

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
VERSLO TEISĖS KATEDRA**

SIMONA BENETYTĖ
Studijų programa – vežimo teisė (kodas 62401S119)

KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES TEISINĖ CHARAKTERISTIKA

Magistro baigiamasis darbas

**Darbo vadovas –
doc.dr. Edvardas Sinkevičius**

Vilnius, 2010

TURINYS

ĮVADAS	3
1. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES REGLAMENTAVIMAS	6
1.1. Nacionaliniai teisės šaltiniai	6
1.2. Tarptautiniai teisės šaltiniai	9
2. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES TEORINIAI ASPEKTAI	13
2.1. Krovinio vežimo sutarties samprata ir pobūdis	14
2.1.1. Krovinio vežimo sutarties samprata	14
2.1.2. Krovinio vežimo sutarties pobūdis	14
2.1.3. Konsensualinė ar realinė krovinio vežimo sutartis	14
2.1.4. Sutartis trečiojo asmens naudai	16
2.1.5. Obligations de resultat v. Obligations de moyens	17
2.1.6. Krovinio vežimo sutarties atskyrimas nuo kitų sutarčių	19
2.2. Esminės krovinio vežimo sutarties sąlygos	21
2.3. Krovinio vežimo teisiniuose santykiuose dalyvaujantys subjektai, jų teisės ir pareigos	24
2.3.1. Siuntėjo statusas, jo teisės ir pareigos	25
2.3.2. Vežėjo statusas, jo teisės ir pareigos	30
2.3.3. Gavėjo statusas, jo teisės ir pareigos	39
3. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES PRAKTINIAI ASPEKTAI	41
3.1. Krovinio vežimo sutarties sudarymas	41
3.2. Krovinio vežimo sutarties keitimas jos vykdymo metu	44
3.3. Krovinio vežimo sutarties pabaiga	47
3.4. Transportavimo dokumentai ir jų reikšmė	49
3.5. Vežėjo atsakomybės ypatumai	53
3.6. Ieškinių ir pretenzijų reiškimo tvarka	59
IŠVADOS	63
LITERATŪROS SĄRAŠAS	66
SANTRAUKA	71
SUMMARY	72

IVADAS

Temos aktualumas ir naujumas. Lietuvos transporto sektorius yra viena iš svarbiausių ekonomikos veiklos sričių, įgaunanti vis daugiau svarbos. Tai viena nedaugelio Lietuvos ekonomikos veiklos sferų, kur eksportas viršija importą.¹ Lietuvos geografinė padėtis labai palanki transporto plėtrai, o šalis jau dabar dažnai vadinama koridoriumi tarp rytų ir vakarų. Plečiantis transporto rinkai, sparčiai vystosi ir prekybos santykiai, o tai lemia dideliais tempais augančius krovinių transporto srautus. Pagrindinis krovinių vežimo teisinio reguliavimo instrumentas yra krovinio vežimo sutartis. Krovinių vežimo plėtra ir svarba reikalauja, kad ši sritis ir jos įgyvendinimo mechanizmai būtų kuo išsamiau ir aiškiau sureguliuoti, tai nulėmė autoriaus apsisprendimą rašyti baigiamąjį darbą šia tema.

Naudota literatūra. Lietuvoje krovinio vežimo sutarčiai nebuvo skiriama daug dėmesio, todėl ši sritis nėra išsamiai išnagrinėta. Lietuvos teisinėje literatūroje nei vienas autorius nepateikia išsamios ir plačios teisinės analizės šia aktualia tema, nagrinėjami tik pavieniai sutarties elementai. Bendrąją ir abstrakčią sutarčių teisės analizę yra pateikę autorių kolektyvas 2009 metų vadovėlyje „Civilinė teisė, Prievolių teisė“². Konkrečiau apie krovinių transportą užsiminta dr. A. Gineičio disertacijoje³. Plačiau ši tema nagrinėta dr. O. Drobitko disertacijoje⁴, tačiau kiek kitu aspektu, nei šiame darbe. Svarbus yra to paties autoriaus straipsnis apie krovinio gavėją.⁵ Dr. Sinkevičiaus ir dr. Ambrasienė taip pat padarė didelį indėlį savo bendroje knygoje atskleidami krovinio vežimo sutartį ir kelių transporto vežėjo atsakomybės ypatumus.⁶ Šie autoriai taip pat parašę keletą straipsnių, labai aktualių šio baigiamojo darbo temai.⁷ Nagrinėjant krovinio vežimo sutartį neapsieita ir be užsienio šalių autorių, kadangi kitose valstybėse transporto teisė yra daug labiau išvystyta. Paminėtini užsienio autoriai: Marian Hoeks, Clarke M., Yates D., Брагинский М.И., Витрянский В.В., Leo D'Arcy, Jack Beatson, Daniel Friedmann, Jan Hallebeek ir kiti. Šiame darbe didelis dėmesys taip pat skiriamas nacionaliniams

¹http://www.finmin.lt/finmin.lt/failai/es_biudzeto_perziura/Transporto_sektorius_pletra.pdf, prisijungimo laikas: 2010.11.22.

² Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009.

³ Gineitis.A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003.

⁴ Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P. 61.

⁵ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 2006. Nr. 4(82).

⁶ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.

⁷ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47).; E.Sinkevičius. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai. Socialinių mokslų studijos. 2009. 2(2).; Sinkevičius. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija. 2008, 1(103); Sinkevičius.“Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2 2006 (80).

ir tarptautiniams teisės aktams, jų analizei, taip pat Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuluotai teisės taikymo ir aiškinimo praktikai.

Problema. Atsižvelgiant į prieš tai nurodytą susiklosčiusią situaciją Lietuvoje, galima įvardinti problemą – teisės mokslas dar nėra pakankamai plačiai išanalizavęs pačios krovinio vežimo sutarties. Problema nulemta dar ir to, kad skirtingų transporto rūšių krovinio vežimo sutarties teisinis reglamentavimas skiriasi, o bendros analizės niekas nėra pateikęs.

Teorinė darbo reikšmė. Darbe atskleidžiama bendroji krovinio vežimo sutarties teisinė charakteristika, kuri atsispindi per krovinio vežimo sutartį reglamentuojančius teisės aktus ir visapusiškai atskleistus teorinius šios sutarties elementus. Visi aspektai nagrinėjami per skirtingų transporto rūšių analizės prizmę. Tokios teisinės analizės ir charakteristikos Lietuvos mokslinėje literatūroje trūkumas suponuoja šio darbo teorinės reikšmės svarbą.

Praktinė darbo reikšmė. Praktinėje šio darbo dalyje atskleisti, autoriaus nuomone, daugiausia praktinės reikšmės krovinių vežimo sutarčiai turintys aspektai. Pervežant krovinius dažnai kyla įvairių teisinių klausimų, susijusių su šios sutarties sudarymu, vykdymu ar netinkamo vykdymo pasekmėmis, o esama analizė šia tema yra nepakankama išskylantiems klausimams atsakyti, todėl darytina išvada apie šio darbo praktinę reikšmės aktualumą.

Tikslas, uždaviniai ir hipotezė.

Magistro baigiamojo darbo **tikslas** – pateikti krovinio vežimo sutarties teisinę charakteristiką.

Šiam tikslui pasiekti keliami **uždaviniai**:

- 1) Išanalizuoti pagrindinius krovinio vežimo sutartį reglamentuojančius nacionalinius ir tarptautinius teisės aktus;
- 2) Visapusiškai atkleisti teorinius krovinio vežimo sutarties aspektus, pateikiant sutarties sampratą ir pobūdžio, esminių sutarties sąlygų, dalyvių padėties analizę.
- 3) Išnagrinėti krovinio vežimo sutarties praktinius aspektus analizuojant sutarties sudarymą, keitimą bei pabaigą; taip pat pateikti transporto dokumentų, vežėjo atsakomybės bei pretenzijų ir ieškinių teikimo tvarkos praktinę reikšmę.

Magistro baigiamajame darbe iškeliami **hipotezė** – krovinio vežimo sutartis yra rezultato sutartis, sudaryta trečiojo asmens naudai.

Objektas ir dalykas.

Magistro baigiamojo darbo **objektas** – bendroji krovinio vežimo sutartis.

Magistro baigiamojo darbo **dalykas** – Krovinio vežimo sutarties reglamentavimas, pagrindiniai sutarties teoriniai ir praktiniai aspektai, kurie atskleidžiami analizuojant skirtingų transporto rūšių teisės aktus, mokslinę literatūrą bei teismų praktiką.

Metodai.

Magistro baigiamajame darbe naudojami metodai:

- 1) Loginis metodas taikomas analizuojant teisės aktus, apibendrinant, darant išvadas;
- 2) Dokumentų analizės metodas naudojamas duomenims iš teisinių dokumentų surinkti, analizuoti;
- 3) Sisteminis metodas naudojamas siekiant sistemiškai išnagrinėti ir vertinti krovinio vežimo sutarties reguliavimą;
- 4) Lyginamasis metodas naudojamas lyginant skirtingų transporto rūšių reglamentavimą ir reguliavimą, lyginant skirtingų lygių ir skirtingų šalių teisės aktus.

Darbo struktūra.

Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, trys dėstomosios dalies skyriai, išvados, literatūros sąrašas bei santraukos lietuvių ir anglų kalbomis.

Dėstomąją dalį sudaro skyriai ir smulkesni poskyriai. Pirmajame skyriuje pateikiama krovinio vežimo sutartį reglamentuojančių nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų analizė. Antroje dalyje visapusiškai atskleidžiami teoriniai sutarties aspektai – samprata ir pobūdis, esminės sutarties sąlygos, sutarties dalyviai, jų teisės ir pareigos. Trečiojoje dėstymo dalyje pateikiami praktiniai krovinio vežimo sutarties aspektai – atskleista krovinio vežimo sutarties analizė nuo jos sudarymo iki pabaigos. Atskleidžiama transporto dokumentų reikšmė ir praktinė svarba sutarties vykdymo metu, analizuojamos sutarties nevykdymo ar netinkamo vykdymo pasekmės. Pateikiami svarbūs vežėjo atsakomybės ypatumai bei pretenzijų ir ieškinių teikimo tvarka.

Darbo pabaigoje pateikiamos išvados.

1. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES REGLAMENTAVIMAS

Norint išanalizuoti krovinių vežimo sutartį, svarbu apžvelgti kaip ši sutartis yra reglamentuojama. Kadangi kroviniai transportuojami ne tik vienos valstybės teritorijoje, labai svarbu apžvelgti ne tik nacionalinius, bet ir tarptautinius teisės šaltinius, reglamentuojančius krovinių vežimo sutartį.

1.1. Nacionaliniai teisės šaltiniai⁸

Krovinių vežimo sutartis yra reglamentuojama nacionaliniais teisės aktais, kai pervežimas vykdomas vienos valstybės teritorijoje, kuomet nėra kertama valstybės siena.

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas⁹ (toliau – Transporto veiklos pagrindų įstatymas) išskiria penkias pagrindines transporto rūšis: kelių, geležinkelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transportą.

Pagrindinis nacionalinis teisės aktas, reglamentuojantis krovinių vežimo sutartį yra Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas¹⁰ (toliau – CK arba Civilinis kodeksas). Šiame teisės akte visas XL skyrius skirtas Vežimui. Šis skyrius apima reglamentavimą visų anksčiau minėtų transporto rūšių, todėl jis yra abstraktus ir numato tik pagrindines krovinių vežimo sutarties nuostatas. Kadangi transporto rūšių išskyrėme penkias, svarbu apžvelgti kiekvienos iš jų atskirą reglamentavimą.

Krovinių vežimo sutartį kelių transportu reglamentuoja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas¹¹ (toliau – Kelių transporto kodeksas arba KTK). Šio kodekso šeštasis skirsnis numato krovinių vežimo sąvoką, krovinių vežimo sutartį, užsakymą, važtaraštį, jo išdavimą, krovinių priėmimą, pakrovimą ir iškrovimą, šių veiksmų atlikimo terminus, krovinių peradresavimą, perdavimą gavėjui, ženklimą ir pakuotę, pavojingų krovinių vežimą ir vežimą savo sąskaita. Kelių transporto kodekso 26 straipsnio 5 dalis pateikia nuorodą į krovinių vežimo tvarką ir sąlygas reguliuojančias Krovinių vežimo taisykles, tvirtinamas Susisiekimo ministerijos. Susisiekimo ministerija yra patvirtinusi Krovinių tarptautinių vežimų kelių transporto taisykles¹² ir Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisykles¹³. Šios taisyklės reguliuoja tuos pačius krovinių pervežimo keliais aspektus kaip ir Kelių transporto kodeksas, tačiau juos detalizuoja, plačiau išdėsto, pateikia išsamesnį teisinį reguliavimą.

⁸ Teisės šaltiniais šiame skyriuje laikysime valstybės kompetentingų organų ar jų įgalintų nevalstybinių organizacijų išleistus teisės aktus, kurių normose (elgesio taisyklėse) suformuluota (išreikšta) ir įtvirtinta valstybės valia.

Lietuvos teisės pagrindai. Autorių kolektyvas. Vilnius. Justitia 2004 P.32

⁹ Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034 redakcija.

¹⁰ Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.

¹¹ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

¹² Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos tarptautinių vežimų kelių transporto taisyklės // Valstybės žinios, 1998-12-31, Nr. 115-3261

¹³ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymu Nr. 300 patvirtintos Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklės // Valstybės žinios, 1997-08-15, Nr. 76-1963

Krovinių vežimo sutartį geležinkelių transportu reglamentuoja Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas¹⁴ (toliau – Geležinkelių transporto kodeksas arba GTK). Šio kodekso šeštasis skirsnis reglamentuoja krovinių vežimą ir vežimų organizavimą, atsiskaitymų su geležinkelio įmone užtikrinimą, važtaraštį, jo turinį, krovinių pateikimą vežti, kai kurių krovinių ypatingas sąlygas, krovinių būklę, įpakavimą, žymėjimus, krovinių pakrovimą ir tikrinimą, svorio ar vienetų skaičiaus nustatymą, vagono krovos normų viršijimą, vagonų ir konteinerių naudojimą, krovinių pristatymo terminus, užmokestį už vežimą ir kitas paslaugas, krovinių siuntėjo ir gavėjo papildomus pavedimus, jų pateikimo formą, kliūtis vežimo metu, pranešimą apie krovinių pristatymą, krovinių išdavimą ir padarinius, jeigu laiku neatsiimamas kroviny. Šiame teisės akte reglamentavimas abstraktus, tačiau vėlgi Geležinkelių transporto kodeksas 35 straipsnyje teikia nuorodą į Susisiekimo ministerijos patvirtintas Krovinių vežimo geležinkelių transportu taisykles¹⁵, kurios labai detalai ir smulkmeniškai išdėsto visas su krovinių transportavimo geležinkeliais susijusias nuostatas.

„Krovinių vežimo jūra sutartis“ – taip vadinasi ketvirtasis Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymo¹⁶ (toliau – Prekybinės laivybos įstatymas arba PLĮ) skirsnis. Čia reglamentuojamas krovinių vežimas jūra, konosamento išdavimas ir dokumentų pateikimas vežėjui, krovinių įpakavimas, perkrovimas į kitą laivą, sukrovimas laive, frachtas, krovinių įkeitimas, krovinių vežimo jūra sutarties atsisakymas, sutarties nutraukimas, krovinių vežimo ypatumai, krovinių pateikimas saugoti. Kadangi jūra kroviniai transportuojami tik į kitas valstybes, todėl Prekybinės laivybos įstatymas nurodo, kad kroviniai vežami jūra vadovaujantis tarptautiniais teisės aktais, kurie bus aptariame kitame skyriuje. Taip pat įstatymas leidžia šalių susitarimu nustatyti ir kitokias taisykles.

Krovinių vežimo sutartis oro transportu nacionaliniu lygiu nėra labai detalai reglamentuota lyginant su kitomis transporto rūšimis. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo¹⁷ 68 straipsnis numato, kad susisiekimo ministras nustato keleivių, krovinių, bagažo, pašto bei pavojingų krovinių vežimo sąlygas ir tvarką. Taigi krovinių vežimo sąlygos oro transportu nacionaliniu lygiu yra reglamentuotos tik Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 3-147 patvirtintose Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklėse, kurių IV skyriuje, 16-38 straipsniuose yra reglamentuotos krovinių vežimo sąlygos. Tokį nacionalinio lygmens reglamentavimą būtų galima paaiškinti tuo, kad Lietuvoje,

¹⁴ Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004. Nr. 72-2489 (su vėlesniais papildymais ir pakeitimais).

¹⁵ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2000 06 20 įsakymu Nr.174.patvirtintos Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės // Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-1507

¹⁶ Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais)

¹⁷ Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94 – 2918

kaip nedidelėje valstybėje, vidiniai transportavimo maršrutai nėra ilgi, todėl atsižvelgiant į tokio transportavimo sąnaudas parankiau yra rinktis kitą transporto rūšį, pavyzdžiui (toliau – pvz.) kelių ar geležinkelių transportą.

Krovinių vežimą vidaus vandenu transportu reglamentuoja Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto kodeksas¹⁸ (toliau – Vidaus vandenu transporto kodeksas). Šio kodekso aštuntasis skirsnis reglamentuoja krovinių vežimo sutartį, užsakymą, važtaraštį, laivo parengimą, krovinių priėmimą, pakrovimą, iškrovimą, jų terminus, krovinių peradresavimą, pranešimą apie krovinių pristatymą ir jo išdavimą, saugojimą, krovinių vežimo ribojimus ir pavojingų krovinių vežimą. Vidaus vandenu transporto kodeksas numato, kad *Krovinių vežimo vidaus vandenu laivais tvarką nustato krovinių vežimo vidaus vandenu laivais taisyklės, kurias tvirtina susisiekimo ministras*.¹⁹ Šiose taisyklėse detalizuojamos Vidaus vandenu transporto kodekso nuostatos.

Išvardiname pagrindinius nacionalinius teisės aktus, kurie reglamentuoja krovinių vežimą atskiromis transporto rūšimis, tačiau šių teisės aktų sąrašas nėra baigtinis. Paminėtinas yra taip pat ir Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenu transportu įstatymas, kuris nustato teisinius ir organizacinius pagrindus, siekiant užtikrinti saugų krovinių vežimą²⁰, taip pat tarptautinės sutartys, į kurias nukreipia nacionaliniai teisės aktai, pavyzdžiui, Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)²¹ (toliau – CMR konvencija), į kurią nuorodą pateikia Kelių transporto kodeksas. Tokiu atveju tarptautiniai teisės aktai taikomi prioritetiškai prieš nacionalinius.

Autorius atkreipia dėmesį, kad Lietuvos Respublika neturi vieningo Transporto kodekso. Tačiau, egzistuoja pavieniai atvejai, kai visos transporto rūšys nacionaliniu lygiu reglamentuojamos viename teisės akte. Toks reglamentavimas yra Vokietijoje. Vokietijos prekybos kodekso ketvirtos knygos ketvirtas skyrius skirtas krovinių vežimo santykiams reglamentuoti.²² Šio kodekso 407 str. 3 d. nurodo, kad skyriaus nuostatos galioja tais atvejais, kai krovinyms vežamas žeme, vidaus vandenimis arba oru, o tai rodo, kad jis taikomas visoms transporto rūšims. Panaši situacija yra ir Lenkijos nacionaliniuose teisės aktuose.

Diskutuotinos yra bendro transporto kodekso kūrimo galimybės Lietuvoje. Autoriaus nuomone, tokia bendro transporto kodekso kūrimo idėja būtų sunkiai įgyvendinama, kadangi šie teisės aktai reglamentuoja ne tik krovinių vežimo sutartis, bet ir kiekvienai transporto rūšiai

¹⁸ Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393

¹⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2000 09 28 įsakymu Nr. 269 patvirtintos Krovinių vežimo vidaus vandenu keliais taisyklės // Valstybės žinios, 2000, Nr. 77-2267

²⁰ Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenu transportu įstatymas // Valstybės žinios. 2001, Nr. 111-4022.

²¹ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932

²² Handelsgestzbuch der Bundesrepublik Deutschland.

būdingas sąvokas, transporto priemonės ir jų naudojimo ypatumus, pervežimo organizavimą ir panašiai (toliau – pan.). Kadangi kiekviena transporto rūšis turi savo specifiką, darytina išvada, kad nebūtų galima visų šių transporto rūšių sudėti į vieningą bendrą kodeksą.

Nežiūrint į tai, vis dėl to būtų naudinga tam tikras nuostatas suvienodinti visoms transporto rūšims. Paminėtina, kad net skirtingas transporto rūšis reglamentuojančių teisės aktų pavadinimai skiriasi – vieni teisės aktai vadinami kodeksais (kaip geležinkelių transporto, kelių transporto ar vidaus vandens), kiti įstatymais (kaip aviacijos ar prekybinės laivybos). Taip pat vienuose teisės aktuose krovinių vežimas sujungiamas su pašto vežimu, kituose su keleivių ir bagažo vežimu. Autoriaus nuomone, būtų naudinga šiuos nacionalinius teisės aktus peržiūrėti ir priimti pakeitimus, suvienodinančius krovinių vežimo skirtingoms transporto rūšimis reglamentavimą.

1.2. Tarptautiniai teisės šaltiniai

Kadangi Lietuva yra pakankamai maža valstybė, dažniausiai kroviniai yra transportuojami tarptautiniais maršrutais, kada yra kertama valstybės siena. Kai krovinių transportavimas apima ne vieną valstybę, svarbūs pasidaro tarptautiniai teisės aktai, reglamentuojantys tokį pervežimą.

Pagrindinis dokumentas, reglamentuojantis krovinių vežimą kelių transportu yra Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), prie kurios Lietuva prisijungė 1993 metais.²³

Pirmasis konvencijos straipsnis nurodo, kad Ši konvencija taikoma kelių transporto priemonėms vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijoje ir kai bent viena iš jų yra Konvencijos narė. Jei nustatomos visos šiame straipsnyje nurodytos sąlygos – sutarties šalys negali pasirinkti kitos taikytinos teisės, jos privalo taikyti šią konvenciją.

Galimi dar du atvejai kada taikoma CMR konvencija. 1) Kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu, bet krovinyš iš transporto priemonės neperkraunamas (nebent trumpam tvarkymui ar patikrinimui ir po to toliau transportuojama kelių transportu); 2) Kai sutarties šalys savo susitarime numato, kad jų santykiams taikoma CMR konvencija. Tačiau taikant tokią sutarties nuostatą svarbu, kad ji neprieštarautų imperatyvioms ginčo sprendimo teisės normoms. Jei taip atsitiktų, konvencija nebūtų taikoma. Tai pat, nors šalys to ir pageidautų, jos negalima būtų taikyti CMR konvencijos 1 straipsnio (toliau – str.) 4 punkte (toliau – p.) išvardintais atvejais – kai vežimai vykdomi pagal

²³ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932

pašto konvencijas, kai vežami palaikai ar vežama būsto apstatymui ir baldų vežimams persiraustant.

Taikant CMR konvenciją privalu vadovautis principu *lex specialis generali derogat*²⁴, kadangi esant kolizijai tarp CMR konvencijos ir nacionalinių įstatymų, būtinai turi būti taikoma CMR konvencija – tai yra specialus aktas bendrojo teisės akto atžvilgiu.

Pagrindė CMR konvencija reglamentuoja vežimo sutarties sudarymą ir vykdymą, važtaraščio turinį, vežėjo atsakomybę, pretenzijų ir ieškinių pateikimo tvarką, senatį, nuostatas, susijusias su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai, sutarčių, prieštaraujančių konvencijai, negaliojimą.

Krovinių vežimą kelių transportu taip pat reglamentuoja tarpvalstybiniai susitarimai tokie kaip 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), Lietuvai įsigaliojusi 2003 metų sausio pirmąją; 1970 m. susitarimas dėl greitai gendančių produktų tarptautinio gabenimo ar tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP), kurią Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 2000 m. vasario 17 d.; 1975 m. Muintinės konvencija dėl tarptautinio pervežimo su TIR knygelėmis, kurios dalyvė Lietuva yra nuo 1993 m. vasario 11 d.; 1990 m. Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija), kurią Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 1997m. lapkričio 25 d., 1970 m., Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), kurią Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 1996 m. rugsėjo 24 d.;

Pereikime prie krovinių gabenimo geležinkelių transportu tarptautinio reglamentavimo.

1995 m. lapkričio 1 d. Lietuvos Respublika prisijungė prie “1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties” (COTIF), kurio susitarimo priedas B yra „1999 metų Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM)“ (toliau – CIM taisyklės), taip pat 1992 metais Lietuva įstojo į Geležinkelių bendradarbiavimo organizaciją (OSŽD), kurios geležinkelių transporto krovinių pervežimą reguliuojantis teisinis instrumentas yra 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) (toliau SMGS susitarimas). Taigi tai yra du pagrindiniai tarptautiniai teisės aktai, reglamentuojantys krovinių pervežimą geležinkelių transportu.

CIM taisyklės taikomos visoms atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinių priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse narėse. Ši nuostata taikoma neatsižvelgiant į vežimo sutarties šalių buveinę ir pilietybę.²⁵ Taip pat šios taisyklės reglamentuoja vežimo sutartį, važtaraščio turinį, atsakomybę už važtaraštyje pateiktus duomenis, pavojingų krovinių vežimą, išlaidų apmokėjimą, patikrinimą, važtaraštį,

²⁴ Iš lot.k. – specialus įstatymas pakeičia bendrąjį.

²⁵ Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIV (A), CIM (B), RID (C), CUV (D) priedai//Valstybės žinios, 2008-01-03, Nr. 1-1.

krovinio pakrovimą ir iškrovimą, krovinio pakuotę, administracinių formalumų atlikimą, krovinio pristatymo terminus, pristatymą, teisę disponuoti kroviniu, šios teisės įgyvendinimas, krovinio vežimo, pristatymo kliūtis ir jų padarinius.

SMGS susitarimo antrasis straipsnis numato, kad šis Susitarimas yra privalomas ir galioja geležinkeliams, krovinio siuntėjams bei gavėjams (vežimo sutarties dalyviams), nesvarbu, koks jų valstybinis priklausomumas.²⁶ Taip pat Vadovaujantis šio Susitarimo sąlygomis atliekamas tiesioginis tarptautinis krovinio vežimas pagal SMGS važtaraščius tarp tų šalių, kurių geležinkeliai yra šio Susitarimo dalyviai, stočių, kuriose atliekami vietinių vežiojimų krovimo darbai, kai neperkraunama pasienio stotyse, jei geležinkelių vėžės plotis vienodas, taip pat perkraunant krovinius arba keičiant vagonų vežimėlius arba naudojant vagonus su keičiamąju tarpuvėžio akiračiais pasienio stotyse, kuriose susieina skirtingos vėžės geležinkelio linijos.

Šis susitarimas reglamentuoja vežimo sutarties sudarymą: važtaraštį, krovinio priėmimą vežti, tarą, įpakavimą, ženklinimą, pakrovimą, krovinio masę ir vienetų skaičiaus nustatymą, vagonų plombavimą, krovinio įkainojimą ir pageidavimus dėl pristatymo termino, lydinčiuosius dokumentus, atsakomybę už važtaraštyje pateiktus duomenis, baudas, tarifus, važtapinigių ir baudų apskaičiavimus, krovinio pristatymo terminus; taip pat reglamentuotas sutarties vykdymas: važtapinigių mokėjimas, išperkamieji mokesčiai ir paskolos, krovinio išdavimas ir paieška, komercinis aktas, geležinkelio užstato teisė; ir vežimo sutarties pakeitimas – pakeitimo teisė ir tvarka, kliūtys kroviniui vežti ir išduoti; reglamentuota ir geležinkelio atsakomybė, pretenzijos ieškiniai ir senatis.

Dabar peržvelkime pagrindinius tarptautinius teisės aktus, reglamentuojančius krovinių vežimą oro transportu.

Tarptautinis dokumentas, reglamentuojantis krovinių pervežimą oro transportu yra Monrealio konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, suvienodinimo, kuri Lietuvoje įsigaliojo 2005 metų sausio 29 dieną²⁷. Ši konvencija apima 1929 m. Varšuvos Konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo,²⁸ kuri Lietuvoje buvo įsigaliojusi 1997 metų vasario 19 dieną, taip pat ir papildomus protokolus, papildžiusius 1929 metų Varšuvos konvenciją.

Monrealio konvencijos pirmame straipsnyje apibrėžtos taikymo ribos - taikoma visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis. Ji

²⁶ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)// Valstybės Žinios, 2002.09.10, Nr.: 88, Publ. Nr.: 3773

²⁷ Monrealio konvencija Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, suvienodinimo// Valstybės žinios, 2004-12-04, Nr. 174-6435

²⁸ 1929 m. Varšuvos Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo//Valstybės žinios, 1997-03-05, Nr. 19-414

vienodai taikoma neatlygintinam vežimui, kurį orlaiviu vykdo oro transporto įmonė. Konvencija reglamentuoja krovinį, oro transporto važtaraščio arba krovinio kvito turinį, patį oro transporto važtaraštį, su krovinio rūšimi susijusius dokumentus, dokumentus, skirtus keletui krovinio vietų, dokumentų reikalavimų nesilaikymą, atsakomybę už juose pateiktus duomenis, įrodomąją dokumentų vertę, disponavimo kroviniu teise, krovinio pristatymą, siuntėjo ir gavėjo teisių įgyvendinimą, taip pat jų tarpusavio santykius arba santykius tarp trečiųjų asmenų, muitinės, policijos arba kitų valdžios institucijų formalumus, vežėjo atsakomybę ir žalos atlyginimą, kombinuotą vežimą.

Galiausiai pereiname prie tarptautinių teisės aktų reglamentuojančių krovinių transportavimą jūrų transportu.

Pagrindinis krovinių pervežimą jūrų transporto reglamentuojantis aktas – Hagos taisyklės, įsigaliojusios 1931 metais. 1968 metais šios taisyklės buvo papildytos Visbio protokolu, todėl ši konvencija vadinama Hagos-Visbio taisyklėmis. Lietuva šias taisyklės ratifikavo 2003 metų liepos 3 dieną.²⁹

Dešimtas šių taisyklių straipsnis numato taikymo ribas. Numatyta, kad konvencija taikoma kiekvienam konosamentui dėl prekių vežimo tarp dviejų skirtingų valstybių uostų, jeigu: a) konosamentas yra išduotas susitariančioje valstybėje, arba b) vežama iš susitariančios valstybės uosto, arba c) vežimo sutartyje arba konosamente numatoma, kad šalių santykiams yra taikoma konvencija arba bet kurio valstybės teisė, pagal kurią konvencijos taikymas yra privalomas.³⁰ Taigi esant bent vienai iš nurodyt sąlygų, būtinai taikomos šios taisyklės nežiūrint į tai, kad laivas, siuntėjas, vežėjas, gavėjas ar kitas suinteresuotas asmuo gali būti registruotas valstybėje, kuri taisyklių neratifikavusi ir neįtraukusi į savo teisinę sistemą.

Hagos-Visbio taisyklės taip pat numato pagrindines jūrų pervežimams aktualias sąvokas, išsamiai nurodo reikalavimus ir pareigas vežėjui, kurio pati svarbiausia – tinkamas laivo parengimas reisui, fragmentiškai nurodo kitų vežime dalyvaujančių asmenų pareigas, taip pat reglamentuoja konosamento išdavimą, atsakomybės klausimus, pretenzijų reiškimo tvarką, senatį.

Nagrinėjant tarptautinius teisės aktus dar būtų pagrindo kalbėti apie UNCTAD³¹ ir UNCITRAL³² parengtą Jungtinių Tautų konvenciją dėl pervežimo jūra, kuri buvo priimta 1978

²⁹ Įstatymu dėl Protokolo (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbio taisyklės), ratifikavimo//Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4104.

³⁰ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 multilateral// <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>, prisijungimo laikas: 2010.09.15

³¹ *United Nations Conference of Trade and development* – aut. vertimas: Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija // <http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068>, prisijungimo laikas: 2010.11.25.

m. Hamburgo diplomatinėje konferencijoje. Ši konvencija vadinama Hamburgo taisyklėmis. Šios taisyklės nesusilaukė didelio jūrinio verslo palaikymo, jas ratifikavo mažiau nei 30 valstybių tarp kurių Lietuvos nėra.

Taip pat verta paminėti NSAB 2000 – Šiaurės šalių vežėjų asociacijos bendrąsias sąlygas³³, įsigaliojusias 1998 m. birželio 1d. Šis teisės aktas taikomas Šiaurės šalių vežėjų asociacijos nariams ir tiems, kurie sutartimi pasirinko taikyti šį teisės aktą. Autorius atkreipia dėmesį, kad šis teisės aktas yra pakankamai naujas, lygintas su Lietuvoje taikomais šiuo metu, taip pat jis tam tikrus pervežimo aspektus reglamentuoja kitaip, numato tam tikras naujoves. Manytina, kad verta pamąstyti apie šio teisės akto sutartinį taikymą Lietuvos krovinių vežimo sutartims.

Pastarųjų dviejų teisės aktų autorius išsamiai nenagrinėja, kadangi jie iš esmės nėra taikomi Lietuvos krovinių vežimo sutartims, nebent šalys taip susitartų, be to šių teisės aktų apžvalga ir tyrimas galėtų sudaryti tolesnį mokslinio darbo objektą.

Taigi apžvelgėme ir aptarėme pagrindinius tarptautinius teisės aktus reglamentuojančius krovinių vežimą skirtingomis transporto rūšimis. Išanalizavus šiuos teisės aktus galime daryti išvadą, kad šie teisės aktai reguliuoja labai panašius santykius ir reglamentuoja palyginus tuos pačius dalykus. Didesnių skirtumų galime pamatyti tik įvertinę kiekvienos transporto rūšies specifiškumą, pvz. atkreipdami dėmesį į geležinkelių bėgius, reglamentavimą dviem tarptautiniais teisės aktais, nors šiandieną tokį reguliavimą jau siekiama vienodinti kuriant bendrą CIM/SMGS važtaraštį, taip pat pristatymo terminus, kurie kitose transporto rūšyse nėra reglamentuoti; jūrų transporte specifinis vežėjo pareigų įvykdymo reikalavimas, oro transporto reguliavimas sujungiant krovinių gabenimą kartu su keleivių ir bagažo gabenimo reglamentavimu. Autoriaus nuomone, visos transporto rūšys konkuruoja krovinių gabenimo rinkoje, todėl tarptautinės organizacijos, siekdamos pritraukti kuo daugiau verslo investicijų būtent į savo reguliuojamą transporto sferą, stengiasi tarptautinius teisės aktus derinti prie verslo poreikių.

2. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES TEORINIAI ASPEKTAI

Norint išanalizuoti krovinių vežimo sutartį svarbu pirmiausia apžvelgi jos teorinius aspektus. Autorius pastebi, kad skirstymas į teorinius ir praktinius sutarčių aspektus yra kiek sąlyginis, kadangi kai kurie teoriniai aspektai turi praktinę reikšmę ir dėl to dažnai tam tikrus

³² *United Nations Commission on International Trade Law* – aut. vertimas: Jungtinių Tautų tarptautinės prekybos teisės komisija // <http://www.uncitral.org/>, prisijungimo laikas: 2010.11.25.

³³ Autoriaus vertimas iš anglų kalbos: General conditions of the nordic association of freight forwarders (NSAB)

dalykus galima būtų priskirti tiek prie teorijos, tiek prie praktikos. Autorius, išskirdamas teorinius ir praktinius aspektus remiasi jų samprata, esme ir praktine reikšme.

2.1. Krovinio vežimo sutarties samprata ir pobūdis

2.1.1. Krovinio vežimo sutarties samprata

Terminas „sutartis“ civilinėje teisėje turi įvairių reikšmių.³⁴ Visų pirma sutartis gali būti suprantama kaip juridinis faktas – sandoris, taip pat kaip sutartinė prievolė, siejanti šalis ir kaip rašytinis dokumentas, kuriame įtvirtintos visos sutarties sąlygos. Toks sutarties sampratų skirstymas yra teorinio pobūdžio ir neturi reikšmės sutarties vykdymui.

LR civilinis kodekso 6.154 str. yra įtvirtinta bendroji sutarties samprata – Sutartis yra dviejų ar daugiau asmenų susitarimas sukurti, pakeisti ar nutraukti civilinius teisinius santykius, kai vienas ar keli asmenys įsipareigoja kitam asmeniui ar asmenims atlikti tam tikus veiksmus (ar susilaikyti nuo tam tikrų veiksmų atlikimo), o pastarieji įgyja reikalavimo teisę.

Krovinio vežimo sutarties samprata yra įtvirtinta Civilinio kodekso 6.808 straipsnyje, kuriame rašoma, kad pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.³⁵

Kaip jau minėta ankstesniam skyriuje, CK reglamentuoja tik bendras nuostatas, o atskirtų transporto rūšių ypatumų reikėtų ieškoti atskirtuose teisės aktuose, kurie jau aptarti ankstesniame skyriuje.

2.1.2. Krovinio vežimo sutarties pobūdis

Sutartys pagal priešpriešinius reikalavimus, pasiskirstymą pareigomis ir sudarymo momentą yra skirstomos į atlygintines/neatlygintines, vienašales/dvišales ir konsensualines/realines. Krovinio vežimo sutartis pagal savo pobūdį dažniausiai būna dvišalė, komercinio pobūdžio, todėl atlygintinė. Dėl to, ar ši sutartis yra realinė ar konsensualinė kai kurie autoriai nesutaria iki šiol.

2.1.3. Konsensualinė ar realinė krovinio vežimo sutartis

Vienas iš svarbiausių sutarčių skirstymų yra skirstymas į realines ir konsensualines sutartis.³⁶ Konsensualine laikoma sutartis, kurios šalių teisės ir pareigos atsiranda nuo šalių susitarimo momento. Šiam sandoriui pakanka šalių suderintos valios ir įstatymo reikalaujamos

³⁴ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 116.

³⁵ Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.

³⁶ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 127.

formos. Realine laikoma sutartis, kurios šalių teisės ir pareigos atsiranda tik atlikus tam tikrus veiksmus – pvz. perdavus daiktą, šiam sandoriui nepakanka suderintos šalių valios. Panašu, kad Civilinio kodekso 6.808 straipsnyje yra įtvirtintas realinis krovinio vežimo sutarties pobūdis, kadangi pagal čia pateiktą sampratą sutartis turėtų būti laikoma sudaryta tik tada, kai siuntėjas perduoda daiktą vežėjui. Vežėjo įsipareigojimai ir atsakomybė už daiktą atsiranda taip pat tik priėmus krovinį. Su tokia Civilinio kodekso nuostata autorius nesutinka ir mano, kad šis straipsnis yra keistinas.

Visų pirma reikėtų atkreipti dėmesį ir į kitus Civilinio kodekso straipsnius, kadangi sistemiškai analizuojant patį Civilinį kodeksą galima susidaryti ir kitokį vaizdą, negu analizuojant konkretų 6.808 straipsnį. Atkreipkime dėmesį į Civilinio kodekso 6.814 straipsnį, kuris numato, kad *Vežėjas privalo pateikti krovinio siuntėjui tinkamos būklės transporto priemones krovinio siuntėjo užsakyme, vežimo sutartyje arba vežimų organizavimo sutartyje nustatytais terminais*. Kadangi realinė sutartis laikoma sudaryta tik nuo krovinio perdavimo vežėjui momento, svarbu pastebėti, kad vertinant krovinio vežimo sutartį kaip realinę, vežėjui neturėtų kilti pareigos pateikti tinkamą transporto priemonę, kadangi ši pareiga atsiranda dar prieš perduodant patį krovinį. Vis dėlto Civilinis kodeksas numato, kad iki krovinio perdavimo vežėjas jau turi tam tikrų pareigų – pateikti tinkamos būklės transporto priemonę, o jos atlikimo terminai aptariaimi užsakyme, vežimo sutartyje arba vežimų organizavimo sutartyje. Realinei sutarčiai tokie įpareigojimai vežėjui būtų nereikšmingi, kadangi pati sutartis dar būtų nesudaryta ir jokia atsakomybė vežėjui už tokios pareigos nevykdymą nekiltų. Tačiau pažvelgus į Civilinio kodekso 6.818 straipsnį, kuris kaip tik ir numato atsakomybę už transporto priemonių nepateikimą ir jų nepanaudojimą, persąsi išvada, kad krovinio vežimo sutartį turėtume laikyti konsensualine, o ne realine sutartimi.

Vis dėlto turėtume pastebėti, kad ne visos krovinių vežimo sutartys yra konsensualinės. Čia išsiskiria geležinkelių transportas, o būtent krovinio transportavimas pagal LR Geležinkelių transporto kodeksą ir pagal SMGS susitarimą. Geležinkelių transporto kodekso 35 str. reikalauja, kad geležinkelio įmonė ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudarytų krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis, 37 str. nurodo, kad su kiekviena krovinių siunta siuntėjas privalo pateikti tinkamai užpildytą važtaraštį ir kitus dokumentus, o važtaraštis tampa krovinių vežimo sutarties sudarymo ir jos turinio įrodymu³⁷. Panašiai yra reglamentuota ir SMGS susitarime, kurio 7 str. numato privalomą važtaraščio įforminimą pagal tam tikrą pavyzdį, o 8 str. 5 d. teigia, kad vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo vežti

³⁷ Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004. Nr. 72-2489 (su vėlesniais papildymais ir pakeitimais).

pradinėje stotyje momento.³⁸ Abiems atvejais yra įtvirtintas realinis krovinio vežimo sutarties pobūdis. Važtaraštis laikomas privalomu sutarties sudarymo elementu, taip įvirtinama rašytinė sutarties forma. Važtaraščio buvimas ar nebuvimas siejamas su pačios sutarties egzistavimu, o tai leidžia daryti išvadą, kad tokia sutartis yra realinė.

Apibendrinant galėtume pasakyti, kad krovinio vežimo sutarties sudarymas ir įsigaliojimas skirsis priklausomai nuo to, kokie teisės aktai taikomi konkrečiam pervežimui, todėl vienu atveju sutartis gali būti konsensualinė, o kitu atveju realinė.

2.1.4. Sutartis trečiojo asmens naudai

Krovinio vežimo sutartis, pagal savo konstrukciją ir specifiką dažniausiai yra laikoma sutartimi trečiojo asmens naudai. Toks šios sutarties apibūdinimas galioja tuo atveju, kai siuntėjas nesutampa su krovinio gavėju – vežėjas priima krovinį iš siuntėjo ir įsipareigoja jį pristatyti gavėjui. Jeigu siuntėjas ir krovinio gavėjas sutampa, laikoma, kad krovinio vežimo teisiniame santykiyje gavėjo nėra, nes dalyvauja tik siuntėjas ir vežėjas. Tokiu atveju kalbėti apie sutartį trečiojo asmens naudai nėra prasmės. Tačiau dažniau krovinio vežimo santykiuose siuntėjas su gavėju nesutampa, todėl analizuosime būtent tokią sutartį.

Krovinio vežimo sutarties šalimis yra laikomi tik siuntėjas ir vežėjas, o ši sutartis išlygsta naudą krovinio gavėjui, todėl gavėjas, net nebūdamas sutarties šalimi įgyja tam tikrų teisių (reikšti pretenzija, reikalavimus). Tokia sutarties konstrukcija atitinka Civilinio kodekso 6.191 straipsnyje įtvirtintą sutarties trečiojo asmens naudai sąvoką.

Sutarčiai trečiojo asmens naudai būdingi mažiausiai trys elementai: 1) sutartis sukuria trečiajam asmeniui teises, o ne pareigas; 2) trečiasis asmuo visada laikomas kreditoriumi kurios nors sutarties šalies atžvilgiu; 3) trečiajam asmeniui atsisakius savo teisės ją paprastai gali įgyvendinti pats sutarties kontrahentas, esantis kreditoriumi.³⁹ Gavėjas turi priimti jam išlygtą naudą, tik tada jis galės įgyvendinti savo reikalavimo teises. Taip pat, pristačius krovinį gavėjui, jo taip pat gali būti pareikalauta įvykdyti tam tikras pareigas, kad jis legalizuotų savo teises. Pavyzdžiui, kai gavėjas įgyja teisę į pristatymą pagal pervežimo sutartį, jo gali būti reikalaujama sumokėti vežimo mokesčius. Jeigu gavėjas nenori jų sumokėti, jis gali paprasčiausiai atsisakyti jam išlygtos naudos pagal sutartį. Tokiu atveju, be abejo, gavėjas nebeturės jokių teisių prieš vežėją, tuo atveju, jeigu pvz. transportuotos prekės bus vežėjo pažeistos.⁴⁰

Kita vertus, yra autorių, kurie nesutinka su krovinio vežimo sutarties kvalifikavimu, kaip sutarties trečiojo asmens naudai. Dr. O. Drobitko nuomone krovinio vežimo sutarties

³⁸ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)// Valstybės Žinios, 2002.09.10, Nr.: 88, Publ. Nr.: 3773

³⁹ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 153-154.

⁴⁰ Jan Hallebeek, Harry Dondrop. Contracts for the third-party beneficiary: a historical and comparative account.//Matinus Nijhoff Publishers, 2008, P.171.

negalima laikyti sutartimi trečiojo asmens naudai, kadangi pagal trečiojo asmens naudos formuluotę, jam negali kilti jokių pareigų iš tokios sutarties, tuo tarpu krovinio vežimo sutartimi ir transporto įstatymuose yra numatyta, kad iš gavėjo gali būti reikalaujama įvykdyti tam tikras pareigas. To paties autoriaus nuomone krovinio vežimo sutartis laikytina trišale sutartimi, kurioje dalyvauja ir krovinio gavėjas, kuris prisijungia prie vežimo sutarties atlikęs konkliudentinius veiksmus, kuriais patvirtina savo sutikimą priimti krovinio gavėjo pareigas bei naudotis jo teisėmis.⁴¹ Darbo autorius nesutinka su tokia nuomone ir pritaria doc. dr. Ambrasienės išsakytai pozicijai, kad gavėjas nėra sutarties šalis, todėl jis nėra įpareigotas priimti krovinį. Bet jei jis reikalauja perduoti jam krovinį ir antrąjį važtaraščio egzempliorių, atsiranda jo (gavėjo) pareiga padengti skolas, susijusias važtaraštyje nurodytais mokėjimais.⁴² Taip pat reikia sutikti su autorių Braginskij ir Vitrianskij pateikta argumentacija, kad krovinio vežimo sutartis nesukuria gavėjui jokių pareigų, o pareigos numatytos teisės aktuose atsiranda tik nuo to momento, kai gavėjas pareiškia norą priimti atgabentas prekes, todėl tokios pareigos neturi įtakos teisiniam sutarties sudaromos trečiojo asmens naudai kvalifikavimui.⁴³

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nutarime „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ 9 punkte nurodė, jog „krovinio gavėjas yra asmuo, kurio naudai yra sudaroma vežimo sutartis, jis nurodytas važtaraštyje ar vežimo sutartyje [...]“. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso (KTK) 27 str. įtvirtintas krovinio vežimo sutarties apibrėžimas taip pat nustato, kad krovinio gavėjas yra trečiasis asmuo, kurio naudai sudaryta sutartis. Todėl sutinkant su tuo, kad krovinio vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai, krovinio gavėjas turi būti laikomas trečiuoju asmeniui, kuriam teisės ir pareigos atsiranda nuo tam tikro momento, o ne nuo sutarties sudarymo.

2.1.5. Obligations de resultat v. Obligations de moyens

Teisinė literatūra skiria paslaugų sutartis į dvi kategorijas pagal tai, kokios pareigos tenka skirtingoms sutarties šalims. Pirmoji kategorija – *obligations de moyens*, kita *obligations de resultat*. Apžvelgę šias kategorijas, krovinio vežimo sutartį priskirsime prie vienos iš jų.

Pirmosios sutarčių kategorijos – *obligations de moyens* – esmė yra ta, kad vykdant šią sutartį, vykdanči šalis privalo demonstruoti tinkamą rūpestį, tačiau yra atleidžiama nuo atsakomybės, jei vis dėlto, jai nepavyksta pasiekti tikėto rezultato. Panašus pavyzdys galėtų būti

⁴¹ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 2006 4(82). P. 27 – 28.

⁴² Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47). P. 25.

⁴³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. P. 295.

su gydytojo teikiamomis paslaugomis. Gydytojas privalo imtis prideramų veiksmų, kad išgydytų pacientą, tačiau jis nebus kaltas, nežiūrint į tai, kad tokie veiksmai paciento neišgydė.

Kitoje situacijoje – *obligations de resultat* – šalis privalo ne tik paprastai pademonstruoti tinkamą stropumą, bet ir pasiekti numatytą rezultatą. Jei to nepadaro, jis tampa atsakingas už nuostolius. Taigi krovinių pervežimo sutartyje jau yra seniai nusistovėję, kad vežėjas privalo ne paprasčiausiai rodyt tinkamą rūpestį, bet ir pristatyti krovinį saugiai į numatytą vietą. Ši vežėjo pareiga yra absoliuti. Tačiau vis dėlto, vykdanči šalis bus atleista nuo atsakomybės, jei galės parodyti, kad jos nesėkmė atsitiko dėl to, už ką ji nebuvo atsakinga ir ko negalėjo išvengti, numatyti ar įveikti (*force majeure*).

Pagrindinis skirtumas tarp šių dviejų prievolių išryškėja paskirstant įrodinėjimo našta. Abiem atvejais įrodinėjimas, kad šalis privalėjusi neįvykdė sutarties, gulasi, kaip įprasta, ant kitos šalies pečių. *Obligations de moyens* atveju – esminis pažeidimas yra nesilaikymas tinkamo rūpesčio. Čia turi būti įrodyta sutartį vykdžiusio asmens kaltė. *Obligations de resultat* atveju, pakanka tik parodyti, kad rezultatas nebuvo pasiektas ir tada jau pareiga įrodinėti, kad jis nėra atsakingas ir ėmėsi visų būtiniausių veiksmų žalai išvengti, turi sutartį vykdęs asmuo.⁴⁴ *Obligations de resultat* sutartis visiškai atitinka vežimo sutarties esmę. Vežėjas įsipareigoja ne tiesiog vežti krovinį, bet pasiekti rezultatą – konkretų krovinį saugiai pristatyti į konkrečią paskirties vietą. Jeigu rezultatas nepasiekiamas, galioja vežėjo kaltės prezumpcija – jis kaltas, kol neįrodo, kad egzistavo aplinkybės, atleidžiančios jį nuo atsakomybės. Tokia situacija suprantama, kaip vežėjo griežtos atsakomybės standartas. Toks režimas verčia vežėją prisiimti visas rizikas ir garantijas, tačiau praktikoje, visi griežtos atsakomybės režimai atleidžia vežėją nuo atsakomybės tokiais nekontroliuojamais atvejais kaip *force majeure*. Įrodinėjimo naštos paskirstymas skirtingose transporto tarptautinėse konvencijose šiek tiek varijuoja, tačiau dauguma iš jų apibrėžia tam tikras aplinkybes, kurios vadinamos „specialiomis rizikomis“, kurios atleidžia vežėją nuo atsakomybės, kai vežėjas įrodo, kad būtent tos aplinkybės ir rizikos galėjo sukelti nuostolius ar praradimus.⁴⁵ Natūraliai, pretenzijos reiškėjas turi teisę pateikti priešingus įrodymus.⁴⁶

Iš to kas pasakyta, galima vienareikšmiškai tvirtinti, kad krovinio vežimo sutartis yra sutartis *obligations de resultat* (rezultato sutartis).

⁴⁴ Jack Beatson, Daniel Friedmann. Good faith and fault in contract law//Oxford university press, 1997, P.338.

⁴⁵ CMR konvencijos 17 str. 4d.; CIM taisyklių 23 str. 3 d.; Monrealio konvencijos 18 str. 2 d. ; Hagos-Visbio taisyklių 4 str. 2d.

⁴⁶ Marian Hoeks. Multimodal transport law: the law applicable to multimodal contract for the carriage of goods//Kluwer law international, 2010.

2.1.6. Krovinio vežimo sutarties atskyrimas nuo kitų sutarčių

Krovinio vežimo sutartis, kaip ir daugelis kitų sutarčių turi labai daug bendrų bruožų, dėl ko kartais gali būti sunku nustatyti, kokia konkrečiai sutartis buvo sudaryta. Kad mums būtų lengviau krovinio vežimo sutartį atskirti nuo kitų, apžvelgsime keletą sutarčių, su kuriomis vežimo sutartis turi daugiausia panašumų.

Visų pirma turėtume aptarti krovinio vežimo sutarties santykį su krovinio ekspedijavimo sutartimi. Krovinio ekspedijavimo sutartį reglamentuoja Civilinio kodekso XLI skyrius. CK 6.824 straipsnis pateikia šios sutarties sampratą: Krovinio ekspedijavimas – krovinio vežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai, numatyti krovinio ekspedijavimo sutartyje. Šia sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies - užsakovo (užsakovo kliento) – lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinio vežimu (CK 6.824str. 3d). Ekspedijavimo sutartis laikytina pagalbine sutartimi, susijusia su transporto paslaugų teikimu. Tokia sutartimi siekiama, kad krovinio siuntėjas ir gavėjas nebevykdytų jiems nebūdingų funkcijų.⁴⁷ Dažnai priimta manyti, kad į ekspeditoriaus pareigas įeina prekių iš siuntėjo priėmimas, saugojimas, tvarkymas, draudimas, muitinės formalumų atlikimas ir kt., bet ne pats krovinio vežimas. Autoriaus nuomone CK pateikta ekspedijavimo sutarties samprata nedraudžia ir nieko nepasisako apie tai, kad ir ekspeditorius gali būti faktinis krovinio vežėjas. Tokiu atveju tiek vežimo, tiek ekspedijavimo sutartys labai suartėja ir lieka tik labai menkas skirtumas, nes praktikoje labai dažnai būna, kad ekspeditorius, gavęs užsakymą pervežimui pats jį vykdo. Jei siuntėjo sutartis su ekspeditoriumi yra dėl krovinio pervežimo, ekspeditorius įsipareigoja būti tiek vežėjas, tiek tarpininkas. Įsipareigojęs veikti tokiu būdu ekspeditorius prisiima atsakomybę prieš užsakovą už vežimą nepriklausomai nuo to, ar jis tas prekes veš nuosavomis transporto priemonėmis, ar pasitelkęs kitus vežėjus. Tarptautinė praktika daugiausia laikosi nuostatos, kad jei asmuo sudaro sutartį krovinio pervežimui į paskyrimo punktą, bet veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui, jis vis tiek tampa vežėju CMR konvencijos prasme.⁴⁸ Analogiška nuostata taikoma ir kitoms transporto rūšims. Teismų praktika nurodo svarbiausius kriterijus pagal kuriuos vežėjas atskiriamas nuo ekspeditoriaus: 1) svarbu yra asmuo, kuris nurodytas važtaraštyje arba kitos aplinkybės iš kurių užsakovas supranta, kas yra tikrasis vežėjas; 2) Transporto priemonių turėjimas ar neturėjimas nėra pakakamas pagrindas pripažinti ekspeditoriumi, jeigu kiti įrodymai rodo, kad asmuo įsipareigojo būti vežėju; 3) Ekspeditoriaus prisiėmimas atsakomybės už visą krovinio pervežimo neišskiriant organizavimo ar kitų veiksmų, rodo, kad jis veikia kaip vežėjas; 4) gaunamas atlyginimas už visą krovinio pervežimą, o ne už tam tikrus veiksmus, rodo, kad ekspeditorius veikia kaip vežėjas, nebent

⁴⁷ Ambrasienė D. Krovinio tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47). P 22.

⁴⁸ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

sutartyje būtų aiškiai nurodyta kitaip. Taigi vertinant kas vežėjas, o kas ekspeditorius krovinio vežimo santykiuos svarbu ne tai, kaip šalys save vadina, o tai, kokie santykiai yra susiklostę pagal konkrečias aplinkybes.

Krovinio vežimo sutartis taip pat dažnai yra painiojama su automobilio nuomos su vairuotoju sutartimi, kai kalbama apie krovinių vežimą kelių transportu. Išvardinsime keletą šių sutarčių atskyrimo kriterijų. Visų pirma reikia atkreipti dėmesį, ar sutartyje numatytas atlyginimas už nuvažiuotų kilometrų kiekį vežant krovinį, ar atlyginimas už konkretaus krovinio pervežimą. Jeigu turime atlygį už kilometrus – tai nuomos sutartis, jei už konkretų nuvežimą – vežimo sutartis. Taip pat jeigu perduodama transporto priemonė ir suteikiama galimybė duoti nurodymus vairuotojui, tai sutartis turi laikoma nuomos, o vežėjas tampa nuomininku. Taigi atribojant šias sutartis svarbu yra atsižvelgti, į tai, kas prižiūri krovinio vežimą ir kaip apskaičiuojamas atlyginimas už paslaugas.⁴⁹ Panašiai yra su panaudos sutartimi. Ji panaši į nuomos, tik už transporto priemonę nemokamas užmokestis. Panaudos ir nuomos sutartis reglamentuoja nacionaliniai įstatymai, joms netaikoma CMR konvencija.

Vežimo sutartis taip pat turi šiek tiek panašumų ir su rangos sutartimi. Rangos sutartį reglamentuoja Civilinis kodeksas, kurio 6.644 straipsnis numato, kad rangos sutartimi rangovas įsipareigoja atlikti tam tikrą darbą savo rizika pagal užsakovo užduotį ir perduoti šio darbo rezultatą užsakovui, o užsakovas įsipareigoja priimti darbus ir sumokėti pinigus. Iš tokios rangos sutarties sampratos matome panašumų su vežimo sutartimi. Abi sutartys yra siekiančios rezultato. Vienu atveju – saugiai pristatyti krovinį į paskirties vietą, kitu – atlikti tam tikrą darbą ir darbu pasiektą rezultatą perduoti. Taigi abiem sutartims svarbu, kad tikslas būtų pasiektas. Be to, norint užsiimti tokia veikla (vežimo ar rangos) reikia gauti specialius leidimus tokiai veiklai vykdyti. Tačiau sutartys skiriasi tuo, kad vežimo sutartimi kroviniai yra perkeliama erdvėje, nugabenami iš vienos vietos į kitą – toks pagrindinis sutarties tikslas, o rangos atveju – sutarties vykdymas paprastai yra vienoje vietoje, taip pat sukuriame pridėtinę vertę, pvz. pastatomas namas, suremontuojami pastatai ir pan., ko negalėtum pasakyti apie vežimo sutartį, nes ja nesukuriama jokia pridėtinė vertė.

Krovinio vežimo sutartį dar galėtume atskirti nuo kitų atlygintinų paslaugų teikimo sutarčių, pagal kurias viena šalis (paslaugų teikėjas) įsipareigoja pagal kitos šalies (kliento) užsakymą suteikti klientui tam tikras nematerialaus pobūdžio (intelektines) ar kitokias paslaugas, nesusijusias su materialaus objekto sukūrimu (atlikti tam tikrus veiksmus ar vykdyti tam tikrą veiklą), o klientas įsipareigoja už suteiktas paslaugas sumokėti (CK 6.716 str.1d.). Autoriaus nuomone vežimo sutartį galėtume laikyti paslaugų teikimo sutartimi, kadangi šia sutartimi atliekama krovinio pervežimo paslauga, nesukuriamas materialus objektas. Tačiau vienintelis,

⁴⁹ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47). P 23.

krovinio vežimo sutarties ir paslaugos teikimo sutarties skirtumas yra tas, kad krovinio vežimo sutartis, kaip jau minėta ankstesniame skyriuje, laikoma *obligations de resultat* (rezultato siekimo sutartimi), tuo tarpu paslaugų teikimo sutartis - *obligations de moyens*. Taigi atsižvelgiant į tokių sutarčių esmę ir skirtumus galime vežimo sutartį atskirti ir nuo paslaugų teikimo sutarties.

Apibendrinant tai, kas išdėstyta, galima pasakyti, kad krovinio vežimo sutartis yra *sui generis* sutartis, besiskirianti nuo ekspedicijos, nuomos, panaudos, rangos ar netgi paslaugų teikimo sutarties. Vežimo sutartimi pervežimą betarpiškai atlieka pats vežėjas, kuris gauna atlyginimą už konkretaus krovinio nuvežimą į paskirties vietą, jis pats vadovauja pervežimui, vykdamas tokį pervežimą daiktai yra perkeliama erdvėje ir sutartimi siekiama rezultato – saugiai pristatyti krovinį į reikiamą vietą. Šie pagrindiniai aspektai ir skiria krovinio vežimo sutartį nuo kitų sutarčių.

2.2. Esminės krovinio vežimo sutarties sąlygos

Esminės sutarties sąlygos turi labai svarbią reikšmę sutarčių teisėje. Esminės - tai tokios sutarties sąlygos, kurios yra būtinos ir pakankamos tam, kad sutartis būtų sudaryta ir sukurtų šalims teises ir pareigas. Sutartis laikoma nesudaryta, kol nebus suderintos visos esminės sutarties sąlygos.⁵⁰ Todėl kiekvienu atveju yra labai svarbu nustatyti, kokios sąlygos yra esminės konkrečiai sutarčiai. Šiame skyrelyje apžvelgsime, kokios yra esminės krovinio vežimo sutarties sąlygos.

Pirmoji esminė krovinio vežimo sutarties sąlyga laikytina *sutarties dalyku*. Krovinio vežimo sutarties dalyku laikoma paslauga, kurią suteikia vežėjas gabendamas krovinį. Šios paslaugos esmė – krovinio perkėlimas iš vieno geografinio taško į kitą. Šalys paprastai susitaria dėl krovinio perkėlimo erdvėje būdo, maršruto, transporto priemonė ir laiko. Vežėjas gali pradėti vykdyti paslaugą tik tuomet, kai krovinys yra perduodamas jo valdymui, todėl taip pat svarbu, kad vežėjas krovinį priimtų. Krovinių perdavimas vežėjui gali skirtis priklausomai nuo naudojamos transporto rūšies. Pavyzdžiui, kelių transporte krovinys priimamas jo buvimo vietoje, o geležinkelių, oro ar jūrų transporto atveju, kroviniai pristatomi į transporto priemonės buvimo vietą (geležinkelio stotį, oro ar jūrų uostą). Kalbėdamas apie kelių transportą Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, kad pervežimo santykiuose krovinio priėmimas yra tik tada, jei krovinys priimtas vežti, bet ne kitais tikslais, pavyzdžiui, kaip pakavimas, sandėliavimas iki pervežimo ir pan. Tik tuomet, kai šios operacijos pasibaigs, vežėjas bus laikomas priėmusiu

⁵⁰ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004, P. 159.

prekes.⁵¹ Taip pat atsižvelgiant į tą faktą, kad vežimo sutartis laikoma rezultato sutartimi, svarbus yra ne tiesiog daikto perkėlimas erdvėje, o jo pristatymas tinkamoje būklėje tinkamam gavėjui. Taigi krovinio gabenimas į paskirties vietą yra pagrindas, kvalifikuojantis sutartį kaip vežimo.

Antroji krovinio vežimo sutarties sąlyga yra ir **sutarties objektas**, todėl kiekvienoje krovinių vežimo sutartyje būtina susitarti dėl daiktų, kuriuos reikia perkelti erdvėje. Krovinio vežimo sutarties objektu laikomi kroviniai. Lietuvos kelių transporto kodeksas 26 straipsnyje numato, kad kroviniais yra laikomi prekės, produkcija, iškasenos, atliekos, siuntos, konteineriai ir kiti daiktai. Čia pateikiamas nebaigtinis galimų krovinių sąrašas. Kadangi neturime aiškiai apibrėžtos gabenamo krovinio sąvokos, apžvelgsime, kokie daiktai negali būti krovinio vežimo sutarties objektais. Prie tokių objektų visų pirma paminėtini daiktai, kurie pagal savo pobūdį laikomi nekilnojamais. LR CK 4.2 str. 2 dalis kaip tik ir nurodo, kad nekilnojamaisiais daiktais laikomi daiktai, kurie negali būti perkelti iš vienos vietos į kitą. Čia kalbama apie fizinį negalėjimą daikto perkelti iš vienos vietos į kitą. Tačiau ne tik šis aspektas apibūdina daiktus, kurie negali būtų krovinio vežimo sutarties objektais. Turime atsižvelgti ir į juridinį krovinio perkėlimo aspektą, kadangi teisės aktai yra nustatę ribojimų tam tikriems objektams. Pagrindiniai ribojimai yra taikomi iš apyvartos išimties objektams. Šiais objektais disponuoja valstybė ir tik ji gali organizuoti tokių objektų pervežimą, bet tai jau nebus komercinės vežimo sutarties objektas, todėl išimti iš apyvartos daiktai negali būtų krovinio vežimo sutarties objektu. Taip pat reikėtų išskirti ribotai esančius apyvartoje objektus. Šių objektų gabenimui valstybė nustato griežtus reikalavimus, kurių privalu laikytis visiems tokio pervežimo santykiuose dalyvaujantiems asmenims. Kroviniai turi būti gabenami tam pritaikytose transporto priemonėse, atitinkamai įpakuoti ir pažymėti, taip pat turi būti gauti reikiami leidimai tokiems objektams gabenti. Tokia kontrolė nustatyta siekiant apsaugoti pervežime dalyvaujančius ir aplinkinius asmenis, taip pat patį krovinį. Apibendrinant, krovinio vežimo sutarties objektu laikysime kilnojamuosius daiktus, dėl kurių perkėlimo yra susitarta sutartyje ir kurie nėra išimti iš apyvartos arba kurių apyvarta yra apribota, bet įvykdyti visi teisės aktų nustatyti reikalavimai tokio krovinio gabenimui.

Trečias esminis krovinio vežimo sutarties elementas – **frachtas**⁵². Kaip jau minėjome ankstesniame skyriuje, krovinio vežimo sutartis yra atlygintinė. Iš krovinio vežimo sutarties sampratos matome, kad pagrindinė siuntėjo pareiga yra sumokėti vežėjui už atliktas paslaugas. CK 6.813 str. 1 d. taip pat numato, kad už krovinių, keleivių ir bagažo vežimą imamas užmokestis, kurį nustato šalys susitarimu, jeigu įstatymas nenumato ko kito. To paties straipsnio

⁵¹ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

⁵² frachtas [vok. Fracht]: 1. mokestis transporto priemonės savininkui už krovinių ar keleivių gabenimą// <http://www.zodziai.lt/reiksme&word=frachtas&wid=6613>, prisijungimo laikas: 2010.10.15.

3 dalis numato, kad papildomi vežėjo darbai ir paslaugos taip pat turi būti apmokėti. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad sąvoka „užmokestis“ neturėtų būti traktuojama tik kaip piniginis atlygis. Užmokestis gali būti ir tam tikrų lengvatų vežėjams suteikimas, jei tos lengvatos vertė atitinka pervežimo kainą.⁵³

Pastebėtina, kad dažnai vežėjas turi savo vežimo tarifus, kurie užsakovui būna žinomi iš anksto, todėl atskirai sutartyje jų aptarti nebereikia. Autoriaus nuomone, tokiu atveju, galėtume laikyti, kad vežimo tarifai, kurie yra žinomi siuntėjui yra sudarytos sutarties dalis ar priedas, nors konkrečioje sutartyje jie būtų neįvardinti. Atkreiptinas dėmesys, kad LR CK 6.198 str. numato kainos nustatymo mechanizmą tuo atveju, jei kaina ir jos nustatymo tvarka sutartyje nebūtų aptarta. Vadovaujantis šia norma galėtume daryti išvadą, kad kaina nėra esminė sutarties sąlyga, tačiau dažnai būna, kad pervežimai vykdomi ne pagal standartines vežimo sutarties sąlygas, t.y. vežant specifinių gabaritų ar savybių krovinius, nustatant tam tikras papildomas sąlygas ir pan., tokiu atveju kaina tampa esmine sutarties sąlyga, kadangi šalys turi įvertinti visas savo išlaidas ir priisiimtus įsipareigojimus, dėl ko kaina taptų išskirtinai svarbi konkrečiam pervežimui.

Pareiga apmokėti vežimo užmokestį gali būtų įvykdoma įvairiais terminais, pvz. išankstiniu mokėjimu, kai frachtas sumokamas dar prieš pradėdant vežimą ar vykdymo metu iki krovinio pristatymo; sumokant dalį užmokesčio prieš vežimą, likusią dalį pristačius krovinį; mokant su atidėjimu – praėjus tam tikram nustatytam laikui po pervežimo ar tam tikrų dokumentų pateikimo. Vežimo sutartyje taip pat gali būti nustatyta, kad užmokestį už vežimą sumokės gavėjas.

Tam tikrais atvejais vežėjui priklausančio atlyginimo sumokėjimas gali būti užtikrinamas vežamu kroviniu. LR CK 6.813 str. 4 d. numato vežėjo teisę sulaikyti jam perduotus krovinius, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos, jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenumato ko kita. Taigi vežėjas, sulaikydamas krovinį užsitikrina, kad užmokestis už vežimą jam būtų sumokėtas. Dr. O. Drobitko atkreipia dėmesį, kad krovinio sulaikymo teisė skiriasi nuo LR Civilinio kodekso 6.843 str. 2 d. nuostatos, reglamentuojančios saugotojo teisę realizuoti jam perduotą ir davėjo neatsiimtą daiktą. Praktikoje iš tiesų dažnai pasitaiko atveju, kai gavėjas ar siuntėjas neatsiima krovinio dėl įvairių priežasčių. Neatsiimtas kroviny s vežėjo sandėly gali pragulėti ir kelis metus, kadangi nėra numatytas jo realizavimo mechanizmas. Tuo tarpu LR Geležinkelių transporto kodekso 55 straipsnis numato neatsiimto krovinio realizavimo mechanizmą.⁵⁴ Autorius sutinka su O.

⁵³ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

⁵⁴ Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P. 61.

Drobitko nuomone, kad būtų naudinga analogiškai reglamentuoti visų transporto rūšių vežėjams teisę parduoti jam perduotą krovinį neatsiskaitymo bei krovinio neatsiėmimo atveju.

Dar viena galimybė vežėjui užsitikrinti užmokesčio už vežimą gavimą – krovinio įkeitimas. Pagal Prekybinės laivybos įstatymą *Frachtui ir kitiems mokėjimams, priklausantiems vežėjui už krovinių vežimą jūra pagal sutartį, užtikrinti vežėjas turi teisę reikalauti iš krovinių siuntėjo įkeisti vežimui pateikiamus krovinius*.⁵⁵ Taip pat nustatomas krovinių realizavimo mechanizmas tuo atveju, jei frachtas nebūtų sumokėtas.

Tinkamai įvykdžius pareigą sumokėti už atliktą krovinio vežimą sutartis laikoma visiškai įvykdyta.

Dažnai krovinio vežimo sutartyje taip pat esmine sutarties sąlyga yra laikomas **pristatymo terminas**. Terminas gali būti labai svarbus daugelyje sferų – gamybos, prekybos, renginių organizavimo ar kt., kuriose pavėlavus pristatyti krovinį gavėjas gali patirti labai daug nuostolių dėl prastovų, darbo jėgos ar net pats krovinyš gali būtų nebereikalingas pristačius jį pavėluotai. Tokiu atveju susitariama, kad pristatymo terminas yra esminė sutarties sąlyga, be kurios pati sutartis gal būtų sudaryta. Kita vertus, jeigu terminas nėra esminė sutarties sąlyga ir sutartyje jis nėra nustatytas, vežėjas krovinį turi pristatyti per protingą terminą.⁵⁶ Čia reikėtų pastebėti, kad tesės aktai numato terminus, kuriems suėjus gavėjas krovinį gali laikyti prarastu, todėl protingas terminas neturėtų viršyti šiose normose nustatytų terminų.⁵⁷

Priskiriant sutarties sąlygas esminėms svarbi yra subjektyvi šalių valia. Esminė sąlyga yra tokia, be kurios šalis nenori sudaryti sutarties.⁵⁸ Tai gali būti transportavimo maršrutas, transporto priemonės tipas ir pan. Taigi, jeigu sutartis išreiškė ypatingą interesą dėl tam tikros sutarties sąlygos, tai ši sąlyga bus laikoma esmine.

Apibendrinant galima pasakyti, kad esminės sutarties sąlygos yra krovinio vežimo sutarties dalykas ir objektas, užmokestis už vežimą, pristatymo terminas ir kitos, kurias šalys laiko esminėmis sutarties sąlygomis ir be kurių vežimo sutarties jos nesudarytų.

2.3. Krovinio vežimo teisiniuose santykiuose dalyvaujantys subjektai, jų teisės ir pareigos

Pagrindinius krovinio vežimo teisiniuose santykiuose dalyvaujančius subjektus galime nustatyti iš LR CK 6.808 straipsnyje pateikto krovinio vežimo sutarties reglamentavimo, kuriame numatyta, kad *Pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o*

⁵⁵ Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais), 24str. 1d.

⁵⁶ Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262, 6.816 str.

⁵⁷ CMR konvencijos 20 str. 1d.; CIM taisyklių 29 str. 1d.;

⁵⁸ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004, P. 159.

siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį. Iš šios nuostatos galime teigti, kad krovinio vežimo teisiniame santykiyje dalyvauja siuntėjas, vežėjas ir gavėjas. Krovinio vežimo sutarties subjektų teisinę padėtį lemia jų teisės ir pareigos, todėl šiame poskyryje ir aptarsime kiekvieno iš jų teisinį statusą, teises ir pareigas.

2.3.1. Siuntėjo statusas, jo teisės ir pareigos

Pagrindinių krovinio vežimo sutarties sudarymo iniciatorių yra siuntėjas. Jis turi interesą, kad krovinyb būtų pervežtas, todėl sudaro sutartį su vežėju. Krovinio siuntėjas – fizinis ar juridinis asmuo, perduodantis vežti krovinį jo nurodytam gavėjui⁵⁹ ir turintis krovinio disponavimo teisę iki tol, kol krovinyb perduodamas gavėjui. Siuntėju laikytinas asmuo, sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas, jei pastarasis pats nesudarė sutarties su vežėju.⁶⁰ Galima situacija, kad krovinio užsakovas (siuntėjas) yra ir krovinio gavėjas. Tokiu atveju jis vis tiek bus laikomas krovinio siuntėju, o asmuo, kuris faktiškai kraus krovinį, bus laikomas siuntėjo agentu. Atsakomybę už tokio agento veiksmus turės prisiimti siuntėjas. Tokiose situacijose dažnai gali kilti nesusipratimų, kadangi transporto dokumentuose siuntėjo grafoje dažnai įrašomas ne tikrasis siuntėjas (užsakovas), o agentas, kuris tiesiogiai atlieka pakrovimo darbus. Toks transportavimo dokumentų pildymas yra ydingas, dėl to dažnai kyla nesusipratimų, kai reikia nustatyti atsakingus asmenis. Tokiame krovinio vežimo sutarties modelyje trečiasis asmuo (gavėjas) neegzistuoja.

Iš skyriaus pradžioje pateikto krovinio vežimo sutarties reglamentavimo, numatyto LR CK 6.808 straipsnyje matome, kad pagrindinė siuntėjo pareiga yra *už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.* Ši pareiga taip pat numatyta LR Kelių transporto kodekso 27 str., LR Prekybinės laivybos įstatymo 23 str. 3 d., LR Geležinkelio transporto kodekso 48str. 3d. Svarbu tai, kad kol nesumokėtas užmokestis už vežimą krovinio vežimo sutarties negalima laikyti įvykdyta. Įstatymai taip pat numato galimus atvejus, kada galima susitarti, kad užmokestį už vežimą turi sumokėti gavėjas, tačiau tokio susitarimo nesant, mokėti visada turi siuntėjas.

Antroji labai svarbi siuntėjo pareiga – **tinkamai supakuoti krovinį transportavimui.** LR Kelių transporto kodekso 36 straipsnis numato, kad *Kroviniai pagal jų technines sąlygas ir standartus turi būti paruošti, įpakuoti ir paženklinėti taip, kad juos vežant nekiltų pavojus ekipažui, tretiesiems asmenims, aplinkai, vežamiems kroviniams ar transporto priemonėms.* Svarbu suprasti, kad vežėjas nėra pakotės specialistas, taip pat jis gali nežinoti tam tikrų krovinio savybių, lemiančių jo saugumą. Asmuo, kuris siunčia krovinį yra labiausiai suinteresuotas jo saugumu, jis žino, kokios yra krovinio savybės ir kokių apsaugos priemonių

⁵⁹ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2009, P.488.

⁶⁰ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

reikia, kad šis krovinys transportavimo metu nebūtų pažeistas atsižvelgiant į galimas transporto rizikas. Krovinio įpakavimas suteikia galimybę apsaugoti gaminius nuo jų pagaminimo iki panaudojimo, apsaugo nuo mechaninių ir klimatinių poveikių, palengvina sandėliavimo, krovimo ir transportavimo operacijas.⁶¹ Tarptautiniai krovinio vežimo sutartį reglamentuojantys dokumentai numato konkrečiai siuntėjo atsakomybę už tinkamą krovinio supakavimą ir paženklinimą. Kelių transporte numatyta, kad *krovinio siuntėjas atsako vežėjui už nuostolius, padarytus asmenims, įrengimams arba kroviniams, taip pat už išlaidas, atsiradusias dėl netinkamos krovinio pakuotės.*⁶² Geležinkelių transporte taip pat numatyta, kad *Krovinį, kurį dėl jo savybių įpakuoti yra būtina, siuntėjas turi įpakuoti taip, kad krovinys vežimo metu būtų apsaugotas nuo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, taip pat kad būtų apsaugoti nuo galimo sužalojimo žmonės, riedmenys ir kiti kroviniai. Siuntėjo pakrauti kroviniai, kuriuos vežimo metu reikės perkrauti, turi būti supakuoti taip, kad juos perkraunant mechanizmais nebūtų pažeista jų pakuotė.*⁶³ Taip pat numatyta, kad *Siuntėjas atsako už visas krovinio neįpakavimo arba netinkamo įpakavimo pasekmes ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą, nebent netinkama pakuotė buvo matoma arba vežėjas apie ją žinojo priimdamas vežti krovinį ir nepateikė jokių išlygų.*⁶⁴ Taigi įvertinus šios siuntėjo pareigos reglamentavimą galime daryti išvadą, kad jei netinkama vežamo krovinio pakuotė lėmė nuostolių kitiems asmenims atsiradimą arba patiriama kitokių išlaidų, susijusių su pakavimo defektų šalinimu siekiant išvengti nuostolių ir pan., jas atlygina siuntėjas. Šiuo atveju atsakingas ne vežėjui krovinį įteikęs ar saugojęs asmuo, o tik netinkamai įpakavęs krovinį siuntėjas.⁶⁵ CMR konvencija 17 str. 4 p. numato „privilegiuotus“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, kur „b“ papunktyje nurodytos aplinkybės - krovinys, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti neįpakuotas ar blogai įpakuotas, vežamas neįpakuotas arba įpakuotas netinkamai; taip pat „e“ papunktis, kuris numato nepakankamo ir nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ir numeravimo aplinkybę. Esant šioms aplinkybėms galimybė egzistuoti tiesioginiam arba netiesioginiam priežastiniam ryšiui tarp tokios aplinkybės ir žalos kroviniai, ir pradeda galioti įstatymo nustatyta prezumpcija, kad žala dėl to ir atsirado, o už tokį žalos atsiradimą vežėjas nėra atsakingas.⁶⁶ Panašios nuostatos numatytos ir CIM taisyklių 23 str. 3d. „b“ p., LR Geležinkelių transporto kodekso 58

⁶¹ R.Minalga. Krovinių transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P.118-119

⁶² Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), 10 str.// Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932.

⁶³ Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas, 41 str.// Valstybės žinios. 2004. Nr. 72-2489 (su vėlesniais papildymais ir pakeitimais).

⁶⁴ Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIM (B) priedas, 14 str. //Valstybės žinios, 2008-01-03, Nr. 1-1.

⁶⁵ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.81

⁶⁶ Sinkevičius. “Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2006 (80). P.92.

str. 3p., Monrealio konvencijos 18 str. 2 d. „b“ p., Hagos – Visbio taisyklių 4str. 2d. „n“ ir „o“ p. Tai paaiškinama tuo, kad vežėjas negali prisiimti atsakomybės už siuntėjo klaidas ir netinkamus veiksmus.

Dar viena svarbi siuntėjo pareiga vykdant krovinio vežimo sutartį – **pateikti tinkamai užpildytus visus reikalingus krovinio vežimo dokumentus**. Visų pirma, siuntėjo pareiga yra užpildyti važtaraštį ir pateikti jį vežėjui. LR Kelių transporto kodekso 30 str. 1 d. numato, kad *Siuntėjas turi kartu su kroviniu įteikti vežėjui siuntėjo pasirašytą važtaraštį*, 31 str. 5d. teigia, kad *Siuntėjas atsako už įrašomų į važtaraštį duomenų apie krovinį teisingumą. Jei dėl to, kad šie duomenys buvo klaidingi, netikslūs ar ne visi, vežėjas ar tretieji asmenys patyrė nuostolių, siuntėjas turi juos atlyginti*. LR kelių transporto kodekso 29 straipsnis, taip pat CMR konvencijos 6 straipsnis nurodo, kokie duomenys turi būti įrašyti į važtaraštį. Išskiriami būtinieji ir fakultatyviniai važtaraštyje nurodomi duomenys. *Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nuomone, taikant CMR konvencijos normas, iš esmės privalomų ir neprivalomų važtaraščio sąlygų neįrašymo teisinės pasekmės nesiskiria. Pagrindinis skirtumas – jų prigimtis ir pobūdis: privalomosios sąlygos turi būti visada įrašytos, o neprivalomosios įrašomos, jei konkrečiu atveju to reikia.*⁶⁷ Siuntėjo pareigą pateikti tinkamai užpildytą važtaraštį ir kitus dokumentus numato ir LR geležinkelių transporto kodeksas⁶⁸, CIM taisyklės numato siuntėjo atsakomybę už išlaidas ir žalą, kurią vežėjas patiria dėl klaidingų, netikslų ar ne visų duomenų įrašymą į važtaraštį, taip pat už nurodytus neteisingus pavojingų krovinių duomenis.⁶⁹ Monrealio konvencija taip pat nurodo siuntėjo atsakomybę už į oro važtaraštį įrašytų duomenų ir informacijos, susijusių su kroviniu, teisingumą⁷⁰ bei Hagos – Visbio taisyklės, numatančios, kad siuntėjas, prieš išsiųsdamas prekes konosamente turi nurodyti prekių rūšį ir vertę, priešingu atveju vežėjas ir laivo atsakomybė yra ribojama.⁷¹ Su tinkamai užpildytu važtaraščiu vežėjo pareiga yra pridėti ir visus kitus krovinių lydinčius dokumentus. CMR konvencija numato siuntėjo pareigą pateikti vežėjui reikiamus dokumentus, informaciją, reikalingą muitinės ir kitiems formalumams atlikti, ir atsakomybę už visus nuostolius atsiradusius dėl tokių dokumentų ar duomenų nebuvimą ar netikslumą, išskyrus atvejus, kai dėl to kaltas pats vežėjas.⁷² LR prekybinės laivybos įstatymas numato, kad *siuntėjas turi laiku perduoti vežėjui visus su kroviniais susijusius dokumentus, kurių*

⁶⁷ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

⁶⁸ Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas, 37 str. // Valstybės žinios. 2004. Nr. 72-2489 (su vėlesniais papildymais ir pakeitimais).

⁶⁹ Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIM (B) priedas, 8 str. // Valstybės žinios, 2008-01-03, Nr. 1-1.

⁷⁰ Monrealio konvencija Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, suvienodinimo, 10 str.// Valstybės žinios, 2004-12-04, Nr. 174-6435.

⁷¹ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 multilateral, 4str. 5d.// <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>, prisijungimo laikas: 2010.09.15

⁷² Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), 11 str., 1,2 p. // Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932

reikalauja uosto, muitinės, sanitarijos arba kitos institucijos, ir atsakyti už nuostolius, atsiradusius vežėjui dėl to, kad šie dokumentai buvo perduoti ne laiku, netinkami arba neišsamūs.⁷³ Monrealio konvencija taip pat nurodo, kad Siuntėjas privalo pateikti tokią informaciją ir dokumentus, kurie iki krovinio perdavimo gavėjui yra būtini muitinės, policijos arba kitų valdžios institucijų formalumams atlikti⁷⁴, taip pat numatyta atsakomybė už šios pareigos neatlikimą ar netinkamą atlikimą, CIM taisyklių 15 straipsnyje taip pat reglamentuota tokia siuntėjo pareiga. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas bylose taip pat yra nurodęs siuntėjo atsakomybę už tinkamą dokumentų sutvarkymą.⁷⁵ Atsiradus žalai dėl neišsamios ar netikslios informacijos pateikimo, vežėjas gali reikalauti, kad būtų atleistas nuo atsakomybės. Tokia teisė numatyta CMR konvencijos 17 str. 2d., kur numatyta, kad *vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti*. Tačiau vežėjas, norėdamas būti atleistas nuo atsakomybės šiuo pagrindu turi įrodyti netinkamus siuntėjo veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ir neveikimo pasekmes, tai yra krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą ir, kas yra svarbiausia, priežastinį ryšį tarp siuntėjo kaltų veiksmų ir neveikimo. Ir tik įrodžius visas šias sąlygas vežėjas bus atleidžiamas nuo atsakomybės.⁷⁶ CIM taisyklių 23 str. 2 d. nustato panašią taisyklę, pagal kurią vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, jei krovinyje prarandamas, apgadinamas arba pavėjuojama jį pristatyti per jo pristatymo terminą dėl turinčio tam teisę asmens kaltės, dėl jo duoto pavedimo, jei nėra vežėjo kaltės. Šie siuntėjo ar gavėjo kalti veiksmai gali pasireikšti netinkamos informacijos ar dokumentų pateikimu. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad siuntėjas, pildantis krovinio vežimo dokumentus, turi suteikti visą reikiamą informaciją tinkamam krovinio vežimui bei atsako vežėjui už duomenų, nurodytų važtaraštyje (įskaitant ir krovinio svorį), neatitikimą.⁷⁷

⁷³ Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas, 15 str. 3d.// Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).

⁷⁴ Monrealio konvencija Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, suvienodinimo, 16 str.// Valstybės žinios, 2004-12-04, Nr. 174-6435.

⁷⁵ *Nurodytų CMR konvencijos nuostatų aiškinimo ir taikymo kasacinio teismo praktikoje ankstesnėse bylose yra nurodyta, kad jei teismas nustato, jog nuostoliai patirti dėl reikiamų dokumentų ar informacijos, reikalingų muitinės formalumams atlikti, nebuvimo, už tai atsakingas yra siuntėjas, nes vežėjas neįpareigotas tikrinti šių dokumentų ir informacijos teisingumo ir visapusiškumo. Pagal CMR konvencijos 6 straipsnio 2 dalį CMR važtaraštyje turi būti nurodytas perduotų vežėjui dokumentų sąrašas. Pridėti visus reikiamus dokumentus muitinės formalumams atlikti yra siuntėjo pareiga. Be to, siuntėjas privalo suteikti vežėjui visapusišką informaciją muitinės ir kitiems formalumams atlikti (Lietuvos Aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2005 m. sausio 5 d. nutartis UAB „Senukų prekybos centras“ v. UAB „EM Trans“ byloje Nr. 3K-3-3/2005; 2006 m. sausio 16 d. nutartis UAB „Baltic Freight Services“ v. A. Jankevičiaus individuali įmonė byloje Nr. 3K-3-34/2006 (Civilinė byla Nr. 3K-3-221/2009, UAB „Maksimiliana“ v. Radzevičienės IĮ)*

⁷⁶ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.47

⁷⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-401/2004 m. UAB“Vilvuokos“ Ekspedicija v. UAB „Sempresta“.

Atkreiptinas dėmesys, kad transportuojant pavojingus krovinius, šios siuntėjo pareigos tampa dar svarbesnės, kadangi labai svarbu tiksliai nurodyti vežėjui krovinių pavojingumo pobūdį ir reikiamas saugumo priemones. Jei siuntėjas šios pareigos nevykdys – vežėjas turės teisę bet kuriuo transportavimo metu sunaikinti ar kitaip nukenksminti pavojingą krovinį siuntėjo sąskaita.

Kaip dar vieną siuntėjo pareigą autorius išskiria **krovinio pakrovimą**. Ši siuntėjo pareiga nėra imperatyvi, todėl leidžiama susitarti, kad pakrovimo darbus atliks pats vežėjas, o ne siuntėjas, tačiau, kaip numato LR Kelių transporto kodekso 32 straipsnis, *Jei sutartyje nenurodyta kitaip, krovinį pakrauna siuntėjas, o iškrauna gavėjas*. Taigi visada, jeigu šalys nesusitaria kitaip, krovinius pakrauti turės siuntėjas. Taip pat, kaip numato LR Civilinis kodeksas, jeigu krovinius pakrauti privalo siuntėjas savo jėgomis ir priemonėmis, jis tą privalo padaryti per vežimo sutarties, įstatymo ar kitų teisės aktų nustatytą terminą.⁷⁸ Vėlgi reikia pastebėti, kad ta aplinkybė, *kad krovinį pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo ar gavėjo vardu*, yra CMR konvencijos 17 str. 4d. „c“ p. nurodytas privilegijuotas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas, kurio pagrindu vežėjas gali išvengti atsakomybės. Tokia pati nuostata numatyta ir CIM taisyklių 23 str. 3d „c“ p.

Visgi Lietuvos Aukščiausiasis Teismas byloje yra nurodęs, kad vis dėlto *netinkamo krovinio pakrovimo faktorius nelaikytinas savarankiška aplinkybe, kurios vežėjas negalėjo išvengti. Jei nustatoma vežėjo tyčia ar neatsargumas vežant krovinį, vežėjas pripažintinas atsakingu, nes jo pareiga saugoti vežamą krovinį apima taip pat ir pareigą imtis įmanomų priemonių, kurios užkirstų žalos atsiradimą ar sumažinti žalą dėl rizikos faktorių, jei tik jis apie juos sužino. Pareigingas vežėjas, pastebėjęs netinkamą krovinio pakrovimą, keliančią grėsmę krovinio saugumui, turėtų atsisakyti vežti krovinį arba padaryti atitinkamą atžymą važtaraštyje.*⁷⁹

Pereinant prie siuntėjo teisių verta paminėti, kad siuntėjas turi **disponavimo gabenamu krovinių teisę**. Ši teisė numatyta visų, išskyrus jūrų, transporto teisės aktuose.⁸⁰ Siuntėjo teisė disponuoti kroviniu tęsiasi iki to momento, kol antrasis važtaraščio egzempliorius perduodamas gavėjui. Iki tol siuntėjas gali pareikalauti vežėją nutraukti vežimą, pakeisti krovinio pristatymo vietą arba atiduoti krovinį kitam gavėjui, negu nurodytas važtaraštyje.

Apibendrinant šį skyrelį galima pasakyti, kad siuntėjas yra būtinas krovinio vežimo sutarties subjektas perduodantis krovinį vežti jo nurodytam gavėjui ir turintis disponavimo teisę

⁷⁸ Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262, 6.815 str.2d.

⁷⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m.

Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija.

⁸⁰ KTK 34 str., CMR konvencijos 12str., GTK 49 str., SMGS susitarimo 20 str., CIM taisyklių 18 str., PLĮ 25 str. Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės, 27–31 p.// Valstybės žinios, 2006-04-25, Nr. 45-1640

iki krovinio perdavimo gavėjui. Jis, kaip savo srities specialistas turi pasirūpinti krovinio saugumu, tinkamai paruošti krovinį transportavimui, sutvarkyti reikiamus dokumentus. Siuntėjas, turėdamas suinteresuotumą dėl krovinio saugaus pristatymo prisiimant riziką dėl savo tinkamų veiksmų atlikimo, todėl turi tinamai įgyvendinti savo pareigas: atsiskaityti už krovinio vežimą, tinkamai supakuoti krovinį transportavimui, pateikti tinkamai užpildytą važtaraštį ir pridėti visus kitus reikalingus krovinio transportavimo dokumentus ir, jei nesusitarta kitaip, pakrauti krovinį. Šalys sutartyje gali susitarti ir nustatyti ir daugiau siuntėjo pareigų, kurios neprieštarautų imperatyvioms teisės aktų normoms. Šių pareigų netinkamas atlikimas sąlygoja siuntėjo atsakomybę krovinio sugadinimo ar praradimo atveju.

2.3.2. Vežėjo statusas, jo teisės ir pareigos

Pagrindinis krovinio vežimo sutarties dalyvis yra vežėjas. Jis įsipareigoja savo rizika ir sąskaitą nugabenti siuntėjo jam perduotą krovinį nurodytam gavėjui. Vežėjui, kaip svarbiausiam krovinio sutarties dalyviui keliami išskirtiniai reikalavimai. LR transporto veikos pagrindų įstatymo 2 str. 11 p. numato, kad vežėjas - fizinis arba juridinis asmuo, kuris verčiasi transporto veikla (keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimu) ir atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytas sąlygas bei reikalavimus. To pateis įstatymo 8 str. 1d. numato, kad Licencijuojamos transporto ūkinės komercinės veiklos sritys nustatomos specialiuosiuose transporto rūšių įstatymuose ir kodeksuose. LR kelių transporto kodekso 8 str. numato, kad *Keleivių ir krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą gali vykdyti tik įmonės, turinčios nustatyta tvarka išduotą licenciją (leidimą)*; Geležinkelių transporto kodekso 10 str. 1 d. numato, kad *Geležinkelių transporto ūkinė komercinė veikla yra licencijuojama*; Aviacijos įstatymo 56 str. 1 d. numatyta, kad *Oro susisiekimui vykdyti vežėjas privalo turėti Susisiekimio ministerijos arba jos įgaliotos CAA išduotą licenciją* ir kitose transporto rūšyse nustatytas privalomas veiklos licencijavimas. Taigi asmuo, siekdamas verstis krovinių vežimo veikla privalės gauti licenciją. Pastebėtina, kad transporto veiklos licencijavimą reglamentuojantys teisės aktai leidžia šia veikla užsiimti ir fiziniams asmenims, tačiau LR CK 2.77 – 2.79 straipsniuose numatytos bendrosios licencijavimo taisyklės, kurios taikomos tik Juridiniams asmenims. O. Drobitko kalbėdamas apie fizinių asmenų galimybę gauti licenciją krovinių vežimo veiklai vykdyti daro prielaidą, kad, LR CK draudime nėra tiesioginio uždraudimo fiziniam asmeniui užsiimti krovinių pervežimais, o kodekso nuostatos, pagal kurias licencijavimas vykdomas tik juridinio asmens atžvilgiu, yra jo trūkumas.⁸¹ Autorius su tokia nuomone nesutinka ir mano, kad licencija transporto veiklai gali būti išduodama tik įmonei, o ne fiziniam asmeniui. Autorius pastebi, kad prieš tai minėti atskirų vežimo rūšių nacionaliniai įstatymai neriboja fizinio asmens galimybių gauti licenciją, tačiau,

⁸¹ Drobitko, O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P. 61.

minėti teisės aktai įgyvendinami poįstatyminiais teisės aktais, kurie fiziniams asmenims nepalieka galimybės gauti licencijos. Kelių transporto licencijavimo taisyklės, norintiems gauti licenciją, numato reikalavimą pateikti įmonės registravimo pažymėjimą ir įstatus. Individualioms (personalinėms) įmonėms reikia pateikti registravimo pažymėjimus. Kiti visi reikalavimai, kuriuos turi atitikti vežėjas yra pritaikyti tik įmonėms, ne fiziniams asmenims.⁸² Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transporto licencijavimo taisyklės jau IV skyriaus pavadinime tiesiogiai nurodo, kad *Reikalavimai taikomi įmonėms, pageidaujančioms verstis geležinkelių transporto ūkine komercine veikla, ir geležinkelio įmonėms (vežėjams)*.⁸³ Tokia formuluotė nepalieka galimybės dėl licencijos kreiptis fiziniams asmeniui. Panaši situacija yra ir Licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo taisyklėse, kur 9 str. numato galimybę reikiamus dokumentus pateikti tik įmonėms.⁸⁴ Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklėse numatyta, kad *vežėjas - įmonė, kuriai leidžiama vežti keleivius ir krovinius Lietuvos Respublikos įstatymų ar kitų teisės aktų nustatyta tvarka, numato, kad Licencijos išduodamos įmonėms, įregistruotoms Lietuvos Respublikoje, nepriklausomai nuo jų rūšies ir nuosavybės formos*. Taip pat numato reikalavimus tik įmonėms, siekiančioms gauti licenciją.⁸⁵ Taigi apibendrinant visų transporto rūšių licencijavimo taisyklės galime daryti išvadą, kad nacionaliniai įstatymai neleidžia fiziniams asmenims užsiimti licencijuojama krovinių transportavimo veikla. Autoriaus nuomone, įstatymų leidėjai sąmoningai nesuteikia fiziniams asmenims galimybių užsiimti transporto veikla, atsižvelgiant į šios veiklos specifiką ir sudėtingumą, didelės rizikos prisiėmimą ir atsakomybę.

LR Transporto veiklos pagrindų įstatymo 2 str. 2 d., numato, kad vežėjas turi atitikti **finansinės padėties, profesines kompetencijos ir nepriekaištingos reputacijos** kriterijus. Apžvelgsime kiekvieną iš jų.

Pirmasis reikalavimas įmonei, siekiančiai užsiimti krovinių gabenimu – **tinkama finansinė padėtis**. Šis reikalavimas numatytas visų transporto rūšių licencijavimo taisyklėse, tačiau finansinio pajėgumo kriterijai skirtingose transporto rūšyse šiek tiek skiriasi. Kelių transporte finansinis pajėgumas nustatomas pagal šį pajėgumą įrodančius dokumentus, kurių sąrašą tvirtina Valstybinė kelių transporto inspekcija, taip pat numatyta, kad finansinis

⁸² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės//Valstybės žinios 1997, Nr. 97-2464 (2002 m. gruodžio 23 d. nutarimo Nr. 2090 redakcija)

⁸³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimu Nr. 783 patvirtintos Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklės//Valstybės žinios 2003, Nr. 59-2677 (2006 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1242 redakcija)

⁸⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 483 patvirtintos Licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo taisyklėse //Valstybės žinios 2009-10-15, Nr. 123-5288 (2009 m. spalio 7 d. nutarimo Nr. 1277 redakcija).

⁸⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimu Nr. 1302 patvirtintos Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklės// Valstybės žinios. 1998, Nr.: 98 -2723.

pajėgumas turi atitikti tam tikrą pinigų sumą skirtą kiekvienai naudojamai transporto priemonei.⁸⁶ GeleŹinkelių licencijavimo taisyklės numato, kad įmonės finansinis pajėgumas laikomas tinkamu, jeigu įmonės finansinė atskaitomybė visais atŹvilgiais teisingai atspindi įmonės finansinę būklę, veiklos rezultatus ir pinigų srautus, atitinka teisės aktų, reglamentuojančių finansinę apskaitą ir finansinės atskaitomybės sudarymą, reikalavimus, taip pat Lietuvos Respublikoje taikomus bendruosius apskaitos principus ir įmonė paskutinius 12 mėnesių yra moki; įmonės ekonominį pajėgumą apibūdinantys rodikliai turi atitikti susisiekimo ministro nustatytas geleŹinkelio įmonių (veŹėjų) ekonominį pajėgumą apibūdinančių rodiklių kritines reikšmes ir įmonė turi neturėti mokestinės nepriemokos valstybės institucijos.⁸⁷ Licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo taisyklėse nurodyta, kad Licencijos išduodamos vadovaujantis šiomis taisyklėmis ir 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių⁸⁸, kurios numato, kad įmonė turi įrodyti, kad ji 24 mėnesius nuo veiklos vykdymo pradžios bet kuriuo metu gali vykdyti esamas ir galimas pareigas, nustatytas remiantis realiomis prielaidomis ir ji gali tris mėnesius nuo veiklos pradžios padengti visas fiksuotas ir veiklos išlaidas, patiriamas vykdant veiklą pagal verslo planą ir apskaičiuotas remiantis realiomis prielaidomis, neatsiŹvelgiant į jokiais pajamas iš jos veiklos. Pastebėtina, kad veŹimo laivais licencijavimo taisyklėse nėra numatyta, kad veŹėjas turi atitikti tam tikrus finansinio pajėgumo kriterijus, nurodyti tik reikalavimai laivams. Autoriaus nuomone vandens transporto įmonėms finansinio pajėgumo reikalavimas taip pat turėtų būti taikomas.

Kitas reikalavimas licencijos siekiančioms įmonėms – **profesinė kompetencija**. Kelių transporte profesinė kompetencija suprantama kaip įmonės vadovo arba jo įgalioto asmens, kuriam pavesta vadovauti krovinių veŹimo veiklai, turėjimas atitinkamos profesinės kompetencijos, kuri nustatoma išlaikius profesinės kompetencijos egzaminą Susisiekimo ministerijos patvirtinta tvarka.⁸⁹ GeleŹinkelių transporte reikalaujama, kad įmonės valdymo struktūra turi būti sudaryta taip, kad būtų užtikrinta eismo sauga ir laikomasi licencijuojamos veiklos sąlygų, tai pat įmonė turi pateikti dokumentus, įrodančius, kad ji atitinka civilinės

⁸⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, 27 str. // Valstybės Źinios 1997, Nr. 97-2464 (2002 m. gruodžio 23 d. nutarimo Nr. 2090 redakcija).

⁸⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimu Nr. 783 patvirtintos Keleivių, bagaŹo ir krovinių veŹimo geleŹinkelių transportu licencijavimo taisyklės // Valstybės Źinios 2003, Nr. 59-2677 (2006 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1242 redakcija)

⁸⁸ 2008 m. rugsėjo 24 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1008/2008, dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) // prieiga internete: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:293:0003:0020:LT:PDF>, prisijungimo laikas: 2010.11.16.

⁸⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, 25.2 str. // Valstybės Źinios 1997, Nr. 97-2464 (2002 m. gruodžio 23 d. nutarimo Nr. 2090 redakcija).

atsakomybės reikalavimus⁹⁰, kitokių su profesine kompetencija susijusių reikalavimų nepateikiama. Vežimo laivais licencijavimo taisyklės reikalauja, kad įmonė turėtų atitinkamus padalinius (specialistus), kurie galėtų organizuoti ir užtikrinti saugų keleivių ir krovinių vežimą laivais, taip pat saugų laivų eksploatavimą, taip pat laivų, kuriais ketinama vykdyti licencijuojamą veiklą, įgulos turi būti sudarytos iš jūrininkų (upeivių), turinčių galiojančius dokumentus, kurie patvirtina jūrininkų (upeivių) įgytą specialybę ir teisę eiti atitinkamas pareigas laive.⁹¹ Oro transporto įmonių licencijavimą reglamentuojantys teisės aktai, nenumato profesinės kompetencijos reikalavimo, tačiau autorius atkreipia dėmesį, kad civilinės aviacijos darbuotojai yra atskirai licencijuojami⁹², todėl šis reikalavimas jiems yra dar griežčiau taikomas. Kaip matome – visoms transporto rūšims be išimties profesinės kompetencijos reikalavimas yra svarbus, kadangi tik kompetentingi asmenys gali tinkamai prižiūrėti tokią svarbią ir rizikingą sferą, kaip transportas, užtikrinti darbuotojų, kitų asmenų ir gabenamų krovinių saugumą.

Paskutinis pagrindinis reikalavimas vežėjams, siekiantiems gauti licenciją – **nepriekaištinga reputacija**. Kelių transporte nepriekaištinga reputacija suprantama, kaip įmonės vadovo nepriekaištinga reputacija. Vadovas neturi būti baustas už sunkius nusikaltimus ar nusikaltimus aplinkos apsaugos srityje, ūkininkavimo tvarkai ir finansams pagal baudžiamuosius įstatymus, negali būti atleistas iš pareigų administracijos iniciatyva dėl jo paties kaltės per pastaruosius 5 metus, taip pat negali būti baustas už darbo įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, pažeidimus per pastaruosius 2 metus.⁹³ Tuo tarpu geležinkelių transporte, nepriekaištingos reputacijos kriterijus taikomas ne tik atsakingiems darbuotojams (akcininkams, valdymo organams, vadovams ar įgaliotiems asmenims), kurie turi būti neteisti už įvairius nusikaltimus, bet ir pačiai įmonei, kurios atžvilgiu teismas neturi būti priėmęs apkaltinamojo nuosprendžio.⁹⁴ Oro transporto įmonių licencijavimą reglamentuojantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 4 str. tik nurodo, kad kompetentinga valstybės narės institucija įmonei išduoda licenciją oro susisiekimui vykdyti, jei ji atitinka geros reputacijos reikalavimus, tačiau plačiau nedetalizuoja, kaip gera reputacija

⁹⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimu Nr. 783 patvirtintos Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklės//Valstybės žinios 2003, Nr. 59-2677 (2006 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1242 redakcija)

⁹¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimu Nr. 1302 patvirtintos Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklės, 8.2-8.3 str.// Valstybės žinios. 1998, Nr.: 98 -2723.

⁹² Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2003 m. rugsėjo 16 d. įsakymu Nr. 3-517 patvirtinti Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos specialistų licencijavimo nuostatai// Valstybės žinios 2003-09-26, Nr. 91(1)-4130.

⁹³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, 25.1 str. //Valstybės žinios 1997, Nr. 97-2464 (2002 m. gruodžio 23 d. nutarimo Nr. 2090 redakcija).

⁹⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimu Nr. 783 patvirtintos Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklės//Valstybės žinios 2003, Nr. 59-2677 (2006 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1242 redakcija), 14.1-14.2.

pagrindžiama. Vežimo laivais licencijavimo taisyklės geros reputacijos kriterijaus įmonėms nenumato.

Aptarėme reikalavimus vežėjams, siekiantiems gauti licenciją krovinių vežimo veiklai. Šie visi reikalavimai labai reikšmingi transporto įmonėms, kadangi neatitinkant šių reikalavimų galima būtų abejoti įmonės galimybėmis tinkamai organizuoti savo veiklą, vykdyti prisiimtus įsipareigojimus.

Vežėjas, gavęs licenciją jau gali vykdyti krovinių pervežimo veiklą. Kaip minėjome, vežėjas yra pagrindinis krovinio vežimo sutarties dalyvis, todėl vykdant šią veiklą jis turi daug daugiau pareigų, negu pervežimo užsakovas (siuntėjas). Aptarsime pagrindines ir svarbiausias vežėjo pareigas.

Vežėjo pareigos aprašytos tiek nacionaliniuose, tiek tarptautiniuose teisės aktuose. Vežėjui, sudariusiam krovinio vežimo sutartį, tenka pagrindinės su vežimu susijusios pareigos.

Pirminė vežėjo pareiga - **pateikti krovinio gabenimui techniškai tvarkingą ir tinkamą transporto priemonę.** Šią pareigą numato LR Civilinio kodekso 6.814 straipsnis: *vežėjas privalo pateikti siuntėjui tinkamos būklės transporto priemonės krovinio siuntėjo užsakyme, vežimo sutartyje arba vežimų organizavimo sutartyje numatytais terminais.* Tai reiškia, kad krovinių vežimo sutarties šalys vežimo sutartyse gali laisvai nustatyti netesybas, taikomas tokiais atvejais. Tai gali būti, pvz., numatyta bauda po 100 eurų už kiekvieną pavėluotą dieną pateikti transporto priemonę. Pareigą pateikti transporto priemonę taip pat numato LR Kelių transporto kodekso 31 straipsnis - *Vežėjas privalo sutartu laiku pateikti transporto priemonės kroviniui pakrauti, o užsakovas - krovinį.* Ši pareiga yra ypatingai svarbi Jūrų transporte, nes Hagos-Visbio taisyklių 3 straipsnis numato, kad vežėjas prieš reisą ir jo pradžioje privalo deramai ir kruopščiai: *a) Paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti; b) Tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti; c) Parengti triumus, šaldymo ir vėsinimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriose yra vežamos prekės, kad šie būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes.* Šios pareigos yra absoliučios ir jokiais papildomais vežimo sutarties šalių susitarimais vežėjas negali jų išvengti ar kitaip atsisakyti. Laivo tinkamumas plaukioti gali būti apibrėžtas kaip laivo parengimas, atsižvelgiant į nenumatytas aplinkybes, saugiai nuvežti prekes į paskirties uostą. Autoriai Derkintytė ir Jonkus nurodo, kad nustatant laivo tinkamumą plaukioti gali būti taikomi dvejopi testai:

- Objektyvusis – apdairaus ir protingo vežėjo sprendimas dėl laivo tinkamumo plaukioti įprastomis jūrinio reiso sąlygomis;
- Subjektyvusis – laivo tinkamumas plaukioti konkrečiu atveju, įvertinant vežamų prekių savybes.

Taip pat išskiria šiuos laivo tinkamumo plaukioji elementus:

- Tinkama laivo techninė būklė;
- Laivo pasirengimas priimti ir vežti prekes;
- Tinkamas laivo įgulos parengimas;
- Laive privalo būti visi norminiai teisės aktais nustatyti dokumentai;
- Laive turi būti pakankamai atsargų planuojamai kelionei.

Minėti autoriai atkreiptinas dėmesį, kad atitinkamo rūpestingumo ir atidumo iš vežėjo konvencijos 3 str. prasme reikalaujama tik prieš reisą ar jo pradžioje, t.y. kiekviename uoste, kuriame į laivą pakraunamos prekės. Jei laivas tampa netinkamu plaukioji reiso metu, o vežėjas įrodo, kad prieš reisą ar jo pradžioje jis deramai kruopščiai parengė laivą kelionei, laikoma, kad vežėjas tinkamai atliko Hagos-Visbio taisyklių 3 straipsnio jam nustatytas pareigas.⁹⁵

Vežėjas, negalėdamas pateikti transporto priemonės nustatytu laiku, privalo informuoti apie tai siuntėją. Vežėjas negali be pateisinamos priežasties atsisakyti vežti krovinį. Vežėjas vežimo sutartimi įsipareigoja pristatyti krovinį į sutartyje nustatytą vietą, todėl privalo elgtis rūpestingai ir imtis visų priemonių, kad įvykdytų sutartį. Vežėjas privalo pateikti tinkamą kroviniui vežti transporto priemonę, o tai reiškia, kad ne tik techniškai tvarkingą, bet ir pritaikytą vežti konkretų krovinį.⁹⁶

Kita vežėjo pareiga yra - **patvirtinti krovinio priėmimą vežti**. Ši pareiga siejasi su važtaraščio ar konosamento išdavimu. Kelių, geležinkelių, oro transporte važtaraštį paprastai surašo siuntėjas ir pateikia pasirašyti vežėjui.⁹⁷ Parašu patvirtinamas krovinio priėmimas vežti. Ši vežėjo pareiga labai svarbi siuntėjui, kadangi vežėjo parašas ant transportavimo dokumentų tampa pagrindiniu įrodymu, kad kroviny buvo perduotas vežėjui. Tačiau jūsų transporte konosamentą išrašo vežėjas. Vežėjo siuntėjui išduotas konosamentas yra pakankamas įrodymas, kad vežėjas gavo jame nurodytas prekes.⁹⁸ Vežėjas priimdamas krovinį gali taip pat reikšti pastabas dėl krovinio būklės, kiekio, pakavimo ir pan.

Kelių transporte išskiriamos dar dvi svarbios vežėjo **pareigos priimant krovinius**. Šios pareigos numatytos CMR konvencijos 8 straipsnyje, kuriama numatyta, kad *priimdamas vežti krovinį vežėjas privalo patikrinti, ar teisingai nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklumas ir numeracija važtaraštyje ir patikrinti krovinio ir pakuotės išorinę būklę*. Išorinės pakuotės būklės sąvokos CMR konvencija nepateikia, todėl šią sąvoką reikėtų vertinti pagal nacionalinę teisę. Bendrojoje teisėje ši sąvoka aiški: išorinė būklė, tik tai, kas išoriškai pastebima – „tiek kiek

⁹⁵ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.111-113.

⁹⁶ R. Minalga. Krovinių transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P.153.

⁹⁷ KTK 30 str., GTK 37 str.

⁹⁸ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.115.

mato akys“.⁹⁹ Jeigu vežėjas neturi galimybių patikrinti minėtų įrašų, tai apie tai jis privalo motyvuotai nurodyti važtaraštyje. Jis taip pat privalo motyvuotai pagrįsti visas pastabas apie krovinio ir pakuotės būklę. Šios pastabos neprivalomos siuntėjui, jeigu pastarasis nenurodė važtaraštyje, kad jos yra jam priimtinos.¹⁰⁰ Nors CMR konvencija reikalauja motyvuotai pagrįsti pastabas ir nurodymus, bet faktiškai pastabos apie kroviniams skirtų vietų kiekį bei numerius nereikalauja motyvacijos. Tuo tarpu visos pastabos apie krovinio išorinę būklę bei įpakavimą vežėjo turi būti motyvuotos ir glaustai išdėstytos, pvz., vežėjas nurodo atrastus defektus bei aprašo tai, kokių būdu jis atliko patikrinimą, kurio metu atrado defektus. Jei pakuotės pažeidimas buvo žinomas ar akivaizdus, tačiau vežėjas apie tai važtaraštyje neįrašė pastabų, siuntėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už atsiradusius nuostolius. Jei vežėjas neturi pakankamai galimybių patikrinti krovinio vietų skaičiaus bei krovinių žymėjimo ir numerių, tai važtaraštyje jis turėtų pateikti apie tai savo pastabas. Pakankamomis galimybėmis patikrinimui atlikti laikytinos galimybės, kuriomis pasinaudoti galėtų sąžiningas vežėjas. Būtent vežėjui tenka įrodinėjimo našta, kad jis neturėjo pakankamai galimybių patikrinti.¹⁰¹ Tačiau Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad *vežėjas neprivalo tikrinti priimamo krovinio svorio ar jo kiekio, išskyrus atvejus, numatytus CMR konvencijos 8 straipsnio 3 dalyje, t. y. kai to reikalauja pats siuntėjas*. Tokia nuostata yra neatsitiktinė ir yra nustatyta, siekiant išvengti per didelių laiko sąnaudų krovinio priėmimo procese, būtent siuntėjas, kuris labiausiai suinteresuotas krovinio vežimo proceso pagreitinimu, gali būti tokio patikrinimo iniciatoriumi.¹⁰² Atkreiptinas dėmesys, kad visos pastabos turi būti įtrauktos į važtaraštį iki tol, kol pirmasis važtaraščio egzempliorius bus galutinai perduotas siuntėjui. Jeigu pastabos vėliau įrašomos į kitus du važtaraščio egzempliorius, tai tokie įrašai įrodomosios reikšmės neturi.¹⁰³

Bene pati svarbiausio vežėjo pareiga laikytina - **pareiga atvežti nesugadintą krovinį**. Transportavimo metu vežėjas privalo rūpintis kroviniu, daryti viską, kad krovinsys iki gavėjo nuvyktų tokios kondicijos, kokios buvo paimtas iš siuntėjo. Kaip jau nustatėme 2.1.5. skyriuje, krovinio vežimo sutartis yra rezultato sutartis, todėl svarbiausia, kad krovinsys būtų pristatytas. Jeigu vežėjas krovinio nepristato, jam nepriklauso ir vežimo užmokestis.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pasisakęs, kad *nepaneigtina tai, jog pervežant kiekvieną krovinį egzistuoja tam tikra objektyvi krovinio praradimo rizika. Šiuo atžvilgiu profesionalaus, t. y. nuolat užsiimančio krovinių pervežimu už atlygį, vežėjo užduotis yra imtis*

⁹⁹ Clarke M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London Singapore: LLP, 2004.P.12.

¹⁰⁰ CMR konvencija 8str. 2d.

¹⁰¹ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

¹⁰² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-401/2004, UAB "Vilvuokos Ekspedicija" v. UAB "Sempresta.

¹⁰³ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.25

įmanomų priemonių tam, kad būtų pašalinti tam tikri krovinio praradimo rizikos faktoriai (priklausantys nuo vežėjo valios) bei būtų sumažintas rizikos laipsnis prarasti krovinį dėl tų rizikos faktorių, kurių buvimas nepriklauso nuo vežėjo valios. Tai sąlygoja, kad sąžiningu vežėju pripažintinas tik toks asmuo, kuris, visų pirma, geba užtikrinti protingą (minimalų) krovinio praradimo rizikos laipsnį.¹⁰⁴

Visų transporto rūšių teisės aktai reglamentuoja vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą, ar pavėluotą pristatymą, tačiau svarbu atkreipti dėmesį, kad nepaisant įtvirtintos vežėjo kaltumo prezumpcijos, egzistuoja labai daug aplinkybių, kurioms egzistuojant vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės už padarytus nuostolius arba atsako tik iš dalies.¹⁰⁵

Dar viena vežėjo pareiga – **pristatyti krovinį nustatytais terminais**. LR civilinio kodekso 6.816 straipsnis numato, kad *Vežėjas privalo pristatyti į paskirties punktą krovinius (...) per sutartyje, įstatyme ar kituose teisės aktuose nustatytus terminus, o jeigu jie nenustatyti, – per protingą terminą*. Kelių transporto kodekso 33 str. analogiškai numatyta, kad *Krovinio pakrovimo, vežimo ir iškrovimo terminai nustatomi šalių susitarime, kad vežėjas privalo pristatyti krovinį į paskirties punktą sutartyje nustatytu laiku, o jeigu toks terminas nebuvo nustatytas, krovinytis turi būti nuvežtas gavėjui per tam reikalingą ir įprastą tokio pobūdžio vežimuose terminą*. Laikoma, kad krovinytis pristatytas ne laiku, kai jis nepristatomas suderintais terminais, arba jeigu nebuvo susitarta dėl pristatymo terminų, tada įvertinant konkrečias vežimo aplinkybes.¹⁰⁶ Geležinkelių transporte numatyta, kad dėl pristatymo terminų susitaria siuntėjas ir vežėjas. Jeigu tokios susitarimo nėra, pristatymo terminas negali būti ilgesnis negu nurodytasis, kuris apibrėžtas tam tikru valandų skaičiumi.¹⁰⁷ Visos transporto rūšys, išskyrus jūrų, numato laiko ribą, kuriai suėjus gavėjas gali laikyti krovinį prarastu, nežiūrint į tai, kad realiai jis neprarastas, o transportavimo metu kur nors užstrigęs dėl kitokių aplinkybių – tai vadinama fiktyviu krovinio praradimu. CMR konvencija (20 str.), taip pat, kaip ir CIM taisyklės (29 str.) ir SMGS susitarimas (17.6 str.) numato 30 dienų terminą, po kurio įgaliojimus turintis asmuo gali, nepateikdamas kitų įrodymų, laikyti krovinį prarastu. Monrealio konvencijoje (13 str. 3d.) šis terminas daug trumpesnis – 7 dienos. Visi šie terminai galioja tuo atveju, kai pristatymo terminas yra aptartas sutartyje. Jeigu tokio susitarimo nėra – CMR konvencija numato 60 dienų terminą nuo krovinio priėmimo vežti. Taigi, jeigu vežėjas vėluoja pristatyti krovinį, jam yra labai svarbu neviršyti prieš tai nurodytų terminų, kad nekiltų tokių pasekmių, kokios atsiranda visiškai praradus krovinį. Plačiau apie vežėjo atsakomybės ypatumus 3.5 skyriuje.

¹⁰⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1024/2003 m. UAB "L&P" v. UAB "Askela".

¹⁰⁵ Tokias aplinkybes numato KTK 51 str. 2 d., CMR konvencijos 17str. 4d., Monrealio konvencijos 18 str. 2 d. ir t.t.

¹⁰⁶ CMR konvencijos 19 str.

¹⁰⁷ CIM taisyklių 16 str.

Laikytis kroviniu disponuojančio asmens nurodytų instrukcijų – tai dar viena vežėjo pareiga. Krovinio vežimo sutartyje numatytos pervežimo sąlygos (maršrutas, krovinio pristatymo adresas, krovinio gavėjas ir pan.) kroviniui esant kelyje gali keistis, todėl tarptautiniu mastu yra susitariama, kad kroviniu disponuojančio asmens nurodymai vežėjui yra privalomi.¹⁰⁸ Teisė disponuoti vežėjo gabenamu kroviniu parodo, koks subjektas konkrečiu krovinio vežimo sutarties vykdymo momentu turi teisinius santykius su vežėju bei turi reikalavimo, susijusio su kroviniu, teises, taip pat ir teisę reikšti vežėjui pretenzijas ar ieškinius, susijusius su krovinio praradimu ar sugadinimu.¹⁰⁹ Kaip jau minėta ankstesniame skyriuje, siuntėjo teisę disponuoti kroviniu numato visų transporto rūšių teisės aktai.¹¹⁰ Juose taip pat numatyta, kad ši teisė pereina gavėjui, kai krovinytis pristatomas į paskirties vietą, jam perduodamas antrasis važtaraščio egzempliorius. Tačiau jeigu gavėjas krovinio atsisako – disponavimo teisė grįžta siuntėjui. Vežėjas visada privalo paklusti asmens, turinčio teisę disponuoti kroviniu, reikalavimui. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nagrinėjęs bylą dėl nuostolių atlyginimo nurodė, kad *Vežėjas, 2004 m. kovo 15 d. vakare gavęs siuntėjo instrukciją grąžinti krovinį į jo pakrovimo vietą, siuntėjo instrukcijos neįvykdė ir nenurodė priežasčių, kurios trukdė tai padaryti. Vežėjas byloje nepateikė įrodymų, patvirtinančių, kad siuntėjo nurodymas tą patį vakarą grąžinti krovinį į jo pakrovimo vietą, pažeidė vežėjo įmonės darbo eigą ar galėjo padaryti nuostolių kitų krovinių siuntėjams ir gavėjams, nors krovinytis trečiojo asmens sandėlyje buvo iškrautas 2004 m. kovo 17 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 18 punkte numatyta, kad pagal CMR konvencijos 12 straipsnio nuostatas vežėjas privalo vykdyti krovinio siuntėjo instrukcijas, nes priešingu atveju jis atsako už patirtus dėl to nuostolius. Teisėjų kolegija sprendžia, kad bylą nagrinėję teismai padarė pagrįstą išvadą, jog vežėjas, neįvykdęs siuntėjo instrukcijų, yra atsakingas už siuntėjui padarytus nuostolius.*¹¹¹

Taip pat vertėtų aptarti tuos atvejus, kai dėl tam tikrų priežasčių vežėjas negali vykdyti sutarties. Tokius atvejus numato CMR konvencijos 14 str.1p., CIM taisyklių 21 str. 1 p., Monrealio konvencijos 12 str. 2 p., SMGS susitarimo 20 str.11 p. Esant šioms aplinkybėms, vežėjas privalo informuoti kroviniu disponuojantį asmenį ir prašyti jo instrukcijų. Jeigu vežėjas instrukcijų nevyko – jis tampa atsakingu už padarytus nuostolius. Jeigu vežėjas prašomų instrukcijų negauna, jis turi imtis priemonių, kurios geriausiai atitiktų kroviniu disponuojančio asmens interesus.¹¹²

¹⁰⁸ R. Minalga. Krovinių transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P.155

¹⁰⁹ E.Sinkevičius. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai. Socialinių mokslų studijos. 2009. 2(2), P.266

¹¹⁰ KTK 34 str., CMR konvencijos 12str., GTK 49 str., SMGS susitarimo 20 str., CIM taisyklių 18 str., Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės, 27–31 p., PLĮ 25 str.

¹¹¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-128/2006, UAB “Sempeksimus” v. UAB “Vombatas”.

¹¹² CMR konvencijos 14 str.

Pareigos **atiduoti krovinį teisėtam gavėjui** įvykdymas – suponuoja vežėjo krovinio vežimo sutarties įvykdymą, todėl ši pareiga ypatingai svarbi vežėjui. Jeigu krovinytis teisėtam gavėjui nepristatytas – krovinio vežimo sutartis lieka neįvykdyta.

Iš praktikos galima pasakyti, kad dažniausiai vežimo sutarties šalys aptaria, pagal kokius požymius bus identifikuojamas krovinio gavėjas. Dažnai susitariama, kad gavėjas turi pateikti atitinkamą dokumentą, pasakyti slaptažodį ar kita. Vežėjo pareiga patikrinti, ar krovinį jis perduoda tinkamam asmeniui. Jam reikia būti atsargiam, kadangi perdavus krovinį netinkamam asmeniui, jam gali tekti atsakyti už krovinio praradimą.¹¹³

Krovinio pristatymu į paskirties vietą laikytinas krovinio pristatymas į važtaraštyje nurodytą vietą arba pakeistą siuntėjo reikalavimu paskirties vietą, kas suteikia teisę gavėjui reikalauti iš vežėjo perduoti jam antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį. Vežėjo atsakomybė už krovinį galios iki to momento, kol gavėjas važtaraštyje parašu patvirtins krovinio gavimą.¹¹⁴

Jūrų transporte kroviniai išduodami paskirties uoste priklausomai nuo konosamento rūšies. Vežėjas turi išduoti prekes tik pateikus prekių konosamento originalą. Konosamentai skirstomi į vardinius, orderinius ir pareikštinius konosamentus. Pagal vardinį konosamentą, krovinytis išduodamas krovinio gavėjui, nurodytam konosamente, pagal orderinį – siuntėjui arba gavėjui atsižvelgiant į tai, ar konosamentas surašytas “siuntėjo įsakymu” ar “gavėjo įsakymu”, o esant perdavimo įrašams – asmeniui, nurodytam paskutiniam perdavimo įrašė. Asmuo, pateikiantis vardinį arba orderinį konosamentą turi įrodyti, kad jis yra konosamente nurodytas asmuo arba to asmens teisėtas atstovas. Jeigu pateikiamas pareikštinis konosamentas, prekės išduodamos konosamento pateikėjui.¹¹⁵ Taigi vežėjas prisiima visą atsakomybę už krovinio pateikimą tinkamam gavėjui.

Pagrindinė vežėjo teisė – **gauti atlyginimą už įvykdytą krovinio pervežimą**. Užmokestis už vežimą, dažnai viena iš esminių krovinio vežimo sutarties sąlygų ir tai yra pagrindinė siuntėjo pareiga vežėjo atžvelgiu, todėl vežėjas visada turi teisę gauti atlygį už atliktą pervežimą. Taip pat reikėtų atkreipti dėmesį į vežėjo teisę tam tikrais atvejais **sulaikyti krovinį** užtikrinant vežimo užmokesčio sumokėjimą. Plačiau apie vežimo užmokestį ir sulaikymo teisę žiūrėkite 2.2 skyriuje.

2.3.3. Gavėjo statusas, jo teisės ir pareigos

Vieni autoriai laikosi nuomonės, jog krovinio gavėjas yra tik asmuo, kurio naudai yra sudaryta sutartis. Kiti laikosi pozicijos, jog krovinio vežimo sutartis negali būti laikoma sudaryta

¹¹³D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.32

¹¹⁴ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15d.), Teismų praktika Nr. 16.

¹¹⁵ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.99

trečiojo asmens naudai, nes krovinio gavėjui kaip trečiajam asmeniui yra nustatytos pareigos, o tai prieštarautų sutarties trečiojo asmens naudai esmei.¹¹⁶ Kaip jau nustatėme 2.1.4. skyriuje, krovinio vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai, todėl krovinio gavėjas nėra laikomas sutarties šalimi.

Kalbant apie gavėjo teises ir pareigas svarbu pakartoti, kad krovinio vežimo sutartis sukuria trečiajam asmeniui (gavėjui) teises, o ne pareigas; kad trečiasis asmuo visada laikomas kreditoriumi kurios nors sutarties šalies atžvilgiu; gavėjui atsisakius savo teisės ją paprastai gali įgyvendinti pats sutarties kontrahentas, esantis kreditoriumi. Taigi svarbu, kad krovinio gavėjas visų pirma priimtų jam išlygtą naudą, tada jis galės įgyvendinti savo teises.

Pagrindinė gavėjo teisė krovinio vežimo teisiniame santykiyje yra **teisė disponuoti gabenamu kroviniu**. Kaip minėjome ankstesniame skyriuje, pagrindinė disponavimo gabenamu kroviniu teisė priklauso siuntėjui, o momentas nuo kada ši teisė pereina gavėjui iš esmės priklauso nuo siuntėjo valios. Taip pat labai svarbu tai, kad vežėjo gabenamu kroviniu gali disponuoti tik siuntėjas arba tik gavėjas, bet ne abu kartu.

LR CK 6.191 straipsnyje pateiktas sutarties trečiojo asmens naudai apibūdinimas, suponuoją tai, kad prievolę įvykdyti turi teisę reikalauti tiek sudaręs sutartį asmuo, tiek ir trečiasis asmuo, kurio naudai išlygtas prievolės įvykdymas, jeigu ko kita nenumato įstatymai ar sutartis arba nelemia prievolės esmė.¹¹⁷ LR CK nedetalizuoja, kada disponavimo teisė pereina gavėjui, atsakymo reikia ieškoti kiekvienos transporto rūšies teisės aktuose.

Paprastai krovinio gavėjas gali įgyti teisę į krovinį tik nuo krovinio pristatymo į paskirties vietą ir kai jis žodžiu, raštu ar konkludentiniais veiksmais pareikalauja perduoti jam antrąjį važtaraščio egzempliorių bei pristatytą krovinį, taip išreiškdamas valią priimti krovinio vežimo sutartimi jam išderėtą naudą. Tokį valios išreiškimą reikėtų laikyti sąlyginiu, nes krovinio iškrovimo metu iki to momento, kol gavėjas nepasirašė važtaraščio, jis visuomet gali atsisakyti priimti jam pristatytą krovinį.¹¹⁸ Taip pat krovinio gavėjas gali disponuoti gabenamu kroviniu ir nuo pat gabenimo pradžios, jei tokia teisė įtvirtinta važtaraštyje. Disponuoti vežėjo gabenamu kroviniu nuo gabenimo pradžios krovinio gavėjas gali ir tuo atveju, jei krovinio gavėjui yra numatyta pareiga sumokėti vežimo išlaidas. Tačiau reikia atkreipti dėmesį, jog be krovinio gavėjo valios jam negali būti nustatyta pareiga sumokėti už krovinio gabenimą, nes jis nėra sutarties šalis.¹¹⁹ Iš to seka, kad gavėjas, atsisakydamas priimti krovinį arba atsisakydamas sumokėti vežimo išlaidas, taip pat atsisako disponavimo kroviniu teisių, o kartu ir visų kitų su pačiu kroviniu susijusių teisių, taip pat ir teisę pareikšti vežėjui ieškinį dėl netinkamo sutarties

¹¹⁶ Drobotko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 2006. Nr. 4(82), P.28.

¹¹⁷ LR CK 6.191 str.

¹¹⁸ Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perdėjimo probleminiai aspektai, Socialinių mokslų studijos, 2009. Nr.2(2). P.268.

¹¹⁹ Ten pat. P.271

vykdymo. Jeigu gavėjas išreiškia sutikimą priimti krovinį, jis turi teisę reikalauti vežėjo perduoti jam krovinį, tai pat gali nurodyti kitą gavėją ar paskirties vietą.

Kitas atvejis, kai krovinio gavėjas įgyja reikalavimo teisę, yra atvejis, kai krovinyvis visai nepristatytas ir gavėjas gali laikyti krovinį prarastu ir savo vardu pareikšti reikalavimą vežėjui. Šiuo atveju galimas ir fiktyvus krovinio praradimas.¹²⁰ Jeigu sueina teisės aktuose įtvirtintas terminas, tada gavėjas turi teisę savo vardu reikalauti atlyginti nuostolius dėl krovinio praradimo. Preikšus vežėjui tokį reikalavimą, siuntėjas galutinai netenka disponavimo kroviniu teisių.

Galime daryti išvadą, kad gavėjas nėra krovinio vežimo sutarties šalis, o tik trečiasis subjektas, kuriam sutartimi išderėta nauda. Dėl tokio statuso gavėjas neturi jokių savarankiškų pareigų, o jo teisė disponuoti kroviniu įgyvendinama išreiškus sutikimą jį priimti ir jei reikia, atlikus teises legalizuojančias pareigas (pvz. iškrauti krovinį ar sumokėti už vežimą).

Apibendrinant visą skyrių galime teigti, kad krovinio vežimo sutartis sudaroma tarp dviejų šalių – siuntėjo ir vežėjo. Šia sutartimi išderima nauda trečiajam asmeniui – gavėjui, kuris nėra sutarties šalis ir nesutampa su siuntėju. Krovinio vežimo sutarties santykyje siuntėjo pagrindinės pareigos yra sumokėti vežimo užmokestį, tinkamai supakuoti krovinį transportavimui, pateikti tinkamai užpildytus dokumentus, pakrauti krovinį. Vežėjo pagrindinės pareigos yra pateikti techniškai tvarkingą ir tinkamą transporto priemonę, patvirtinti krovinio priėmimą vežti, patikrinti krovinio vietų skaičių, jo ženklumą ir numeraciją važtaraštyje, taip pat patikrinti išorinę krovinio būklę. Vežėjas turi pristatyti krovinį nustatytais terminais ir tokios kondicijos, kokios buvo paimtas vežti. Vežimo metu jis turi laikytis kroviniu disponuojančio asmens instrukcijų. Už krovinio pristatymą vežėjas gauna atlygį ir tam tikrais atvejais, siekiant užtikrinti vežimo užmokesčio sumokėjimą, vežėjas gali sulaikyti vežamą krovinį. Gavėjas nėra sutarties šalis, todėl jis neturi numatytų privalomų pareigų. Gavėjas gali priimti krovinį arba jo atsisakyti.

3. KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES PRAKTINIAI ASPEKTAI

Išanalizavus krovinio vežimo sutarties torinius aspektus pereiname prie praktinė dalies. Kaip jau minėta, autoriaus nuomone toks skirstymas yra sąlyginis, tačiau šiame skyriuje bus analizuojami krovinio vežimo sutarties aspektai, autoriaus nuomone, turintys didžiausios praktinės reikšmės.

3.1. Krovinio vežimo sutarties sudarymas

Tradiciškai yra susiklostę du savarankiški sutarčių sudarymo būdai: sutarčių sudarymas su dalyvaujančiais ir su nedalyvaujančiais asmenimis. Sutarčių sudarymui su nedalyvaujančiais

¹²⁰ CMR konvencijos 20 str.; CIM taisyklių 29 str.; SMGS susitarimo 17.6 str.; Monrealio konvencijos 13 str. 3d.

asmenimis būdinga tai, kad egzistuoja laiko atotrūkis tarp šalių valios išraiškos sudaryti sutartį, nes šalys yra skirtingose vietovėse.¹²¹ Krovinio vežimo sutartys dažniausiai ir būna sudaromos pastaruoju būdu. Kitais atvejais galima sutartis sudaryti abipusių derybų ar prisijungimo būdu. Autoriaus nuomone, sutarties sąlygas dažniausiai pasiūlo viena iš šalių, esant nesutarimams, pasiūlytoji sutartis koreguojama, kol pasiekiamas šalių valios konsensusas. Kaip jau nustatyta, krovinio vežimo sutartis yra konsensualinė ir laikoma sudaryta nuo šalių konsensuso pasiekimo, išskyrus galimus geležinkelių transporto atvejus.

LR Civilinio kodekso 6.162 straipsnis pateikia bendrąją sutarčių sudarymo tvarką - *Sutartis sudaroma pateikiant pasiūlymą (oferta) ir priimant pasiūlymą (akceptas) arba kitais šalių susitarimą pakankamai įrodančiais veiksmais*. Taigi įtvirtinta dviejų etapų sutarties sudarymo tvarka. Pirmasis etapas – ofertos pateikimas, antrasis – akceptas. Kelių transporto kodekso 28 str. 1 dalis leidžia suprasti, kad krovinio vežimo sutartis ir yra sudaroma siuntėjui pateikiant pasiūlymą jo pageidaujamos sąlygomis vežėjui pateikti reikalingą transporto priemonę užsakyme nurodytam kroviniai vežti. Tokia konstrukcija atitinka bendrąjį sutarčių sudarymo modelį, o tokį siuntėjo pasiūlymą, O. Drobitko nuomone, galime laikyti specialiu ofertos porūšiu.¹²² Ofertos apibūdinimą pateikia LR CK 6.167 straipsnis - *Pasiūlymas sudaryti sutartį laikomas oferta, jeigu jis pakankamai apibūdinamas ir išreiškia oferento ketinimą būti sutarties saistomam ir įsipareigojančiam akcepto atveju*. Taigi ofertai keliami griežti reikalavimai – ji turi būti apibrėžta, joje išreikštas aiškus ketinimas sudaryti sutartį, turi būti nurodytos visos esminės sutarties sąlygos, ir ji turi būti adresuota aiškiam subjektui. Asmens, gavusio ofertą pareiškimas arba kitoks jo elgesys, kuriuo pareiškiamas ofertos priėmimas, laikomas akceptu, o toks asmuo akceptantu. Akceptas taip pat yra valios išraiškos forma. Gavus akceptą, sutartis laikoma sudaryta. Pastebėtina, kad nedažnai praktikoje toks idealus variantas visiškai veikia. Dažnai akceptantas nori padaryti nemažai pakeitimų siūlomoje sutartyje, todėl jis negali pilnai akceptuoti sutarties ir turi pateikti naujus siūlymus. Atsakymas į ofertą, kai jame yra papildymų, išlygų ar kitokių ofertos sąlygų pakeitimų, laikomas ofertos atmetimu ir yra priešpriešinė oferta.¹²³

Pagal šią koncepciją sutarties sudarymo momentas nustatomas pagal LR CK 6.181 str. 1 d. Sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai oferentas gauna akceptą, jeigu sutartyje nenumatyta ko kita. Ši konstrukcija netinka realinėms sutartims, todėl krovinio vežimo geležinkeliais atveju sutartis bus sudaryta nuo krovinio perdavimo momento.

¹²¹ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2009, P.118.

¹²² Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P.75

¹²³ LR CK 6.178 str.

Praktikoje sudarant krovinio vežimo sutartis dažnai pasitaiko nesklaidumų. Tam tikrais atvejais, gavusi pasiūlymą šalis bando daryti jos pakeitimus tiesiog ranka užrašydami kitokias sąlygas, ir mano, kad tokie pataisymai yra galiojantys. Tačiau norint, kad tokie pataisymai galiotų reikia, kad kita šalis juos patvirtintų, priešingu atveju sunku bus įrodyti, kad su pakeitimais kita šalis sutiko, ypač jeigu pradiniam užsakyme buvo nuostata, numatanti vienašališko sutarties pataisymo negaliojimą.¹²⁴

Pagal LR CK 6.181 str. 2 d. sutarties sudarymo vieta laikoma oferento gyvenamoji ar verslo vieta, jeigu įstatymuose ar sutartyje nenumatyta ko kita. Nustatant sutarties sudarymo vietą tampa svarbu, ar oferta buvo akceptuota besąlygiškai ar buvo pateikta priešpriešinė oferta. Tinkamai nustatyti sutarties sudarymo vietą gali būtų labai svarbu, kadangi priklausomai nuo jos gali būti nustatomas teisingumas.

Kelių transporto, kaip ir kitų transporto rūšių, teisės aktai nenumato, kokia forma turi būti sudaromos krovinio vežimo sutartys. LR CK 6.808 str. 2d. teigia, kad vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu. CMR konvencija nurodo, kad krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis, tačiau jo nebuvimas, pametimas ar neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei sutarties veikimui. Iš to galime daryti išvadą, kad nėra konkrečios reikalaujamos krovinio vežimo sutarties formos. Kadangi, kaip jau nustatėme, sutartis yra konsensualinė, ji įsigalioja nuo šalių susitarimo dėl visų esminių sutarties sąlygų. Važtaraščio buvimas ar nebuvimas jos galiojimui įtakos neturi.

Skirtinga situacija yra geležinkelių transporte, kadangi Geležinkelių transporto kodekso 35 str. numatyta, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) turi sudaryti krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis, o 37 straipsnis nurodo, kad važtaraštis taip pat yra privalomas vykdant šią sutartį. Privalomas važtaraščio pateikimas taip pat numatytas ir SMGS susitarimo 7 str., o šio susitarimo 8str. 5d. numato, kad sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo. Čia dar kartą įsitikiname, kad tokio pobūdžio sutartis yra realinė, jos galiojimas siejamas su važtaraščio buvimu ir tinkamu jo užpildymu, todėl galime teigti, kad privalomas važtaraščio buvimas reikalavimas suprantamas, kaip rašytinės krovinio vežimo sutarties įtvirtinimas. Kitaip yra, jeigu krovinytis vežamas geležinkeliais pagal CIM taisykles, kadangi jose įtvirtintas konsensualinis sutarties pobūdis. Čia sutarties sudarymas nesiejamas su krovinio perdavimu, o važtaraščio nebuvimas nedaro sutarties negaliojančios, nors jis ir patvirtina sutarties sudarymo faktą. Taigi vežant krovinį geležinkeliu, sutarties sudarymo momentas skirsis priklausomai nuo to, kokiais teisės aktais vadovaujantis vežimas krovinytis.

¹²⁴ R.Aleksynaitė. Pagrindiniai vežimo sutarties akcentai. 2010.06.29. Prieiga internete <http://www.cargonews.lt/Pages/NewsItem.aspx?itemId=6632&hash=>. Prisijungimo laikas: 2010.11.10 d.

Monrealio konvencijoje, taip pat, kaip ir CMR konvencijoje ar CIM taisyklėse, važtaraščio ar kito dokumento nebuvimas neturi įtakos sutarties galiojimui.¹²⁵ Tarptautiniai teisės aktai nereglamentuoja sutarčių sudarymo dėl krovinių gabenimo jūros transportu¹²⁶, tačiau šios sutartys yra konsensualinės ir galioja nuo šalių susitarimo momento.

Apibendrinant galime pasakyti, kad krovinio vežimo sutartis paprastai sudaroma pateikiant užsakymą ir jį priimant arba po derybų suderinus šalių valią ir pasiekus konsensusą. Kaip matyt iš teisės aktų analizės, konsensualinės krovinio vežimo sutartys gali būtų sudaromos bet kokia forma, o realine krovinio vežimo geležinkeliais sutartis privalomai turi būti įforminama važtaraščiu. Sutarties sudarymo faktą patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis, tačiau daugeliu atveju, jo nebuvimas nedaro krovinio vežimo sutarties negaliojančios.

3.2. Krovinio vežimo sutarties keitimas jos vykdymo metu

LR Civiliniame kodekse numatyta, kad teisėtai sudaryta ir galiojanti sutartis jos šalims turi įstatymo galią¹²⁷, čia įtvirtintas principas *pacta sunt servanda*. Sutarties nesilaikymas arba kitoks pažeidimas lemia civilinę atsakomybę. Tačiau kaip ir kiekvienas principas, šis sutarties privalomumo principas nėra absoliutus.¹²⁸ LR Civilinis kodeksas numato bendruosius sutarčių keitimo būdus – šalių susitarimas; teismo sprendimas.¹²⁹ Tačiau būna išskirtinų atvejų, kada įstatymai numato teisę vienai iš šalių keisti sutartį netgi be kitos šalies sutikimo. Toks sutarties keitimas transporto santykiuose vadinamas teisės disponuoti krovinių įgyvendinimu. Apie tai jau buvo trumpai užsiminta ankstesniuose skyriuose.

Krovinio vežimo santykiuose disponavimo kroviniu teisę turi siuntėjas arba gavėjas, priklausomai nuo to, kokios yra sutarties sąlygos, tačiau paprastai siuntėjas disponuoja kroviniu iki to momento, kol gavėjui perduodamas antrasis važtaraščio egzempliorius.

LR Kelių transporto kodekso 34 str. numato, kad *siuntėjas, kol krovinytis vežamas, turi teisę, nekeisdamas paskirties punkto, keisti važtaraštyje nurodytą gavėją. (...) Vežėjas atlieka siuntėjo nurodymus tik tuo atveju, kai krovinytis dar neperduotas ankstesniam gavėjui*. CMR konvencija siuntėjui suteikia daugiau sutarties keitimo galimybių - pareikalauti vežėją nutraukti jo vežimą, pakeisti krovinio pristatymo vietą arba atiduoti krovinį kitam gavėjui, negu nurodytas važtaraštyje, gavėjui, disponuojančiam kroviniu, leidžiama nurodyti kitą gavėją, tačiau pastarasis jau nebeturi teisės paskirti kito gavėjo.¹³⁰

¹²⁵ Monrealio konvencijos 4, 9 str.

¹²⁶ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.135

¹²⁷ LR CK 6.189 str.

¹²⁸ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 112.

¹²⁹ LR CK 6.223 str.

¹³⁰ CMR konvencija 12 str. 1,4 p.

LR Geležinkelių transporto kodeksas numato platesnes sutarties keitimo galimybę kroviniu disponuojančiam asmeniui. Jam leidžiama sulaikyti krovinį kelyje; sulaikyti krovinio išdavimą; galinėje geležinkelio stotyje išduoti krovinį kitam, negu važtaraštyje nurodytas gavėjas, asmeniui; išduoti krovinį kitoje, negu numatyta važtaraštyje, geležinkelio stotyje; grąžinti krovinį į pradinę geležinkelio stotį, jei krovinyš nesulaikytas ar neareštuotas. Siuntėjas taip pat gali atsiimti krovinį pradinėje stotyje, kol jis dar neišsiųstas. Krovinio gavėjas gali duoti papildomus pavedimus, jei pagal vežimo sutartį jis privalo sumokėti vežimo išlaidas, taip pat jei važtaraštyje nurodyta, kad gavėjas turi teisę duoti papildomus pavedimus. Čia taip pat, kaip ir kelių transporte numatyta, kad jeigu gavėjas pavedė išduoti krovinį kitam asmeniui, tas asmuo neturi teisės pavesti atsiimti krovinį tretiesiems asmenims.¹³¹

Pagal CIM taisyklių 18 str. siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu ir keisti vežimo sutartį, duodamas tolesnius pavedimus: sustabdyti krovinio vežimą; atidėti krovinio pristatymą; pristatyti krovinį kitam, negu nurodyta važtaraštyje, gavėjui; pristatyti krovinį kitoje, negu nurodyta važtaraštyje, vietoje. Tačiau jis netenka tokios teisės, kai gavėjas atsiima važtaraštį, priima krovinį, ar kitais atvejais, kada gavėjui pereina disponavimo kroviniu teisė. Būtina pažymėti, kad siuntėjas disponavimo kroviniu teises iš karto gali perduoti krovinio gavėjui, ir šias teises įgyja nuo važtaraščio surašymo momento, nebent siuntėjas važtaraštyje padaro įrašą, kad disponavimo kroviniu teisės krovinio gavėjui neperduotos. Atrodytų, kad praktiškai visuomet gavėjas nuo važtaraščio surašymo momento gali disponuoti vežamu kroviniu, ir apie tai byloja CIM taisyklių 18 straipsnio 3 paragrafe įtvirtinta taisyklė, tačiau iš anksto galima užsiminti, kad tokios teisės įgyvendinimas yra apsunkintas taisyklėmis, kurių privalu laikytis, todėl toks teisių įgyvendinimas tampa daug sudėtingesnis. Atkreiptinas dėmesys, kad SMGS susitarime, skirtingai nei Geležinkelių transporto kodekse ir CIM taisyklėse siuntėjo teisė pakeisti vežimo sutartį pasibaigia nuo to momento, kai gavėjas gavo važtaraštį, arba kai krovinyš atvyko į pasienio stotį, per kurią įvažiuojama į galinį geležinkelį, jeigu joje yra raštiškas gavėjo pareiškimas arba galinės stoties telegrafo pranešimas apie gavėjo pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti.¹³² Dar vienas SMGS išskirtinumas, kad vežimo sutarties pakeitimą gali atlikti vieną kartą siuntėjas ir vieną kartą gavėjas.¹³³

Oro transporte numatytos beveik tokios pačios galimybės keisti sutartį, kaip ir kitose jau aptartose transporto rūšyse. Čia siuntėjui leidžiama atsiimti krovinį išvykimo vietoje ar paskirties uoste arba sulaikyti jį bet kuriame nusileidimo punkte; gali duoti nurodymus išduoti krovinį kitam gavėjui; reikalauti grąžinti krovinį į išvykimo uostą.¹³⁴ Siuntėjas praranda teisę disponuoti

¹³¹ LR GTK 49 str.

¹³² SMGS susitarimo 20.7 str..

¹³³ Ten pat. 20.9 str.

¹³⁴ Monrealio konvencijos 12 str.

kroviniu, kai tokia teisė atsiranda gavėjui. Monrealio konvencijoje nurodytos disponavimo kroviniu taisyklės nėra imperatyvios (Monrealio konvencijos 15 straipsnio 2 punktas), ir jos šalių susitarimu gali būti pakeistos, tačiau toks pakeitimas privalo būti įrašytas į važtaraštį arba į krovinio kvitą.¹³⁵

Kalbant apie sutarties keitimą jūrų transporte, reikia pastebėti, kad tarptautinės teisės aktuose nėra numatyta galimybės pakeisti sutartį ar disponuoti kroviniu. Šio reguliavimo tenka ieškoti tik nacionaliniuose teisės aktuose. Kaip teigia dr. Sinkevičius, Lietuvos nacionalinė teisė, reglamentuojanti krovinių gabenimą jūra, yra praktiškai neišvystyta¹³⁶, todėl LR Prekybinės laivybos įstatyme galime rasti tik užuomazgas galimybės keisti sutartį. Minėto įstatymo 25 straipsnis numato siuntėjui galimybę atsisakyti krovinio vežimo sutarties. Pagal šį straipsnį siuntėjas vis dėlto gali atsiimti krovinį išvykimo uoste, gali reikalauti išduoti krovinius kitame uoste. Iš to galima daryt išvadą, kad ir krovinio gavėją galima keisti. Kadangi sutarties keitimas jūrų transporte iš principo nėra reglamentuotas, šalims geriausia būtų pasirašyti sutartis ir aptarti visas sutarties keitimo sąlygas joje.

Visose transporto rūšyse, išskyrus jūrų, yra numatytos tam tikros taisyklės, kurių reikia laikytis, norint disponuoti kroviniu.

Visų pirma, kelių ir geležinkelių transporto teisės aktai reikalauja, kad asmuo (siuntėjas ar gavėjas) norintis pasinaudoti disponavimo kroviniu teise, privalo pateikti vežėjui rašytines instrukcijas.¹³⁷ Monrealio konvencija rašytinės formos reikalavimo nenumato, tačiau vežėjas tada prisiimti visą riziką dėl žalos atsiradimo, todėl jam vis dėlto rekomenduotina pareikalauti iš siuntėjo raštiškų instrukcijų.

Antrasis reikalavimas - instrukcijų vykdymas turi būti įmanomas ir vykdymas neturi pažeisti normalios vežėjo įmonės darbo eigos, taip pat padaryti nuostolių kitų krovinių siuntėjams ir gavėjams. Negalint vykdyti sutarties, vežėjas privalo informuoti disponuojantį kroviniu asmenį.¹³⁸

Dar viena taisyklė – reikalavimas negali būti susijęs su siuntos padalinimu.¹³⁹

Geležinkelių transporte numatyta, kad disponuojančio asmens reikalavimai turi neprieštarauti geležinkelių transporto teisės aktams ir kitiems Lietuvos Respublikos įstatymams.¹⁴⁰

¹³⁵ E.Sinkevičius. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai. Socialinių mokslų studijos. 2009. 2(2), P.278

¹³⁶ Ten pat. P.279

¹³⁷ CMR konvencijos 12 str. 5 d.; GTK 50, CIM taisyklių 19 str. 1p.

¹³⁸ CMR konvencijos 12 str. 5 d.; CIM taisyklių 19 str. 3 d.; Monrealio konvencijos 12 str. 2 d.; GTK 51 str.1d.

¹³⁹ CMR konvencijos 12 str. 5 d.; GTK 49 str. 6d.

¹⁴⁰ GTK 51 str. 1 d. 2,3 p.

Apibendrinant galima pasakyti, kad disponavimo teisių įgyvendinimo mechanizmas rodo, kad įstatymų leidėjas suteikdamas siuntėjui ir gavėjui iš pirmo žvilgsnio plačias galimybes disponuoti vežamu kroviniu iš tikrųjų šių teisių gyvendinimo mechanizmu disponavimo kroviniu galimybes labai susiaurino¹⁴¹, todėl siuntėjas, ar gavėjas, norėdamas pasinaudoti savo teisėmis, visų pirma turi įvykdyti reikalaujamus formalumus, o jų instrukcijos negali prieštarauti teisės aktuose numatytoms taisyklėms. Be to, asmuo, disponuojantis kroviniu, turi atlyginti vežėjui išlaidas, kurias jis patyrė dėl tokių instrukcijų vykdymo.

3.3. Krovinio vežimo sutarties pabaiga

Civilinėje teisėje prievolės pabaiga suprantama, kai subjektus nustoja sieti teisės ir pareigos, atsiradusios iš konkrečios prievolės. Prievolių pabaigos pagrindai skirstomi į prievoles, kurių pasibaigimas priklauso nuo šalių valios ir tas, kurių pasibaigimas nepriklauso nuo šalių valios.¹⁴² Pagrindinis ir dažniausiai pasitaikantis sutarties pasibaigimo pagrindas, priskirtinas pirmajai grupei, numatytas LR Civilinio kodekso 6.123 straipsnyje, kuris teigia, kad *prievolė pasibaigia, kai tinkamai įvykdoma*. Šiuo pagrindu krovinio vežimo sutarties pasibaigia, kai kroviny yra pristatomas gavėjui, o vežėjas už tai gauna atlyginimą.

Antrasis prievolės pasibaigimo atvejis, nepriklausantis nuo šalių valios, numatytas LR Civilinio kodekso 6.127 straipsnyje, kuris numato, kad prievolė baigiasi, kai jos įvykdyti neįmanoma dėl nenugalimos jėgos, už kurią šalis neatsako. Šios aplinkybės vadinamos *force majeure*. Prievolė pasibaigs, kai vežėjas nebegalės įvykdyti sutarties dėl ne nuo jo priklausančių aplinkybių, kurios atsirado po sutarties sudarymo.

Sutarties nutraukimas taip pat galima ir šalių susitarimu¹⁴³, kas yra sutarties laisvės principo pasireiškimas, leidžiantis šalims ne tik laisvai sudaryti sutartis, bet ir laisvai panaikinti savo prievoles susitarimu¹⁴⁴ arba vienašališkai, tačiau tik tokiais atvejais, kurie numatyti sutartyje ar įstatyme.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas vienoje byloje yra nurodęs, kad transporto gedimas, dėl kurio vežėjas nebegali įvykdyti sutarties, nėra pakankamas pagrindas sutarties atsisakyti ir ją nutraukti, todėl vežėjas turi atlyginti visus dėl to užsakovo patirtus nuostolius.¹⁴⁵

Atsižvelgiant į tai, kad transporto sritis yra labai specifiška, įstatymai numato daug atvejų, kada sutartis gali būti nutraukta vienašališkai. Vienas iš tokių atvejų – siuntėjo teisė atsisakyti vežėjo pateiktos transporto priemonės, jeigu ji netinka siuntėjo pateiktiems kroviniams

¹⁴¹ Sinkevičius. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija. 2008, 1(103) P. 51.

¹⁴² Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 88.

¹⁴³ LR CK 6.125 str.

¹⁴⁴ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 90.

¹⁴⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-102/2004 m. UAB“Kuprė“ v. UAB „Autresta“.

vežti.¹⁴⁶ Vežėjui analogiškai yra suteikta teisė atsisakyti priimti krovinį, jeigu krovinio svoris ar kiekis neatitinka važtaraštyje siuntėjo nurodytų duomenų arba neatitinka nustatytų krovinius vežti reikalavimų¹⁴⁷, taip pat nesilaikoma krovimo ir tvirtinimo taisyklių reikalavimų¹⁴⁸ arba jei siuntėjas atsisako krovinį įpakuoti pagal taisykles arba įpakavimas neatitinka taisyklių nustatytų reikalavimų.¹⁴⁹ Minėtus atvejus, kai nesilaikoma reikalavimų galima vertinti, kaip esminius sutarties pažeidimus. Esminiu sutarties pažeidimu galima būtų laikyti tokį vienos iš šalių įvykdytą pažeidimą, kuris iš esmės atima antrajai šaliai galimybę tikėtis, kad sutartis bus tinkamai įvykdyta.¹⁵⁰ LR Prekybinės laivybos įstatymo 25 straipsnis taip pat suteikia siuntėjui galimybę atsisakyti sutarties, kurią jis gali pasinaudoti iki laivo išplaukimo arba reiso metu. To paties įstatymo 26 straipsnis numato daug atvejų, kada šalys gali nutraukti sutartį. Šie atvejai priskiriami nuo šalių valios nepriklausančioms aplinkybėms.

Svarbu išskirti atvejus, kai gabenamas pavojingas kroviny. Tokiu atveju siuntėjas turi labai daug pareigų, susijusių su krovinio pakavimu ir instrukcijų vežėjui davimu.¹⁵¹ Šių pareigų netinkamas vykdymas suponuoja vežėjo teisę vienašališkai nutraukti sutartį dėl esminio sutarties pažeidimo. Taigi, jeigu siuntėjas neinformavo vežėjo apie pavojingą krovinį, vežėjas turi teisę bet kuriuo metu krovinį iškrauti, sunaikinti ar kitaip nukenksminti¹⁵², taip nutraukdamas sutartį.

Pastebėtina, kad prieš tai nurodyti vienašališko sutarties nutraukimo dėl esminio pažeidimo atvejai neatitinka Civilinio kodekso 6.217 ir 6.218 straipsniuose pateiktos sampratos, kadangi juose numatyta išankstinio įspėjimo apie sutarties nutraukimą tvarka. Transporto santykiuose tokio reikalavimo vykdymas prieštarautų pačiai sutarties vykdymo esmei, todėl, skirtingų transporto rūšių teisės aktų pagrindu sutarties nutraukimas gali būti vykdomas kita, jau aptarta tvarka.

Dar vienas atvejis, kada galima būtų kalbėti apie sutarties pabaigą – krovinio gabenimo ir pristatymo kliūtys. Jei vežėjas susiduria su tokiu atveju, jis privalo iškart informuoti kroviniu disponuojantį asmenį ir prašyti iš jo instrukcijų. CIM taisyklių 22 str. 6 d. numato, kad vežėjas, negavęs instrukcijų per protingą terminą turi teisę, jei tai pateisinama, sunaikinti krovinį, CMR konvencija 16 str. 3 d. vežėjui leidžia tam tikromis aplinkybėmis realizuoti gabenamą krovinį.

Apibendrinant galima pasakyti, kad dėl transporto specifiškumo, krovinio vežimo sutarties pasibaigimas galimas ne tik pagal bendruosius sutarties pasibaigimo reikalavimus. Visų transporto rūšių įstatymai numato atvejus, kada sutartys gali pasibaigti kitais pagrindais,

¹⁴⁶ LR CK 6.815 str. 2d.

¹⁴⁷ LR KTK 31 str. 3d.

¹⁴⁸ LR GTK 43 str. 3d.

¹⁴⁹ LR GTK 41 str. 3d.

¹⁵⁰ Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 168.

¹⁵¹ N.Batarlienė. Pavojingų krovinių vežimo pagrindai. Vilnius „Technika“ 2008. P.23-68.

¹⁵² CMR konvencijos 22 str. 2 d.; CIM taisyklių 9 str.; Hagos-Visbio taisyklių 4str. 6p.

dažniausiai dėl esminio sutarties pažeidimo. Tokie pagrindai yra atsisakymas netinkamos transporto priemonės, taip pat krovinių, neatitinkančių važtaraščio duomenų, netinkamai supakuotų ar pakrautų. Sutarties pasibaigimas galimas ir siuntėjui nesilaikius reikalavimų dėl pavojingų krovinių ar vežėjui negavus disponuojančio asmens instrukcijų.

3.4. Transportavimo dokumentai ir jų reikšmė

Krovinio vežimo santykiuose transportavimo dokumentai atlieka labai svarbų vaidmenį. Transportuojant krovinius labai svarbu nustatyti, kur krovinytis turi vykti, kam turi būti išduodamas, koks krovinio svoris, matmenys, tam tikros vežimo sąlygos ir pan. Visus šiuos dalykus reikia fiksuoti, o tai daroma transporto dokumentuose.

LR Civilinio kodekso 6.808 str. 2 d. numato, kad krovinio vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu. Civilinis kodeksas šių dokumentų nedetalizuoja, kadangi juos numato atskirų transporto rūšių teisės aktai. Paprastai krovinio dokumentai skirstomi į dvi grupes – važtaraščius ir konosamentus.

Kelių transporto kodekso 29 str., analogiškai CMR konvencijos 4 str. numato, kad krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis. LR Geležinkelių transporto kodekso 29 str. minimas tinkamai užpildytas važtaraštis, CIM taisyklių 6 str. 2 d. numato, pagal vienodą pavyzdį parengtą važtaraštį, o SMGS susitarimo 7 str. 1 d. taip pat minimas tam tikro pavyzdžio važtaraštis. Pagal Monrealio konvencijos 4 str. 1 d. krovinių vežant išduodamas oro transporto važtaraštis, tačiau čia pat 2d. numato, kad oro transporto važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą. Taigi tiek kelių, tiek geležinkelių, tiek ir oro transportas paprastai vykdomas su važtaraščiais. Reikėtų išskirti tik jūrų transportą, kur LR Prekybinės laivybos įstatymo 14 str. 1d. numato, kad Krovinių vežimo jūra sutarties sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu, o pagal Hagos-Visbio taisyklių 3 str. 3 d., vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas, priėmęs prekes, siuntėjo reikalavimu išduoda jam konosamentą. Taigi tik jūriniai pervežimai vykdomi su konosamentais. Kadangi jūriniais pervežimams konosamentas nėra privalomas, galimi kiti atvejai, kai pervežimas vykdomas su jūriniu važtaraščiu. Visi minėti teisės aktai taip pat pateikia ir privalomus reikalavimus šių transporto dokumentų turiniui.¹⁵³

Paprastai krovinio vežimą reglamentuojančiuose teisės aktuose važtaraščiui yra suteikiame ne konstitucinė, o deklaratyvi reikšmė, todėl važtaraščio nebuvimas, neteisingas užpildymas ar netekimas neturi įtakos krovinio vežimo sutarties galiojimui.¹⁵⁴ Tai susiję su tuo,

¹⁵³ KTK 29str, 2 d.; CMR 6str., GTK 38 str.; CIM taisyklių 7str.; Monrealio konvencijos 5 str.; Hagos-Visbio taisyklių 3 str.3 d.

¹⁵⁴ KTK 29 str. 1d.; CMR 4 str.; CIM 6 str. 2d.; Monrealio konvencijos 9str.

kad krovinio vežimo sutartis laikoma konsensualine sutartimi.¹⁵⁵ Priešingai yra su geležinkelių transportu, kurį reguliuoja LR geležinkelių transporto kodeksas¹⁵⁶ ir SMGS susitarimas¹⁵⁷, kurie numato realinę krovinio vežimo sutartį, todėl šių sutarčių atveju važtaraščiui bus suteikta konstitucine reikšmė, kas reiškia, kad važtaraščio nebuvimas, neteisingas užpildymas ar praradimas dažnu atveju turės neigiamų pasekmių.

Kitas svarbus krovinio transportavimo dokumentas – konosamentas. Jis naudojamas tik jūriniam pervežimams, kuriems taikomos Hagos-Visbio taisyklės. LR Civilinio kodekso 1.106 str. 1d. pateikia konosamento sąvoką: *Konosamentas, kaip vertybinis popierius – tai dokumentas, įrodantis sutarties sudarymo faktą ir patvirtinantis jo turėtojo teisę gauti iš vežėjo konosamente nurodytus daiktus (krovinį) bei jais disponuoti*. Svarbu atkreipti dėmesį, kad konosamentas yra vertybinis popierius, kuris rodo jo turėtojo nuosavybės teisę į konosamente nurodytus daiktus, o tai suteikia konosamentui konstitucinę reikšmę. Nagrinėdamas įvairių teisės aktų konosamentų sąvokas dr. O.Drobitko pateikia tris pagrindines konosamento funkcijas: pirma, tai vežimo sutarties sudarymo, antra, krovinio priėmimo vežti, ir trečia, jo turinčio asmens teisių gauti krovinį bei juo disponuoti.¹⁵⁸

Transporto dokumentų reikšmė puikiai atsiskleidžia per jų vykdomas funkcijas. Dr. E.Sinkevičius teigia, kad teisė literatūroje yra pateikta daug įvairių nuomonių dėl transporto dokumentų funkcijų skaičiaus, tačiau teisės doktrinoje nesiginčijama dėl keturių iš jų egzistavimo. Taigi pagrindinės krovinio vežimo dokumentų funkcijos yra: a) įrodomoji; b) legitimacinė; c) informacinė; d) instrukcinė.¹⁵⁹ Trumpai aptarsime kiekvieną iš jų.

Svarbu priminti tai, kad tuo atveju, kai krovinio vežimo sutartis yra konsensualinė¹⁶⁰, važtaraštis sudaromas tik po to, kai sudaryta sutartis ir neturi įtakos jos galiojimui, tačiau nepaisant to, jo *prima facie* galia išlieka ir tai yra pagrindinis sutarties sudarymo faktą patvirtinantis įrodymas. Transporto dokumentas patvirtina ne tik sutarties sudarymą, bet ir įvairias sutarties sąlygas. Kai sutartis konsensualinė, transporto dokumentuose užfiksuotų sąlygų *prima facie* įrodomąją galią įtvirtinanti prezumpcija gali būtų nugincyta pateikiant įrodymus, kur nurodytos kitokios sutarties sąlygos. Šiek tiek kitokia situacija, kai sutartis yra realinė.¹⁶¹ Čia, kaip minėjome, važtaraštis turi konstitucinę reikšmę, o iš to seka, kad jeigu nėra važtaraščio, tuomet nėra sutarties, nes važtaraštis ir yra privalomos rašytinės formos įgyvendinimas. O sutarties sąlygos įtvirtinamos transporto dokumente, nes tas dokumentas ir patvirtina, kad tarp

¹⁵⁵ E.Sinkevičius. Krovinio vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija, 2008. 1(103).P.47.

¹⁵⁶ LR GTK 37 str. 3 d.

¹⁵⁷ SMGS susitarimo 7 str.

¹⁵⁸ Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro disertacija. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P.147.

¹⁵⁹ E.Sinkevičius. Krovinio vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija, 2008. 1(103).P.47.

¹⁶⁰ LR KTK, CMR konvencija, CIM taisyklės, Hagos-Visbio taisyklės, Monrealio konvencija.

¹⁶¹ LR GTK, SMGS susitarimas.

šalių yra atsiradę teisiniai santykiai. Taigi važtaraštis turės daug svaresnę galią nei bet kuris kitas dokumentas, nors ir prieštaraujantis važtaraščio sąlygoms.

Pastebėtina, kad dažnai susiklosto situacija, kad į važtaraštį įrašomi ne visi duomenys ar dokumentas tiesiog užpildomas netinkamai. Tokiu atveju neigiamos pasekmės dažniausiai tenka tam, kuriam sąlygos būtų buvusios naudingos, jei dokumentas būtų supildytas tinamai. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas byloje yra pasisakęs, kad tuo atveju, jei į važtaraštį nėra įrašyta, kad vežėjui buvo perduoti transportavimo dokumentai (bylos atveju T-1 deklaracija), tai ir laikoma, kad tie dokumentai vežėjui nebuvo perduoti. Kadangi pagal CMR konvenciją siuntėjui tenka atsakomybė už tinkamų muitinės dokumentų pateikimą vežėju, ieškinys buvo atmestas.¹⁶² Siuntėjui (ieškovui) teko neigiamos pasekmės dėl neįrašymo į CMR važtaraštį apie T-1 deklaracijos perdavimą vežėjui.

Dar viena aplinkybė, turinti *prima facie* galią, kuri įtvirtinama važtaraštyje – prezumpcija, kad kroviny yra perėjęs vežėjo dispozicijon, kol neįrodyta priešingai.¹⁶³ Šis faktas labai svarbus, kadangi nuo to momento, kada kroviny pereina vežėjo dispozicijai, jis tampa už jį pilnai atsakingas. Krovinio perdavimas važtaraštyje patvirtinamas vežėjo parašu ar antspaudu. Jeigu vežėjo patvirtinimo apie krovinio priėmimą nėra, siuntėjui bus be galo sunku įrodyti, kad kroviny tikrai perduotas. Šalia yra įtvirtinta dar viena prezumpcija, susijusi su krovinio perdavimu gavėjui. Jeigu gavėjas priima krovinį neįvertindamas jo būklės ar kiekio, tai galioja prezumpcija, kad kroviny atvyko toks, koks nurodyta važtaraštyje, t.y. sveikas ir be trūkumo. Tokio gavėjo neveiklumo pasekmės skirtingose transporto rūšyse taip pat skiriasi. Vienu atveju, kai gavėjas priima krovinį ir nepadaro jokių atžymų transporto dokumentuose, šias aplinkybes jis gali ginčyti kitais įrodymais¹⁶⁴, kitu atveju, nepateikęs reklamacijų ir pastabų per numatytus terminus gavėjui tenka neigiamos pasekmės – nebegalimas ieškinys prieš vežėją.¹⁶⁵

Įrodomoji krovinio vežimo dokumento funkcija yra be galo svarbi. Įtvirtinta tam tikrų aplinkybių fiksavimo *prima facie* reikšmė. Krovinio transporto dokumentuose užfiksuotos aplinkybės yra preziumuojamos, o šalis, norinti jas paneigti, turi pateikti dar svaresnius įrodymus, kurie įrodytų kitokių aplinkybių egzistavimą. Netinkamas dokumentų pildymas skirtingose transporto rūšyse sukelia skirtingas teises pasekmes.¹⁶⁶

Transporto dokumentų legitimacinė funkcija tiesiogiai susijusi su krovinio vežimo sutarties dalyviais ir jų disponavimo kroviniu teise. Transporto dokumentuose legitimuojamos krovinio vežimo sutarties šalių ir gavėjo teisės ir galimybės disponuoti kroviniu. Legitimacinės

¹⁶² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3k-3-34/2006, UAB „Baltic Freight Services“ v. A. Jankevičiaus individuali įmonė.

¹⁶³ CMR 9 str.; CIM 12str. 1d.; Hagos-Visbio 3str. 3d.; Monrealio konvencijos 11 str. 1d.

¹⁶⁴ CMR konvencijos 30 str. 1p.; Hagos-Visbio taisyklių 3 str. 6d.

¹⁶⁵ Monrealio konvencijos 31 str. 1,4 p.; CIM 47 str.1d.

¹⁶⁶ E.Sinkevičius. Krovinio vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija, 2008. 1(103).P.50.

funkcijos vertinimas šiek tiek skiriasi kai kalbama apie konosamentus ir apie važtaraščius. Kaip minėjome, konosamentas yra vertybinis popierius ir jo turėtojas pripažįstamas jame nurodyto krovinio savininku. Tačiau konosamento turėtojas, norėdamas disponuoti kroviniu, turi pateikti vežėjui konosamento originalą, kadangi tik taip jis gali patvirtinti savo nuosavybės teisę į krovinį. Jūriniai pervežimai vykdomi ne tik su konosamentais, bet ir jūriniais važtaraščiais, kurie neturi krovinio nuosavybės įrodomosios funkcijos. Važtaraščio legitimacinė funkcija pasireiškia ne pateikus važtaraštį, kaip yra konosamento atveju, o atsispindi pačiame važtaraščio turinyje, kuriame identifikuojami krovinio siuntėjas, vežėjas ir trečiasis asmuo – gavėjas. Važtaraštis laikomas krovinio disponavimo instrumentu, o juose nurodyti asmenys gali įgyvendinti savo disponavimo teises¹⁶⁷, kurios reglamentuotos atskirų transporto rūšių teisės aktuose. Taigi transporto dokumentų legitimacinė funkcija pasireiškia tuo, kad yra identifikuojami krovinio vežimo teisinio santykio subjektai, kurie, pasinaudodami šiais dokumentais gali įgyvendinti savo teises ir žinoti, kokio asmens naudai jie privalo vykdyti savo prievoles.¹⁶⁸

Krovinio vežimo dokumentų informacinę ir instrukcinę funkcijas galime laikyti pagalbinėmis. Jos nėra tokios svarbios, kaip įrodomoji ir legitimacinė. Instrukcinė funkcija pasireiškia tuo, kad transportavimo dokumentuose vežėjui yra nurodomos instrukcijos, susijusios su krovinio transportavimu. Pvz., krovinio gabenimo temperatūrinis režimas, transportavimo maršrutas ar išmuitinimo vieta, draudimo sąlygos. Paprastai šios instrukcijos nėra laikomos esminėmis sutarties sąlygomis ir nebūtinai jos turi būti įrašytos į važtaraštį ar konosamentą. Visos instrukcijos gali būti aptartos vežimo užsakyme ar sutartyje. Nežiūrint į tai, kur aptartos instrukcijos, vežėjas privalo jas vykdyti, o nevykdymo atveju jam kyla atsakomybė.

Informacinė transporto dokumentų funkcija skirta supažindinti krovinio vežimo teisinio santykio dalyvius su pagrindine vežimo informacija, esminėmis sutarties sąlygomis. Ši funkcija neturi įrodomųjų galių, tiesiog suteikia tam tikros informacijos suinteresuotiems asmenims. Ši funkcija yra pagalbinė, tiesiog ji padeda sužinoti pirminę ir esminę informaciją apie vykdomą pervežimą, kartais ir padeda nustatyti labai svarbias vežimo aplinkybes.

Apibendrinant galima pasakyti, kad įrodomoji transporto dokumentų funkcija padeda nustatyti prezumpcijas, o važtaraščiuose ir konosamentuose nurodyti duomenys laikomi *prima facie* sutarties sudarymo, vykdymo ir įvykdymo įrodymais. Vienais atvejais šias prezumpcijas galima paneigti pateikiant kitus svarius įrodymus, kitais atvejais prezumpcijų paneigimas teisiškai negalimas. Transportavimo dokumentai taip pat legitimuoja vežimo sutarties dalyvių teises, yra jų disponavimo gabenamam kroviniu instrumentas. Instrukcinė ir informacinė funkcijos,

¹⁶⁷ Galimybė disponuoti gabenamam kroviniu plačiau aptarta 4.2 skyriuje.

¹⁶⁸ E.Sinkevičius. Krovinio vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija, 2008. 1(103).P.51.

būdamos pagalbinio pobūdžio, padeda šalims vykdyti įsipareigojimus suteikia svarbios informacijos pervežimo dalyviams.

3.5. Vežėjo atsakomybės ypatumai;

Analizuodami krovinio vežimo sutarties teorinius aspektus aptarėm pagrindines krovinio vežimo sutarties šalių pareigas. Praktikoje dažnai atsitinka, kad šios pareigos neatliekamos arba atliekamos netinkamai, o tai sukelia teisine pasekmes. Krovinio vežimo sutarties šalis, neįvykdžiusi ar netinkamai įvykdžiusi sutartinę prievolę, turi atlyginti nuostolius kitai šaliai.¹⁶⁹ Kadangi krovinio vežimo teisiniuose santykiuose didžiausią riziką neša vežėjas, plačiau panagrinėsime jo atsakomybės ypatumus.

Vežėjo atsakomybė turi daug specifinių ypatumų. Visų transporto rūšių teisės aktai reglamentuoja vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą, ar pavėluotą pristatymą, nes kaip minėta anksčiau – bene pagrindinės iš vežėjo pareigų yra pristatyti laiku nesugadintą krovinį gavėjui. Kalbant apie vežėjo atsakomybę svarbu yra nustatyti laikotarpį, kuriuo vežėjas prisiima atsakomybę už krovinį.

CMR konvencijos 17 str. 1 p. numatyta vežėjo atsakomybė už krovinio priežiūrą ir apsaugą nuo to momento, kai vežėjas priėmė krovinį, iki krovinio perdavimo gavėjui momento. Šiuo laikotarpiu vežėjas privalo nedaryti nieko, kas turėtų neigiamos įtakos kroviniui ir, atvirkščiai, daryti viską, kad apsaugotų krovinį nuo sugadinimo, nuo klimato poveikio bei praradimo.¹⁷⁰ CIM taisyklių 23 str. 1 p. numatytas toks pats vežėjo atsakomybės laikotarpis - nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo. Monrealio konvencijos 18 straipsnis numato, kad *Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus krovinį, tik tuo atveju, jeigu atsitikimas, kuris buvo sugadinimo priežastis, įvyko vežimo oru metu.* Kiekvienu atveju labai svarbu nustatyti krovinio priėmimo ir pristatymo gavėjui laiką. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, kad Vežėjo atsakomybė už krovinį prasideda nuo to momento, kai kroviny yra priimtas vežti. *Nustatant, kada kroviny priimtas vežti, reikia nustatyti faktą, kada kroviny yra vežėjo priimtas vežimui, bet ne kitais tikslais (pvz., automobilis pateiktas krovinio pakavimui, saugojimui prieš pervežant ir pan.). Jei vežėjas be pervežimo, dar yra įpareigotas įpakuoti, saugoti ar dalyvauti krovinio pakrovimo procese ar jį stebėti, vežėjas laikomas priėmusiu pervežti krovinį tik šioms operacijoms pasibaigus. Krovinio priėmimo vežti momentas siejamas su CMR konvencijos 9 str. 1p. numatyta taisykle, kad važtaraštis yra prima facie įrodymas, kad kroviny perėjo vežėjo dispozicijon, iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad jo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas, priėmęs*

¹⁶⁹ LR CK 6.61 str.

¹⁷⁰ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.28

*krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje.*¹⁷¹ Tačiau turėtume atkreipti dėmesį dar ir į Kelių transporto kodekso 45 str. 2d., kur vežimu yra laikomas tas etapas, kai „*krovinys buvo vežėjo žinioje, neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje*“, todėl darytina išvada, kad krovinio saugojimas pagal Lietuvos nacionalinę teisę, skirtingai nei pagal CMR konvenciją, suprantamas kaip vežimo proceso dalis¹⁷², tačiau toks vertinimas tinkamas tik kelių transportui. Pristačius krovinį į paskirties vietą, iš vežėjo jis turi būti priimamas atidžiai jį tikrinant. Nustačius trūkumą ar sugadinimą, tai pažymima krovinio važtaraštyje ir pateikiamos reklamacijos (pretenzijos).¹⁷³ Dažnai kyla ginčų, dėl to, kada krovinį laikyti perduotu gavėjui. Užsienio valstybių praktikoje dažnai vartojama sąvoka „krovinio kontrolė“, tai reiškia, kad tuo laikotarpiu, kol krovinys dar nėra perduotas gavėjui, vežėjas jį kontroliuoja, todėl jis ir yra atsakingas už krovinio saugojimą.¹⁷⁴ Pagal Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuluotą praktiką, krovinio perdavimu laikytinas momentas, kai gavėjas laisva valia priima krovinį, ir pasirašo važtaraštyje, o nuo parašo važtaraštyje atsiradimo momento vežėjas nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą.¹⁷⁵

Krovinio vežimą reglamentuojančiuose tarptautinės teisės aktuose yra išplėta objektyvi, arba griežta, vežėjo atsakomybė už krovinio būklę. Ši atsakomybė kyla neatsižvelgiant į vežėjo kaltę¹⁷⁶, taigi yra įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija. Vežėjas, siekdamas išvengti atsakomybės, turi įrodyti aplinkybes, kurios atleistų jį nuo atsakomybės. Kitaip yra tik Jūrų transporte kur vežėjo atsakomybė grindžiama kalte.

Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai skirstomi į paprastus ir privilegijuotus. Aptarkime kiekvieną ir jų.

Tarptautiniai teisės aktai, numato bendruosius (paprastuosius) vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, t.y. tuos atvejus, kai vežėkas atleidžiamas nuo atsakomybės už padarytus nuostolius arba atsako tik iš dalies. CMR konvencijos 17 str. 2 p. numato, kad *Vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl krovinio disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti*. Analogiškas vežėjo atleidimo pagrindas numatytas ir CIM taisyklių 23 str. 2d. Iš esmės, čia įtvirtinti keturi pagrindiniai

¹⁷¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.

¹⁷² D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.29

¹⁷³ R. Minalga. Krovinio transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P.154

¹⁷⁴ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.31

¹⁷⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-936/2001 m. UAB "Mėlynuoji uoga" v. UAB "Danajos autotransportas".

¹⁷⁶ Sinkevičius. "Privilegijuoti" vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai". Jurispudencija, 2006 (80). P.90

atleidimo nuo atsakomybės pagrindai – 1) dėl reikalaujančio asmens netinkamų veiksmų arba aplaidumo; 2) duotų nurodymų; 3) krovinio paslėptų defektų; 4) aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio. Monrealio konvencijos 20 str. prie tokių aplinkybių priskiria disponuojančio asmens neatsargumą, kitą neteisėtą veikimą arba neveikimą. Jūrų transporte šis atleidimo pagrindas vertinamas kiek kitaip, atsižvelgiant į vežėjo labai svarbią pareigą tinkamai paruošti laivą. Hagos-Visbio 4 str. 1 d. numato, kad vežėjas būtų laikomas atsakingu už prekių sugadinimą ar praradimą tik tuo atveju, jeigu nepakankamai kruopščiai parengtą laivą plaukioji ir nepasirūpintų, kad jo įgula būtų tinkamai sukomplektuota, jis būtų parengtas kelionei ir aprūpintas, o visos laivo dalys, kuriose yra vežamos prekės, parengti tinkamai ir saugiai priimti, vežti ir išsaugoti prekes.¹⁷⁷

Labai svarbu tai, kad krovinio praradimas, sugadinimas ar pavėlavimas pristatyti atsirastų būtent dėl krovinio disponuojančio asmens kaltės, nes kitaip už tai bus atsakingas vežėjas. Vežėjas, siekdamas atleidimo nuo atsakomybės, turi įrodyti netinkamus ieškovo veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ar neveikimo pasekmes, tai yra krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti ir, kas yra svarbiausia, priežastinį ryšį tarp ieškovo kaltų veiksmų arba neveikimo. Tik įrodęs šias aplinkybes vežėjas bus atleidžiamas nuo atsakomybės.¹⁷⁸ Jūrų transporte taip pat numatyta, kad jeigu prekės sugadinamos, sužalojamos ar prarandamos dėl laivo netinkamumo plaukioji, pareiga įrodyti buvus deramą kruopštumą tenka vežėjui arba kitam asmeniui, reikalaujančiam pripažinti išimtį.¹⁷⁹

Be atleidimo nuo atsakomybės prieš tai nurodytu pagrindu vežėjas gali remtis papildomais, atsakomybę šalinančiais ypatingos rizikos faktoriais¹⁸⁰, kurie laikomi „privilegijuotais“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindais. Teisės aktuose nustačius objektyvią vežėjo atsakomybę, „privilegijuotą“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindų institutu buvo siekiama suteikti vežėjui, kaip labai rizikingos ūkinės veiklos subjektui, papildomus savo teisių gynimo teisinius instrumentus.¹⁸¹

Kelių transporte ypatingos rizikingos veiksniais laikoma, kai naudojamos atviros, be tento transporto priemonės, jeigu toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje; kai krovins, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti jo neįpakavus ar blogai įpakavus, vežamas jo neįpakavus arba įpakavus netinkamai; jei krovinį pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo ar gavėjo vardu; dėl

¹⁷⁷ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.118.

¹⁷⁸ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.47.

¹⁷⁹ Hagos-Visbio taisyklių, 4st. 1p.

¹⁸⁰ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31.

¹⁸¹ Sinkevičius. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurispudencija, 2 2006 (80). P.91.

natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prarasti ar sugadinti: surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyreję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan.; dėl nepakankamo ir nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ir numeravimo ar vežant gyvūnus.¹⁸² Geležinkeliuose nustatyti iš esmės tokie pat rizikos veiksniai, tik pritaikant pagal transportavimo geležinkeliais specifiką, tai pat papildomai nustatyta išlyga, jei krovinys, kurį pagal atitinkamas nuostatas arba pagal važtaraštyje nurodytus siuntėjo ir vežėjo susitarimus būtina vežti su palyda, prarandamas arba apgadinamas dėl rizikos, nuo kurios palyda turėjo apsaugoti.¹⁸³ Oro transporte tokiomis aplinkybėmis galėtume laikyti krovinio anksčiau turėtus defektus ar kokybės trūkumus; pakavimą su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo; karą ar ginkluoto konflikto veiksmus; valdžios institucijų veiksmus, susijusius su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu.¹⁸⁴ Jūros transporte numatyta daugiausia rizikos veiksnių, kuriems esant vežėjas neatsako už nuostolius ar žalą. Tokie veiksniai yra kapitono, jūrininko, locmano arba vežėjo darbuotojo veiksmai, aplaidumas ar nesugebėjimas vesti ar valdyti laivą; gaisras, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo klaidos arba dėl jo dalyvavimo; rizika, pavojai ir nelaimingi atsitikimai jūroje ar kituose laivybai tinkamuose vandenyje; gamtos jėgų pasireiškimas; karo veiksmai; valstybės priešų veiksmai; valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių sulaikymas, suėmimas ar turto areštas vadovaujantis teisine procedūra; karantino apribojimais; siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmai ar neveikimas; streikai, lokautai, darbo sustabdymas ar apribojimas dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai; sukilimai ir pilietiniai neramumai; gelbėjimas ar bandymas gelbėti gyvybę ar turtą jūroje; dydžio ar svorio sumažėjimas arba bet koks kitas netekimas ar sužalojimas, atsirandantis dėl prigimtinio prekių defekto, kokybės ar prigimtinio trūkumo; nepakankama pakuotė; nepakankamas arba netinkamas ženklavimas; paslėpti trūkumai, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant; bet kokios kitos priežastys, jeigu jos atsirado ne dėl vežėjo (ar jo agentų bei darbuotojų) kaltės ar aplaidumo. Pastarąją aplinkybę įrodinėti tenka pačiam vežėjui.¹⁸⁵ Kaip matome, jūrų transporte egzistuoja daugiausia rizikos veiksnių, kuriems esant vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, tačiau oro vežėjui išvengti atsakomybės yra sunkiausia.

Svarbu apibrėžti, kuo gi skiriasi vežėjo atleidimas nuo atsakomybės pagal bendruosius ir pagal „privilegiuotus“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. Pagrindinis skirtumas yra tas, kad vežėjas, kaip jau minėjome, siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės pagal neprivilegiuotas sąlygas, visada pats privalo įrodyti tas aplinkybes, o „privilegiuotų“ sąlygu

¹⁸² CMR konvencijos 17 str. 4d.

¹⁸³ CIM taisyklių 23 str. 3 d.

¹⁸⁴ Monrealio konvencijos 18 str. 2 d.

¹⁸⁵ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.118-119.

vežėjui įrodinėti nereikia, tačiau tokiais atvejais vežėjas turi pagrįstai nurodyti ypatingos rizikos veiksnio, susijusio su numatytomis aplinkybėmis, egzistavimą vežant konkretų krovinį ir paaiškinti galimybę egzistuoti tiesioginiams ar netiesioginiam priežastiniams ryšiiui tarp ypatingos rizikos faktoriaus ir žalos kroviniui. Nustačius tokias aplinkybes ima galioti prezumpcija, kad nuostoliai ir buvo patirti dėl ypatingos rizikos faktoriaus ir vežėjas tuomet atleidžiamas nuo atsakomybės¹⁸⁶.

Dar viena labai svarbi vežėjo atsakomybės savybė, kad ji yra ribota. Tai paaiškinama tuo, kad vežėjas, valdydamas padidinto pavojaus šaltinį, prisiima labai didelę riziką, kai gabena itin brangius krovinius. Jeigu vežėjo atsakomybė būtų neribota, jis rizikuotų bankrutuoti, kadangi kiekvienas įvykis galėtų jam sukelti itin skaidžias pasekmes. Atsakomybės ribojimas pasireiškia tuo, kad yra nustatoma maksimalus skaičius atsiskaitymo vienetų SDR¹⁸⁷ už kiekvieną trūkstantą kilogramą bruto svorio. SDR vienetai turi būti perskaičiuojami į kiekvienos šalies nacionalinę valiutą.

CMR konvencijos 23 str. 3 d. vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą riboja iki 8,33 atsiskaitymo vienetų; Monrealio konvencijos 22 str., kaip ir CIM taisyklių 30 str. riboja iki 17 atsiskaitymo vienetų; Hagos-Visbio taisyklės riboja iki 2 atsiskaitymo vienetų už kilogramą arba 666,67 atsiskaitymo vienetų už vieną prarastą ar sugadintą paketą, atsižvelgus į tai, kuris skaičius didesnis. SMGS susitarimas iš esmės nenumato panašaus atsakomybės ribojimo, tik išskiria tai, kad vežėjas neatsako už tam tikrą krovinio trūkumą, kuris vežant mažėjo dėl savo ypatingų natūralių savybių.

Paprastai kompensacija už prarastą ar sugadintą krovinį apskaičiuojama pagal biržos kainą arba, jei jos negalima nustatyti, pagal rinkos kainą, o jeigu negalima nustatyti nei biržos, nei rinkos kainos, pagal tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje. Praktikoje paprastai žiūrima į krovinio pirkimo sąskaitą faktūrą. Jeigu krovinyje pažeidžiamas tik iš dalie, bet galima jį remontuoti arba jis turi išliekamosios vertės, tai kompensuoti vežėjas turi tik nuvertėjimo ar atstatymo sumą. Taip pat teisės aktai numato ir papildomus kompensuotinus dalykus. CMR konvencija nurodo, kad turi būti kompensuotas visas užmokestis už vežimą, muitų rinkliavas ir mokesčius bei kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos, jeigu prarastas visas krovinyje, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio, kiti nuostoliai nekompensuojami; CIM taisyklės numato taip pat, kaip ir CMR konvencija, tačiau išskiria tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą. Monrealio konvencija leidžia vežėjui priteisti bylinėjimosi išlaidas.

¹⁸⁶ D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.P.60.

¹⁸⁷ SDR (Special Drawing Right) – tai Tarptautinio Valiutos Fondo įvestas sąlyginis atsiskaitymo vienetas. Tai dirbtinė valiuta, sudaryta iš fiksuoto penkių pagrindinių valiutų kiekio: JAV dolerių, Japonijos jenu, Vokietijos markių, Prancūzijos frankų ir Didžiosios Britanijos svarų sterlingų. Oficialų SDR kursą kasdien nustato TVF

Vežėjo atsakomybė už pavėlavimą pristatyti krovinį taip pat ribojama. Kelių transporte vežėjo atsakomybė ribojama užmokesčio už vežimą dydžiu¹⁸⁸, geležinkeliuose CIM taisyklės numato keturiskart didesnę už vežimo užmokesčių kompensaciją, tačiau šį dydį riboja, kai mokamos ir kitos kompensacijos, pvz., už krovinio sužalojimą. Taip pat, priešingai nei pagal CMR konvenciją, leidžia šalims susitarti kitokį atsakomybės dydį negu numato šis teisės aktas.¹⁸⁹ SMGS susitarimas numato baudų už vėlavimą sistemą.¹⁹⁰ Oro transporte atsakomybės dydis už krovinio vėlavimą yra nustatomas taip pat, kaip ir praradus ar sugadinus krovinį. Jūrų transporte, Hagos-Visbio susitarimas specialiai neaptaria žalos, patirtos dėl vėlavimo pristatyti prekes, atlyginimo klausimų. Tokių nuostolių atlyginimo dėl vėlavimo būtų galima reikalauti tik tokiu atveju, jei vežėjo atsakomybė iš anksto buvo aptarta vežimo sutartyje.¹⁹¹

Visoms transporto rūšims nustatyta svarbi taisyklė, kad vežėjo atlygintina kompensacija bet kokių atveju negali būti didesnė, negu praradus visą krovinį, taip pat neatlyginami yra netiesioginiai nuostoliai išskyrus tuos atvejus, kai pripažįstama neribota vežėjo atsakomybė. Tarptautiniai teisės aktai išskiria tokius atvejus, paprastai jie siejami su dideliu vežėjo neatsargumu ar tyčia.¹⁹² Taip pat atsakomybės dydis gali būti neribojamas, kai krovinio vertė iš anksto deklaruojama, tada remiamasi deklaruota krovinio verte.¹⁹³

Apibendrinant šį skyrių, galim tvirtinti, kad vežėjo atsakomybė turi labai daug specifinių ypatumų. Visų pirma vežėjo atsakomybė yra griežta, kas pasireiškia tuo, kad nereikia įrodinėti vežėjo kaltės (išskyrus jūrų transportą). Kadangi vežėjas valdo padidinto pavojaus šaltinį, jis visada rizikuoja, kad krovinyje gali būtų pažeistas, prarastas ar pavėluota jį pristatyti, todėl jam taip pat yra suteikta nemažai galimybių atsakomybės išvengti. Teisės aktai numato dvejopus vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, kurie vadinami paprastaisiais ir privilegijuotais. Pagrindinis jų skirtumas tas, kad siekdamas būtų atleistas nuo atsakomybės pirmuoju pagrindu vežėjas turės įrodyti netinkamus ieškovo veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ar neveikimo pasekmes, tai yra krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti ir, kas yra svarbiausia, priežastinį ryšį tarp ieškovo kaltų veiksmų arba neveikimo ir atsiradusi pasekmių, tačiau jeigu egzistuoja tam tikri rizikos faktoriai, vežėjas turi pagrįstai nurodyti ypatingos rizikos veiksnio, susijusio su numatytomis aplinkybėmis, egzistavimą vežant konkretų krovinį ir paaiškinti galimybę egzistuoti tiesioginiams ar netiesioginiam priežastiniams ryšiams tarp ypatingos rizikos faktoriaus ir žalos kroviniui. Dar vienas labai svarbus vežėjo ypatumas, kad jo atsakomybė yra ribota. Ribojimas pasireiškia tuo, kad teisės aktuose yra nustatomas

¹⁸⁸ CMR konvencijos 23 str. 5 d.

¹⁸⁹ CIM taisyklių 33 str.

¹⁹⁰ SMGS susitarimo 27 str.

¹⁹¹ Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009, P.122.

¹⁹² CMR konvencijos 29 str.; CIM taisyklių 36 str., Hagos-Visbio taisyklių 4str. 5d. e)p.

¹⁹³ CMR konvencijos 24 str.; CIM taisyklių 34 str.

maksimali kompensacijos riba už krovinio sugadinimą ar praradimą ir ribos, kai vėluojama pristatyti krovinį. Vežėjo atlygintina kompensacija bet kokių atveju negali būti didesnė, negu praradus visą krovinį. Neribota vežėjo atsakomybė galima tik išimtiniais atvejais.

3.6. Ieškinių ir pretenzijų reiškimo tvarka;

Krovinių transportavimo metu dažnai nutinka taip, kad kroviniai atvyksta pažeisti, juos pavėluojama pristatyta arba jie visai nepristatomi. Kai taip nutinka, vežimo teisinio santykio subjektams reikia vykdyti tam tikras pareigas siekiant, kad žalą būtų galima sureguliuoti sklandžiai ir visiems suprantamai. Tuo tikslu įtvirtinta ikiteisminė pretenzijų reiškimo tvarka. Jau LR Civilinis kodeksas užsimena apie tai ir nurodo, kad atskirų transporto šakų kodeksai ar kiti įstatymai gali nustatyti privalomą pretenzijų vežėjui pareiškimą prieš kreipiantis į teismą.¹⁹⁴

Lietuvos nacionaliniai teisės aktai skirtingai reglamentuoja pretenzijų pateikimo tvarką. Kelių ir geležinkelių transporte pretenzijų pateikimas nėra privalomas¹⁹⁵, tuo tarpu vandens ir oro transporte numatytos privalomos pretenzijos pareiškimo procedūros.¹⁹⁶

Detaliau visą procedūrą reglamentuoja tarptautiniai teisės aktai. Dauguma tarptautinių teisės aktų nenumato privalomos pretenzijų teikimo formos¹⁹⁷, tik Monrealio konvencijos 31 str. 4 d. to reikalauja. Iš esmės teisės aktuose numatytos dvejopo pobūdžio pretenzijos. Paprastai jos vadinamos reklamacijomis ir pretenzijomis. Jų pateikimo tvarka ir tikslai skiriasi.

Visi teisės aktai reikalauja, kad tuo atveju, jeigu krovinyje pristatomas pažeistas arba su trūkumu, apie tai gavėjas informuotų vežėją. Toks pranešimas ir vadinama reklamacija. Ja siekiama suteikti vežėjui informaciją apie akivaizdžius trūkumus, kad vežėjas galėtų tuoj pat imtis neatidėliotinių veiksmų žalos dydžiui, jos pobūdžiui ir susidarymo mechanizmui nustatyti. Tokiais atvejais apžiūrėti krovinio kviečiami atitinkamų sričių specialistai, įvairiose valstybėse vadinami skirtingai. Tai gali būti siurvejeriai, avariniai komisarai, ekspertai, valstybinių įstaigų darbuotojai, kurių išvadas ieškovas ar kiti byloje dalyvaujantys asmenys turi pateikti teismui.¹⁹⁸ Toks pranešimas – reklamacija – turi būti padaromi jau krovinio priėmimo metu¹⁹⁹ ir jam nėra reikalaujamos rašytinės formos, išskyrus geležinkelių transportą, kur reikalinga surašyti protokolą²⁰⁰, tuomet reikalaujama užfiksuoti raštu. Tokių reklamacijų pateikimas labai svarbus krovinio gavėjui, kadangi nepadarius jokio įrašo ir neužfiksavus akivaizdaus krovinio pažeidimo ar trūkumo, įsigalioja prezumpcija, kad krovinyje atvyko sveikas, t.y. tokios kondicijos, kokia yra

¹⁹⁴ LR CK 6.821 str.

¹⁹⁵ KTK 56 str. 1p.; GTK 67 str.

¹⁹⁶ PLĮ 70 str. 1p. LR Aviacijos įstatymo 74 str. nukreipia į tarptautinius teisės aktus kurie numato privalomą pretenzijų pateikimo tvarką.

¹⁹⁷ SMGS susitarimo 31 str., Hagos-Visbio taisyklės., CIM taisyklės, CMR konvencija.

¹⁹⁸ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31.

¹⁹⁹ CMR konvencijos 30 str. 1d.; Monrealio konvencijos 31 str. 3 d., CIM taisyklių 47 str. 2 d.

²⁰⁰ CIM taisyklių 42 str.

nurodyta transporto dokumentuose.²⁰¹ Tokiu atveju, esant neakivaizdiems krovinio trūkumams ir nepareiškus reklamacijų disponuojančiam kroviniu asmeniui tenka pareiga paneigti prezumpciją ir įrodyti, kad žala atsirado būtent transportavimo metu.

Kitas atvejis, kai pristatomas kroviny su neakivaizdžiu trūkumu. Tuomet reklamacijos pateikimo terminas pailginamas. CMR konvencija ir CIM taisyklės numato 7 darbo dienų terminą, Monrealio konvencija - 14 dienų, Hagos-Visbio taikylės – 3 dienas. Šios reklamacijos privalo būtų pateiktos raštu. Bet ir šiuo atveju asmuo, reiškiantis pretenziją privalo įrodyti, kad žala atsirado transportavimo metu, o ne, pvz., gavėjo sandėly.

Pretenzijos (reklamacijos) dėl krovinio vėlavimo taip pat turi būti pateiktos per ribotą terminą.²⁰² Nepareiškus jos per numatytą terminą, prarandama teisė teikti reikalavimus dėl krovimo vėlavimo ateityje.

Kitais atvejais pretenzijos pateikiamos raštu, jose turi būti nurodoma pretenzijos suma, kuri pagrindžiama pridedamais dokumentais.

Pretenzijos pateikimas turi didelės įtakos senaties terminų skaičiavimui.

Visi transporto teisės aktai numato ieškinio senaties terminus. Ieškinio senatis – tai įstatyme numatytas terminas, per kurį asmuo gali apginti savo pažeistas teises kreipdamasis į teismą su ieškiniu. Žinoma, kreiptis į teismą galima ir suėjus ieškinio senaties terminui, t.y. jį praleidus, tačiau tokiu atveju įstatymas neužtikrina, kad pažeistos teisės bus apgintos: kita šalis visuomet gali reikalauti, kad teismas netenkintų pareikšto ieškinio, remdamasis būtent praleistu ieškinio senaties terminu.²⁰³ LR Civilinis kodeksas numato bendrąjį dešimties metų ieškinio senaties terminą, tačiau 1.125 str. 11 d. nurodo, kad *iš krovinių, keleivių ir bagažo vežimo atsirandantiems reikalavimams taikomi atskirų transporto rūšių kodeksuose (įstatymuose) nustatyti ieškinio senaties terminai*. Priklausomai nuo pervežimo rūšies bus taikomi nacionaliniai arba tarptautiniai teisės aktai.

LR Kelių transporto kodeksas (56 str. 2d.) numato dviejų metų ieškinio senaties terminą. LR geležinkelių transporto kodeksas (67 str. 2d), taip pat kaip ir LR prekybinės laivybos įstatymas (64 str. 1 d.) numato vienerių metų senaties terminą. LR Geležinkelių transporto kodeksas senaties skaičiavimą sieja su sužinojimu ar turėjimu sužinoti apie savo teisių pažeidimą. Jūrų transporto nacionaliniai teisės aktai nukreipia į tarptautinius. Tarptautiniai teisės aktuose numatyti senaties terminai skiriasi nuo nacionalinių. CMR konvencija (32 str. 1d.), taip pat CIM taisyklės (48 str. 1d.) ir Hagos-Visbio taisyklės (3 str. 6d.) numato vienerių metų ieškinio senaties terminą, Monrealio konvencijoje (35 str. 1d.) du metai, o SMGS susitarime (31

²⁰¹ CMR konvencijos 30 str. 1d.; Monrealio konvencijos 31 str. 3 d.; CIM taisyklių 47 str. 2 d.

²⁰² CMR konvencijos 30 str. 3d.; Monrealio konvencijos 31 str. 2 d.;

²⁰³ Senaties terminas. Publikacija tinklapyje http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=1583. Prisijungimo laikas: 2010.11.28.

str. 1d.) numatytas tik devynių mėnesių ieškinio senaties terminas. Svarbu pastebėti, kad tuo atveju, kai reiškiami reikalavimai dėl krovinio vėlavimo, ieškiniai negalimi, jei prieš tai nebuvo pareikšta pretenzija per įstatymo nustatytą terminą. Kitaip yra SMGS susitarime, kur pretenzijoms ir ieškiniams pareikšti nustatytas dviejų mėnesių terminas.

Svarbu yra nustatyti, nuo kada pradedami skaičiuoti šie terminai. CMR konvencijos 30 str. ir CIM taisyklių 48 str. 2 d. terminai skaičiuojami labai panašiai. Krovinio dalinio praradimo, sugadinimo ar pristatymo termino viršijimo atvejais ieškinio senaties terminai pradedami skaičiuoti nuo krovinio pristatymo dienos; visiškai praradus krovinį nustatomas 30 dienų terminas po to kai krovinyje turėjo būti pristatytas, CMR konvencija dar numato ir 60 dienų po to, kai vežėjas priėmė krovinį, jeigu pristatymo terminas nenumatytas. Kitais atvejais praėjus trimis mėnesiams po vežimo sutarties sudarymo, o CIM taisyklėse visais kitais atvejais nuo dienos, kada galima įgyvendinti savo teises. SMGS susitarimo 31 str. 2 d. senaties termino skaičiavimą reglamentuoja labai panašiai. Pagal Hagos-Visbio taisyklės (3 str. 6 d.) šis terminas pradedamas skaičiuoti nuo pristatymo dienos arba nuo tos dienos, kada jos turėjo būti pristatytos. Monrealio konvencija (35 str. 2d.) pateikia tokį patį skaičiavimą, tik papildomai nurodo tą atvejį, kada vežimas sustoja. Svarbu pastebėti, kad krovinio pristatymo diena į termino skaičiavimą neįeina.

Kelių ir geležinkelių transporto teisės aktai numato ir tam tikus atvejus, kai taikomi pailginti senaties terminai. Dažniausiai jie taikomi tada, kai pripažįstama vežėjo tyčia ar didelis neatsargumas²⁰⁴, taip pat tam tikrais kitais atvejais. Pastebėtina, kad Hagos-Visbio susitarimo 3 str. 6 d. leidžia šalims susitarti dėl ieškinio senaties prailginimo. Tačiau atkreiptinas dėmesys į tai, kad tuo atveju, jeigu šalys konvencijos taikymą nustatys sutartimi, jos vis tiek turės vadovautis imperatyviom nacionalinės teisės nuostatom, tarp kurių yra ir ieškinio senaties terminai.

Dar labai svarbu aptarti pretenzijų įtaką senaties terminų skaičiavimui. Įtvirtinta, kad pretenzijos pateikimas pratęsia ar sustabdo senaties terminą. Tokiai pretenzijai yra keliami tam tikri reikalavimai, kadangi reklamacijos pareiškimas senaties terminų nestabdo. Tokių pretenzijų turinys ir forma nėra aiškiai apibrėžti, ir tarptautinė praktika šiuo klausimu yra skirtinga. Vienose valstybėse nereikalaujama, kad pretenzija būtų tiksli ir išsami, pakanka, kad būtų bendro pobūdžio teiginiai ir reikalavimai (pavyzdžiui, Anglijoje). Bet daugelio valstybių praktikoje reikalavimai pretenzijai daug didesni – ne bet koks rašytinis pareiškimas (atsiųstas laišku, faksu ar kitomis ryšio priemonėmis) yra laikytinas pretenzija šia prasme, bet tik toks, kuriame aiškiai nurodytas reikalavimas, žalos dydis, atsakomybės pagrindai, taip pat pridėti dokumentai, kurių pa-

²⁰⁴ CMR konvencijos 32 str. 1d.; CIM taisyklių 48 str. 1d. c)p.

grindu vežėjas galėtų nuspręsti, ar pripažinti pretenziją. Pretenzijoje turi būti pakankamai informacijos, įpareigojančios vežėją apsispręsti, ar tenkinti pretenziją, ar ją atmesti.²⁰⁵

Pagal LR Kelių transporto kodekso 56 str. 2d. pretenzijos pareiškimas ieškininės senaties terminą pratęsia vienam mėnesiui, o LR Geležinkelių transporto kodekse pratęsia trimis mėnesiais.²⁰⁶ Tarptautiniai teisės aktai kiek kitaip vertina pretenzijų pateikimą. Čia pretenzijos nepratęsia ieškinio senaties terminų, o juos pristabdo. Kelių ir geležinkeli tarptautiniai teisės aktai numato, kad pretenzijos pateikimas raštu pristabdo senaties termino veikimą iki tos dienos, kai vežėjas raštu atmeta pretenziją ir grąžina prie jos pridėtus dokumentus. Jeigu pretenzija pripažįstama tik iš dalies, tai senaties terminas atnaujinamas tik ginčytinai pretenzijos daliai. Įrodyti pretenzijos ar atsakymo į ją gavimo faktą, taip pat dokumentų grąžinimą privalo ta pusė, kuri remiasi tuo faktu.²⁰⁷ Svarbus tas faktas, kad pakartotinės pretenzijos pateikimas nebeturi įtakos senaties terminams. Oro transporte numatyta, kad senaties termino apskaičiavimo metodas nustatomas pagal teismo, kuriam pateiktas ieškinys, vietos teisę.²⁰⁸ Tarptautiniuose teisės aktuose numatyta, kad pasibaigus senaties terminui, nebegalima pareikšti ieškinio net priešieškinio ar prieštaravimo forma.²⁰⁹

Apibendrinant, reikėtų pasakyti, kad krovinių vežimo santykiuose yra numatyta ikiteisminė pretenzinė ginčų sprendimo tvarka. Vieni teisės aktai nustato privalomą, kiti galimą tokių ginčų sprendimo formą. Transporto teisės aktai nurodo, kad nustačius, jog kroviny yra pristatytas pažeistas, su trūkumu ar pavėluotas, būtų reiškiamos reklamacijos, kurios esant akivaizdiems pažeidimams turi būti reiškiamos tuoj pat, o esant neakivaizdiems per teisės aktų numatytą terminą. Kitos pretenzijos pateikiamos raštu pridėdant prie jų visus reikalavimą grindžiančius dokumentus. Neįgyvendinus šių reikalavimų neigiamos pasekmės tenka kroviniu disponuojančiam asmeniui. Pretenzijų ir ieškinių patiekimui yra numatytas senaties terminas, kuris skiriasi priklausomai nuo transporto rūšies. Šis terminas pateikus pretenziją gali būti pratęsimas arba pristabdomas iki to laiko, kol pretenzija atmetama grąžinant ją su visai pridėtais dokumentais.

²⁰⁵ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31

²⁰⁶ GTK 67 str. 2d.

²⁰⁷ CMR konvencijos 32 str. 2d.; CIM taisyklių 48 str. 3d.; SMGS susitarimo 31 str. 3d.

²⁰⁸ Monrealio konvencijos 35 str. 2d.

²⁰⁹ CMR konvencijos 32 str. 4d.; CIM taisyklių 48 str. 4d.; SMGS susitarimo 31 str. 4d.;

IŠVADOS

Magistro baigiamajame darbe buvo **išspręsti įvade iškelti uždaviniai ir pasiektas užsibrėžtas tikslas** – išanalizuoti krovinio vežimo sutartį reglamentuojantys nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai; atskleisti teoriniai krovinio vežimo sutarties aspektai – pateikta sutarties sampratos ir pobūdžio, esminių sutarties sąlygų, sutarties dalyvių padėties analizė; išnagrinėti krovinio vežimo sutarties praktiniai aspektai – išanalizuoti krovinio vežimo sutarties sudarymas, keitimas ir pabaiga, ištirta transporto dokumentų reikšmė, vežėjo atsakomybės ypatumai, pretenzijų ir ieškinių teikimo tvarka bei jų praktinė reikšmė. Pateikta analizė ir informacija visapusiškai atskleidžia krovinio vežimo sutarties teisinę charakteristiką.

Darbo pradžioje iškelta **hipotezė pasitvirtino iš dalies**.

1. Prielaida, kad krovinio vežimo sutartis yra rezultato sutartis, **pasitvirtino**.

Obligations de resultat sutartis visiškai atitinka vežimo sutarties esmę. Vežėjas įsipareigoja ne tiesiog vežti krovinį, bet pasiekti rezultatą – konkretų krovinį saugiai pristatyti į konkrečią paskirties vietą. Jeigu rezultatas nepasiekiamas, galioja vežėjo kaltės prezumpcija – jis kaltas, kol neįrodo, kad egzistavo aplinkybės, atleidžiančios jį nuo atsakomybės. Krovinio nepristatymo atveju pakanka tik parodyti, kad rezultatas nebuvo pasiektas ir tada jau pareiga įrodinėti, kad jis nėra atsakingas ir ėmėsi visų būtiniausių veiksmų žalai išvengti, turi sutartį vykdančias asmuo.

2. Prielaida, kad krovinio vežimo sutartis yra sudaryta trečiojo asmens naudai, **pasitvirtino iš dalies**.

Krovinio vežimo sutartis gali būti dvejopa. Vienu atveju, krovinio siuntėjas su gavėju sutampa, kitu atveju, siuntėjas ir gavėjas yra skirtingi asmenys. Tuo atveju, kai siuntėjas ir gavėjas sutampa, laikoma, kad krovinio vežimo teisiniame santykiyje gavėjo nėra, nes dalyvauja tik siuntėjas ir vežėjas. Tokiu atveju kalbėti apie sutartį trečiojo asmens naudai nėra prasmės.

Antruoju atveju, kai siuntėjas ir gavėjas nesutampa, krovinio vežimo sutartis pilnai atitinka Civilinio kodekso 6.191 straipsnyje įtvirtintą sutarties trečiojo asmens naudai sąvoką. Gavėjas nėra laikomas sutarties šalimi, todėl jis nėra įpareigotas priimti krovinį. Krovinio vežimo sutartis nesukuria gavėjui jokių pareigų, o pareigos numatytos teisės aktuose atsiranda tik nuo to momento, kai gavėjas pareiškia norą priimti atgabentas prekes, todėl tokios pareigos neturi įtakos teisiniam sutarties sudaromos trečiojo asmens naudai kvalifikavimui.

Pateikus krovinio vežimo sutarties teisinę charakteristiką pagal įgyvendintus uždavinius galime daryti tokias išvadas:

1. Krovinio vežimo sutartį reglamentuojantys nacionaliniai ir tarptautiniai teisė aktai reguliuoja labai panašius santykius ir reglamentuoja palyginus tuos pačius dalykus. Didesnių skirtumų galime pamatyti tik įvertinę kiekvienos transporto rūšies specifiškumą.

2. Krovinio vežimo sutartis pagal savo pobūdį yra dvišalė, komercinio pobūdžio, todėl atlygintinė. Krovinio vežimo sutarties sudarymas ir įsigaliojimas skirsis priklausomai nuo to, kokie teisės aktai taikomi konkrečiam pervežimui, todėl vienu atveju sutartis gali būti konsensualinė, o kitu atveju realinė. Realinis sutarties pobūdis galimas tik geležinkelių transporte. Krovinio vežimo sutartis yra *sui generis* sutartis, besiskirianti nuo ekspedicijos, nuomos, panaudos, rangos ar netgi paslaugų teikimo sutarties. Esminėmis krovinio vežimo sutarties sąlygomis laikomo sutarties dalykas ir objektas, užmokestis už vežimą, pristatymo terminas ir kitos, kurias šalys laiko esminėmis sutarties sąlygomis ir be kurių vežimo sutarties jos nesudarytų.

3. Krovinio vežimo sutartis sudaroma tarp dviejų šalių – siuntėjo ir vežėjo. Šia sutartimi išderima nauda trečiajam asmeniui – gavėjui, kuris nėra sutarties šalis ir nesutampa su siuntėju. Krovinio vežimo sutarties santykiuje tiek siuntėjas, tiek vežėjas turi daug įvairiausių pareigų, nuo kurių priklauso tinkamas krovinio vežimo sutarties įvykdymas.

4. Krovinio vežimo sutartis paprastai sudaroma pateikiant užsakymą ir jį priimant arba po derybų suderinus šalių valią ir pasiekus konsensumą. Konsensualinės krovinio vežimo sutartys gali būtų sudaromos bet kokia forma, o realine krovinio vežimo geležinkeliais sutartis privalomai turi būti įforminama važtaraščiu. Sutarties sudarymo faktą patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis, tačiau daugeliu atveju, jo nebuvimas nedaro krovinio vežimo sutarties negaliojančios.

5. Krovinio vežimo santykiuose disponavimo kroviniu teisę turi siuntėjas arba gavėjas, priklausomai nuo to, kokios yra sutarties sąlygos, tačiau paprastai siuntėjas disponuoja kroviniu iki to momento, kol gavėjui perduodamas antrasis važtaraščio egzempliorius. Siuntėjas ar gavėjas, norėdami pasinaudoti savo disponavimo kroviniu teisėmis, turi įvykdyti reikalaujamus formalumus, o jų instrukcijos negali prieštarauti teisės aktuose numatytoms taisyklėms.

6. Krovinio vežimo sutarties pasibaigimas galimas ne tik pagal bendruosius sutarties pasibaigimo reikalavimus. Visų transporto rūšių įstatymai numato atvejus, kada sutartys gali pasibaigti kitais pagrindais, dažniausiai dėl esminio sutarties pažeidimo.

7. Krovinio vežimo santykiuose transportavimo dokumentai atlieka labai svarbų vaidmenį. Jų svarba pasireiškia per atliekamas funkcijas. Pagrindinės funkcijos yra įrodomoji ir legitimacinė. Instrukcinė ir informacinė funkcijos laikomos pagalbinėmis.

8. Vežėjo atsakomybė turi labai daug specifinių ypatumų. Visų pirma vežėjo atsakomybė yra griežta – jo kaltės įrodinėti nereikia, tačiau vežėjui yra suteikiama nemažai galimybių atsakomybės išvengti. Teisės aktuose nustatyti dvejopi vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai: paprastieji ir privilegijuoti. Vežėjo atsakomybė yra ribota. Ribojimas pasireiškia tuo, kad teisės aktuose yra nustatomas maksimali kompensacijos riba už krovinio sugadinimą, praradimą ar pavėlavimą pristatyti. Vežėjo atlygintina kompensacija bet kokių atveju negali būti didesnė, negu praradus visą krovinį. Neribota vežėjo atsakomybė galima tik išimtiniais atvejais.

9. Krovinių vežimo santykiuose yra numatyta ikiteisminė pretenzinė ginčų sprendimo tvarka. Vieni teisės aktai nustato privalomą, kiti galimą tokį ginčų sprendimo būdą. Transporto teisės aktuose yra nurodyti terminai, per kuriuos turi būti pateikiamos reklamacijos ir pretenzijos. Neįgyvendinus šių reikalavimų neigiamos pasekmės tenka kroviniu disponuojančiam asmeniui.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Tarptautiniai teisės aktai:

1. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932
2. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIV (A), CIM (B), RID (C), CUV (D) priedai//Valstybės žinios, 2008-01-03, Nr. 1-1.
3. Monrealio konvencija Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, suvienodinimo// Valstybės žinios, 2004-12-04, Nr. 174-6435
4. 1929 m. Varšuvos Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo//Valstybės žinios, 1997-03-05, Nr. 19-414
5. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)// Valstybės Žinios, 2002.09.10, Nr.: 88, Publ. Nr.: 3773
6. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR).
7. 1924 m. Briuselio konvencija dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo (Hagos taisyklės).
8. 1924 m. Briuselio konvencijos dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo 1968 m. protokolai (Visbi taisyklės)
9. General conditions of the nordic association of freight forwarders (NSAB)
10. 2008 m. rugsėjo 24 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1008/2008, dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija)

Įstatymai:

1. Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas// Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034 redakcija.
2. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.
4. Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004. Nr. 72-2489 (su vėlesniais papildymais ir pakeitimais).
5. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais)
6. Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94 – 2918

7. Lietuvos Respublikos vidaus vandenių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393
8. Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenių transportu įstatymas // Valstybės žinios. 2001, Nr. 111-4022.
9. Įstatymas dėl Protokolo (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbio taisyklės), ratifikavimo//Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4104.
10. Handelsgeszbuch der Bundesrepublik Deutschland.

Pojstatyminiai teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos tarptautinių vežimų kelių transporto taisyklės // Valstybės žinios, 1998-12-31, Nr. 115-3261
2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymu Nr. 300 patvirtintos Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklės // Valstybės žinios, 1997-08-15, Nr. 76-1963
3. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2000 06 20 įsakymu Nr.174.patvirtintos Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės // Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-1507
4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2000 09 28 įsakymu Nr. 269 patvirtintos Krovinių vežimo vidaus vandenių keliais taisyklės // Valstybės žinios, 2000, Nr. 77-2267
5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimu Nr. 783 patvirtintos Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklės//Valstybės žinios 2003, Nr. 59-2677 (2006 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1242 redakcija)
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės//Valstybės žinios 1997, Nr. 97-2464 (2002 m. gruodžio 23 d. nutarimo Nr. 2090 redakcija)
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 483 patvirtintos Licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo taisyklėse //Valstybės žinios 2009-10-15, Nr. 123-5288 (2009 m. spalio 7 d. nutarimo Nr. 1277 redakcija).
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimu Nr. 1302 patvirtintos Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklės// Valstybės žinios. 1998, Nr.: 98 -2723.

9. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2003 m. rugsėjo 16 d. įsakymu Nr. 3-517 patvirtinti Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos specialistų licencijavimo nuostatai// Valstybės žinios 2003-09-26, Nr. 91(1)-4130.

Teismų praktika:

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-221/2009, UAB „Maksimiliana“ v. Radzevičienės IĮ.
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.
3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1024/2003 m. UAB "L&P" v. UAB "Askela".
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-401/2004 m. UAB "Vilvuokos" Ekspedicija v. UAB „Sempresta“.
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-128/2006, UAB "Sempeksimus" v. UAB "Vombatas".
6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-102/2004 m. UAB "Kuprė" v. UAB „Autresta“ .
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-936/2001 m. UAB "Mėlynuoji uoga" v. UAB "Danajos autotransportas".
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-34/2006, UAB „Baltic Freight Services“ v. A. Jankevičiaus individuali įmonė.
9. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.

Specialioji literatūra:

1. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apžvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31
2. Lietuvos teisės pagrindai. Autorių kolektyvas. Vilnius. Justitia 2004.
3. Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009
4. Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius:

- Lietuvos teisės universitetas, 2004.
5. D.Ambrasienė, E.Sinkevičius. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.
 6. Derkintytė, Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. Registrų centras, Vilnius 2009.
 7. R.Minalga. Krovinių transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007.
 8. Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. -V., - 2006. P. 61.
 9. Gineitis.A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003.
 10. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47).
 11. E.Sinkevičius. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai. Socialinių mokslų studijos. 2009. 2(2).
 12. Sinkevičius. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija. 2008, 1(103)
 13. Sinkevičius.“Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2 2006 (80).
 14. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 2006. Nr. 4(82).
 15. R.Aleksynaitė. Pagrindiniai vežimo sutarties akcentai. 2010.
 16. Jan Hallebeek, Harry Dondrop. Contracts for the third-party beneficiary: a historical and comparative account.//Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
 17. Jack Beatson, Daniel Friedmann. Good faith and fault in contract law//Oxford university press, 1997.
 18. Leo D'Arcy. Ridley's Law of Carriage of Goods by Land, Sea & Air. Shaw & Sons Limited 1992.
 19. Marian Hoeks. Multimodal transport law: the law applicable to multimodal contract for the carriage of goods//Kluwer law international, 2010.
 20. Clarke M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London Singapore: LLP, 2004.
 21. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004.

Elektroniniai šaltiniai:

1. <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html/> prisijungimo laikas: 2010.09.15.
2. http://www.finmin.lt/finmin.lt/failai/es_biudzeto_perziura/Transporto_sektorius_pletra.pdf, prisijungimo laikas: 2010.11.22
3. <http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?intItemID=2068>, prisijungimo laikas: 2010.11.25.
4. <http://www.uncitral.org/>, prisijungimo laikas: 2010.11.25.
5. <http://www.zodziai.lt/reiksme&word=frachtas&wid=6613>, prisijungimo laikas: 2010.10.15.
6. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:293:0003:0020:LT:PDF>, prisijungimo laikas: 2010.11.16.
7. <http://www.cargonews.lt/Pages/NewsItem.aspx?itemId=6632&hash=>. Prisijungimo laikas: 2010.11.10.
8. http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=1583. Prisijungimo laikas: 2010.11.28.

SANTRAUKA

Krovinio vežimo sutarties teisinė charakteristika

Pagrindinė sąvoka: konsensualinė krovinio vežimo sutartis, sutartis trečiojo asmens naudai, rezultato sutartis, disponavimo kroviniu teisė.

Darbe pateikiama krovinio vežimo sutarties teisinė charakteristika.

Lietuvos transporto sektorius yra viena iš svarbiausių ekonomikos veiklos sričių, įgaunanti vis daugiau svarbos. Plečiantis transporto rinkai, sparčiai vystosi ir prekybos santykiai, o tai lemia dideliais tempais augančius krovinių transporto srautus. Pagrindinis krovinių vežimo teisinio reguliavimo instrumentas yra krovinio vežimo sutartis.

Pirmojoje šio darbo dalyje pateikiama krovinio vežimo sutartį reglamentuojančių nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų analizė.

Antroje dalyje analizuojami krovinio vežimo sutarties teoriniai aspektai. Atskleidžiamas krovinio vežimo sutarties pobūdis, skirtumai nuo kitų sutarčių. Ištiriamos esminės krovinio vežimo sutarties sąlygos. Išsamiai nagrinėjami krovinio vežimo sutarties subjektai, jų padėtis krovinio vežimo santykiuose, pagrindinės teisės ir pareigos.

Trečioji darbo dalis skirta praktiniams krovinio vežimo sutarties aspektams. Išsamiai atskleidžiamas krovinio vežimo sutarties sudarymas, keitimo galimybės, sutarties pasibaigimo ypatumai. Tiriama transporto dokumentų reikšmė ir praktinė svarba, analizuojamos sutarties nevykdymo ar netinkamo vykdymo pasekmės. Pateikiami svarbūs vežėjo atsakomybės ypatumai bei pretenzijų ir ieškinių teikimo tvarka.

SUMMARY

Contract of Carriage of Goods: Legal Characteristics

Keywords: consensual contract of carriage, contract for the benefit of a third party, *Obligations de resultat*, right of cargo disposal.

This Master degree thesis presents and analyses the legal characteristics of contract of the carriage of goods.

Lithuanian transport sector is one of the most important economic sectors, the importance of which is constantly growing. Expansion of the transport market and rapid development of trade relations all lead to a fast growing stream of cargo transport. The main instrument for the legal regulation of cargo transport is the contract of the carriage of goods.

In the first part of the thesis an analysis of national and international legal acts regulating the contract of the carriage of goods is performed.

The second part deals with the analysis of theoretical aspects of contract of the carriage of goods. It reveals the nature of the abovementioned contract, differences from other kinds of contracts. Furthermore, the essential conditions of the contract of carriage of goods are examined in this part. The subjects of the contract are analyzed in terms of their status, main rights and responsibilities.

The third part of the thesis is devoted to the practical aspects of contract of the carriage of goods. Making a contract, possibilities of changing the provisions of the contract and termination of the contract are revealed in great detail. The significance and practical importance of transport documents is explored, the consequences of failure or improper implementation of the contract are analyzed. The key features of the carrier's liability and the procedures of making claims are highlighted.

Darbas baigtas 2010.12.12

Autorius: Simona Benetytė