo punktus (jūrų, oro uostai, krovinių ir konteinerių terminalai, sandėliai), laiku pasirūpinti transporto priemonėmis ir paruošti krovinių lydimočius dokumentus.

7. Tarptautinės ekspedicijos agentai yra tarptautinės ekspedicijos agentūros atstovai tiek tiekiant paslaugas savo šalyje, tiek aptarnaujant kanalą užsienyje. Tai juridiniai asmenys, sudarantys paslaugų tiekimo sutartis ekspedicinės agentūros vardu ir jos sąskaita. Jie veikia tik pagal konkrečius agentūros pavedimus.

8. Organizuodami tarptautinius krovinių gabenimus ekspeditoriai turi bendradarbiauti su kituose regionuose esančiais ekspeditoriais, kad kroviniai pasiektų jų gavėjus. Tai ypač svarbu gabenant krovinius tranzitu. Ekspedicijos agentūra organizuoja kelių savininkų krovinių gabenimą. Juos tenka jungti į vieną gabenimo vienetą, pavyzdžiui, konteinerį. Ekspedicinė agentūra turės sudaryti vežimo sutartį su konteinerius eksploatuojančią įmonę. Organizuodamas gabenimo grandinę pirmasis ekspeditorius bendradarbiauja su daugeliu tarpinių ekspeditorių. Sudaręs sutartį su tarpiniais ekspeditoriais, kontroliuoja kaip pastarieji vykdo įsipareigojimus.

9. Kombinuotuose krovinių gabenimuose ekspeditorius parenka transporto rūšį atsižvelgiant į krovinių savybes, gabenimo apimtį, pristatymo greitį ir transporto infrastruktūros objektų išdėstymą. Transporto rūšies parinkimas atliekamas atsižvelgiant taip pat į atskirų transporto rūšių privalumus ir trūkumus.

10. Parinkus gabenimo maršrutą, ekspeditorius renkasi konkrečius vežėjus su kuriais sudaro vežimo sutartis. Vežimo sutartys yra patvirtinamos tarptautiniais dokumentais- važtaraščiais, kurie reglamentuoja konkretaus vežėjo atsakomybę už gabenamą krovinį. Atskiroms transporto rūšims yra naudojami tarptautiniai važtaraščiai, kurių turinys ir forma yra nustatyti tarptautiniais susitarimais ir konvencijomis.

11. Be tarptautinių važtaraščių, kurie priskiriami ekspediciniams dokumentams, tarptautiniuose krovinių gabenimuose naudojami ir kiti ekspediciniai dokumentai, reglamentuojantys ekspeditoriaus veiksmus ir atsakomybę. Tokių dokumentų grupei priklauso krovinio perdavimo ekspeditoriui liudijimas (FCR), kombinuoto vežimo važtaraštis (FBL), Ekspeditoriaus liudijimas (FCT).

12. Tarptautiniai važtaraščiai, naudojami gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais, įvairiomis transporto rūšimis, taip pat paminėti ekspediciniai dokumentai atspindi krovinių gabenimo teisinius aspektus, taip pat reglamentuoja ekspeditoriaus ir vežėjo atsakomybę.

13. AB "Lietuvos geležinkeliai" transportuoja įvairių rūšių krovinius, tačiau didžiausią jų dalį- 70 proc. sudaro nafta, jos produktai, trąšos, juodieji metalai, anglis, koksas, miško medžiagos. Apie 50 proc. visų krovinių, vežamų Lietuvos geležinkeliais, yra tranzitiniai. Didžioji tranzitinių krovinių dalis yra į Kaliningradą, tai yra magistraline IX D (Kaišiadorys- Kybartai) koridoriaus linija transportuojami NVS šalių kroviniai ir į Klaipėdos uostą IX B (Kena- Klaipėda) koridoriu gabenami kroviniai. Tas rodo, kad krovinių ekspedijavimo paslaugos turi didesnę paklausą su vis didėjančiais krovinių pervežimais.

SANTRAUKA

KROVINIŲ EKSPEDIJAVIMO TEISINĖS NORMOS IR PAGRINDAI

Raktiniai žodžiai: ekspeditorius, ekspeditoriaus veiklos sritys, ekspedicijų rūšys, ekspedijavimo sutartis, tarptautiniai krovinių gabenimai, tarptautiniai gabenimų dokumentai, teisiniai aspektai.

Santraukos turinys: Baigiamajame magistro darbe yra nagrinėjama ekspeditoriaus veikla ir jo vieta krovinių gabenime, analizuojama ekspedicijos sutartis, ekspeditoriaus veikla pagal sutartį, jo įsipareigojimai, taip pat aptarta tarptautinių krovinių vežimo organizavimas ekspedicijos sistemoje, tarptautinių gabenimų teisės normos ir dokumentai.

Darbe išsamiai išnagrinėta ekspedicijos sutartis, kurioje numatoma ekspeditoriaus teisės, pareigos ir atsakomybė. Darbe nagrinėjama bendri krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vandens ir oro transportu klausimai, bendroji krovinių vežimo koncepcija, transporto rūšies parinkimas, vežimo dokumentacija.

Pakankamai detalai darbe yra apibrėžta ekspeditoriaus veiklos sritys, ekspedicijų rūšys, prekių fizinis išskirstymas.

Atskirose dalyse nagrinėjami krovinių vežimai kelių, geležinkelių, jūrų ir oro transportu, jų komercinė esmė, analizuojami kombinuotieji vežimai.

Siekiant praktiškiau įvertinti ekspeditorių veiklą buvo pasirinkta Lietuvos įmonė AB „Lietuvos Geležinkeliai“. Atlikti trijų metų statistiniai palyginimai. Ekspedijavimo paslaugos, kurias teikia AB „Lietuvos Geležinkeliai“, turi didelę paklausą. Tą rodo gabenami kroviniai tranzitu per Lietuvos teritoriją, taip pat importo ir eksporto operacijų kasmetinis apimčių didėjimas.

Darbo pabaigoje pateiktos išvados, kurios atspindi darbo tikslą ir darbe panaudotos medžiagos apibendrinimą. Darbo išvados, autorės nuomone, padės atskleisti krovinių ekspedijavimo įmonių, ekspeditorių reikšmingumą, akcentuojant gabenimo teisinius aspektus.

Magistrinis darbas susideda: darbo apimtis 60 psl, 3 lentelės, 6 paveikslai, 4 priedai.

SUMMARY

THE LAW AND BASICS OF EXPEDITION LOADS

The key words: dispatcher, dispatcher's activity field, types of expeditions, expeditionary contract, carrying of international loads, documents of international hauling, aspects of law.

The contents of the summary: the goal of Master thesis is to analyze the dispatcher's activity and his place in the loads carrying. There are analyzed the contract of expeditionary, dispatcher's activity according the contract, commitments, the organization of international loads in the expeditionary system, and international documents of loads under a right in the international law, - discussed also.

The contract of expeditionary with its rights, obligations and liabilities are described properly. In the work are analyzed the general questions of carrying loads by cars, railways, air and water transport, general concept of load carrying, selection of transportation sort, carrying documentation.

In the very properly way are detailed the dispatcher's activity field, types of expeditions, physical distribution of goods.

Carrying of loads by ways, railways, air and water transport with all commercial points are analyzed in the separate parts of the work. The combinative hauls are analyzed too.

The theoretical solutions of expeditionary activity are illustrated using invoking analysis of ST "Lietuvos Geležinkeliai". There are described the statistics of three last year. Expeditionary service of ST "Lietuvos Geležinkeliai" has a very big demand. This is shown of the carrying loads by transit and yearly spread increasement of import and export operations.

In the part of conclusions the result are presented. The conclusions will help us to reveal the importance of dispatchers and loads expeditionary companies – emphasize the law aspects.

The Master work includes:60 pages,3 tables,6 pictures,4 affixes.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. 1992m. spalio 12d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2005m. balandžio 13d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 648/2005/OL L 302, 1992.
2. 1993 m. liepos 2d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2003m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentu (EB)Nr. 2286/2003)// OL L 253, 1993.
3. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties Konvencija. Ženeva, 1956// Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.
4. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). 1951// Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.
5. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Patvirtintas 2000m. liepos 18d. Įstatymu Nr. VIII-1864 (įsigaliojo 2001-07-01) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.
6. Europos Bendrijos Muitinės kodeksas, Lietuvos Respublikos Vidaus vandens transporto, Kelių transporto, Geležinkelių transporto kodeksai. Patvirtintas Tarybos Reglamentu (EEB) Nr. 2913/92 spalio 12d.
7. Lietuvos Respublikos muitinės įstatymas// Valstybės žinios. 2004, Nr. 73-2517.
8. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos Finansų ministerijos direktoriaus 2003-01-16 įsakymas. Nr. 1B-37 „Dėl supaprastintų muitinio tranzito procedūrų taikomų gabenant prekes geležinkelių transportu su SMGS arba CIM važtaraščiais, atlikimo taisyklių patvirtinimo“ (įsigaliojo 2003-01-26)// Valstybės žinios, 2003, Nr. 9-320.
9. Muitinės konvencija „Dėl tarptautinių krovinių gabenimo su TIR knygelėmis“// Valstybės žinios. 2002, Nr. 164- 4662.
10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 birželio 23 nutarimas Nr. 691 „Dėl ilgalaiškės Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo// Valstybės žinios. 2005 Nr. 79-2860.
11. 2000 m. rugsėjo 28 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 270 „Dėl Bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklių patvirtinimo“ (2001 m. balandžio 12 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 116 patvirtinta nauja redakcija (įsigaliojo nuo 2001-04-21)// Valstybės žinios. 2001, Nr. 34-1141.
12. Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001 Nr. 15, P.329
13. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinių vežimų keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Mykolo Romerio Universitetas, 2004.
14. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika, 2002.
15. Baublys A. Tarptautiniai vežimai kelių transportu. Vilnius :Technika, 1996.

16. Benson D. Transport and logistics. Woodhead: Faulkner, 1994.
17. Bischof K.D., Meister H., Pyell G., Roj G., Stadler U., Wagner G. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. Vilnius: Presvika, 2002.
18. INCOTERMS 2000. ICC official rules for the interpretation of trade terms. Paris: ICC Publication, 1999.
19. Jarašiūnienė A. Transporto geografija. Vilnius: Technika, 2003.
20. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo liber, 2004.
21. Minalga R. Krovinių gabenimas tarptautiniais maršrutais (tarptautinė logistika). Vilnius: Pačiolis, 1997.
22. Palšaitis R. Logistikos vadybos pagrindai. Vilnius: Technika, 2005.
23. Povilauskienė D. Teisė ir muitinės veikla. Mykolo Romerio Universitetas. Vilnius 2006.
24. Urbonas J.A. Tarptautinė logistika. 2004.
25. Sūdžius V. Sutartys: principai ir praktika. Vilnius: Pačiolis, 2001.
26. Verslo Europos Sąjungos bendrojoje rinkoje vadovas. Europos komitetas prie LRV, 2002.

Interneto tinklapio adresai:

www.europa.eu.int- Europos Sąjunga

www.cust.lt- Lietuvos muitinė

www.lrs.lt- Lietuvos Respublikos Seimas

www.litrai.lt

www.kelias.net

KROVINIŲ EKSPEDIJAVIMO SUTARTIS Nr.

Vilnius

2006 m.

mėn. ___ d.

1. BENDROJI DALIS

1.1. Akcinė bendrovė “Lietuvos geležinkeliai” (toliau – **LG ekspedicija**), atstovaujama _____, ir UAB „XXXXXX“ (toliau – **Užsakovas**), atstovaujama _____, sudarė krovinių ekspedijavimo sutartį (toliau – sutartis).

2. SUTARTIES OBJEKTAS

2.1. Ši sutartis nustato šalių tarpusavio santykius vežant krovinius Lietuvos geležinkeliais (toliau – LG), bei ekspedijuojant krovinius užsienio valstybių geležinkeliais ir atsiskaitymo už suteiktas paslaugas tvarką.

3. ŠALIŲ ĮSIPAREIGOJIMAI**3.1. LG ekspedicija** įsipareigoja:

3.1.1. ekspedijuoti **Užsakovo** krovinius, kuriuos įstatymų nustatyta tvarka leidžiama vežti Lietuvos ir kitų valstybių teritorija;

3.1.2. teikti **Užsakovui** informaciją pagal pateiktą paraišką apie krovinio vežimo Lietuvos ir kitų valstybių geležinkeliais sąlygas ir kainas bei krovinio važtos dokumentų pildymo tvarką;

3.1.3. suderinti krovinio vežimo sąlygas ir technologiją su visais geležinkeliais – vežimo dalyviais, informuoti **Užsakovą** apie aplinkybes, trukdančias išsiųsti arba vežti krovinį;

3.1.4. atsiskaityti už krovinio vežimą su visais geležinkeliais – vežimo dalyviais;

3.1.5. už papildomą mokestį **Užsakovui** teikti paslaugas, kurios nėra įtrauktos į krovinio vežimo mokestį:

3.1.5.1. pateikti krovinio vežimo važtaraščių kopijas;

3.1.5.2. perduoti PVM sąskaitos – faktūros ir jos priedo duomenis;

3.1.5.3. informuoti apie geležinkeliu vežamų krovinių judėjimą;

3.1.5.4. suteikti kitas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu;

3.1.6. organizuoti krovinių perkrovimą Lietuvos ir kitų valstybių geležinkelių pasienio punktuose.

3.2. Užsakovas įsipareigoja:

3.2.1. prieš 3 darbo dienas iki planuojamo krovinio išsiuntimo pateikti **LG ekspedicijai** paraišką dėl vežamo krovinio ekspedijavimo ir joje nurodyti:

3.2.1.1. krovinio išsiuntimo šalį ir išsiuntimo stoties pavadinimą;

3.2.1.2. krovinio išsiuntimo datą;

3.2.1.3. krovinio siuntėjo pavadinimą ir adresą;

3.2.1.4. krovinio paskyrimo šalį ir stoties pavadinimą;

3.2.1.5. krovinio gavėjo pavadinimą ir adresą;

3.2.1.6. geležinkelio vagono rūšį;

3.2.1.7. tikslų krovinio pavadinimą, krovinio kodą, pakrovimo būdą, gabaritus bei kiekį vagonėtomis;

3.2.1.8. vagono vežimo maršrutą;

3.2.1.9. mokėtoją už krovinio ekspedijavimo paslaugas;

3.2.2. užtikrinti tinkamą važtos dokumentų pildymą pagal galiojančias geležinkelio taisykles ir suderintą su **LG ekspedicija** važtos dokumentų pildymo tvarką;

3.2.3. išsiųsti krovinį pagal suderintas sąlygas. Prie geležinkelio važtos dokumentų nustatyta tvarka pridėti visus kitus papildomus dokumentus;

3.2.4. sumokėti vagonų naudojimo ir krovinio apsaugos mokesčius už visą krovinio sulaikymo laiką, jei **LG ekspedicijos** ekspedijuojami kroviniai vežimo metu buvo sustabdyti dėl kliūčių, atsiradusių ne dėl **LG ekspedicijos** kaltės bei neįvykdžius 3.2.2 ir 3.2.3 papunkčiuose išvardintų reikalavimų arba nesuderinus krovinio priėmimo su krovos kompanijomis pasienio punktuose ar uostuose;

3.2.5. sumokėti krovinio įkainojimo mokesčius, jei tai numato krovinių vežimo sutartis ir važtos dokumentuose nurodoma krovinio įkainis, t.y. sumokėti už krovinio įkainojimą pagal pradinio ir galinio geležinkelių imamą mokestį už vežimą savo keliais pagal šiuose geležinkeliuose galiojančius vidaus taisykles ir

tarifus, o už vežimą tranzitiniais geležinkeliais – pagal šioms tarptautiniams vežimams taikomus tranzitinius tarifus.

- 3.2.6. nedelsiant informuoti **LG ekspediciją** apie aplinkybes, trukdančias išsiųsti arba vežti krovinį;
- 3.2.7. atsiskaityti už krovinių vežimą bei kitas **LG ekspedicijos** suteiktas paslaugas šioje sutartyje nustatyta tvarka.
- 3.2.8. išsiuntus krovinį, nedelsiant pateikti **LG ekspedicijai** važtos dokumentų kopijas;
- 3.2.9. viešai neskelbti **LG ekspedicija** nurodyto kodo ir papildomo kodo.
- 3.2.10. Nurodyti **LG ekspedicijai** teisingą ir galiojantį **Užsakovo** PVM mokėtojo kodą. Apie PVM mokėtojo kodo pasikeitimus per 3 dienas informuoti **LG ekspedicija**.

4. ATSISKAITYMO TVARKA

4.1. **Užsakovas** už planuojamus krovinio vežimus ir kitas su tuo susijusias paslaugas sumoka **LG ekspedicijai** 100 proc. išankstinių mokesčių.

4.2. Jeigu krovinių pakrauta daugiau, negu su **LG ekspedicija** buvo suderinta 3.2.1 punkte ir apmokėta, **Užsakovas** apie susidariusį krovinio kiekio skirtumą nedelsiant informuoja **LG ekspediciją**, pateikdamas krovinių vežimo paraiškos papildymą. **LG ekspedicija** apskaičiuoja susidariusį mokesčių sumų skirtumą ir išrašo **Užsakovui** mokėjimo reikalavimą. Mokėjimo reikalavime nurodytą sumą **Užsakovas** privalo apmokėti į 10 punkte nurodytą **LG ekspedicijos** banko sąskaitą per 3 kalendorines dienas nuo jo gavimo faksu dienos ir tik tada turi teisę išsiųsti krovinį. Jeigu **Užsakovas** išsiunčia daugiau krovinių negu su **LG ekspedicija** buvo suderinta ir apmokėta, **LG ekspedicija** gali sustabdyti ekspedijuojamų krovinių vežimą, apie tai pranešęs **Užsakovui**, ir neatlygina dėl to susidariusių **Užsakovo** nuostolių. Visas su krovinių vežimo sustabdymu susijusias **LG ekspedicijos** išlaidas apmoka **Užsakovas**.

4.3. Jei krovinių buvo pervežta mažiau, negu buvo planuota ir apmokėta, skirtumas įskaitomas **Užsakovui** į išankstinį apmokėjimą už kitus vežimus.

4.4. **Užsakovas** už suteiktas paslaugas atsiskaito litais.

4.5. **LG ekspedicijos** teikiamos paslaugos apmokestinamos nustatyto dydžio PVM Lietuvos Respublikoje galiojančiuose įstatymuose ir ES norminiuose aktuose nurodyta tvarka. Mokesčius perskaičiuoti galima tik įstatymų nustatyta tvarka.

4.6. **LG ekspedicija** už suteiktas paslaugas išrašo **Užsakovui** PVM sąskaitą faktūrą ir jos priedą. PVM sąskaitoje faktūroje mokėjimo suma nurodoma litais. PVM sąskaitoje faktūroje nurodoma bendra mokesčio už suteiktas paslaugas suma, o PVM sąskaitos faktūros priede išskaidomi važtos ir papildomų paslaugų, susijusių su krovinių vežimu, mokesčiai, nurodomi matavimo vienetai, dydis, kaina, visa suma, PVM tarifas ir PVM suma. **Užsakovui** pateikiami kiekvieno dešimtadienio PVM sąskaita faktūra ir jos priedas. PVM sąskaita faktūra išsiunčiama registruotu laišku 10 punkte nurodytu **Užsakovo** adresu.

4.7. Jeigu išrašytoje PVM sąskaitoje faktūroje nurodyta mokesčių suma viršija sumokėtą išankstinį mokesčių, **Užsakovas** privalo apmokėti susidariusį sumos skirtumą per 3 kalendorines dienas nuo PVM sąskaitos faktūros gavimo faksu dienos į 10 punkte nurodytą **LG ekspedicijos** banko sąskaitą.

4.8. Nurodyta sutarties 5.4 punkte delspinigių suma pagal pateiktą sąskaitą turi įplaukti į **LG** atsiskaitomąją sąskaitą ne vėliau kaip per 3 kalendorines dienas nuo jos gavimo paštu dienos.

4.9. Apmokėjimo data laikoma pinigų įplaukimo į **LG ekspedicijos** banko sąskaitą diena.

4.10. Jeigu **Užsakovas** yra skolingas **LG ekspedicijai** už suteiktas paslaugas, **LG ekspedicija** visas **Užsakovo** įmokas pirmiausia įskaito susidariusiai skolai ir tik po to priskaičiuotiems delspinigiams padengti.

4.11. **Užsakovas** padengia išlaidas, susijusias su krovinio paieška, grąžinimu į paskyrimo ar išsiuntimo stotį, už vagonų prastovą, krovinio saugojimą ir kitas išlaidas, atsiradusias vežant krovinį ne dėl **LG ekspedicija** kaltės (dėl netinkamo SMGS ir kt. važtos dokumentų įforminimo, muitinės formalumų nesilaikymo, krovinio pakrovimo į techniškai netvarkingus vagonus ir kt.).

4.12. Pasibaigus kalendoriniams metams ar sutarties galiojimo terminui, arba nutraukus sutartį anksčiau laiko ar bent vienos iš šalių pageidavimu, surašomas Tarpusavio atsiskaitymo už suteiktas paslaugas suderinimo aktas, kurį pasirašo AB "Lietuvos geležinkeliai" ir **Užsakovo** įgalioti atstovai.

4.13. Visas banko išlaidas, susijusias su **Užsakovo** finansinėmis operacijomis, mokėtojo banke bei banko išlaidas, susidariusias dėl neteisingai nurodytų mokėjimo pavedime bankų rekvizitų, apmoka **Užsakovas**.

5. ŠALIŲ ATSAKOMYBĖ

5.1. Šalys privalo vykdyti savo laisva valia priimtus sutarties įsipareigojimus.

5.2. Vykdydamos sutarties įsipareigojimus, abi šalys vadovaujasi šia sutartimi. Spręsdamos visus šioje sutartyje neaptartus klausimus - Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu, Lietuvos Respublikos Geležinkelio

5.3. transporto kodeksu, Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklėmis, Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimais (SMGS, Susitarimo normomis dėl kai kurių SMGS taikymo ypatumų, CIM) ir kitais teisės aktais, reglamentuojančiais krovinių vežimą bei atsiskaitymo už krovinių vežimo paslaugas tvarką ir Europos Sąjungos teisės aktais.

5.4. Abi sutartį pasirašiusios šalys už šios sutarties įsipareigojimų nevykdymą arba netinkamą vykdymą atsako Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka.

5.5. Neatsiskaitęs per šios sutarties 4.7 punkte nurodytą mokėjimo laikotarpį, **Užsakovas** nuo nesumokėtos sumos moka **0,05 proc.** dydžio delspinigius už kiekvieną uždelstą kalendorinę dieną. Delspinigiai skaičiuojami nuo sąskaitos faktūros išrašymo dienos iki apmokėjimo už **LG ekspedicijos** suteiktas paslaugas dienos. Jei pinigai už **LG ekspedicijos** suteiktas paslaugas įplaukia kitą dieną po galutinio atsiskaitymo, delspinigiai neskaičiuojami. Jeigu galutinė atsiskaitymo data sutampa su **LG ekspedicijos** banko ne darbo diena, tai galutinė atsiskaitymo data perkeliama į pirmąją po jos banko darbo dieną.

5.6. Nutraukus sutartį arba pasibaigus jos galiojimo terminui, finansiniai įsipareigojimai lieka galioti iki visiško atsiskaitymo už suteiktas paslaugas.

6. NENUGALIMOS JĖGOS (FORCE MAJEURE) APLINKYBĖS

6.1. Šalys nėra finansiškai atsakingos už šios sutarties įsipareigojimų nevykdymą, jeigu įrodo, kad įvyko nenugalimos jėgos faktas.

6.1.1. Atsiradus nenugalimos jėgos faktui, šalys nedelsdamos praneša viena kitai apie susidariusias aplinkybes, turinčias įtakos šios sutarties vykdymui.

6.1.2. Nenugalimos jėgos aplinkybių atsiradimo faktą ir jų trukmę patvirtina kompetentingų ar valdžios organų išduota pažyma.

6.2. Nenugalimos jėgos aplinkybes gali sukelti šie įvykiai:

6.2.1. karas (paskelbtas ar nepaskelbtas), pilietinis karas, maištai ir revoliucijos, piratavimas, sabotazas;

6.2.2. stichinės nelaimės: smarkios audros, ciklonai, žemės drebėjimai, jūrų ar upių potvyniai, žaibai;

6.2.3. sprogimai, gaisrai, mašinų, gamybinių pastatų ir kurių nors (arba visų) vidaus komunikacijų sunaikinimas;

6.2.4. boikotai, streikai, lokautai, nespirtus darbas kaip streiko forma, gamybinių ar administracinių pastatų užėmimas bei darbo sustabdymas šalies, prašančios atleisti nuo įsipareigojimų, įmonėje;

6.2.5. teisėti ar neteisėti valstybės valdymo institucijų veiksmai (išskyrus tuos veiksmus, kurių, remdamasi kitomis sutarties nuostatomis, ėmėsi prašanti atleisti nuo atsakomybės šalis, ir tuos, kurie išdėstyti šios sutarties 6.3 punkte);

6.2.6. kitos nenugalimos jėgos.

6.3. Nenugalima jėga nelaikoma tai, jeigu šalis, prašanti atleisti nuo atsakomybės, neturi valstybės valdymo institucijų išduodamų įgaliojimų, licencijų, leidimo bei kitų dokumentų, kurių reikia sutarčiai vykdyti arba, kai rinkoje nėra reikalingų prievolei vykdyti prekių, sutarties šalis neturi reikalingų finansinių išteklių arba jos kontrahentai pažeidžia savo prievoles.

7. GINČŲ SPRENDIMO TVARKA

7.1. Šalys pasižada imtis visų priemonių, kad šios sutarties įsipareigojimai būtų įvykdyti laiku ir sąžiningai. Vykdyimo procese iškilę nesutarimai sprendžiami derybomis.

7.2. Jeigu šalims nepavyksta išspręsti ginčo derybomis, jis nagrinėjamas Lietuvos Respublikos teismuose, vadovaujantis galiojančiais Lietuvos Respublikos įstatymais.

8. KITOS SĄLYGOS

8.1. Keičiantis **LG ekspedicija** krovinių vežimo tarifams, **Užsakovas** atsiskaito pagal krovinio važtos dokumente pradinės stoties kalendoriniame spaude nurodytą dieną galiojusius tarifus, o už suteiktas papildomas paslaugas – pagal jų suteikimo dieną galiojančius įkainius.

8.2. **LG ekspedicija** už papildomą mokesť gali perduoti elektroniniu paštu PVM sąskaitos faktūros ir jos priedo duomenis, pateikti krovinių vežimo važtaraščių ir kitų dokumentų kopijas.

8.3. Sutarties sąlygos, visi joje minimi dokumentai ir priedai, šalių pasikeitimas informacija, susijusia su šia sutartimi, yra konfidencialūs ir be kitos šalies sutikimo negali būti atskleisti trečiajai šaliai. Visa

informacija, susijusi su sutartimi, yra komercinė paslaptis. Už komercinių paslapčių atskleidimą numatyta atsakomybė.

8.4. **Užsakovas** turi teisę perduoti **LG ekspedicija** teikiamas paslaugas trečiajai šaliai.

9. SUTARTIES GALIOJIMO SĄLYGOS

9.1. Ši sutartis įsigalioja nuo pasirašymo dienos ir galioja iki 2006-12-31 d.

9.2. Šios sutarties pakeitimai ir papildymai galioja tik tuo atveju, jeigu jie pateikti raštu ir abiejų šalių įgaliotų atstovų pasirašyti.

9.3. Ši sutartis sudaryta dviem egzemplioriais lietuvių kalba, turinčiais vienodą juridinę galią, po vieną egzempliorių kiekvienai šaliai. Visi sutarties priedai yra neatskiriama šios sutarties dalis.

9.4. Jeigu viena iš šių sutartį pasirašiusių šalių pareiškia norą nutraukti sutartį jos galiojimo terminui nepasibaigus, ji turi raštu motyvuotai pranešti apie tai kitai šaliai prieš 10 kalendorinių dienų iki faktiškos sutarties nutraukimo datos ir nurodyti motyvus.

9.5. Pasibaigus sutarties galiojimo laikui, ją pasirašiusios šalys yra atleidžiamos nuo įsipareigojimų pagal ją, išskyrus finansinius įsipareigojimus iki bus galutinai atsiskaityta.

9.6. Jei sutartis nutraukiama prieš terminą, šalys įsipareigoja per 10 kalendorinių dienų nuo pranešimo apie sutarties nutraukimą gavimo atsiskaityti už suteiktas paslaugas.

10. ŠALIŲ REKVIZITAI

AB "Lietuvos geležinkeliai"

Įmonės kodas:

PVM mokėtojo kodas:

adresas

Įmonė įregistruota LR juridinių asmenų registre

Bankas: AB bankas

Atsiskaitomoji sąskaita:

LT

Kontaktinis adresas ir telefonai

AB "Lietuvos geležinkeliai"

UAB „XXXXXXXXXX“

Įmonės kodas:

PVM mokėtojo kodas:

adresas

Įmonė įregistruota LR juridinių asmenų registre

Bankas: AB bankas

Atsiskaitomoji sąskaita:

LT

Kontaktinis adresas ir telefonai

AB "Lietuvos geležinkeliai"

UAB „XXXXXXXXXX“

Direktorius

Priedas Nr. 2 CIM važiaraštis 14 puslapių

Priedas Nr. 3 SMGS važtaraštis 16 puslapių

Kroviny	2003 m.	2004 m.	2005 m.
Iš viso	43447241.4	45554830.1	49287333.1
eksportas	7053283.7	8604787.1	5480124.5
importas	7177253.1	7917119.4	10249938.1
tranzitas	23782924.5	22994800.1	19193999.2
viduje	5433780.10	6038123.5	14363271.3
Pavadinimai krovinių			
1.Nafta ir naftos produktai	19361922.4	19829996.9	20196842.3
eksportas	4943097.5	6414075.5	1814269.9
importas	2150634.6	2315652.9	1599621.7
tranzitas	11310015.1	10174535.2	10705238.1
viduje	958175.2	925733.3	6077712.6
ame tarpe dyzelinis kuras	3692219.3	4539730.1	5169019.8
eksportas	1651371.5	2182172.6	700633.8
importas	18831.4	100480.9	179235.4
tranzitas	1538798.9	1737342.7	2090572.4
viduje	483217.5	519733.9	2198578.2
tame tarpe mazutas	5049625.8	4086132.4	4526928.5
eksportas	975239.3	1344721.0	
importas	11466.1	45806.0	899586.5
tranzitas	3960205.4	2650290.2	2131164.8
viduje	102715.0	45315.3	1486348.9
tame tarpe benzinas	2254364.2	2626618.4	4063181.6
eksportas	1686359.4	2152257.2	877999.2
importas	2188.0	2334.0	25168.5
tranzitas	285403.3	204618.1	1420264.5
viduje	280413.5	267409.1	1739749.4
tame tarpe žalioji nafta	4733490.0	5292989.7	2612573.4
eksportas	1576.4	0.0	0.0
importas	1849704.3	2019562.0	388452.0
tranzitas	2871385.1	3273427.7	2223838.9
viduje	10824.2	0.0	282.5
Tame tarpe bitumas, asfaltas	166262.1	132823.5	258388.1
eksportas	26280.3	28641.0	29981.7
importas	82691.8	33232.0	28614.14
tranzitas		11642.3	13156.3
viduje	52239.3	59308.2	186635.7
2.Metalai	4139902.7	4958324.4	4196314.7
eksportas	175745.6	98015.3	104868.4
importas	404504.9	521661.3	1472203.2
tranzitas	3349071.5	4056568.7	2366436.8
viduje	210580.7	282079.1	252806.3
tame trape špižius	498805.4	767805.3	568177.9
eksportas	0.0	0.0	0.0
importas	547.0	611.0	45402.5
tranzitas	498258.4	767194.3	522635.4
viduje	0.0	0.0	140.0
tame tarpe juodieji metalai	3588656.1	4112949.6	3554002.3
eksportas	170506.7	91188.7	90040.9
importas	395276.7	512038.2	1418083.6
tranzitas	2812644.9	3227835.8	1793424.2
viduje	210227.8	281886.9	252453.6

tame tarpe spalvotieji metalai	52441.2	77569.5	74134.5
eksportas			14827.5
importas			
tranzitas	38168.2	61538.6	50377.2
viduje	352.9	192.2	212.7
3.Trašos	5369079.0	5679109.0	6452482.8
eksportas	155808.2	204772.5	158287.3
importas	571424.3	588121.0	2790597.4
tranzitas	2826277.7	2783257.7	876737.8
viduje	1815568.8	2102957.8	2626860.3
4.Akmens anglis, koksas	2095794.0	1676519.8	2116617.70
eksportas	0.0	195.0	230.0
importas	312523.3	283319.7	324702.7
tranzitas	1772862.7	1378773.1	1775241.1
viduje	10408.0	14232.0	16443.9
tame tarpe akmens anglis	1502352.7	1003075.1	1666256.1
eksportas	0.0	100.0	0.0
importas	304009.1	271131.1	300054.7
tranzitas	1196326.0	726662.2	1363837.4
viduje			2364.0
5.Cukrus	786760.0	835046.0	904642.9
eksportas	55446.4	112967.2	773101.6
importas	28999.6	75687.7	38707.0
tranzitas	654710.6	609365.0	43574.4
viduje	47603.4	37026.1	49259.9
6.Mediena ir medžio gaminiai	1590414.4	1701570.8	1760069.4
eksportas	400161.4	318060.9	397037.9
importas	207952.6	336161.3	471897.9
tranzitas	873358.1	944381.8	750347.7
viduje	108942.3	102966.8	140785.9
tame tarpe neapdorota mediena	229.9	1579.6	0.0
eksportas	0.0	0.0	0.0
importas	229.9	1531.3	0.0
tranzitas	0.0		0.0
viduje	0.0	0.0	0.0
7.Popierius ir celiuliozė	245193.3	242691.1	282476.6
eksportas	27704.1	24282.9	90816.0
importas	34143.7	29694.9	64755.6
tranzitas	183225.3	188713.3	126270.2
viduje	120.2	0.0	634.8
8.Grūdai ir permalti produktai	1683440.0	995916.2	1523284.5
eksportas	481085.8	427172.8	376137.0
importas	236137.0	60635.9	40168.0
tranzitas	664526.4	160467.5	102384.6
viduje	301690.8	347640.0	1004594.9
tame trape grūdai	1629206.3	942504.3	1468571.9
eksportas	470315.2	404152.8	358888.6
importas	228034.2	55226.5	38415.9
tranzitas	629542.6	136540.4	67267.6
viduje	301314.3	346584.6	1003999.8
9.Cheminiai kroviniai	1076237.4	1240990.7	1495475.3
eksportas	77048.7	87792.0	118427.1
importas	699042.4	754406.4	1001870.3
tranzitas	235525.9	311855.5	264699.9

viduje	64620.4	86936.8	110478.0
amoniakas	90192.0	125254.7	127760.2
eksportas			
importas	80823.7	118899.9	122984.0
tranzitas			
viduje	0.0	0.0	0.0
tame tarpe metanolis	27387.9	38718.0	35618.8
eksportas			
importas			
tranzitas	1468.4	13994.3	11520.7
viduje	16765.8	17570.6	16474.1
10.Statybinės medžiagos	4066296.9	4849768.3	5857683.3
eksportas	469368.5	644350.4	732300.7
importas	1378107.9	1541508.2	1773410.7
tranzitas	609410.1	820012.0	909046.6
viduje	1609410.4	1843897.7	2442025.3
tame tarpe akmuo, gipsas, cementas	1257419.6	1536810.0	1683514.9
eksportas	228760.2	228652.1	67071.1
importas	273227.5	303813.7	356939.2
tranzitas	385756.2	543144.8	615025.5
viduje	369675.7	461199.4	644479.1
11.Medvilnė	449.9	0.0	0.0
eksportas	0.0	0.0	0.0
importas	449.9	0.0	0.0
tranzitas	0.0	0.0	0.0
viduje	0.0	0.0	0.0
12.Kiti kroviniai	3031751.4	3544896.9	4501443.6
eksportas	267817.5	273102.6	914648.6
importas	1153332.9	1410270.1	671103.6
tranzitas	1303941.1	1566870.3	1274022.0
viduje	306659.9	294653.9	1641669.4
13.Iš visos apimties pervežta konteineriais	153719.0	347804.0	350856.0
eksportas	4540.0	9976.0	98944.0
importas	5628.0	14223.0	80375.0
tranzitas	109730.0	239253.0	171462.0
viduje	33821.0	84352.0	75.0