

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
VERSLO TEISĖS KATEDRA

STANISLAV PAPIJANC
VEŽIMŲ TEISĖS SPECIALIZACIJA

TEMA

KROVINIŲ VEŽIMO SUTARTIES
TEISINĖ CHARAKTERISTIKA

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:

Docentas, daktaras

Edvardas Sinkevičius

Vilnius,
2007

TURINYS

1. ĮVADAS.....	3
2. DĖSTOMOJI DALIS.....	6
2.1. Krovinių vežimo sutarties statika.....	6
2.1.1. Krovinių vežimo sutartis-sandoris.....	6
2.1.1.1. Bendrosios nuostatos.....	6
2.1.1.2. Krovinių vežimo sutarties sudarymas.....	7
2.1.1.3. Krovinių vežimo sutarties sudarymo mechanizmas.....	10
2.1.2. Krovinių vežimo sutarties forma.....	12
2.1.3. Krovinių vežimo sutartis – teisinis santykis.....	13
2.1.3.1. Bendrosios nuostatos.....	13
2.1.3.2. Krovinių vežimo sutarties prigimtis.....	13
2.1.3.3. Krovinių vežimo prievolėje dalyvaujantys asmenys.....	16
2.1.3.4. Krovinių vežimo sutarties dalykas ir objektas.....	21
2.1.3.5. Krovinių vežimo sutarties turinys.....	22
2.1.3.5.1. Esminės krovinių vežimo sutarties sąlygos.....	23
2.1.3.5.2. Krovinių vežimo sutarties šalių teisės ir pareigos.....	24
2.1.4. Skyriaus apibendrinimas.....	27
2.2. Krovinių vežimo sutarties dinamika.....	28
2.2.1. Krovinių vežimo sutarties vykdymas.....	28
2.2.1.1. Bendrosios nuostatos.....	28
2.2.1.2. Krovinių perkėlimas erdvėje.....	29
2.2.1.3. Krovinių saugumo užtikrinimas.....	34
2.2.1.3.1. Siuntėjo atliekami krovinių saugumo užtikrinimo veiksmai.....	35
2.2.1.3.2. Vežėjo pareigos rūpinti krovinio saugumu vykdymas.....	39
2.2.1.4. Krovinių išdavimas gavėjui.....	42
2.2.1.5. Atlyginimas už vežimą.....	45
2.2.2. Krovinių vežimo sutarties keitimas.....	47
2.2.3. Krovinių vežimo sutarties pabaiga.....	51
2.2.4. Skyriaus apibendrinimas.....	53
3. PABAIGA.....	54
3.1. Darbo rezultatai.....	54
3.2. Išvados.....	55
3.3. Pasiūlymai.....	57
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	58
SANTRAUKA.....	62
ZUSAMMENFASSUNG.....	63

1.Įvadas

Temos aktualumas.

Lietuvos geografinė padėtis ypatinga. Esame pagrindiniame transporto koridoriuje tarp Rytų ir Vakarų. Kasdien įvairiomis transporto rūšimis¹ Lietuvos keliais vežami tūkstančiai tonų krovinių². Sparti prekybos rinkos plėtra įtakoja nuolatinį krovinių vežimo veiklos apimtį augimą. Pagrindinis šios veiklos teisinio reguliavimo instrumentas yra krovinių vežimo sutartis. Tinkamo krovinių vežimo rinkos funkcionavimo poreikis reikalauja, kad ši ūkio sritis ir joje vykstantys procesai būtų sureguliuoti kuo išsamiau ir aiškiau.

Naudota literatūra.

Lietuvos teisinėje literatūroje krovinių vežimo sutarčiai didesnio dėmesio neskiriama. Bendra sutarties charakteristika yra pateikta 2004 m. autorių kolektyvo parengtame vadovėlyje *Civilinė teisė. Prievolių teisė*³. Tema iš krovinių vežimo sutarties automobilių transportu pusės trumpai aptariama doc. dr. *D. Ambrasienės* straipsnyje⁴, su tema susijęs doc. dr. *E. Sinkevičiaus* straipsnis⁵ ir bendras šių autorių leidinys.⁶ Atskirai krovinių vežimo sutarčiai jūra taikytina teisė analizuojama dr. *A. Gineičio* disertacijoje⁷, kurioje autorius taip pateikia bendrą vežimo sutarties jūra charakteristiką. Detaliau krovinių vežimo sutartis analizuojama dr. *O. Drobotko* disertacijoje⁸ ir 2006 m. straipsnyje⁹. Dėl šių priežasčių pagrindinį dėmesį autorius suteikė teisės mokslininkų darbams tų užsienio valstybių, kuriuose transporto teisė yra labiau išvystyta: *B.B. Вумрянский, Ю.К. Толстой; I. Koller, C.W. Canaris, W. Schiling, P. Ulmer, K.H. Thume, R. Dubischar, J. Basedow; I. Carr, M. Clarke, D. Yates ir kiti* įvairių valstybių transporto teisės specialistai.

Temos naujumas.

Galima sakyti, kad šiuo metu Lietuvos teisinės literatūros skaičius šia praktikoje aktualia tema išties mažas. Nei vienas iš nurodytų Lietuvos mokslininkų darbų nepateikia bendro

¹ Išskiriamos šios transporto rūšys: 1. automobilių (kelių) transportas, 2. geležinkelių transportas, 3. oro transportas, 4. jūrų transportas, 5. vidaus vandenų transportas ir kt. Krovinių gabenimai Lietuvoje faktiškai yra atliekami pirmomis 4 transporto rūšimis, dėl šios priežasties vidaus vandenų transporto šiame darbe neliesime. Plačiau apie transporto rūšys skaitykite: Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: 1998, P 8 – 17.

² <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

³ Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 486-493.

⁴ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t. 55(47). P. 19-31.

⁵ Sinkevičius E. “Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. *Jurisprudencija*, 2006 (80). P. 90-99.

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

⁷ Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003.

⁸ Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006.

⁹ Drobotko O. Krovinių gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*, 2006 4(82). P 26-31.

ir išsamaus krovinių vežimo sutarties teisinio vaizdo. Tarp mokslinių darbų autorių esama nesutarimų svarbiais teoriniais klausimais¹⁰.

Problema.

Atsižvelgiant į tai, kas buvo pasakyta - pagrindinė magistrinio darbo problema yra ta, kad Lietuvos teisės moksle yra menkai išnagrinėta krovinių vežimo sutartis kaip tokia. Problema taip pat nulemta to, kad krovinių vežimas atliekamas skirtingomis transporto rūšimis, kiekviena iš kurių turi savų ypatumų. Tai sąlygojo skirtingą vežimo sutarties reglamentavimą bei atsiradusią sutarties sudarymo sampratos dualumą¹¹.

Darbo reikšmė.

Praktinė darbo reikšmė – darbe nuosekliai pateikiamas krovinių transportavimo procesas nuo jo užuomazgos iki konkretaus krovinių vežimo santykio pabaigos. Aptariami krovinių vežime dalyvaujančių asmenų atliekami veiksmai ir pateikiamas jų teisinis vertinimas.

Teorinė darbo reikšmė – tinkamas ir pakankamas šių procesų reguliavimo būtinumas nulėmė, kad darbe pateikiama visapusiška ir detali vežimo sutarties teisinė analizė bei charakteristika. Darbas skirtas bendrajai vežimo sutarčiai, todėl charakteristika atliekama per atskirų transporto rūšių vežimo sutarčių panašumus.

Kol kas Lietuvos teisės mokslas tokių poreikių nepatenkino, dėl to autoriaus pasirinkta tema laikytina aktualia tiek praktikai, tiek teorijai.

Tikslas, uždaviniai ir hipotezė.

Autorius magistro baigiamojo darbo **tikslu** iškėlė - *bendrosios krovinių vežimo sutarties sampratos, prigimties ir charakteristikos atskleidimą*.

Diam tikslui pasiekti keliami uždaviniai

- išsiaiškinti krovinių vežimo *sutarties statikos požymius*, nustatant sutarties sudarymo mechanizmą, subjektus, objektą ir dalyką, šalių teises ir pareigas.
- išanalizuoti krovinių vežimo *dinamikos ypatumus* remiantis sutarties vykdymu, keitimu ir pabaiga.

Darbo pradžioje iškeliama **hipotezė**, kad *Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse įtvirtinta realinės krovinių vežimo sutarties samprata, o vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai*.

Objektas ir dalykas.

Magistro baigiamojo darbo **objektas** - *bendroji krovinių vežimo sutartis*.

Magistro baigiamojo darbo **dalykas** - *pagrindiniai krovinių vežimo sutarties statikos ir dinamikos elementai*, kurie pateikiami remiantis galiojančiomis Lietuvos Respublikos ir

¹⁰ Pvz., dėl vežimo sutarties priskirimo prie sutarčių trečiojo asmens naudai.

¹¹ Žr. Krovinių vežimo sutarties sudarymas.

tarptautinės transporto teisės normomis, Lietuvos Respublikos ir užsienio šalių transporto teisės doktrina ir teismų praktika.

Metodai.

Magistro baigiamajame darbe naudojami šie metodai:

- 1) *sisteminis*. Metodas naudojamas siekiant sistemaiškai įvertinti egzistuojantį vežimo sutarties reguliavimą;
- 2) *loginis*. Metodas taikomas darant faktų apibendrinimus, išvadas;
- 3) *apibendrinimo*. Metodas naudojamas reiškinį bendriems, esminiams požymiams ir savybėms nustatyti;
- 4) *dokumentų analizė*. Juo renkami teisiniai duomenys iš įvairių teisinių dokumentų;
- 5) *teleologinis*. Jo pagalba išsiaiškina vieno ar kito teisinio mechanizmo egzistavimo objektyviosios priežastys;
- 6) *lyginamasis*. Darbe lyginamos skirtingų transporto rūšių atliekamas krovinių vežimas, valstybių ir teisės tradicijų teisinės konstrukcijos, lyginamos skirtingose šalyse egzistuojančios mokslinės koncepcijos, teisinis reguliavimas, teisinė praktika.

Darbe taip pat naudojami kiti metodai: genetinis, abstrakcijos, dedukcijos, indukcijos, analizės, sisteminės analizės, analogijos, sintezės ir kt.

Darbo struktūra.

Magistro baigiamasis darbas susideda iš trijų dalių: *įvado*, *dėstomosios dalies* ir *pabaigos*. Darbo pabaigoje pateikiamas naudotos literatūros sąrašas bei darbo *santrauka* lietuvių ir vokiečių kalbomis.

Dėstomoji dalis susideda iš dviejų skyrių, suskirstytų į poskyrius. *Pirmajame skyriuje* „Vežimo sutarties statika“ aptariami teoriniai vežimo sutarties klausimai susiję su sutarties sudarymu, subjektine sudėtimi, šalių teisėmis ir pareigomis, sutarties formos reikalavimais.

Antrasis skyrius „Vežimo sutarties dinamika“ skirtas vežimo sutarties praktiniams klausimams aptarti. Skyriuje pateikiama vežimo sutarties vykdymo specifika, sutarties keitimo galimybės ir jos pabaigos atvejai.

Darbą užbaigia *įvados* ir *pasiūlymų* pateikimas.

Kai kurių sąvokų vartosenos patikslinimas.

Magistro baigiamojo darbo objektas yra bendroji krovinių vežimo sutartis, kurios turinys atskleidžiamas Dėstomojoje darbo dalyje. Šalia „Krovinių vežimo sutarties“ sąvokos darbe patogumo ir koncentruotumo sumėtimais kaip sinonimai vartojamos bendresnės „Vežimo sutarties“ ir „Sutarties“ sąvokos.

2. Dėstomoji dalis

2.1. Krovinių vežimo sutarties statika

Šiuolaikinėje sutarčių teisėje pripažįstama, kad „sutarčių“ sąvoka turi keletą teisinių reikšmių¹². Priklausomai nuo sąvokos vartojimo konteksto, sutartis suprantama ir vertinama kaip juridinis faktas - sandoris; teisinis santykis, siejantis sandorio dalis – prievolė ir dokumentas, fiksuojantis sutarties sąlygas. Dėios sutarties reikšmės yra teorinio pobūdžio, jos menkai siejasi su praktiniu sutarties vykdymu, todėl yra priskiriamos prie sutarties statikos.

Magistro baigiamojo darbo skyrius „Krovinių vežimo sutarties statika“ struktūra remiasi pateikta sutarties samprata. Joje analizuojami teoriniai klausimai apie krovinių vežimo sutartį: i) kaip sandorį ii) kaip dokumentą bei iii) kaip teisinį santykį. Tokia darbo struktūra pasirinkta tam, kad būtų pateikta kuo išsamesnė ir tuo pačiu aiškesnė krovinių vežimo sutarties teisinė charakteristika. Autoriaus manymu būtų sunku atskleisti krovinių vežimo sutarties esmę neaptarus bent vieno krovinių vežimo sutarties aspekto.

2.1.1. Krovinių vežimo sutartis – sandoris

2.1.1.1. Bendrosios nuostatos

Legali sandorio definicija pateikiama Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso (toliau – CK) 1.63 straipsnyje, kuriame sakoma, kad sandoriu laikomi asmenų veiksmai, kuriais siekiama sukurti, pakeisti arba panaikinti civilines teises ir pareigas¹³. Pagal sandoriui suformuoti reikalingų asmenų valios išraiškos kiekį sandoriai skirstomi į vienašalius, dvišalius ir daugiašalius. Dvišaliai ir daugiašaliai sandoriai yra sutartys (CK 6.154 str.). Sandoriai, kaip ir kiti juridiniai faktai, neturi turinio, nes yra tik pagrindas sutartinėms prievolėms, jų šalių subjektinėms teisėms ir pareigoms, atsirasti¹⁴. Todėl krovinių vežimo sandorio analizės pagrindinis dėmesys skiriamas jo **sudarymo ypatumams**.

Taigi, šiame darbo poskyryje apie krovinių vežimo sutartį kalbėsime kaip apie *asmenų veiksmus, kuriais siekiama sukurti civilines teises ir pareigas, susijusias su atlygintinu krovinių nugabenimu į paskirties vietą ir jų išdavimu gavėjui*.

2.1.1.2. Krovinių vežimo sutarties sudarymas

Sutarties sudarymas yra tęstinė ir kryptinga keleto asmenų veikla, kurios metu sąmoningai atliekami teisiškai reikšmingi veiksmai tikslu sukurti civilines teises ir pareigas.

¹² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000. P. 13-20; Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004 P. 116 - 117.

¹³ Plačiau apie sandorių sampratą: Civilinė teisė. Bendroji dalis. II tomas. Vadovėlis./red. Papirtis L. P. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005. P.9-25; Civilinė teisė/ atsak. red. V. Staskonis. Kaunas: Vajusta, 1997. P.180-194; Гражданское право. Том 1. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1999. P.241-247; Mikėlėnas V., Vileita A., Taminskas A. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2001. P. 157-177.

¹⁴ Plačiau apie tai skaitykite: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000. P. 146; LR CK 1.136 str. 2 d. 1 p.

Sutarties sudarymas susideda iš keleto etapų: i) pasiūlymo sudaryti sutartį (oferatos) ir ii) pasiūlymo sudaryti sutartį priėmimo (akcepto) arba kitų šalių susitarimą pakankamai įrodančių veiksnių (CK 6.162 str. 1 d.). Atlikus šiuos veiksmus turi būti pasiektas visišką ofertą pateikusios šalies (oferento) ir akcepto išreiškusios šalies (akceptanto) valių sukurti civilines teises ir pareigas sutapimas¹⁵. Krovinių vežimo sutartis reglamentuojama CK XL skyriuje. CK 6.808 str. 2 dalis *krovinių vežimo sutarties sudarymo* klausimu numato tik tai, kad sutarties sudarymas yra *patvirtinamas* „važtaraščiu“ arba „kitokiu dokumentu“¹⁶. Specialių vežimo sutarties sudarymo taisyklių CK nenumato. Pažymėtina, kad CK nėra vienintelis krovinių vežimo sutartį reglamentuojantis teisės aktas¹⁷, kiti transporto teisės normų aktai taip pat nereikalauja specialaus sutarties sudarymo mechanizmo. Tai reiškia, kad vežimo sutartis sudaroma laikantis bendrųjų sutarčių sudarymo taisyklių.

Krovinių vežimo sutarties sudarymui yra svarbus *sandorių skirstymas į realinius ir konsensualinius*¹⁸. Nuo sandorio rūšies priklauso sandorio sudarymo momentas. Konsensualinis sandoris yra sudarytas nuo sandorio šalių valių suderinimo ir galutinio susitarimo pasiekimo momento, t.y. nuo susitarimo dėl esminių sandorio sąlygų pasiekimo. Realinis sandoris įsigalioja, kai pasiekus susitarimą, papildomai reikia atlikti tam tikrus būtinus veiksmus, pvz. perduoti daiktą¹⁹. CK 6.808 str. 1 dalyje nustatyta, kad *krovinių vežimo sutarties pagrindu vežėjas išipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisei gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) išipareigoja už krovinių vežimą sumokėti nustatytą užmokesį*. Normoje atsispindi *realinė krovinių vežimo sutarties*

¹⁵ Plačiau apie bendrąsias sutarčių sudarymo taisykles: Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.118-125; Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Deštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003.P.205-206.

¹⁶ P.vz., krovinių vežimo jūra sutarties sudarymas patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu (PLĮ 14 str. 1 d.); oro transporto važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą (Monrealio konvencijos 4 str. 2 d.). Apibendrintai šie dokumentai tekste vadinami transportavimo arba vežimo dokumentais. Dokumentai yra svarbūs vežimo sutarčiai, nes atlieka tokias funkcijas kaip : įrodymo; legitimacijos; instruktavimo; ir kt. Koller I. Transportrecht.Komentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 79; Becker Ch. Die Beweiskraft des Konnossements. Insbesondere nach Uebernahme der sog. Visby-Regeln in das HGB. Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991.P 10 – 11.

¹⁷ Krovinių vežimui *keliais* taikomas LR Kelių transporto kodeksas (toliau - KTK), Pėnevos 1956 metų Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) (toliau – CMR konvencija); 2. krovinių vežimui *gelepinkeliais* taikomi LR Geležinkelių transporto kodeksas (toliau - GTK), 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) (toliau – SMGS taisyklės), 1999 metų Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM) (toliau - CIM taisyklės); 3. krovinių vežimui *oru* taikoma 1999 metų Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau - Monrealio konvencija); bei 4. krovinių vežimui *jūra* taikomi LR Prekybinės laivybos įstatymas (toliau - PLĮ), 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės) (abu aktai kartu toliau - Hagos – Visbų taisyklės).

¹⁸ Janssen R. Die Reform des Frachtrechts – Auswirkung fuer die Strasse, Bahn und Binnenschiffart. Goettingen: V&R unipress GmbH mit Universitaetsverlag Osnabrueck, 2004. P.40-41.

¹⁹ Mikelėnas V. Sutarčių teisė. Vilnius : Justitia, 1996. P. 99.

samprata, nes vežėjo pareigų atsiradimo momentas yra susietas su siuntėjo perduoto krovinio nugabenimu²⁰. Tokiu atveju CK krovinių vežimo sutartis turėtų būti laikoma sudaryta nuo krovinių perdavimo vežėjui momento. Lietuvos teisinėje literatūros dėl to laikomasi nuomonės, kad CK įtvirtinta realinės krovinių vežimo sutarties samprata. Su tokia nuomone autorius nesutinka. Manytina, kad pateiktoje normoje išdėstyta ne krovinių vežimo sutarties samprata, bet pagrindinės vežimo sutarties šalių pareigos, pagal kurias sutartis kvalifikuotina kaip krovinių vežimo. Savo nuomonę autorius grindžia žemiau pateikiamais argumentais:

1. CK 6.814 straipsnis reglamentuoja privalomą transporto priemonių pateikimą. Pirmoje straipsnio dalyje įtvirtinta *vežėjo pareiga pateikti krovinio siuntėjui tinkamos būklės transporto priemones* krovinio siuntėjo užsakyme, vežimo sutartyje arba vežimų organizavimo sutartyje *nustatytais terminais*. Nekelia abejonių tai, kad vežėjo *pareiga pateikti* krovinio siuntėjui tinkamos būklės transporto priemonę juridiskai negali atsirasti iš realinės vežimo sutarties, kadangi tokia sutartis savo šalims subjektines teises ir pareigas sukuria tik nuo krovinio vežėjui perdavimo momento, t.y. po to, kai transporto priemonė turėtų būti pateikta. CK normoje taip pat nurodomas transporto priemonės *pateikimas nustatytais terminais*, kurie gali būti apibrėži a) siuntėjo užsakyme, b) vežimo sutartyje arba c) vežimų organizavimo sutartyje. Transporto priemonių pateikimo terminų nustatymas realinėje vežimo sutartyje daro juos privalomus nuo sutarties įsigaliojimo momento, t.y. po krovinio vežėjui perdavimo momento. Šiuo atveju turime analogišką situaciją kaip su pareiga pateikti tinkamos būklės transporto priemonę. Transporto priemonės pateikimo terminų įtvirtinimas *siuntėjo užsakyme*, be vežėjo užsakymo patvirtinimo, savaime negali įpareigoti vežėjo, nes užsakymas vertintinas kaip vienašalis siuntėjo valios išraiškos aktas, negalintis sukurti pareigų kitiems asmenims. Kaip nurodo CK 6.822 str. 1 dalis, esant nuolatiniam krovinių vežimui bei poreikiui nustatyti transporto priemonių ir krovinių pateikimo terminus bei tvarką, vežėjas su krovinių siuntėju sudaro ilgalaikę *vežimų organizavimo sutartį*, kuria vežėjas įsipareigoja sutartyje nustatytu laiku priimti, o siuntėjas pateikti vežti krovinius. Krovinių vežimo organizavimo sutartyje susitariama dėl transporto priemonių ir krovinių masto, terminų, atsiskaitymo tvarkos, kitų sąlygų (CK 6.822 str. 2 d.). Matome, kad organizavimo sutartis skirta būtent pareigų dėl transporto priemonių pateikimo ir terminų nustatymui. Vėliau pamatysime, kad šiuo metu Lietuvoje realinė krovinių vežimo sutartis sudaroma tik vežimų organizavimo sutarties pagrindu²¹. Tačiau tokiu atveju vežimo sutartis nėra laikytina savarankiška pervežimo santykių reguliavimo priemone. Jos sudarymas yra visiškai priklausomas nuo vežimų organizavimo sutarties tinkamo įvykdymo.

²⁰ Иоффе О.С. Избранные труды. Том III. Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2004. P. 550; Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handlungsgesetzbuch. Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.47.

²¹ Plačiau apie tai žr. Krovinių vežimo sutarties sudarymo mechanizmas, krovinių vežimas geležinkeliais.

2. Vadovaujantis CK 6.817 str. 1 dalimi, įtvirtinančia, kad už krovinių vežimo sutarties neįvykdymą arba netinkamą vykdymą šalys atsako taip pat ir CK nustatytais pagrindais ir tvarka, CK 6.818 str. 1 dalyje numatyta *vežėjo atsakomybė už transporto priemonių nepateikimą bei siuntėjo atsakomybė už krovinių nepateikimą arba už pateiktų transporto priemonių nepanaudojimą*. Iš šių CK normų matyti, kad vežėjas turi pareigą pateikti transporto priemonę, o siuntėjas pareigą pateikti krovinį bei pasinaudoti vežėjo pateikta transporto priemone. Pareigų nevykdymas reiškia krovinių vežimo sutarties pažeidimą. Pasikartosime, kad tokie veiksmai kaip transporto priemonės pateikimas ar krovinio pateikimas yra atliekami iki krovinių perdavimo vežėjui momento. Jie negali būti privalomi pagal realinės sutarties sampratą. Už jų neatlikimą civilinės atsakomybės taikymo galimybė realinės krovinių vežimo sutarties pagrindu atsirasti negali. Aptariamos CK normos skirtos normaliam pervežimo procesui užtikrinti, mažinant krovinių gabenimo santykių dalyvių piktnaudžiavimo galimybes. Siuntėjui yra svarbu, kad jo daiktai tikrai būtų priimti ir nugabenti į reikiamą vietą. Vežėjas, būdamas ūkinės veiklos vykdytoju, taip pat negali rizikuoti tuo, kad siuntėjas, užsakeš transporto priemonę, nepagrįstai atsisakys ja pasinaudoti.

3. Nurodėme, kad krovinių vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu arba kitokiu dokumentu (CK 6.808 str. 2 d.). Normoje važtaraštis nėra tapatinamas su vežimo sutartimi. Numatyta galimybė sutarties sudarymą patvirtinti kitokiu dokumentu. Toks krovinių vežimo dokumentų traktavimas yra nebūdingas formalioms realinėms krovinių vežimo sutartims. Priešingai, CK nustatyta krovinių vežimo dokumentų reikšmė sutarties sudarymui *yra idimtai konsensualinės vežimo sutarties bruožas*²².

Sisteminis bei loginis išdėstytų CK normų aiškinimas ir vertinimas leidžia tvirtinti, kad **krovinių vežimo sutartis - būdama vienintele ir savarankiška santykių reguliavimo priemone - pagal CK gali būti tik konsensualinio pobūdžio**. CK 6.808 str. 1 dalyje įtvirtintas sutarties apibrėžimas vertintinas kaip *pagrindinių pareigų, atsirandančių iš krovinių vežimo sutarties, nurodymas*. Normos aiškinimas yra pagrįstas ir tuo, kad CK įtvirtina tik bendrus krovinių pervežimo santykių reglamentavimo principus. Atskirose transporto srityse esti didelių skirtumų, dėl kurių kol kas atrodo neįmanoma sukurti bendro reglamentavimo visoms transporto šakoms. Šiai pozicijai patvirtinti pateikiame atskirų transporto rūšių krovinių vežimo sutarčių sampratą ir sudarymo ypatumus.

²² Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar*. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.47; Basedow J. *Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7*. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.508; Thume K.H. *Kommentar zur CMR.2 Auflage*. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft, 2007. P.191 ir 196; plačiau apie transportavimo dokumento reikšmę sutarties galiojimui pr.: Krovinių vežimo sutarties sudarymo mechanizmas, krovinių vežimas geležinkeliais ir Krovinių vežimo sutarties forma.

2.1.1.3. Krovinių vežimo sutarties sudarymo mechanizmas

Krovinių vežimo proceso organizavimas paprastai pradedamas užsakymo vežėjui pateikimu²³. Užsakymo institutas labiausiai reglamentuotas *kelių transporte*. Užsakymas suprantamas kaip *siuntėjo pasiūlymas*²⁴ jo pageidaujamosiomis sąlygomis vežėjui pateikti reikalingą transporto priemonę užsakyme nurodytam kroviniui vežti (KTK 28 str. 1 d.). Užsakymas laikomas priimtu, kai vežėjas praneša apie užsakymo priėmimą, t.y. išreiškiamas *sutikimas su* užsakyme išdėstytu *pasiūlymu* (KTK 28 str. 5 d.). Nurodyta užsakymo pateikimo – priėmimo konstrukcija atitinka bendruosius sutarties sudarymo pateikiant ofertą ir išreiškiant akceptą etapus²⁵. Užsakymo pateikimas vertintinas kaip oferta,²⁶ užsakymo priėmimas – kaip akceptas²⁷. Tai patvirtina KTK 27 straipsnyje suformuota *krovinių vežimo sutarties kelių transportu samprata*. Remiantis šia sutartimi *vežėjas pagal priimtą užsakymą įsipareigoja priimti krovinį, pateikti transporto priemonę, pagal važtaraštį nuvežti jam patikėtą krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui, o siuntėjas įsipareigoja pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį*. Šioje sampratoje yra išlaikyta loginė seka veiksmų, kurie turi būti atlikti krovinių vežimo proceso metu pagal krovinių vežimo sutartį. Vežėjo pareigos, tarp kurių yra transporto priemonės pateikimas, krovinio priėmimas, atsiranda nuo užsakymo priėmimo momento, o tai reiškia, kad vežimo sutartis kelių transporte yra *konsensualinė*, sudaryta nuo šalių susitarimo – užsakymo priėmimo - momento. Kalbant apie *tarptautinį krovinių vežimą keliais* pasakytina, kad CMR konvencija neturi tiesioginių nuostatų dėl vežimo sutarties sampratos. Ji detaliai reglamentuoja važtaraščio institutą ir CMR konvencijos 4 straipsnyje nustatato, kad vežimo sutarties patvirtinančio dokumento – važtaraščio – nebuvimas, pametimas arba neteisingas užpildymas neturi įtakos sutarčiai ir jos veikimui. Tokiu būdu vežimo sutarties galiojimas nesiejamas su važtaraščio buvimu arba klaidingu užpildymu, o CMR važtaraščiui nėra suteikiama konstitucinė reikšmė vežimo sutarčiai. Tai yra konsensualinės vežimo sutarties bruožas²⁸. Apibendrinant pasakytina, kad krovinių vežimo sutartis keliais yra

²³ Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: 1998, P. 93; Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.487.

²⁴ KTK 28 str. 3 d. įtvirtintos kiekvieno užsakymo sąlygos, tarp jų yra: i) krovinio siuntėjas ir gavėjas; ii) krovinio pavadinimas, svoris ar kiekis; iii) krovinio išsiuntimo ir paskirties punktų adresai; iv) transporto priemonių pateikimo laikas, pakrovimo, iškrovimo ir vežimo terminai bei v) kitos specialios sąlygos.

²⁵ Kadangi: a) užsakymo sąlygos šį valios išraiškos aktą daro pakankamai apibūdintu; b) užsakymo pateikimu išreiškiamas aiškus asmens ketimas būti saistomam ir įsipareigojančiam užsakymo priėmimo atveju (CK 6.167 str. 1 d.); c) užsakymo priėmimas yra akceptanto pareiškimas arba kitoks elgesys, kuriuo išreiškiamas ofertos priėmimas (CK 6.173 str. 1 d.).

²⁶ Užsakymas yra „speciali ofertos porūšis“. Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006.P. 75.

²⁷ „iš užsakymo pateikimo ir jo priėmimo atsiranda konsensualinio pobūdžio privatinė prievolė“. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. P. 260.

²⁸ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004. P. 19; Thume K.H. Kommentar zur CMR. 2 Auflage. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft, 2007. P.58; Herber R., Piper H. CMR.

konsensualinė nepriklausomai nuo to, ar krovinių vežimas atliekamas šalies viduje, ar gabenamas tarptautiniais maršrutais. Sutartis laikoma sudaryta nuo sutarties šalių valių dėl esminių sutarties sąlygų pasiekimo momento, jos sudarymas nepriklauso nuo krovinių perdavimo vežėjui fakto, galiojimas nėra siejamas su važtaraščio buvimu.

Priežinga situacija yra gabenant krovinius *geleþinkeliais*. Nors þiuo atveju negalima pateikti bendros pozicijos, kadangi sutarties samprata ir jos sudarymas priklausys nuo teisės akto taikytino krovinių veþimo sutarčiai. GTK 35 straipsnyje nustatyta, kad krovinių veþimas geleþinkeliais negalimas be veþimo organizavimo sutarties, nes krovinių siuntėjas ir veþėjas (geleþinkelio įmonė) sudaro krovinių veþimo ir (ar) veþimų organizavimo sutartis. Krovinių veþimo geleþinkeliais taisyklių II skyriaus I skirsnis prieš veþimo sutartį įpareigoja sudaryti organizacinę sutartį, nustatant joje veþėjo pareigas sutartu laiku pateikti reikiamą tam tikros rūšies vagonų skaičių ir siuntėjo pareigą – pakrauti vagonus pagal sutartyje numatytą tvarką. Taisyklių 109 punktas atkartoja CK pateiktą veþimo sutarties apibūdinimą. GTK 37 str. 1 dalyje yra nustatyta siuntėjo pareiga su kiekviena krovinių siunta pateikti tinkamai užpildytą važtaraštį. Taigi, GTK veþimo sutartis yra realinė, ji turi ir gali būti sudaroma tik po organizacinės sutarties įvykdymo. Veþimo sutarties priklausymas nuo organizacinės sutarties neleidžia jos laikyti savarankiška konkrečių veþimo santykių reguliavimo priemone. Tai patvirtina anksčiau autoriaus išreikštą poziciją apie realinės krovinių veþimo sutarties vaidmenį krovinių gabenimo procese. *Tarptautinio krovinių gabenimo geleþinkeliais* atveju SMGS taisyklių 7 straipsnis reikalauja, kad su krovinio siunta siuntėjas būtinai pateiktu tinkamai užpildytą važtaraštį. Važtaraščio pildymas turi griežtai atitikti SMGS taisyklių reikalavimus. Įsakmus važtaraščio pildymo ir jo būtinų sąlygų reglamentavimas leidžia daryti išvadą, kad veþimo sutarties sudarymas ir įsigaliojimas priklauso nuo važtaraščio buvimo ir jo pildymo reikalavimų laikymosi. Važtaraštis tokiu atveju prilyginamas krovinių veþimo sutarties formai. SMGS 8 str. 5 d. nustato, kad sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo. Šios normos reiškia, kad krovinių veþimas geleþinkeliais pagal SMGS taisykles taip pat atliekamas realinės krovinių veþimo sutarties pagrindu. CIM taisyklių veþimo sutartis yra konsensualinė. Taisyklių 6 str. 1 dalyje numatyta, kad *veþimo sutartimi veþėjas įsipareigoja nuveþti krovinį į paskirties vietą ir perduoti jį gavėjui už atlyginimą*. Veþėjo pareigų buvimas nesiejamas su krovinio priėmimo faktu, be to, nors veþimo sutartis ir patvirtinama važtaraščiu, važtaraščio nebuvimas, neteisingas užpildymas arba praradimas neturi įtakos sutarties galiojimui (CIM taisyklių 6 str. 2 d.)²⁹. Apibendrinimui pasakytina, kad krovinių veþimo sutarties

Internationales Strassentransportrecht. Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europaeischer Staaten. Muenchen: C.H.Beck'scheVerlagsbuchhandlung, 1996. P. 124.

²⁹ Analogiška taisyklė, kaip ir CMR konvencijoje.

geležinkeliais sudarymas ir įsigaliojimas skirsis priklausomai nuo planuojamo atlikti vežimo maršruto ir sutarčiai taikytino transporto teisės akto.

Pagal Monrealio konvenciją, kaip CMR konvencijos bei CIM taisyklių atveju, krovinių vežimo sutarties *oru* sudarymas ir galiojimas nėra siejamas su važtaraščio surašymu (Konvencijos 4 ir 9 str.), todėl kroviniai *oru* gabenami pagal konsensualines krovinių vežimo sutartis. Krovinių gabenimas *jūra* turi specifinių ypatumų, šioje transporto šakoje teisinių santykių reguliavimas turi daugiau skirtumų nuo likusių transporto rūšių. Dėl kiekvienos transporto rūšies specifikos pateikti bendrą krovinių vežimo sutarties charakteristiką visoms transporto rūšims sunkiai pasiekiamas uždavinys. Todėl krovinių vežimo sutartį *jūra* šiame darbe aptarsime pateikdami bendriausius šios sutarties bruožus. Apie vežimo sutarties *jūra* sudarymą šiuo atveju pasakytina tiek, kad vežimas *jūros* transportu atliekamas pagal konsensualines sutartis, nepriklausomai nuo to ar kalbama apie čarterio arba frachto sutartį³⁰.

Krovinių vežimo sutarties sudarymas ir įsigaliojimas skiriasi priklausomai nuo to, kokia transporto rūšimi yra atliekamas krovinių vežimas ir koks teisės aktas taikytinas sutarčiai. Paprastai krovinių vežimo sutartis yra konsensualinė. Galimas realinės vežimo sutarties buvimas. Tačiau tokia sutartis nelaikytina savarankiška, kadangi be kitų santykių reguliavimo priemonių negali būti užtikrintas tinkamas krovinių transportavimo procesų veikimas.

2.1.2. Krovinių vežimo sutarties forma

Konsensualinės vežimo sutarties formai taikytini bendrieji sandorių formos reikalavimai. Vežimo sutartis gali būti sudaryta bet kokia forma: raštu, žodžiu arba konkludentiniais veiksmais (LR CK 1.71 str. 2 d.)³¹. Sudarant konsensualinę krovinių vežimo sutartį svarbiausia yra aiškus šalių ketinimai sudaryti būtent krovinių vežimo sutartį ir susitarimo dėl esminių sutarties sąlygų pasiekimas, kuris gali būti fiksuojamas bet kokia forma.

Realinė krovinių vežimo sutartis turi būti įforminta važtaraščiu (SMGS taisyklių 7 str. ir GTK 37 str.). Važtaraštis yra ne tik sutarties sudarymo bei jos sąlygų *prima facie* įrodymas, bet prilyginamas vežimo sutarties formai, kurios trūkumai reiškia, kad vežimo sutartis nebuvo sudaryta. Krovinių vežimo geležinkeliais taisyklių 99 punkte *važtaraštis* apibūdinamas kaip

³⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. P. 415 – 417; Гражданское право. Часть II. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1998. P. 381, 391. Plačiau apie krovinių vežimo *jūra* sutarties rūšis Gineitis.A. Krovinių vežimo *jūra* sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003. P. 19 - 24.

³¹ „...taip pat apsikeičiant raštais, užsakymais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais ar kitais telekomunikacijų įrenginiais.“ 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 // Lietuvos teismų praktika. Apžvalgos, konsultacijos, nutarimai, sprendimai, nutartys. Civilinė teisė ir civilinis procesas. 2000-01-11 – 2002-01-17. Nr.1. Vilnius: VĮ Teisinės informacijos centras, 2002. P. 729.

pagrindinis važtos dokumentų lapas, lydintis krovinį. Dažniausiai tai patvirtintos formos rašytinis blankas, kuriame turi būti nurodyti *privalomi turinio elementai*: 1) pradinės geležinkelio stoties pavadinimas; 2) krovinio siuntėjas, adresas, telefono ir fakso numeriai, krovinio siuntėjo ar jo atstovo pavardė ir parašas; 3) krovinio pavadinimas, kodas; 4) krovinio svoris; 5) krovinio vienetų skaičius, įpakavimo pobūdis ir krovinio būklė; 6) vagono numeris; 7) krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklėse nurodytų dokumentų, kurie turi būti pridedami prie važtaraščio, sąrašas; 8) ypatingos krovinio savybės ir vežimo sąlygos; 9) galinės geležinkelio stoties pavadinimas; 10) krovinio gavėjas, adresas, telefono ir fakso numeriai; 11) uždėtų plombų skaičius ir jų ženklai (GTK 38 str.). Ant važtaraščio būtina uždėti kalendorinį pradinės stoties antspaudą (GTK 37 str. 3 d.).

Taigi, konsensualinė krovinių vežimo sutartis gali būti sudaryta bet kokia forma. Realinė krovinių vežimo sutartis geležinkeliais įforminama važtaraščiu, laikantis privalomų važtaraščio formos ir turinio reikalavimų.

2.1.3. Krovinių vežimo sutartis – teisinis santykis

2.1.3.1. Bendrosios nuostatos

Nuo sutarties sudarymo momento tarp jos šalių atsiranda teisinis santykis, kurio viena šalis (skolininkas) privalo atlikti kitos šalies (kreditoriaus) naudai tam tikrą veiksmą arba susilaikyti nuo tam tikro veiksmo, o kreditorius turi teisę reikalauti iš skolininko, kad šis įvykdytų savo pareigą (LR CK 6.1 str.) – apibūdintas teisinis santykis vadinamas prievole³². Magistro baigiamojo darbo poskyris skirtas krovinių vežimo sutarties kaip prievolės esmei atskleisti. Šiuo tikslu žemiau pateikiama prievolės teisinė prigimtis, pagrindiniai bruožai, leidžiantys ją atriboti nuo kitų, panašumų turinčių prievolių, nustatomi esminiai kiekvienos prievolės elementai: objektas, dalykas, dalyviai, jų teisės ir pareigos³³.

2.1.3.2. Krovinių vežimo sutarties prigimtis

Krovinių vežimo sutarties prigimtis susijusi su krovinių vežimo socialine ir ekonomine (ūkine) reikšme. Krovinių vežimo sutartimi aptarnaujami santykiai įvairiose srityse, kai vieno asmens poreikį nugabenti daiktą į tam tikrą vietą tenkina kitas asmuo, besiverčiantis tokio pobūdžio veikla. Krovinių perkėlimo erdvėje poreikis egzistuoja kaip visuomeniniuose santykiuose, taip ir ūkio srityje. Ypatinga transporto reikšmė susijusi su nuolat augančia prekių mainų rinka³⁴. Tarptautinis prekių pirkimas ir pardavimas paprastai lydimas krovinių transportavimu iš pardavimo vietos. Dė procesai aptarnaujami krovinių vežimo sutartimi³⁵.

³² Plačiau apie prievolės sampratą žr. Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius: Justitia, 2002. P.15-20.

³³ Иоффе О.С.Гражданское право. Избранные труды. Москва: Статут, 2000. P.549.

³⁴ Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. 1.

³⁵ Bradgate R. Commercial Law. 3rd Edition. London. 2003. P.732.

Transporto vaidmuo gerai iliustruojamas per *gamybos ir prekybos ūkio sričių analizę*. Kiekvienam produktui sukurti gamybos vietą būtina aprūpinti reikiamomis sąlygomis. Gamybos veiklos vieta paprastai nesutampa su šiai veiklai reikalingų žaliavų buvimo vieta. Sėkmingos veiklos vykdymui kiekvienoje gamykloje atliekamas nepertraukiamas ir reguliarus žaliavų tiekimas, užtikrinantis naujos produkcijos sukūrimą. Gamybos veiklos rezultatai (gaminiai, produktai ir pan.) gali būti platinami jų pagaminimo vietose arba paskirstomi į specialius platinimo punktus, esančius už gamyklos ribų. Visais atvejais vyksta nuolatinis daiktų judėjimas iš vieno geografinio taško į kitą kol gaminiai, produktai ir kiti daiktai pasiekia galutinį vartotoją. Savaiminis daiktų judėjimas būdingas tik kai kurioms daiktų rūšims, todėl produkcijos gabenimo veiksmui ir/arba ištisam procesui užtikrinti naudojami kiti daiktai³⁶ – transporto priemonės³⁷. Įvairių transporto rūšių atliekamas daiktų gabenimas yra vadinamas krovinių vežimu³⁸. Tačiau civilinės krovinių vežimo sutarties instituto pagalba aptarnaujamas tik toks **daiktų perkėlimo erdvėje procesas**, kai asmuo, atliekantis vežimą (*vežėjas*) *nesutampa* su vežimą užsakiusiu asmeniu (*siuntėju*).

Krovinių vežimas yra vežėjo veikla, nukreipta į daiktų perkėlimą erdvėje. Perkeldamas krovinius erdvėje vežėjas atlygintinai teikia siuntėjo pageidaujamas paslaugas. Iš pirmo žvilgsnio sutartį priskirtume prie *atlygintinų paslaugų teikimo sutarčių* kategorijos³⁹. Viena pagrindinių vežėjo pareigų, kylančių iš vežimo sutarties, yra krovinių nugabenimas ir perdavimas įgaliojamam asmeniui⁴⁰. Pareiga skirta vežimo sutarties sudarymo tikslui pasiekti. Esminis asmens, perduodančio tam tikrus daiktus vežėjui, ketinimas yra – *saugus krovinių pristatymas į reikiamą vietą*. Vežėjas, priimdamas svetimus daiktus, turi įsipareigoti, kad pristatys juos tokios būklės, kokios jie buvo priėmimo metu. Toks įsipareigojimas leidžia daryti išvadą, kad **krovinių vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas nukreiptas į apibrėžto rezultato siekimą**, o tai yra esminis rangos sutarties⁴¹ – bet jokių būdu ne atlygintinų paslaugų teikimo sutarties⁴² – bruožas⁴³. Atsižvelgiant į tai ideitų, kad pirmasis išpūdis apie krovinių vežimo

³⁶ Plačiau apie transporto vaidmenį gamybos srityje skaitykite Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: 1998, P. 19 – 21; Bratke M. Lehrkommentar Logistikrecht. Duisburg: Wiku, 2006. P. 18- 23.

³⁷ *Transporto priemonė - bet koks savarakiškas mechanizmas ar mechanizmo junginys, skirtas keleiviams, bagažui ir (arba) kroviniams vežti* (LR Transporto veiklos pagrindų įstatymo 2 str. 8 d.)

³⁸ Krovinių vežimas yra krovinių gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos į gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis (KTK 26 str.).

³⁹ *Paslaugų sutartimi* 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 arba vykdyti tam tikrą veiklą*) (CK 6.716 str. 1 d.).

⁴⁰ Apie vežėjo pareigas plačiau skaityti Krovinių vežimo sutarties šalių teisės ir pareigos.

⁴¹ *Rangos sutartimi* viena šalis (rangovas) įsipareigoja *atlikti tam tikrą darbą* savo rizika pagal kitos šalies (užsakovo) užduotį *ir perduoti šio darbo rezultatą* užsakovui (CK 6.644 str. 1 d.).

⁴² Viena esminių paslaugų teikimo sutarties sąlygų yra tai, kad paslaugos teikėjas negarantuoja rezultato pasiekimo. Гражданское право. Часть II. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1998. P. 538 – 543; Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 446 – 447.

sutartį, kaip vieną iš atlygintinų paslaugų teikimo sutarčių, neteisingas. Vokietijos teisinėje literatūroje dėl išpareigojimo pasiekti apibrėžtą rezultatą vežimo sutartis vadinama specialia *rangos sutarties rūdimi*⁴⁴. Vis dėlto manytume, kad vežėjo išpareigojimas pasiekti konkretų rezultatą yra nepakankamas pagrindas krovinų vežimo sutartį priskirti prie rangos sutarčių. Rangos sutartimi turi būti garantuotas rezultato pasiekimas, turintis materialią išraišką⁴⁵. Vežėjo paslauga nesukuria naujo daikto, jos vertybė – ekonominis efektas, kurį sukuria daikto perkėlimas erdvėje⁴⁶. Įvertinę šiuos teiginius, galime padaryti išvadą, kad *vežimo sutartis, turėdama rangos ir atlygintinų paslaugų teikimo sutarčių požymių, negali būti priskirtina nei vienai iš jų*⁴⁷.

Vežimo sutarčiai būdingi taip pat ir kitų civilinių sutarčių požymiai. Svarbiausias - sutartį charakterizuojantis – vežėjo atliekamas veiksmas yra iš siuntėjo priimto krovinio gabenimas. Tačiau vien gabenimu vežėjo paslaugos siuntėjui paprastai neapsiriboja. Pagal sutartį vežėjas išpareigoja krovinį ne tik gabenti, bet ir saugiai pristatyti jį gavėjui. Šiai pareigai įvykdyti vežėjas privalo atlikti perimto krovinio *saugojimo* veiksmus, o tai yra pasaugos sutarties dalykas. Pastebėtini tam tikri panašumai ir su *nuomos* sutartimi, nes krovinį gabenančios transporto priemonės iš principo naudojamos siuntėjo interesais. Tai, kad vežėjas išduoda krovinį gavėjui remdamasis siuntėjo nurodymais priartina šiuos veiksmus prie *pavedimo* sutarties⁴⁸. Tarp sutarties šalių gali būti sulygta, kad vežėjas taip pat prisiima ir kitų pareigų, kaip pvz., krovinio pakrovimas ir/arba krovinio iškrovimas ir pan.⁴⁹. Vis dėlto, dalia krovinių gabenimo veiksmų vežėjo atliekamos papildomos paslaugos skirtos *vieninteliam tikslui pasiekti* – saugiai pristatyti krovinį į paskirties vietą ir išduoti jį gavėjui. Tai leidžia visus *vežėjo atliekamus veiksmus* vertinti ne kaip savarankiškas paslaugas, bet *kvalifikuoti kaip savarankiškos krovinių vežimo sutarties*

⁴³ Disbruožas yra vienas pagrindinių paslaugų teikimo sutarties atribojimo nuo rangos sutarties kriterijų. Гражданское право. Часть II. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1998. P. 540, 304.

⁴⁴ Todėl krovinių vežimo santykiams subsidiariai taikomos rangos sutarties normos Lenz U. Strassenguetertransportrecht. Koeln: Carl Heymanns Verlag KG, 1988. P.70 – 72; Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht,2004. P.43. Rabe D. Seehandelsrecht. Muenchen: Verlag C.H. Beck 2000. P. 315 – 316.

⁴⁵ Civilinė teisė. Prievolių teisė.Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.P. 442.

⁴⁶ Gineitis.A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003. P. 18.

⁴⁷ Papildomas argumentas, patvirtinantis šią nuomonę, yra vežimo sutarties vieta CK.

⁴⁸ Иоффе О.С. Избранные труды. Том III. Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2004 P. 544 – 545; Гражданское право. Часть II. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1998.P. 384.

⁴⁹ Drobotko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P. 52.

*tinkamam įvykdymui užtikrinti būtinų paslaugų rinkinį, o pačią vežimo sutartį laikyti sui generis sutartimi*⁵⁰.

2.1.3.3. Krovinių vežimo prievolėje dalyvaujantys asmenys

Nustatėme, kad krovinių vežimo sutartį sudaro *siuntėjas*, paprastai pateikiantis užsakymą kroviniui vežti ir *vežėjas*, priimantis siuntėjo pateiktą užsakymą. Die subjektai laikytini krovinių vežimo sutarties šalimis. Krovinių vežimo sutarties definicijoje nurodomas dar vienas asmuo – *gavėjas*, kuriam turi būti išduotas į paskirties vietą vežėjo atgabentas kroviny. Taigi, ***krovinių vežimo procese dalyvauja trys subjektai***: siuntėjas, vežėjas ir gavėjas. Toliau atskirai aptarsime kiekvieną iš nurodytų asmenų bei nustatysime jų teisinę padėtį krovinių vežimo prievolėje.

Siuntėjas. Kiekvienos privatinės sutarties sudarymas priklauso nuo asmens, išreiškiančio interesą sudaryti sutartį, valios, kad sutarties įvykdymu būtų gauta tam tikra nauda⁵¹ – patenkintas interesas. Vežimo santykiuose tokiu asmeniu yra siuntėjas. Siuntėju laikomas asmuo, ***suinteresuotas*** daikto arba jų visumos (siuntos) perkėlimu iš vieno geografinio taško į kitą jam reikiamą vietą ir šį savo norą išreiškiantis asmeniui, galinčiam patenkinti tokį pageidavimą. Siuntėjo suinteresuotumas šiuo atveju suprantamas ***formaliai***, kadangi krovinių gabenimo interesą gali turėti nebūtinai krovinių esančių daiktų (absoliučių daiktinių teisių į krovinį) savininkas (pvz., daikto pirkėjas, pardavėjas ar pan.)⁵². Todėl, siuntėju bus asmuo, ***savo vardu sudaręs su vežėju krovinių vežimo sutartį***. Jis nurodomas transportavimo dokumente⁵³.

Įstatymai siuntėjo asmeniui nenustato specialių reikalavimų, todėl jam turi būti taikomi visi bendrieji civilinių teisinių santykių subjektams keliami reikalavimai. Tai yra suprantama, nes daiktų perkėlimo erdvėje interesą gali turėti *bet kuris fizinis arba juridinis asmuo*, galintis dalyvauti civiliniuose teisiniuose santykiuose. Tenkindamas savo interesą siuntėjas gali veikti tiesiogiai *pats* atlikdamas vežimo santykiams būtinus veiksmus arba *igalioti* tam savo atstovą. Tokiu atveju atstovaujamojo asmens teisinė padėtis santykiuose su vežėju ir kitais asmenimis vertinama pagal siuntėjui taikomas teisės normas, o jo santykiams su atstovu taikomos atstovavimo instituto teisės normos⁵⁴. Asmuo, turintis daiktų perkėlimo erdvėje interesą, *nebūtinai* turi jį įgyvendinti *savo vardu*. Krovinių gabenimo srityje visuotinai paplitusi krovinių

⁵⁰ R Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zuerich: Schulthess Polygraphischer Verlag, 1993. P.99-103.

⁵¹ Sutarties įvykdymu gaunama nebūtinai materialinė nauda.

⁵² Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. 7; Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.33.

⁵³ Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.33. Legititimacinė transportavimo dokumento funkcija.

⁵⁴ Mikelėnas V., Bartkus G., Mizaras V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Antroji knyga. Asmenys. Vilnius: Justitia, 2002. P.255-266.

ekspedijavimo paslauga⁵⁵, kuri turi ypatingą reikšmę vykdant nuolatinius ir reguliarius tarptautinius krovinių pervežimus⁵⁶. Asmuo, suinteresuotas krovinių perkėlimu ir norintis pasinaudoti profesionalia krovinių ekspedijavimo paslauga, sudaro krovinių ekspedicijos sutartį⁵⁷. Pagal šią sutartį *ekspeditorius*, kuris paprastai yra laikomas profesionaliu tarpininku tarp asmens, turinčio daiktų perkėlimo erdvėje interesą ir vežėju, galinčiu tokį interesą patenkinti⁵⁸, gali *įsipareigoti savo vardu sudaryti vežimo sutartį*⁵⁹. Tokiu atveju ekspeditorius taip pat tampa asmeniu, suinteresuotu krovinių pristatymu į reikiamą vietą ir sudarančiu krovinių vežimo sutartį su vežėju⁶⁰. Vykdydamas tokias ekspedicijos sutarties sąlygas, ekspeditorius įgyja siuntėjo teisinę padėtį⁶¹.

Apibendrinant tai, kas pasakyta, galima teigti, kad krovinių *siuntėjas tai fizinis arba juridinis asmuo, turintis interesą perkelti tam tikrus daiktus erdvėje ir tuo tikslu savo vardu bei savo arba kito asmens sąskaita sudarantis krovinių vežimo sutartį su vežėju*⁶².

Vežėjas. Antroji krovinių vežimo sutarties šalis yra vežėjas, kuris gali patenkinti asmens, turinčio daiktų perkėlimo erdvėje interesą. Iš šio subjekto pavadinimo aišku, kad vežėju laikomas asmuo, *atliekantis krovinių vežimo veiksmus*. Vis dėlto ne kiekvienas subjektas, gabenantis tam tikrus daiktus, įgyja vežėjo teisinį statusą krovinių vežimo sutarties prasme.

LR Transporto veiklos pagrindų įstatymas (toliau - TVPI) nustato, kad vežėju yra įmonė, kuri verčiasi transporto veikla ir atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytas sąlygas ir reikalavimus (2 str. 11 p.). Pagal šį įstatymą vežėju gali būti tik **juridiniai asmenys**, siekiantys pelno⁶³. Juridinis asmuo turi užsiimti transporto veikla, t.y. bent viena iš jo veiklos sričių turi būti **krovinių vežimas transporto priemonėmis** (TVPI 2 str. 10 p.). Krovinių pervežimai yra specifinė ūkinės veiklos sritis. Asmenims, norintiems vykdyti šią veiklą,

⁵⁵ Krovinių ekspedijavimas – tai krovinių vežimo organizavimas ir kiti su tuo susiję veiksmai (CK 6.824 str. 1 d.).

⁵⁶ Apie ekspedijavimo veiklą plačiau skaitykite. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo liber, 2004. P. 39-50.

⁵⁷ Krovinių ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies – užsakovo (užsakovo kliento) – lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu (CK 6.824 str. 3 d.).

⁵⁸ Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.488-489.

⁵⁹ Krovinių ekspedicijos sutartyje gali būti numatytos ekspeditoriaus pareigos organizuoti krovinių vežimą ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ir maršrutu, ekspeditoriaus pareiga *savo* arba kliento *vardu sudaryti vežimo ir kitas sutartis*, užtikrinti krovinių išsiuntimą, pakrovimą ar iškrovimą, taip pat kitos su krovinių vežimu susijusios pareigos (CK 6.824 str. 5 d.).

⁶⁰ Dubischar R. Grundriss des gesamten Guetertransportrechts. Frnkfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987. P. 14.

⁶¹ Taip pasireiškia suinteresuotumo krovinių perkėlimo erdvėje formalumas.

⁶² Fremuth F., Thume K.H. Frachtrecht. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. P.48.

⁶³ Lietuvos teisinėje literatūroje įmonė, kaip viena iš juridinių asmenų rūšių, suprantama kaip: “susivienijimas, užsiimantis ūkine komercine veikla arba veikla, kuria siekiama naudoti jos steigėjams“. Mikelėnas V., Bartkus G., Mizaras V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Antroji knyga. Asmenys. Vilnius: Justitia, 2002. P.94.

reikalingi papildomi įgūdžiai, specialios techninės priemonės⁶⁴, kurios gali kelti įvairius pavojus kaip atskiriems asmenims, susijusiems su šios veiklos vykdymu, taip ir visuomenės bei aplinkos saugumui. Siekiant užtikrinti kuo saugesnę tokios veiklos vykdymą asmenims, norintiems verstis krovinų pervežimu, įstatymai nustato papildomus privalomus reikalavimus. TVPĮ 8 str. 1 dalyje numatyta, kad specialiuose transporto rūšių įstatymuose ir kodeksuose yra nustatytos licencijuojamos ūkinės komercinės veiklos sritys. Atlikta Lietuvos Respublikos transporto teisės aktų analizė leidžia teigti, kad krovinų vežimas priskiriamas prie licencijuojamos veiklos visose transporto rūšyse⁶⁵. Taigi, juridiniam asmeniui, ketinančiam verstis krovinų vežimo veikla, privaloma gauti atitinkamą *licenciją*⁶⁶. Lietuvos Respublikos teisės aktai *fiziniam asmeniui* suteikia teisę verstis ūkine komercine veikla taip pat ir nusteigiant juridinio asmens, o turint verslo liudijimą, suteikdami tokiems asmenims verslininko statusą⁶⁷. Dėl šios priežasties Lietuvos teisės mokslininkų tarpe yra nuomonių, kad: „...LR CK draudime nėra tiesioginio uždraudimo fiziniams asmeniui užsiimti krovinų pervežimais, o kodekso nuostatos, pagal kurias licencijavimas vykdomas tik juridinio asmens atžvilgiu, yra jo trūkumas“⁶⁸. Ėju atveju manoma, kad yra nepagrįstai apribota fizinių asmenų galimybė savarankiškai verstis krovinų gabenimo veikla. Iš vienos pusės tokią situaciją galima būtų vertinti kaip teisinio reguliavimo spragą ir pritarti aukščiau nurodyto autoriaus nuomonei. Iš kitos pusės, minėta, kad krovinų gabenimo veikla yra specifinė, turinti savų grėsmių ir keliančių įvairių pavojų, todėl galima suprasti įstatymų leidėjo motyvus, visuomenės saugumo sumetimais apriboti fizinių asmenų galimybę verstis ja tik įsteigus juridinį asmenį, atitinkantį įstatymų nustatytus reikalavimus ir sąlygas.

Taigi, pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus **vežėju** laikoma *įmonė, galinti verstis krovinų pervežimo veikla, turinti tam reikalingą licenciją ir kitus būtinus leidimus, kurią pasirinko asmuo, suinteresuotas daiktų perkėlimu erdvėje, pateikdamas atitinkamą užsakymą arba kitokiu būdu išreiškęs savo pageidavimą*. Kitais žodžiais tariant, vežėjas yra asmuo, sudarantis krovinų vežimo sutartį su siuntėju⁶⁹.

⁶⁴ Apie juridinių asmenų licencijavimo tikslus plačiau skaitykite Mikelėnas V., Bartkus G., Mizaras V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Antroji knyga. Asmenys. Vilnius: Justitia, 2002.P. 173.

⁶⁵ Privalomas vežėjo licencijavimas nustatytas KTK 8 str.1 d.; GTK 10 str. 1 d.; PLĮ 4 str. 1 d. ir kt.

⁶⁶ Licencijos išduodamos pagal Vyriausybės patvirtintas atskirų transporto rūšių licencijavimo taisykles. Atsižvelgiant į atitinkamos transporto rūšies ypatumus licencijavimo taisyklėse gali būti nustatyti skirtingi reikalavimai, tačiau visos įmonės, norinčios gauti licenciją, turi atitikti geros reputacijos, profesinės kompetencijos ir finansinio pajėgumo reikalavimus (TVPĮ 8 str. 2 d.). Juridiniai asmenys, atitinkantys šiuos reikalavimus, turi teisę gauti licenciją ir verstis transporto veikla, t.y. būti vežėju ir sudaryti krovinų vežimo sutartis su įvairiais asmenimis, norinčiais perkelti daiktus erdvėje.

⁶⁷ Plačiau apie fizinio asmens teisę verstis ūkine komercine teise Mikelėnas V., Bartkus G., Mizaras V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Antroji knyga. Asmenys. Vilnius: Justitia, 2002.P. 22 – 25; Civilinė teisė. Bendroji dalis. I tomas. Antrasis leidimas/red. Pakalniškis V. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 136.

⁶⁸ Drobitko.O. Krovinų multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006. P. 61.

⁶⁹ Canaris C.W., Schiling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.32.

Gavėjas. Iš krovinių vežimo sutarties apibrėžimo apie gavėją žinoma, kad *gavėjas yra asmuo, kuriam vežėjas įsipareigoja perduoti į paskirties vietą atvežtą krovinį*. Gavėjo asmuo dažniausiai nustatomas iš transportavimo dokumento⁷⁰. Kaip taisyklė, gavėju yra asmuo, materialiai suinteresuotas krovinio gavimu, pvz., pirkėjas, kuriam pardavėjas siunčia įsigytą daiktą, dėl to teisės aktai suteikia jam atitinkamas teises vežimo sutarties atžvilgiu⁷¹. Gavėjas **turi teisę reikalauti iš vežėjo gauti pristatytą krovinį**. Faktiškai gavėjo asmuo gali sutapti su siuntėju, pvz., kai asmuo jam priklausantį daiktą nori perkelti į kitą vietą pasitelkęs vežimo įmonės paslaugas⁷². Tačiau ši aplinkybė neturi reikšmės, kadangi įstatyme aiškiai nurodytas trečiasis subjektas, dalyvaujantis krovinių vežimo santykiuose, juridiskai atribotas nuo siuntėjo⁷³. Nors krovinių vežimo sutarties sudaryme dalyvauja tik siuntėjas su vežėju, sutarties įvykdymas galimas tik dalyvaujant gavėjui. Kaip tokiu atveju turėtų būti vertinama **gavėjo teisinė padėtis krovinių vežimo teisiniuose santykiuose**? Ar šis subjektas laikytinas trečiaja sutarties šalimi, asmeniu, kurio naudai yra vykdoma sutartis ar turi kitą statusą?

Sutarties laisvės principo pagrindu civilinės apyvartos dalyviai tarpusavio santykius reguliuoja laisvai sudarydami įvairias civilines sutartis bei savo nuožiūra nustatydami tarpusavio teises bei pareigas (CK 6.156 str.). Teisėtai sudaryta ir galiojanti sutartis jos šalims turi įstatymo galią (CK 6.189 str. 1 d.). Sutartyje nustatytos teisės ir pareigos galioja tik tiems asmenims, kurie dėl jų išreiškė savo laisvą valią, t.y. susitarė⁷⁴. Civilinė sutartis negali sukurti teisių arba nustatyti pareigų asmenims, nedalyvavusiems sutarties sudaryme. CK 6.191 straipsnyje įtvirtinta šios taisyklės išimtis, kai sutartis sukuria teises pasekmes asmeniui, nedalyvavusiam sutarties sudaryme. Toks asmuo laikomas trečiuoju sutarties ir jos šalių atžvilgiu. Sutarties šalys gali susitarti, kad atsiradusi prievolė turi būti įvykdyta trečiajam asmeniui. Reikalavimo teisę tinkamai įvykdyti sutartį turės asmuo, sudaręs sutartį (sutarties šalis) ir asmuo, kurio naudai išlygtas prievolės įvykdymas. Svarbiausias sutarties aspektas yra tas, kad trečiasis asmuo, kurio naudai sudaryta sutartis, nebūdamas sutarties šalimi, turi reikalavimo teisę, nukreiptą į vieną iš sutarties šalių. Pagal CK 6.191 str. 3 dalį trečiojo asmens reikalavimo teisės nebegalima atšaukti nuo tada, kai išreikštas teisės priėmimas. Vadinasi teisė realiai įsigalioja tik tada, kai asmuo išreiškia savo pritarimą dėl jos⁷⁵.

⁷⁰ ten pat P.33. Legitimacinė transportavimo dokumento funkcija.

⁷¹ Dubischar R. Grundriss des gesamten Guetertransportrechts. Frnkfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987. P.15.

⁷² ten pat P. 14.

⁷³ Galima priepastimi galėtų būti įstatymų leidėjo siekis pateikti bendrą vežimo sutarties sampratą, tinkančią bet kokiam krovinio gabenimui, nepriklausomai nuo to, kas yra krovinio siuntėjas ir jo gavėjas.

⁷⁴ Tai „sutarties privalomumo ir vykdytinumo“ principo išraiškos forma Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Deštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003. P.243-244.

⁷⁵ Plačiau apie sutartį trečiojo asmens naudai Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranuskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 153 – 154 ; Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos

Krovinių vežimo sutartis sukuria asmeniui, nedalyvavusiam sutarties sudaryme (gavėjui), teisę reikalauti iš sutarties šalies (vežėjo) įvykdyti sutartį – perduoti atgabentą krovinį – šio asmens naudai. Tokia krovinių vežimo sutarties konstrukcija atitinka CK pateiktą sutarties trečiojo asmens naudai sampratą, todėl visuotinai pripažįstama tokia visose transporto srityse⁷⁶. Visgi, tai nėra vienintelė ir neginčytina nuomonė. Yra autorių, nelaikančių krovinių vežimo sutarties sudartimi trečiojo asmens naudai. Lietuvos teisinėje literatūroje tokią poziciją atstovauja dr. O.Drobotko, kurio nuomone krovinių vežimo sutartis laikytina *trišale sutartimi*, kadangi gavėjas, išreikšdamas savo valią dėl krovinio priėmimo, konkludentiniais veiksmais prisijungia prie siuntėjo ir vežėjo sudarytos sutarties ir tampa trečiąja jos šalimi. Ši pozicija grindžiama tuo, kad gavėjas be iš vežimo sutarties atsirandančios reikalavimo į vežėją teisės taip pat prisiima tam tikrų pareigų, kurios yra nustatytos įvairių transporto rūšių teisės aktuose, o tai savo ruožtu prieštarauja sutarties trečiojo asmens naudai sąvokai, pagal kurią asmeniui iš sutarties trečiojo asmens naudai gali atsirasti tik teisės⁷⁷. Oponuojant šiai teorijai, norėtusi pritarti V.Vitrianskio nuomonei. Šis autorius pateikia pakankamai išsamią argumentaciją už tai, kad krovinių vežimo sutartis būtų priskiriama prie sutarčių trečiojo asmens naudai. Pagrindinis jo teiginys remiasi tuo, kad *pati krovinių vežimo sutartis gavėjui nesukuria jokių pareigų*. Visos gavėjo pareigos yra numatytos teisės aktuose, jos atsiranda tik nuo to momento, kai gavėjas išreiškia sutikimą gauti krovinį ir kyla iš įstatymo, todėl teisinei sutarties kvalifikacijai kaip sutarties trečiojo asmens naudai įtakos turėti negali⁷⁸. Vadovaujantis CK VI knygos komentaro autorių nuomone sutarties trečiojo asmens naudai sampratoje nėra draudimo trečiajam asmeniui sukurti tam tikrų pareigų, dėl to vežimo sutartis priskiriama prie sutarčių trečiojo asmens naudai, sudaromų pagal įstatymą⁷⁹.

Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta anksčiau autorius pritaria nuomonei, kad ***vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai. Gavėjas nelaikytinas šios sutarties šalimi⁸⁰, bet yra būtinas krovinių vežimo santykių dalyvis, esantis važtaraščiu arba kitokiu būdu***

Respublikos civilinio kodekso komentaras. Dešimtoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003. P. 246 – 247.

⁷⁶ Dubischar R. Grundriss des gesamten Guetertransportrechts. Frnkfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987. P. 15; Lenz U. Strassenguetertransportrecht. Koeln: Carl Heymanns Verlag KG, 1988. P.71; Rabe D. Seehandelsrecht. Muenchen: Verlag C.H. Beck 2000. P 305, 316.; Ruhwedel E. Der Luftbefoerderungsvertrag. Ein Grundriss des deutaschen und internatioanlen Rechts der Personen- und Gueterfoerderung auf dem Luftweg. Berlin: Luchterhand 1998. P. 130-131; Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. 6.

⁷⁷ Drobotko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 2006 4(82). P. 27 – 28.

⁷⁸ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. P. 295.

⁷⁹ Mikėlėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Dešimtoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003. P. 246; Panašios nuomonės laikosi Prievolių teisės vadovėlio autoriai Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrašenė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 153; Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. - 19.

⁸⁰ Ambrašenė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47). P 25.

*legitimuotu krovinių adresatu*⁸¹. Gavėjo teisinį statusą apibūdina: a) teisė priimti arba atsisakyti priimti krovinį; b) teisė gauti iš vežėjo pranešimą apie krovinio pristatymą į paskirties vietą; c) teisė disponuoti kroviniu; d) teisė tikrinti pristatyto krovinio būklę ir fiksuoti patikrinimo rezultatus transportavimo dokumentuose. Gavėjui išreiškus sutikimą priimti krovinį, teisės aktų nustatyta tvarka gavėjas privalo krovinį iškrauti.

Remiantis pateiktais krovinių vežimo sutarties šalių apibūdinimais, sutartis charakterizuojama kaip *dvišalė ir atlygintinė*. Vežėjas pagal sutartį privalo krovinį nugabenti į paskirties vietą ir išduoti įgaliotam asmeniui, o siuntėjas už pagal sutartį atliktus veiksmus sumoka atlyginimą⁸².

2.1.3.4. Krovinių vežimo sutarties dalykas ir objektas

Autorius pritaria teisinėje literatūroje išreikštai nuomonei, kad kiekviena sutartis turi savo objektą ir dalyką, kurie nėra tapatūs vienas kitam⁸³. Vadovaujantis šia koncepcija krovinių vežimo sutarties **dalyku** turėtų būti laikomi veiksmai, dėl kurių atlikimo susitarta vežimo sutartimi. Kalba šiuo atveju eina apie pagrindinę vežėjo pagal vežimo sutartį atliekama veiksmą – *krovinių gabenimą*. Turint omenyje tai, kad vežimo sutartis nukreipta į konkretaus rezultato pasiekimą, krovinio vežimo sutarties dalyku tiksliau būtų laikyti – *atlygintinus krovinio nugabenimo į paskirties vietą ir krovinio išdavimo įgaliotam asmeniui veiksmus*⁸⁴.

Krovinių vežimo sutarties **objektu** yra kroviniai. Iš KTK 26 straipsnyje įtvirtintos *krovinių vežimo sąvokos*, nustatančios, kad - krovinių (prekių, produkcijos, iškasenų, atliekų, siuntų, konteinerių ir kitų daiktų) vežimas yra gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos į gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis - matyti, jog *kroviniais* laikomos *prekės, produkcijos, iškasenos, atliekos, siuntos ir kiti daiktai*. Pateiktas krovinių apibūdinimas nenustato baigtinio daiktų sąrašo, tačiau tai nereiškia, kad kroviniu gali būti bet kokie daiktai. Yra daiktų rūšis, kuri pagal savo fizines savybes negali būti *kilnojami*⁸⁵. Suprantama, kad tokie daiktai į krovinių sąrašą patekti negalėtų. Todėl kroviniui apibūdinti naudotume *daikto galimumo būti perkeltu erdvėje požymį*. Daikto galimumas būti perkeltu erdvėje gali priklausyti ne tik nuo jo fizinių savybių (*fizinis* daikto galimumas būti perkeltu erdvėje). Teisės aktai gali nustatyti tam tikrus kai kurių daiktų gabenimo teisinius apribojimus – tokiu atveju yra pagrindo kalbėti apie

⁸¹ Fremuth F., Thume K.H. Frachtrecht. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. P.48.

⁸² Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 487; Gineitis. A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003. P. 18.

⁸³ Prievolės dalykas yra veiksmai, kuriuos turi atlikti skolininkas, o daiktai arba turtas, dėl kurio susitarė prievolės šalys laikytini prievolės įvykdymo objektu. Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius: Justitia, 2002, P. 48 - 49; Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.16.

⁸⁴ Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. 16.

⁸⁵ Kalbama apie nekilnojamus daiktus pagal savo prigimtį, tokiais laikomi: žemės sklypas ir su juo susiję daiktai, kurie negali būti perkelti iš vienos vietos į kitą (CK 4.2 str. 2 d.).

juridinį daikto galimumą (teisėtumą arba leistinumą) būti perkeltu erdvėje. Pastaruoju atveju yra svarbus daiktų skirstymas į išimtus iš apyvartos daiktus, ribotai apyvartoje esančius ir iš apyvartos neišimtus daiktus (CK 4.7 str.). Vežimo sutarties objektu visais atvejais galės būti iš apyvartos neišimti daiktai. Savo ruožtu daiktai išimti iš apyvartos negalės būti komercinės sutarties dalyku, o ribotai apyvartoje esančius daiktus galima gabenti pagal specialias taisykles, skirtas saugumo, sveikatos apsaugos ar kitų visuomenės poreikių tenkinimui tam pritaikytose transporto priemonėse, turint visus reikiamus tokiems vežimams atlikti leidimus⁸⁶. Todėl pavojingų krovinių gabenimas reguliuojamas papildomomis ir specialiomis taisyklėmis⁸⁷.

Taigi, sutarties objektu gali būti legalūs *kilnojami materialūs daiktai, dėl kurių perkėlimo erdvėje yra susitarta, nepriklausomai nuo jų vertės*⁸⁸. Tuo krovinių vežimo sutartis *skiriasi nuo keleivių* vežimo sutarties, kurios pagrindu yra vežami fiziniai asmenys⁸⁹. Krovinių taip pat reikia skirti nuo bagažo⁹⁰, kaip transporto priemone gabenamų daiktų, kuriuos su savimi vežasi keleivis pagal keleivio vežimo sutartį. Bagažas vežamas ne pagal krovinių vežimo sutartį. Bagažą su savimi vežasi keleivis, todėl, priešingai negu krovinių vežimo atveju, jis yra nekomercinės sutarties objektas.

2.1.3.5. Krovinių vežimo sutarties turinys

Sutarties kaip teisinio santykio turinys tai sutartyje įtvirtintos ir jos šalis saistančios teisės ir pareigos⁹¹. Sutarties - sandorio prasme - turinys tai sandorio sąlygos⁹², kurios pagal savo reikšmę sutarties sudarymui skirstomos į esmines, įprastines ir atsitiktines. Iš nurodytų sutarties sąlygų svarbiausios yra esminės, kadangi jos yra būtinos sutarties sudarymui ir jų aptarimas sutartyje yra pakankamas, kad sutartis įsigaliotų sukurdamą savo dalimis teises ir pareigas⁹³. Ėmiau nustatysime esmines krovinių vežimo sutarties sąlygas, taip pat pateiksime būdingiausias krovinių vežimo sutarties šalių teises ir pareigas.

2.1.3.5.1. Esminės krovinių vežimo sutarties sąlygos

⁸⁶ Daiktai, kurių gabenimas yra draudžiamas taip pat gali būti vežami transporto priemonėmis, tačiau ne privatinės teisės pagrindu. Tokiais atvejais veikia viešosios teisės normos, pagal kurias valstybė prisiima riziką dėl tokių krovinių perkėlimo erdvėje.

⁸⁷ Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas; 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR); Pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo geležinkeliais taisyklės (RID); kiti transporto teisės aktai.

⁸⁸ Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar*. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P. 36. Uptenka, kad būtų interesas daiktus perkelti iš vieno geografinio taško į kitą. Basedow J. *Muenchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.496.

⁸⁹ Hinz R. *Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung*. Hamburg: Verlag Dr. Kovac, 2005. P. 10; pagrindinis skirtumas šiuo atveju yra tai, kad keleivių vežimo sutarties atveju vežėjas neįgyja valdymo gabenamo objekto atžvilgiu.

Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar*. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.36.

⁹⁰ Bagažas - daiktai, kuriuos vežasi keleivis (KTK 17 str. 2 d.).

⁹¹ Иоффе О.С. *Гражданское право. Избранные труды*. Москва: Статут, 2000. P. 569 – 570.

⁹² Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Договорное право. Книга первая. Общие положения*. Москва: Статут, 2000. P. 295.

⁹³ Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 159.

Pagrindinis esminės sutarties sąlygos požymis yra sąlygos nurodymas ofertoje⁹⁴. Pagal CK 6.162 str. 2 dalį sutartis galioja, kai šalys susitaria dėl visų esminių sutarties sąlygų, nors susitarimas dėl antraeilių sąlygų ir atidėtas. Esminė kiekvienos sutarties sąlyga yra *sutarties objektas*⁹⁵, todėl kiekvienoje krovinių vežimo sutartyje *būtina susitarti dėl daiktų, kuriuos reikia perkelti erdvėje*. Krovinių vežimo sutartis yra atlygintinė, CK 6.813 str. 1 dalis numato, kad už krovinių vežimą imamas užmokestis, kurį nustato šalys susitarimu, jeigu įstatymas nenustato ko kita. Užmokestis už vežimą gali būti nustatomas pagal vežėjo patvirtintus vežimo tarifus, kurie siuntėjui paprastai būna žinomi iš anksto, dėl to *sutarties kaina* nelaikytina esmine krovinių vežimo sutarties sąlyga⁹⁶. Jeigu sutartyje yra tariamasi dėl specifinio krovinių vežimo, turinčio papildomų ir tokiam vežimui nebūdingų sąlygų, sutarties kaina laikytina esmine dėl vežėjo intereso padengti papildomas išlaidas⁹⁷. Tas pats pasakytina apie krovinių vežimo *sutarties termino* sąlygą, kadangi, jeigu terminas nėra nustatytas, sutartis turi būti įvykdyta per protingą terminą (CK 6.816 str.). Tačiau, jeigu siuntėjas išreiškia ypatingą interesą dėl krovinių pristatymo termino, termino nustatymas sutartyje bus esmine sutarties sąlyga. Analogiškai turėtų būti sprendžiamas klausimas ir dėl kitų sutarties sąlygų priskyrimo prie esminių – pvz., vežimo maršruto nustatymas. Kaip minėta, pagrindinis dėmesys tokiu atveju turėtų būti kreipiamas į ofertoje išdėstytas pageidaujamo vežimo sąlygas. Kai kurie Vokietijos teisininkai teigia, kad be nurodymo dėl krovinių perkėlimo vežimo sutarties galiojimui pakanka, kad joje būtų numatyta „*kokie daiktai, kada ir kur turi būti nugabenti*“⁹⁸.

Realinė krovinių vežimo sutartis galioja, kai yra perduotas krovinytis ir pateiktas tinkamai užpildytas važtaraštis, kuris tokiu atveju prilyginamas pačiam sutarčiam. Teisės aktai nustato privalomus važtaraščio turinio elementus, kurie laikytini esminėmis realinės vežimo sutarties sąlygomis⁹⁹.

2.1.3.5.2. Krovinių vežimo sutarties šalių teisės ir pareigos

Atliktos transporto teisės aktų analizės pagrindu šiame skirsnyje pateikiame krovinių vežimo sutarties turiniui būdingiausias sąlygas su sutarties šalių teisėmis ir pareigomis. Tai apibendrinamojo pobūdžio informacija, daugiau ar mažiau būdinga visoms krovinių vežimo

⁹⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000. P. 308.

⁹⁵ Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 159. Tiesa, šioje vietoje kalbama apie sutarties dalyką, kuris suprantamas kaip daiktai, dėl kurių yra tariamasi sutartyje.

⁹⁶ Šalims konkrečiai neaptarus vežėjo atlyginimo, jis gali būti nustatomas pagal CK 6.198 straipsnį.

⁹⁷ Tokių atvejų galima priskirti prie „subjektyviai egzistuojančių sutarties sąlygų“. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 160. Ruhwedel E. Der Luftbeförderungsvertrag. Ein Grundriss des deutschen und internationalen Rechts der Personen- und Güterbeförderung auf dem Luftweg. Berlin: Luchterhand 1998. P. 130.

⁹⁸ Dubischar R. Grundriss des gesamten Gütertransportrechts. Frankfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987. P.

9.

⁹⁹ Privalomi važtaraščio turinio elementai žr. Krovinių vežimo sutarties forma.

sutartims, nepriklausomai nuo transporto rūšies, kuria yra atliekamas krovinių gabenimas ir sutarčiai taikytino teisės akto.

Pagal krovinių vežimo sutartį **vežėjo pareigos** turi ypatingą reikšmę. Lietuvos teisinėje literatūroje vežėjo pareigos skirstomos į pagrindines, kurias gali vykdyti tik vežėjas ir papildomas, kurios gali būti atliekamos ir kitų asmenų, priklausomai nuo sutarties sąlygų¹⁰⁰. Ėiame darbe autorius remiasi kitokia vežėjo pareigų klasifikacija, atsižvelgiant į pareigos reikšmę sutarties kvalifikavimui kaip krovinių vežimo. Remiantis šia klasifikacija pateiksime ir trumpai aptarsime krovinių vežėjo pareigas, leidžiančias sutartį kvalifikuoti kaip vežimo sutartį ir kitas, su vežimo sutarties kvalifikavimu nesusijusias, pareigas.

I. Vežėjo pareigos, leidžiančios kvalifikuoti vežimo sutartį:

1. Krovinių vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja **nugabenti krovinį į paskirties punktą** (CK 6.808 str. 1 d.). Krovinių vežimo sutartis yra nukreipta į konkretaus rezultato pasiekimą. Pareiga yra tiesiogiai susijusi su sutarties tikslo pasiekimu, nes šia pareiga vežėjas įsipareigoja atlikti veiksmus, būtinus krovinio perkėlimui į siuntėjo pageidaujamą vietą. Kad sutartis būtų kvalifikuota kaip krovinių vežimo sutartis, krovinių nugabenimo pareiga sutartyje turi būti nustatyta kaip pagrindinė, bet ne kaip papildomas sutarties šalies atliekamas veiksmas¹⁰¹.
2. Vežėjas privalo **rūpintis krovinio saugumu**. Pareiga nėra įvardinama legaliose vežimo sutarties sampratose. Atsižvelgiant į krovinių vežimo santykių prigimtį ir tikslą, kurio siekia kiekvienas daiktų perkėlimu erdvėje suinteresuotas asmuo, yra neabejotina, kad suinteresuotiems asmenims reikalingas tik saugus daiktų gabenimas. Pareiga atsispindi vežėjo atsakomybės nuostatose, pagal kuriuos vežėjas laikomas atsakingu už krovinio neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) nuo krovinio priėmimo momento iki jo išdavimo įgaliotam asmeniui (CK 6.820 str. 1 d.). Tad pareigos buvimas siejamas su vežėjo atsakomybės už perimtą ir gabenimui skirtą krovinį buvimu¹⁰². Pagal vyraujančią Vokietijoje nuomonę pareiga yra viena esminių sąlygų, leidžiančių sutartį kvalifikuoti kaip savarankišką, dėl jos nustatomos specialios vežėjo atsakomybės taikymo sąlygos¹⁰³.
3. Į paskirties punktą pristatytą krovinį vežėjas įsipareigoja **išduoti** asmeniui, turinčiam teisę krovinį priimti (**gavėjui**) (CK 6.808 str. 1 d.). Krovinio išdavimu gavėjui yra užbaigiamas

¹⁰⁰ Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006, P. 62.

¹⁰¹ Koller I. Transportrecht.Komentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 32.; Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.32.

¹⁰² Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. 10 – 11.

¹⁰³ Koller I. Transportrecht.Komentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 32.; Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.38.

sutarties tikslo – perkelti daiktus erdvėje – pasiekimas, kadangi patenkinamas siuntėjo interesas ir krovinyms pasiekia savo adresatą.

Jeigu šios pareigos sutartyje nurodomos, kaip pagrindinės - sutartis yra kvalifikuojama kaip krovinių vežimo¹⁰⁴. Lyginant su kitomis vežėjo pareigomis, šios vežėjo pareigos turi konstitucinę reikšmę analizuojant krovinių vežimo sutartį.

II. Kitos vežėjo pareigos:

4. Vežėjas privalo *pateikti* krovinio siuntėjui *tinkamos būklės* transporto priemonę (CK 6.814 str. 1 d.).
5. Priėmęs krovinį vežti, vežėjas privalo tai *patvirtinti važtaraštyje* arba kitame „transportavimo dokumente“ (CIM taisyklių 6 str. 4 p.). Tiesiogiai ši pareiga nurodyta tik CIM taisyklėse, tačiau turint omenyje važtaraščio įrodomąją funkciją¹⁰⁵ ir tai, kad vežėjo parašas arba kitoks patvirtinimas būtinas visais atvejais, galima teigti, kad tai yra vežėjo pareiga ir pagal kitus teisės aktus.
6. Vežėjas turi *laikytis* tinkamos transporto priemonės pateikimo siuntėjui ir krovinio pristatymo *terminų* (CK 6.814 str. 1 d. ir 6.816 str.).
7. Vežėjas privalo *vykdyti* siuntėjo (tam tikrais atvejais ir gavėjo) tinkamai pateiktus *pavedimus, nurodymus ir instrukcijas*, kurios paprastai nustatomos važtaraštyje¹⁰⁶.
8. Atvykus į paskirties vietą vežėjas turi *pranešti gavėjui apie krovinio pristatymą* (GTK 53 str.; Monrealio konvencijos 13 str. 2 d.).

Krovinių vežimo sutartis yra dvišalė, todėl **vežėjas** paprastai turi **šias teises**:

1. Vežėjas turi teisę *gauti atlyginimą* už krovinių gabenimą (CK. 6.808 str. 1 d.).
2. Priimdamas krovinį iš siuntėjo, vežėjas turi teisę *patikrinti krovinį*, jo būklę bei pakrovimą, jeigu vežėjas neprisiėmė pakrovimo pareigos (GTK 43 str. 1 d.).
3. Vežėjas turi teisę *atsisakyti priimti krovinį*, kai jis neatitinka sutarties arba įstatymų nustatytų reikalavimų (KTK 31 str. 3 d.; GTK 43 str. 3 d.).
4. Esant netinkamam krovinio įpakavimui vežėjas turi teisę reikalauti iš siuntėjo, kad šis *patvirtintu* apie tai įrašų *važtaraštyje* arba kitame transportavimo dokumente.

¹⁰⁴ Janssen R. Die Reform des Frachtrechts – Auswirkung fuer die Strasse, Bahn und Binnenschiffahrt. Goettingen: V&R unipress GmbH mit Universitaetsverlag Osnabrueck, 2004. P 44 – 46.

¹⁰⁵ Krovinių transportavimo dokumentas neturi konstitucinės reikšmės konsensualinės krovinių vežimo sutarties atveju, tačiau yra laikomas *prima facie* įrodymu apie krovinio valdymo perėmimo faktą (CMR 9 str. 1d.; CIM taisyklių 12 str. 1 d.; Monrealio konvencija 11 str. 1 d.) Tam būtina, kad važtaraštis būtų tinkamai vežėjo patvirtintas (CIM taisyklių 6 str. 4 d.). Nuo važtaraščio patvirtinimo momento pradeda galioti vežėjo pareiga rūpintis krovinių saugumu iki jo perdavimo gavėjui momento.

¹⁰⁶ Taip pasireiškia transportavimo dokumentų instruktavimo funkcija.

5. Vėpimo metu vežėjas turi teisę bet kada *iškrauti ir nukenksminti pavojingą krovini*, jeigu pinodamas krovinio kenksmingas savybes, vežėjas nebūtų sutikęs jo vežti; prekės nukenksminamos siuntėjo sąskaita (Hagos-Visbi taisyklių 4 str. 6 d.; CIM 9 str.).

Sutarties kvalifikavimui reikđmingos tik aukščiau išskirtos vežėjo pareigos, siuntėjo pareigoms šis skirstymas netaikomas. Kalbant apie siuntėją apsiribosime jo pareigų įvardinimu.

Siuntėjo pareigos yra:

1. Remiantis vežimo sutartimi siuntėjas privalo *sumokėti vežėjui* atlyginimą už krovinių vežimą¹⁰⁷ (CK 6.808 str. 1 d.).
2. Siuntėjas turi pasirūpinti tinkamu krovinių *paruođimu* vėpimui (KTK 36 str. 1 d.); tam siuntėjas krovini turi *įpakuoti* ir atitinkamai *paþenklinti* (GTK 41 str. 1 d.; LPĮ 20 str.).
3. Pagal konsensualinę sutartį siuntėjas privalo *pateikti krovini* vėpimui (KTK 27 str.).
4. Siuntėjas privalo *pakrauti krovini* į vežėjo pateiktą transporto priemonę. Paprastai ši pareiga deleguojama siuntėjui¹⁰⁸, tačia sutarties šalys laisvos susitarti kitaip (KTK 32 str. 1 d.; GTK 42 str. 1 d.; CIM 13 str. 1 d.).
5. Siuntėjas privalo *pateikti vežėjui tinkamai užpildytą važtaraštį* (KTK 30 str. 1 d.; GTK 37 str.; Monrealio konvencijos 7 str. 1 d.).
6. Siuntėjas privalo pateikti vežėjui visą *informaciją* ir *dokumentus*, būtinus muitinės, policijos arba kitų valstybės institucijų formalumams atlikti (LPĮ 15 str. 3 d.; Monrealio konvencijos 16 str.; CMR 11 str. 1 d.; CIM 15 str. 1 d.).

Iđ vėpimo sutarties siuntėjas turi šias teises:

1. Siuntėjas turi teisę *reikalauti* iš vežėjo *įvykdyti sutartį*.
2. Konsensualinės krovinių vežimo sutarties pagrindu siuntėjas turi teisę *reikalauti, kad vežėjas priimtų krovini*, dėl kurio gabenimo susitarta.
3. Siuntėjas turi teisę *atsisakyti transporto priemonių*, kurios netinka tam tikriems kroviniams veþti (CK 6.814 str. 2 d.).
4. Siuntėjas gali *reikalauti* iš vežėjo *įrodymų, patvirtinančių krovinio priėmimo faktą*.
5. Krovinių vežimo sutarties vykdymo metu siuntėjas turi *disponavimo kroviniu teisę*.
6. Siuntėjas gali *deklaruoti krovinio vertę* arba *specialų krovinio pristatymo interesą*. Tokiu būdu keičiamas vežėjo atsakomybės ribų dydis, nustatytas už krovinio praradimą, sužalojimą arba krovinio pristatymo termino praleidimą (CIM 34 ir 35 str.; CMR 24 ir 26 str.).

¹⁰⁷ Tuo atveju, jeigu pagal sutartį be vežimo vežėjas atlieka papildomus veiksmus, siuntėjas taip pat privalo sumokėti ir už juos.

¹⁰⁸ Išskyrus krovinių gabenimą oru. Šiai transporto rūšiai būdingi specialūs krovinių pakrovimo į transporto priemonės metodai, todėl pareiga pakrauti krovini priklauso vežėjui. Bratke M. Lehrkommentar Logistikrecht. Duisburg: Wiku, 2006. P. 62.

2.1.4. Skyriaus apibendrinimas

Skyriuje buvo aptarta kaip yra sudaroma krovinių vežimo sutartis, kokie nustatyti reikalavimai jos formai.

Konstatavome, kad vežimo sutartis gali būti konsensualinė ir realinė, nuo to skiriasi šių sutarčių sudarymo momentas ir sudarymui reikalingi šalių veiksmai. Konsensualinė vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo susitarimo dėl esminių sutarties sąlygų pasiekimo momento. Realinė sutartis įsigalioja nuo krovinių vežėjui perdavimo momento. Taip pat skiriasi šių sutarčių formos reikalavimai. Konsensualinei sutarčiai įstatymai nenumato privalomų formos reikalavimų, todėl ji galios pasiekus susitarimą bet kokia teisėta forma. Realinės sutarties formai prilyginamas transportavimo dokumentas, kuriam įstatymai numato privalomus formos ir turinio reikalavimus, jų nesilaikymas reiškia, kad realinė sutartis sudaryta nebuvo.

Toliau išsiaiškinome socialinę ir teisinę sutarties prigimtį, sutarties vykdyme dalyvaujančių asmenų teisinę padėtį, sutarties turinį, dalyką ir objektą.

Nustatėme, kad krovinių vežimo sutartis, turėdama kitų civilinių sutarčių bruožų, laikytina savarankiška ir nepriklausoma sutartimi, kurios tikslas saugiai ir laiku perkelti suinteresuotų asmenų daiktus erdvėje bei išduoti įgaliotam asmeniui. Krovinių gavėjo statusas apibūdinamas kaip trečiojo asmens, kurio naudai vykdoma sutartis. Atskyrėme vežimo sutarties dalyką nuo objekto. Dalyku įvardinome atlygintinus vežėjo krovinių gabenimo ir išdavimo veiksmus. Sutarties objektą apibrėžėme kaip bet kokius legalius kilnojamus materialius daiktus, dėl kurių perkėlimo erdvėje yra susitarta, nepriklausomai nuo jų ekonominės vertės. Išskyrėme sutartį kvalifikuojančias vežėjo pareigas bei vežimo sutarties būdingiausias šalių teises ir pareigas.

Skyriuje taip pat buvo padaryta išvada, kad CK reglamentuota konsensualinė vežimo sutarties samprata.

2.2. Krovinių vežimo sutarties dinamika

Aukščiau buvo aptarti teoriniai sutarties statikos klausimai: pateikta krovinių vežimo sutarties samprata, jos sudarymo ypatumai, krovinių vežimo sutartiniuose santykiuose dalyvaujančių asmenų teisinė padėtis, šalių teisės ir pareigos. Iðsami bet kokios sutarties teisinė charakteristika negalima be praktinės jos analizės. Ðiuo tikslu Ði magistro baigiamojo darbo dalis skirta praktiniams klausimams, susijusiems su krovinių vežimo sutarties vykdymu, sutarties sąlygų keitimu ir sutarties pabaiga. Tokie veiksmai teisinėje literatūroje vadinami sutarties dinamika¹⁰⁹.

2.2.1. Krovinių vežimo sutarties vykdymas

2.2.1.1. Bendrosios nuostatos

Bendriausia prasme sutarties vykdymas yra sutarties sąlygų realizavimas¹¹⁰. Kitaip tariant, sutartis yra vykdoma, kai sutarties Ðalys naudojasi ið sutarties atsiradusiomis teisėmis ir atlieka prisiimtas pareigas¹¹¹. Sutarties vykdymas siauresne prasme suprantamas kaip atlikimas arba susilaikymas nuo veiksmų, sudarančių sutarties dalyką¹¹². Siejant sutarties vykdymą su sutarties dalyku – krovinių vežimo sutarties vykdymas apibrėžtinai kaip *atlygintinas vežėjo pareigų saugiai perkelti iš siuntėjo priimtą krovinį erdvėje ir išduoti jį gavėjui atlikimas*. Sutarties sąlygos tokiu atveju apima ne tik konkrečiai sutartyje aptartas šalių teises ir pareigas, bet taip pat įstatymų šalims nustatytas privalomas nuostatas. Vykdamas krovinių vežimo sutartį yra laikomasi bendrųjų prievolių vykdymo (CK 6.38 str.) bei sutarčių vykdymo (CK 6.200 str.) principų. Galimos įvairios sutarties vykdymo klasifikacijos. Atsižvelgiant į tai *kieno valdyme yra kroviny*s, galima skirti Ðiuos krovinių vežimo sutarties *vykdymo etapus*: 1) sutarties vykdymas iki vežėjas perims krovinio valdymą¹¹³; 2) sutarties vykdymas, kai kroviny yra vežėjo žinioje; 3) sutarties vykdymas po krovinio pristatymo į paskirties vietą. Krovinių vežimo sutarties vykdymo veiksmus galima skirstyti *chronologine sutarties vykdymo tvarka*: i. siuntėjo ir vežėjo veiksmai iki krovinio perdavimo vežėjui¹¹⁴; ii. siuntėjo ir vežėjo veiksmai krovinio perdavimo - priėmimo metu; iii. siuntėjo ir vežėjo veiksmai krovinio vėþimo metu; iv. vežėjo ir gavėjo veiksmai krovinio pristatymo į paskirties vietą ir krovinio išdavimo gavėjui metu. Pagal *vykdomų pareigų pobūdį* krovinių vežimo sutarties vykdymą galima išskirti į : a) pareigos perkelti krovinį erdvėje atlikimą; b) vežėjo ir siuntėjo pareigų, susijusių su krovinio saugumo

¹⁰⁹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000. P. 417.

¹¹⁰ Mikelėnas V. Sutarčių teisė. Vilnius : Justitia, 1996. P.420.

¹¹¹ Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.27.

¹¹² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000. P. 417.

¹¹³ Tik konsensualinės sutarties atveju.

¹¹⁴ Būdingi tik konsensualinėms sutartims.

užtikrinimu, vykdymą; c) pareigos perduoti krovinių gavėjui atlikimą; ir d) pareigos atsiskaityti už vežimą vykdymą.

Tolimesnė darbo dėstymo struktūra remsis pateiktomis klasifikacijomis, ypatingą dėmesį skiriant sutartinių pareigų skirstymui. Taigi čia aptarsime: 1. koku būdu vykdomas krovinių perkėlimas į paskirties vietą, 2. kokiais siuntėjo ir vežėjo veiksmais užtikrinamas saugus krovinių gabenimas, 3. kaip atliekamas krovinių perdavimas gavėjui, 4. kokie yra atsiskaitymų už vežimą atlikimo ypatumai.

2.2.1.2. Krovinių perkėlimas erdvėje

Krovinių nugabenimas į paskirties vietą yra krovinių vežimo sutartį kvalifikuojanti vežėjo pareiga. Vykdydamas šią pareigą vežėjas atlieka krovinių perkėlimą iš vieno geografinio taško į kitą. Krovinių perkėlimas galimas, kai vežėjui yra perduotas krovinių valdymas. Taigi, pareiga pradėdama vykdyti, kai siuntėjas atliko *krovinių perdavimą ir vežėjas krovinius priėmė*. Krovinių perdavimas skiriasi priklausomai nuo vežimui naudojamos transporto rūšies. Kelių transportu vykdomas vežimas „nuo durų iki durų“, tam vežėjas pateikia transporto priemonę į užsakyme nurodytą krovinių išsiuntimo punktą, t.y. krovinių perdavimo priėmimo veiksmai atliekami krovinių buvimo vietoje (pvz., gamykloje, prekybos vietoje ir pan.). Dėl kitų transporto rūšių ypatumų, kroviniai perduodami pateikiant juos į geležinkelio stotį, oro arba jūrų uostą. Dėiu atveju jau kroviny s pristatomas į transporto priemonės buvimo vietą¹¹⁵. Krovinių perdavimas ir priėmimas vykdomas konsensualinės vežimo sutarties pagrindu. Pagal KTK 27 straipsnį siuntėjas įsipareigoja krovinių pateikti vežimui, o vežėjas privalo pateikti transporto priemonę ir krovinių priimti. Transporto priemonę vežėjas turi pateikti sutartu laiku, tuo pačiu metu turi būti pateikiamas ir kroviny s. Už šių pareigų nevykdymą arba netinkamą vykdymą CK 6.818 str. 1 dalis nustato šalių atsakomybę sutarties arba įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka. Krovinių perdavimo ir priėmimo veiksmai priskirtini prie pirmojo konsensualinės sutarties vykdymo etapo, kai kroviny s yra siuntėjo žinioje. Realinės krovinių vežimo sutarties atveju jie nepatenka į krovinių vežimo sutarties vykdymą¹¹⁶, tačiau taip pat turi būti atlikti kitų sutarčių pagrindu.

Krovinių priėmimu baigiasi pirmasis konsensualinės arba prasideda pirmasis realinės krovinių vežimo sutarties vykdymo etapas. Pagal CMR konvenciją kroviniai laikomi priimti vežimui, kai krovinius siuntėjas perduoda grynai pervežimo tikslais, o ne, pvz., pakavimo, sandėliavimo ir t.t.¹¹⁷. Pagal KTK nurodyti veiksmai patenka į vežimo laikotarpį¹¹⁸. Krovinių

¹¹⁵ Kalbama apie paprastąjį krovinių gabenimą, kai sutarties vykdyme dalyvauja tik vienos transporto rūšies transporto priemonės.

¹¹⁶ Realinė krovinių vežimo sutartis įsigalioja nuo krovinių perdavimo momento, jos vykdymas prasideda, kai kroviny s jau yra vežėjo žinioje.

¹¹⁷ 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 // Lietuvos

priėmimas *fiksuojamas* vežėjui įvykdant pareigą *patvirtinti apie krovinių priėmimą* paražu arba kitokiu būdu¹¹⁹ vartaraštyje¹²⁰ arba kitame transportavimo dokumente¹²¹ (CIM taisyklių 6 str. 4 d.). Pagal KTK 31 str. 4 d. kroviny s laikomas priimtu, kai vežėjas priima krovini ir pasirašo vartaraštį. Iki krovinių priėmimo patvirtinimo vežėjas privalo pažymėti vartaraštyje apie krovinio priėmimo metu pastebėtus krovinio pakuotės trūkumus (KTK 31 str. 2 d.). Pagal CMR 8 str. 1 dalį krovinio priėmimo metu vežėjas privalo tikrinti: i) ar teisingai nurodytas krovinio vienetų skaičius, jo ženklimas ir numeracija vartaraštyje¹²², bei ii) krovinio ir pakuotės išorinė būklę¹²³. Ši vežėjo pareiga vertinama kartu su CMR 9 str. 2 dalimi, pagal kurią vežėjui neįrašius pastabų vartaraštyje kroviny s laikomas tinkamos būklės ir pakuotės. Jeigu vežėjas neatlieka pareigos patikrinti nurodytų aplinkybių, *per se* tai nereiškia sutarties pažeidimo, tiesiog prarandamos įrodymo galimybės atsiradus ginčui dėl tinkamo sutarties įvykdymo¹²⁴. Jeigu krovinių svoris ar kiekis neatitinka vartaraštyje siuntėjo nurodytų duomenų arba neatitinka nustatytų kroviniams vežti reikalavimų, vežėjas gali apie tai vartaraštyje įrašyti *pastabas*¹²⁵ (KTK 31 str. 3 d.). Šios aplinkybės gali būti svarbios, jeigu tarp šalių ir gavėjo iškyla ginčas dėl

teismų praktika. Apžvalgos, konsultacijos, nutarimai, sprendimai, nutartys. Civilinė teisė ir civilinis procesas. 2000-01-11 – 2002-01-17. Nr.1. Vilnius: VĮ Teisinės informacijos centras, 2002. P. 739; nustatant, kada kroviny s priimtas vežti pagal CMR konvenciją, reikia nustatyti faktą, kada kroviny s yra priimtas vežimui, bet ne kitais tikslais. Jei vežėjas be pervežimo, dar yra įpareigotas įpakuoti, saugoti ar dalyvauti krovinio pakrovimo procese ar jį stebėti, vežėjas laikomas priėmusiu pervežti krovini tik šioms procedūroms pasibaigus. Priėmimo momentas taip pat sietinas su vartaraščio patvirtinimu kaip prima facie įrodymu apie krovinio perėjimą vežėjo dispozicijon; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.

¹¹⁸ KTK 45 str. 2 d. vežimo laikotarpį apibrėžia kaip laiką, per kurį kroviny s yra vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar kroviny s yra transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje. Į vežimo laikotarpį taip pat įtraukiami vežėjo atliekami priimto krovinio pakrovimo, perkrovimo ar perdavimo veiksmai (KTK 45 str. 3 d.).

¹¹⁹ Pvz., spaudu, jeigu tai leidžia tos šalies įstatymai, kurioje surašytas vartaraštis (CMR 5 str. 1 d.); Geležinkeliuose yra būtinas kalendorinis pradinės geležinkelio stoties anspaudas (GTK 37 str. 3 d.).

¹²⁰ CMR vartaraštis, kuriame nėra vežėjo patvirtinimo, neatlieka jam suteiktų funkcijų. BFH, 13.07.2006 - I ZR 245/03; <http://www.juraforum.de/urteile/begriffe/transportvertrag.html>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

¹²¹ Dar vienas transportavimo dokumento įrodomosios funkcijos turinio elementas.

¹²² Jeigu vežėjas neturi galimybių patikrinti šių įrašų, apie tai jis privalo motyvuotai nurodyti vartaraštyje (CMR 8 str. 2 d.).

¹²³ „Išorinės krovinių ir pakuotės būklės“ patikrinimas vertintinas pagal nacionalinę teisę ir pagal bendrąją teisę suprantamas pagal „tiek kiek mato akys“, todėl šiuo atveju vežėjui neprivalu atlikti išsamios krovinio ekspertizės ar pan. Clarke M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London Singapore: LLP, 2004.P. – 12. Jeigu vežėjas vartaraštyje nurodo pastabas apie krovini ir pakuotę, jis privalo jas motyvuoti (CMR 8 str. 2 d.).

¹²⁴ Clarke M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London Singapore: LLP, 2004. P. 11 – 12.

¹²⁵ Pastabos pagal CMR konvenciją turi būti motyvuotos. Jeigu vežėjas vartaraštyje *neįrašo motyvuotų pastabų* dėl krovinio ir pakuotės būklės, tai iki priešingo įrodymo laikoma, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko vartaraščio įrašus. (9 str. 2d.). Pagal Monrealio konvencijos 11 str. 2 d. visi oro transporto vartaraštyje įrašyti duomenys apie krovinio svorį, dydį ir pakuotę laikomi *prima facie* duomenų įrodymu; duomenys apie krovinio kiekį, apimtį ir būklę nėra laikomi įrodymu prieš vežėją, išskyrus tuos atvejus, kai vežėjas visa tai patikrina dalyvaujant siuntėjui bei nurodė oro transporto vartaraštyje arba krovinio kvite ir jei tai susiję su duomenimis apie akivaizdžią krovinio būklę. CIM konvencija skiria vartaraščio įrodomąją reikšmę priklausomai nuo to, kas atliko krovinio pakrovimo veiksmus. Tokiu būdu prezumpcija apie krovinio būklę, jo pakuotę, krovinio vienetų skaičių, jų ženklus ir numerius bei kiekį galios visada, jei krovini pakrovė vežėjas (CIM 12 str. 2 d.). Jeigu krovini pakrovė siuntėjas vartaraščio prezumpcijos dėl aukščiau paminėtos informacijos apie krovini galios, kai vežėjas juos patikrina ir patikrinimo rezultatus įrašė vartaraštyje (CIM 12 str. 3d.). Tačiau vartaraštis neturės įrodomosios galios nurodant jame pagrįstą išlygą, kad vežėjas neturi reikiamų priemonių patikrinti vartaraščio duomenų teisingumo (CIM 12 str. 4 d.).

pristatyto krovinio būklės ar kiekio, į jas atsipvelgiama sprendžiant vežėjo atsakomybės klausimus dėl žalos kroviniui padarymo.

Nuo transportavimo dokumento patvirtinimo (krovinių priėmimo) momento įsigalioja **vežėjo atsakomybės už krovinio saugumą principas**¹²⁶. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad konsensualinės sutarties atveju patvirtinimo važtaraštyje nebuvimas - kaip ir paties važtaraščio nebuvimas - nereiškia, kad kroviny s vežėjo žinion neperėjo. Važtaraščio buvimas tik sukuria teisinę prezumpciją apie krovinio perdavimo vežėjui faktą. Prezumpcija nėra neginčijama¹²⁷, todėl nesant važtaraščio arba nuginčijus jo teisėtumą, krovinio priėmimą turėtų būti galima įrodyti kitais būdais¹²⁸.

Priėmęs krovinį vežėjas turi jį savo þinioje ir gali daryti jam fizinį poveikį – tai leidžia jam pradėti vykdyti pareigą nugabenti krovinį į paskirties vietą. Pareigos vykdymas nėra vienalytis, dėl šios priežasties toliau kalbėsime apie atskirus vežėjo atliekamus krovinių veþimo veiksmus. Sutarties dalys paprastai susitaria dėl krovinių perkėlimo erdvėje būdo, naudotinos transporto priemonės, veþimo kelio ir laiko. Šalių pasirinkimą paprastai lemia transportavimo rizika ir kaðtai¹²⁹. Kai sutartyje nėra aptartas krovinių gabenimo būdas (naudotina transporto rūšis), jis nustatomas pagal vežėjo atliekamos veiklos pobūdį. Ðiūrima ar vežėjas klientams siūlo krovinius gabenti atskira transporto rūšimi, ar savo þinioje turi kelių transporto rūšių transporto priemonių parką. Pastaruoju atveju atsipvelgiama į sutartyje nustatytą krovinių pristatymo greitį ir veþimui parenkamas pagal susiklosčiusią vežėjo veiklos praktiką įprastas transportavimo būdas. Kai siuntėjas neišreiškia intereso dėl transportavimo būdo ir marðruto, vežėjas turi parinkti veþimą, labiausiai tinkantį konkrečiam uþsakymui atsipvelgiant į veþimo ekonominę naudą siuntėjui¹³⁰. Tokiais atvejais vežėjas vadovaujasi savo nuožiūra ir supratimu¹³¹. Tinkama transporto priemonė ir transportavimo marðrutas parenkami taip pat atsiþvelgiant į krovinių savybes ir saugaus gabenimo sąlygas¹³². Visa tai atitinka bendrųjų

¹²⁶ Vežėjas atsako už krovinių neišsaugojimą nuo krovinių priėmimo momento (CK 6.820 str. 1 d.).

¹²⁷ Pagal CMR vaþtaraðtis yra veþimo sutarties sudarymo patvirtinimas, taip pat *irodymas*, kad kroviny s vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, *kol bus įrodyta priešingai*. (9 str. 1d.); Monrealio konvencija Oro transporto vaþtaraðtis arba krovinio kvitas yra *prima facie* sutarties sudarymo, krovinio priėmimo ir juose minimų veþimo sąlygų *irodymas* (11 str. 1 d.); CIM *kol neįrodyta kitaip*, vaþtaraðtis patvirtina veþimo sutarties sudarymą, jos sąlygas ir tai, kad vežėjas priėmė veþti krovinį (12 str. 1 d.).

¹²⁸ Realinės sutarties atveju važtaraščio nepatvirtinimas reiškia privalomos sutarties formos pažeidimą. Plačiau apie tai žr. Krovinių veþimo sutarties forma.

¹²⁹ Canaris C.W., Schiling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P. 51.

¹³⁰ Koller I. Transportrecht.Komentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004.P.35-36; t.y. pasirenkamas greičiausias ir saugiausias būdas atsiþvelgiant į galimas siuntėjo išlaidas; Canaris C.W., Schiling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.51.

¹³¹ Basedow J. Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.493.

¹³² Koller I. Transportrecht.Komentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004.P.46-47.

prievolių ir sutarčių vykdymo principų reikalavimus¹³³. Pažymėtina, kad *atstumas*, skiriantis krovinį išsiuntimo ir paskirties vietas teisiškai nereikšmingas¹³⁴. Vykdamas krovinį perkėlimo erdvėje pareigą vežėjas nebūtinai naudojasi jam *priklausančiomis transporto priemonėmis*¹³⁵, svarbiausia, kad jos atitiktų saugaus krovinį gabenimo reikalavimus.

Vežėjas yra asmuo, pagal vežimo sutartį įsipareigojantis krovinį perkelti į paskirties vietą ir jį išduoti gavėjui. Svarbiausia yra pareigos nugabenti krovinį prisiėmimas, bet ne asmeninis jos vykdymas¹³⁶. Savo įsipareigojimus vežėjas atlieka nebūtinai pats, tam galima *pasitelkti kitų asmenų pagalbą*¹³⁷. Saugaus krovinį gabenimo sumetimais siuntėjui gali būti svarbus vežėjo asmuo, todėl sutartyje galimas draudimo krovinį perkrauti arba perduoti tretiesiems asmenims įtvirtinamas¹³⁸. Atsižvelgiant į *krovinų vežimo sutarties vykdymo specifiką, kad krovinų siuntėjas neturi galimybių kontroliuoti vežėjo veiksmų*¹³⁹, nustatytas draudimas faktiškai nebūna veiksmingas¹⁴⁰. Trečiųjų asmenų pasitelkimas pareigos vykdymui yra dažnas tarptautinių krovinų gabenimo praktikoje. Kitų asmenų pagalba vežėjui gali prireikti dėl įvairių priežasčių pvz., neturint reikiamų transporto priemonių ar reikalingų specialių įrenginių ir pan. Tokiais atvejais vežimo daliai vežėjas sudaro kitą krovinų vežimo sutartį, kurios pagrindu tampa krovinų siuntėju. Asmuo, gabenantis krovinį, bet nesudaręs su siuntėju vežimo sutarties, vadinamas *faktiniu vežėju*¹⁴¹ arba *subvežėju* (vok. *Unterfrachtfuerer*¹⁴², angl. *subcarrier*).

¹³³ CK 6.38 str. 3 d. ir CK 6.200 str. 3 d. numato, kad prievolės šalis savo pareigas turi vykdyti kuo *ekonomiškiau* ir vykdydama prievolę *bendradarbiauti* su kita šalimi. CK 6.38 str. 1 d. bei CK 6.200 str. 1 d. nustato, kad prievolės turi būti vykdomos sąžiningai ir tinkamai vadovaujantis protingumo kriterijais. Remiantis šiais principais vežėjas, jeigu tai įmanoma, bendradarbiaudamas su siuntėju, turi vežimui parinkti tinkamiausią transporto rūšį ir/arba priemonę, kuri greičiausiu, saugiausiu ir ekonomiškiausiu būdu padėtų pristatyti krovinį į paskirties vietą – net jeigu kreditorius (siuntėjas) nėra išreiškęs specialaus intereso dėl to. Jeigu sutartyje šios sąlygos būna aptartos, tačiau vežėjas jų nesilaiko – galima kalbėti apie sutarties pažeidimą ir vežėjo papildomos rizikos prisiėmimą, kas neabejotinai turėtų įtakos sprendžiant vežėjo atsakomybės klausimus. Fremuth F., Thume K.H. *Frachtrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. P. 52.

¹³⁴ Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar*. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.34. Teisiniu sutarties vykdymo kvalifikavimui nesvarbu ar krovinys vežamas kelis metrus, ar tūkstančius kilometrų.

¹³⁵ CMR 17 str. 3 d. Tai gali būti išnuomos transporto priemonės, kitu pagrindu vežėjo žinioje esančios transporto priemonės arba net kartais siuntėjui priklausančios transporto priemonės. Fremuth F., Thume K.H. *Frachtrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. P. 50.

¹³⁶ Hinz R. *Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung*. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005. P. -6; Ruhwedel E. *Der Luftbeförderungsvertrag. Ein Grundriss des deutschen und internationalen Rechts der Personen- und Güterbeförderung auf dem Luftweg*. Berlin: Luchterhand 1998. P. 133-134.

¹³⁷ Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar*. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.37.

¹³⁸ Koller I. *Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Gütertransport*. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.48.

¹³⁹ Kontrolė suprantama plačiaja prasme, apimanti daugiau galimybę stebėti vežėjo atliekamus su kroviniumis veiksmus. Siuntėjas paprastai nežino pas ką faktiškai ir kur yra jo išsiustas krovinys, kokie konkretūs veiksmai yra su juo atliekami ir pan. Išskyrus atvejus, kai siuntėjas kartu su kroviniumis paskiria lydinčią asmenį, tai yra daugiau išimtis ir būdingas didelės vertės (nebūtinai ekonominės) daiktų gabenimui.

¹⁴⁰ Tačiau turint įrodymų apie draudimo pažeidimą, vežėjas prisiima papildomą riziką žalos kroviniumi atsiradimo atveju.

¹⁴¹ P.vz. Monrealio konvencijos 39 str. faktinis vežėjas yra asmuo, kuris *vykdo visą arba dalį vežimo pagal sutartį sudariusio vežėjo įgaliojimą*; pagal CIM 3 str. b punktą tai vežėjas, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su siuntėju, bet kuriam vežėjas, sudaręs sutartį su siuntėju, yra pavedęs vykdyti visą arba tam tikrą dalį vežimo.

Faktinio vežėjo su siuntėju teisiniai santykiai nesieja¹⁴³. CMR konvencijos 3 straipsnis nustato, kad *vežėjas atsako už veiksmus bei klaidas savo agentų ir visų kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojosi, kai šie asmenys vykdo jo įsipareigojimus*¹⁴⁴. Sutartį sudariusio vežėjo atsakomybė grindžiama prievolių vykdymo principu, remiantis kuriuo skolininkas, vykdydamas prievolę naudojami kitų asmenų pagalba, už šių asmenų veiksmus atsako kaip už savo (CK 6.38 str. 4 d.). Todėl pagal CMR konvenciją¹⁴⁵ ir CIM taisykles už faktinio vežėjo veiksmus prieš siuntėją yra atsakingas su siuntėju sutartį sudaręs vežėjas. Subvežėjai, veikdami pagal vežėjo įgaliojimus ir atlikdami faktinius vežimo veiksmus, sutarties šalimi netampa ir neįgyja teisinio vežėjo statuso „pirminės“ vežimo sutarties prasme¹⁴⁶. Kiek kitaip atsakomybės klausimas sprendžiamas krovinių pervežimuose oru, pagal Monrealio konvencijos 40 straipsnį prieš siuntėją sutartį sudaręs vežėjas atsako už visą vežimą, o faktinis vežėjas atsakingas už jo vykdomą vežimo dalį.

Subvežimą reikia skirti nuo situacijos, kai krovinių vežimo sutarties sudaryme ir jos vykdyme dalyvauja *daugiau negu vienas vežėjas*¹⁴⁷. CMR konvencijos 34 straipsnyje nurodyta, kad jeigu vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje. CIM taisyklių 26 straipsnis kalba apie *paskesnį vežėją* ir nurodo, kad kai keli paskesni vežėjai veža krovinį pagal vieną vežimo sutartį, kiekvienas vežėjas apsiimdamas vežti krovinį su važtaraščiu, tampra krovinių vežimo sutarties šalimi pagal važtaraščio sąlygas ir vykdo joje numatytas pareigas. Galima teigti, kad CMR konvencija ir CIM taisyklės vienodai reglamentuoja situaciją, kai krovinių vežimo sutartį su siuntėju sudaręs asmuo (pirminis vežėjas), atlieka tik dalį krovinių vežimo, o sekančiam krovinių gabenimo etapui perduoda krovinį su važtaraščiu *kitam/sekančiam vežėjui*. Toks vežimo būdas nurodomas vežimo

¹⁴² Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. *Handelsgesetzbuch. Grosskommentar*. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.45.

¹⁴³ Nebūdamas vežimo sutarties šalimi, subvežėjas, pristatęs krovinį, neturi savarankiškos teisės reikalauti iš gavėjo atlyginimo. BGH, 20.10.2005 - I ZR 201/04; <http://www.rws-verlag.de/bgh-free/ueber/2007/gesell1.php>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

¹⁴⁴ CIM taisyklių 27 str. 1 d. nustato, kad *vežėjas, patikėjęs visą arba dalį vežimo faktiniam vežėjui*, yra atsakingas už visą vežimo maršrutą.

¹⁴⁵ Būtent siuntėjo ir susitariančio vežėjo sutartis nulemia susitariančio vežėjo atsakomybės siuntėjui apimtį ir garantuoja siuntėjui, kad netinkamos sutarties vykdymo atveju, susitariančioji šalis atsakys siuntėjui už jo patirtus nuostolius. Kai krovinyms prarandamas dėl faktinio vežėjo kaltės, susitariančias vežėjas siuntėjui atsako pagal CMR konvencijos 3 str., nes laikoma, kad savo rizika parinkdamas tokį faktinį vežėją, jis pažeidžia sutartinį įsipareigojimą užtikrinti saugų krovinių pervežimą. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2007 m. UAB „If draudimas“ v. UAB „Portolitus“, Petro Valinčiaus firma, AB „Lietuvos draudimas“; Thume K.H. *Kommentar zur CMR.2 Auflage*. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft, 2007. P.170.

¹⁴⁶ Pirminė sutartis atskirtina nuo vežimo sutarties, pagal kurią faktinis vežėjas sudaro vežimo sutartį su sutariančiuoju vežėju, kuris šios sutarties prasme yra siuntėjas. Basedow J. *Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.507.

¹⁴⁷ Hopt K.J., Merkt H., Baumbach A. *Handelsgesetzbuch Kommentar*. Muenchen: Verlag C.H.Beck, 2006. P. 1396.

sutartyje, vežimo sutartis ir važtaraštis yra vieninteliai visam krovinių gabenimui iki paskirties vietos, o kiekvienas kitas vežėjas yra lygiavertė sutarties dalis su krovinių iš siuntėjo priėmusiu vežėju, tiesiogiai atsakinga prieš siuntėją už visą vežimą¹⁴⁸. Monrealio konvencija panašią situaciją vadina *nuosekliu vežimu*, kuris taip pat laikomas vienu vežimu, jeigu šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius vieną ar keletą sutarčių (Konvencijos 1 str. 3 d.), o kiekvienas vežėjas laikomas viena vežimo sutarties dalimi tiek, kiek ši sutartis susijusi su jo kontroliuojamo vežimo dalimi (36 str. 1 d.). Taigi, esant keliems vežėjams oro vežimo metu, kiekvienas iš jų laikomas vežimo sutarties šalimi laikotarpiu, kurio metu jie vykdė vežimą ir yra atsakingi už jų vykdomo vežimo metu padarytą žalą kroviniui. kitas skirtumas tas, kad ore nebūtina vienintelė sutartis ir vienas važtaraštis visam vežimui¹⁴⁹. Apibendrinant abu atvejus, kai krovinių perkėlimą erdvėje atlieka ne vienas vežėjas, pasakytina, kad priešingai negu faktinis vežėjas, „kitas vežėjas“ tampa sutarties šalimi įgydamas vežėjo teisinį statusą tiesiogiai atsakydamas prieš siuntėją už sutarties vykdymą.

Krovinių vežimo metu gali iškilti įvairaus pobūdžio *kliūčių*, dėl kurių pasunkėja, tampa nenaudinga arba neįmanoma krovinių perkėlimas erdvėje, jo pristatymas į paskirties vietą arba išdavimas gavėjui. Gabenant krovinius geležinkeliais tokiais atvejais vadovaujamosi GTK 52 str. bei CIM taisyklių 20 - 22 straipsniais; gabenant keliais: CMR konvencijos 14 - 16 straipsniais. Tokiais atvejais būtinas šalių bendradarbiavimo ir kitų bendrųjų prievolių ir sutarčių vykdymo principų laikymasis.

Bendrai apie vežėjo vykdomą krovinių perkėlimo erdvėje pareigą galima pasakyti, kad jos vykdymas atliekamas po krovinių priėmimo. Priklausomai nuo sutarties sąlygų, vežėjas gali atlikti šią pareigą pats perkeldamas krovinių į paskirties vietą, pasitelkdamas tam faktinius vežėjus arba, jeigu numato sutartis, kartu su kitais vežėjais. Visais atvejais vežėjas privalo laikytis bendrųjų prievolių ir sutarčių vykdymo principų, atsižvelgdamas į sutarties šalies - siuntėjo - interesus.

2.2.1.3. Krovinių saugumo užtikrinimas

Krovinių gabenimo metu krovinių saugumui gali iškilti įvairių grėsmių, kurių pobūdis skirsis priklausomai nuo gabenamo krovinio savybių, pasirinkto gabenimo maršruto, naudojamos transporto priemonės, gabenimo atlikimo kokybės ir kitų aplinkybių. Grėsmių sumažinimui arba eliminavimui kiekviena iš vežimo sutarties šalių turi atlikti privalomus krovinių apsaugai skirtus veiksmus, kurių tinkamas vykdymas turėtų užtikrinti krovinių pristatymą be žalos kroviniui atsiradimo. Saugiu galima vadinti pristatymą, kai po krovinių perkėlimo erdvėje paskirties vietoje nepasikeičia jų būklė ir kiekis, buvę priėmimo metu,

¹⁴⁸ Kiekvienas vežėjas atsako už krovinių viso vežimo metu (CIM 26 str., ir CMR 34 str.).

¹⁴⁹ Ruhwedel E. Der Luftbeförderungsvertrag. Ein Grundriss des deutschen und internationalen Rechts der Personen- und Güterbeförderung auf dem Luftweg. Berlin: Luchterhand 1998. P.189 – 192.

išskyrus natūralius krovinių sumažėjimus¹⁵⁰. Žemiau aptarsime kiekvienos iš sutarties šalių veiksmus, skirtus saugaus krovinių pristatymo užtikrinimui, būtent: a) *siuntėjo pareigas, susijusias su saugaus krovinių gabenimo užtikrinimu*, bei b) *vežėjo pareigą rūpintis krovinių saugumu nuo krovinių priėmimo iki išdavimo gavėjui momento*.

2.2.1.3.1. Siuntėjo atliekami krovinių saugumo užtikrinimo veiksmai

Siuntėjas privalo *paruošti krovinius gabenimui, tinkamai juos įpakuoti ir paženklinti*¹⁵¹. Pareiga tarnauja saugaus krovinių pristatymo gavėjui užtikrinimui¹⁵². Krovinių pakavimu ir ženkliniu užsiima siuntėjas, nes vežėjas nėra prekių specialistas, jam nėra žinomos įvairių transportuojamų daiktų specifinės savybės¹⁵³. Paruošti gabenimui reikia ne visus krovinius, o tik tuos, dėl kurių savybių krovinių gabenimo metu gali atsirasti krovinių pažeidimas ar sugadinimas, padaryta žala vežėjui arba tretiesiems asmenims¹⁵⁴. Krovinių paruošimo vežimui kokybė turi priklausyti nuo krovinių vertės, todėl pakuotė turi būti atitinkamai paženklinta, kad vežėjas žinotų apie jos turinio vertę¹⁵⁵. Krovinių žymėjimas suteikia informaciją tiesiogiai susijusią su krovinių pakrovimą, perkrovimą, iškrovimą, saugojimą atliekančiais asmenimis. Informacija turi palengvinti vežėjui krovinių identifikavimo ir komplektiškumo nustatymą, jų pristatymą tinkamam gavėjui¹⁵⁶. Už pareigos nevykdymą arba netinkamą vykdymą transporto teisės aktai numato specialias atsakomybės taikymo taisykles. Pagal CIM 14 ir CMR 10 straipsnius, *siuntėjas atsako už visas krovinio neįpakavimo arba netinkamo įpakavimo pasekmes*, išskyrus, kai krovinio priėmimo metu krovinio pakuotės pažeidimas vežėjui buvo žinomas arba akivaizdus, bet vežėjas nepažymėjo to važtaraštyje¹⁵⁷.

¹⁵⁰ Natūraliu krovinių sumažėjimu laikoma: nudžiūvimas, korozija, nubyrimas ir pan. (KTK 51 str. 2 d. 2 p.).

¹⁵¹ KTK 36 str. 1 d. kroviniai pagal jų technines sąlygas ir standartus turi būti paruošti, įpakuoti ir paženklinti, kad juos vežant nekiltų pavojaus taip pat ir patiems gabenamiems kroviniams. GTK 41 str. 1 d. reikalauja iš siuntėjo įpakuoti krovinį, kurį dėl jo savybių įpakuoti būtina, kad krovinyje vežimo metu būtų apsaugotas nuo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, o taip pat nekeltų grėsmės kitiems asmenims bei daiktams.

¹⁵² Apie krovinių įpakavimo ir ženkliniu veiksmus skaitykite: Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: 1998, P. 67-75.

¹⁵³ Krovinių įpakavimas turi būti adekvatus. Vertinant jo adekvatumą atsižvelgiama į pasirinkto krovinių gabenimo pobūdį, naudojamą transporto rūšį, pasirinkto gabenimo maršrutą ir kitas svarbias aplinkybes. Vežimo metu kroviniui daromo poveikio vertinimas daromas pagal įprastų transportavimo sąlygų ir rūpestingo vežėjo prizmę; atsižvelgiama į numatomus tipinius sukrėtimus; krovinių judėjimus posūkiuose; stabdymo poveikį; temperatūros, šalčio arba karščio poveikius; daugkartinio krovinių perkrovimo pasekmes; krovinių judėjimą transporto priemonėje arba ant jos dėl kitų priežasčių. Taip pat vadovaujamosi susiklosčiusiomis pakavimo tradicijomis. Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 114 -116; Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005. P.390.

¹⁵⁴ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.117. Būtinumas įpakuoti krovinį taip pat gali priklausyti nuo susiklosčiusios praktikos pervežimo santykiuose Clarke M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London Singapore: LLP, 2004. P. 131.

¹⁵⁵ Pakuotė neturi būti susieta su neproporcingomis išlaidomis, todėl siuntėjas pakuote neturi stengtis apsaugoti krovinį nuo vagystės ar kitų panašių grėsmių. Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.118.

¹⁵⁶ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.123-124.

¹⁵⁷ Primenama, kad krovinio priėmimo metu vežėjas privalo tikrinti tik išorinę krovinio ir pakuotės būklę ir prirėkus gali daryti įrašus apie tai važtaraštyje (CMR 8 str. 1 d. „b“ p.;). Dėl vežėjui nustatytos pareigos tikrinti išorinę krovinių įpakavimo būklę didesnė netinkamo įpakavimo rizika tenka vežėjui, neišrašiusiam apie netinkamą krovinių

CMR 17 str. 4 d. „b” p. nustato „privilegiuotą“¹⁵⁸ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindą, kuriuo vežėjas gali remtis, kai kroviny, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti neįpakuoatas arba blogai įpakuoatas, vežamas neįpakuoatas arba įpakuoatas netinkamai¹⁵⁹ bei 17 str. 4 d. „e“ p. atleidimo pagrindą dėl nepakankamo ir nepatenkinamo krovinio įpakavimo ir numeravimo. Vežimo sutartyje gali būti nustatyta, kad krovinius įpakuoti įsipareigoja vežėjas. Tokiu atveju už tinkamą ir pakankamą krovinių įpakavimą yra atsakingas pareigą prisiėmęs vežėjas¹⁶⁰. Taigi, norint vežti krovinius, kuriems yra reikalingas įpakavimas, siuntėjas turi pasirinkti tinkamą krovinių įpakavimą, o vežėjas, priimdamas krovinį, tik apžiūri išorinius krovinių pakuotės požymius. Didesnė rizika dėl tinkamo ir pakankamo įpakavimo, ženklavimo ir numeravimo tenka siuntėjui, todėl vykdant šias pareigas iš jo reikalaujama atitinkamo rūpestingumo, apdairumo ir dėmesingumo laipsnio.

Krovinius pakrauti į transporto priemonę paprastai turi siuntėjas, o iškrauti gavėjas¹⁶¹. Krovinių pakrovimo, išdėstymo transporto priemonėje ir tvirtinimo veiksmai tiesiogiai susiję su saugiu pristatymu. Transporto priemonėje kroviny turi būti išdėstomas ir tvirtinamas pagal atitinkamus eismo saugumo reikalavimus ir kitas vežimo sąlygas. Tam naudojama speciali įranga, kuri gali priklausyti tiek siuntėjui, tiek ir vežėjui. Siuntėjui atliekant krovinių pakrovimą, transporto teisės aktai nustato tam tikras pareigas ir vežėjui, kuris turi patikrinti, ar pakrautų krovinių išdėstymas ir tvirtinimas atitinka saugiam gabenimui keliamus reikalavimus (KTK 32 str. 1 d.)¹⁶². Krovinius siuntėjas turi pakrauti per nustatytą terminą (CK 6.815 str. 2 d.). CMR

įpakavimą. Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005. P.390.

¹⁵⁸Privilegiuotas yra vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos buvimo. Plačiau E.Sinkevičius. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurispudencija, 2 2006 (80). P. 90-99.

¹⁵⁹ Panašus vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas reglamentuotas CIM 23 str. 3 d. „b“ p. Remiantis šia norma vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos, susijusios su tuo, kad nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius krovinius, kurie, jei vežami neįpakuoti arba netinkamai įpakuoti, dėl savo specifinių savybių gali būti prarasti arba apgadinti; pagal GTK 58 str. 3 p. vežėjas neatsako, jei tai įvyko dėl taros ar įpakavimo trūkumų, kurių nebuvo galima pastebėti priimant krovinį ar bagažą vežti, jei nėra taros ar įpakavimo sužalojimo požymių; Monrealio konvencija vežėjas neatsako, jeigu ir tiek, kiek jis įrodo, kad krovinio sunaikinimas, praradimas arba sugadinimas įvyko dėl pakavimo su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, asmuo (18 str. 2 d. „b“ p.); Hagos-Vysby taisyklių 4 str. 2 d. vežėjas neatsako už netekimą ar sužalojimą, padarytus arba atsiradusius dėl nepakankamos pakuotės („n“ p.), nepakankamo ar netinkamo ženklavimo („o“ p.).

¹⁶⁰ Atvejį reikia skirti nuo panašaus, kai vežėjas taip pat atlieka tam tikrus krovinių pakavimo veiksmus, tačiau laikytinas tik siuntėjo pagalbininku. Vežėjo veiksmai pagrįsti su vežimo sutartimi nesusijusiu siuntėjo ir vežėjo susitarimu dėl krovinių įpakavimo. Susitarimas turi būti aiškiai atskirtas nuo įsipareigojimų pagal vežimo sutartį. BGH, 13.09.2007 - I ZR 207/04; <http://dejure.org/gesetze/HGB>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

¹⁶¹Basedow J. Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.512. Pareigos nustatymas siuntėjui grindžiamas tuo, kad siuntėjas yra prekių specialistas, taip pat asmuo, reguliariai atliekantis prekių pakavimą (pakavimo specialistas), jam yra geriausiai žinoma kaip krovinį perduoti, kad perdavimo metu kroviny nebūtų pažeistas. Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004.P. 127.

¹⁶²Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“ konstatavo, kad CMR konvencija nereguliuoja krovinio pakrovimo ir iškrovimo procedūrų, todėl sutarties šalys gali dėl to susitarti. Nesant tokio susitarimo, krovinio pakrovimas yra siuntėjo reikalas. Vežėjas tokiu atveju nėra įpareigotas tikrinti bei prižiūrėti ar kroviny yra kraunamas tinkamai.

konvencijos pagrindu, kaip ir su krovinių įpakavimu, vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, kai kroviny s prarandamas arba sugadinamas, jei krovinių pakrovė, perkrovė, sudėjo arba iškrovė siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis pagal siuntėjo arba gavėjo įgaliojimus (17 str. 4 d. „c“ p.)¹⁶³. Tai paaiškina tu, kad vežėjas, būdamas vežimo specialistu, negali prisiimti rizikos už siuntėjo, prekių ir įpakavimo specialisto, atliktą krovinių pakrovimą¹⁶⁴. Apibendrintai galima sakyti, kad pareiga pakrauti krovinių nustatoma pagal sutartį¹⁶⁵. Kai už pakrovimą atsakingas siuntėjas, jis turi padaryti tai laiku, pagal nustatytus terminus bei saugiai pagal atitinkamus reikalavimus, kitokiu atveju jis prisiima riziką už kroviniams padarytą žalą¹⁶⁶.

Vienoje iš bylų Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pasisakė, kad vežėjo atsakomybės už krovinių saugumą nustatymas nereikia, kad saugiu krovinių nugabenimu turi rūpintis tik vežėjas. Tai yra ir siuntėjo bei gavėjo rūpestis, kurie siekdami išvengti galimų nuostolių, gali susitarti dėl papildomų apsaugos priemonių, kurias turėtų taikyti vežėjas, apdrausti krovinių ar imtis kitų apsaugos priemonių¹⁶⁷. Siuntėjas (tam tikrais atvejais gavėjas), turėdamas ypatingą saugaus krovinių pristatymo interesą, gali paskirti *asmenį (-is), kurie lydės krovinių viso gabenimo metu*¹⁶⁸. Krovinių palydovų būvimas yra viena iš vežėją atleidžiančių nuo atsakomybės dėl krovinių sužalojimo arba praradimo aplinkybių¹⁶⁹ (GTK 58 str. 7 p.; KTK 51 str. 2 d. 3 p.). Tačiau tai nereikia, kad vežėjas nebetenka pareigos rūpintis krovinių saugumu. Vežėjo pareiga tiesiogiai susijusi su pagrindiniu sutarties tikslu – saugiu krovinių pristatymu į paskirties vietą, todėl vežėjui išlieka visuomet, kol kroviny s yra jo įnioje. Esant krovinių palydovams jos įgyvendinimo intensyvumas gali būti minimalizuotas, bet ne daugiau, negu

¹⁶³ Šis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas taip pat yra „privilegiuotas“. Plačiau apie tai Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2 2006 (80). P. 93; Remiantis panašiu pagrindu vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės pagal CIM 23 str. 3 d. „c“ p.

¹⁶⁴ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 127; Tačiau kaip pažymi LAT, netinkamo krovinio pakrovimo faktorius nelaikytinas savarankiška aplinkybe, kurios vežėjas negalėjo išvengti. Jei nustatoma vežėjo tyčia ar neatsargumas vežant krovinių, vežėjas pripažintinas atsakingu, nes jo pareiga saugoti vežamą krovinių 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 atsakyti vežti krovinių arba padaryti atitinkamą atžymą važtaraštyje. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.

¹⁶⁵ Kai tam tikrus krovimo ir tvirtinimo darbus atliko vežėjas, o pareiga pakrauti priklausė siuntėjui, vežėjui gali būti taikomas atleidimas nuo atsakomybės dėl krovinio praradimo ar sužalojimo, jeigu siuntėjas neišsikišo ir neištaisė vežėjo nepakankamai saugaus krovimo ir tvirtinimo. BGH, 25.01.2007 - I ZR 43/04; <http://dejure.org/gesetze/HGB; prisijungimo laikas: 2007-12-17>.

¹⁶⁶ Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon): Cavendish Publishing, 2005. P.368.

¹⁶⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-1024/2003m. UAB „L & P“ v. UAB „Askela“. Vežėjas taip pat gali būti suinteresuotas tuo, kad siuntėjas imtųsi papildomų apsaugos priemonių, todėl gali reikalauti, kad juos būtų įtrauktos į krovinių vežimo sutarties sąlygas. BGH, 13.07.2000 - I ZR 49/98; <http://www.juraforum.de/urteile/begriffe/transportvertrag.html>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

¹⁶⁸ Krovinių lydintis asmuo - tai siuntėjo arba gavėjo atstovas, turintis užtikrinti saugų krovinio pristatymą į paskirties vietą ir krovinio išdavimą transportavimo dokumente nurodytam gavėjui.

¹⁶⁹ CIM 23 str. 3 d. „g“ p. vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės tik tuo atveju, kai kroviny s, 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.

būtina saugiam vežimui užtikrinti. Vežėjas, norintis, kad jam nebūtų taikoma atsakomybė už žalą padarytą kroviniui jo atlikto vežimo metu, turi įrodyti žalos atsiradimą dėl lydinčių asmenų veiksmų arba jų neveikimo¹⁷⁰. Siuntėjas arba gavėjas, skiriantis savo atstovą kroviniui lydėti, gali būti ramesnis dėl to, kad žino kas vyksta su jo kroviniu, kur krovins yra bei, kad su kroviniu yra jo patikėtas asmuo. Lydinčio asmens buvimas taip pat skatina vežėją atlikti savo pareigas kuo preciziškiau. Tačiau tokiu atveju siuntėjas prisiima ir didesnę riziką, susijusią su jo paskirtų asmenų pareigų tikslu atlikimu, dėl kurių netinkamo vykdymo iškyla galimybė taikyti aptartą vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindą.

Pagal krovinių vežimo sutartį siuntėjas turi **suteikti vežėjui visą reikiamą informaciją ir dokumentus**, būtinus krovinių vežimui atlikti. Vadovaujantis CMR konvencijos 11 straipsnio¹⁷¹ nuostatomis, aprūpinti vežėją reikiamais dokumentais, informacija, reikalinga muitinės ir kitiems formalumams atlikti, yra iđimtinai siuntėjo, bet ne vežėjo, pareiga, ir būtent siuntėjas atsako už visus nuostolius, atsiradusius dėl tokių dokumentų ar duomenų nebuvimo ir netikslumų, išskyrus atvejus, kai dėl to kaltas pats vežėjas. Iđ siuntėjo reikalaujama pasirūpinti visais reikiamais dokumentais: importo ir eksporto leidimais, kilmės sertifikatais ir bet kuriais kitais dokumentais, kurių reikalaujama įvaþiuojant į atitinkamos valstybės teritoriją. Tuo tarpu vežėjas atsakingas tik už jam perduotų ir vaþtarađtyje minimų dokumentų praradimą ar neteisingą panaudojimą¹⁷². Kai kroviniui buvo padaryta þalos dėl reikiamų dokumentų nebuvimo, nepakankamumo ar neteisingumo, pvz., kai pasienyje užlaikytas krovins sugedo, visa rizika dėl to atitenka iđimtinai siuntėjui. Vežėjui suteikiama *informacija apie ypatingas gabenamo krovinio savybes*, sąlygas, kuriomis turi būti atliktas krovinių veþimas, pvz., gabenimo temperatūra, kai gabenami greitai gendantys produktai ar pan. Informacija tiesiogiai susijusi su krovinių saugumo užtikrinimu, todėl siuntėjas, kaip prekių gamintojas arba specialistas, visapusiškai iđmanantis jų ypatybes, pateikdamas vežėjui informaciją, yra atsakingas už jos teisingumą ir tinkamumą gabenamam kroviniui pagal pasirinkto gabenimo ypatumus. CMR konvencijos 17 str. 2 dalis suteikia vežėjui teisę reikalauti atleidimo nuo atsakomybės už krovinių praradimą, sugadinimą arba pavėluotą pristatymą, jeigu tai įvyko ne dėl vežėjo, o kroviniu disponuojančio asmens

¹⁷⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. P. 430; ši situacija panašiai vertinama ir Lietuvos teisinėje literatūroje, kur teigiama, kad „vežėjas nuo civilinės atsakomybės gali būti atleidžiamas tik tuomet, kai žalos kroviniui priežastis ir susidarymo mechanizmas yra tokio pobūdžio, kad aiškiai matyti, jog krovinio siuntėjo ar gavėjo atstovas, tinkamai vykdydamas savo pareigas, galėjo galimai žalai užkirsti kelią“ Sinkevičius E. “Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2 2006 (80). P. 96.

¹⁷¹ Taip pat CIM taisyklių 15 str.; Monrealio konvencijos 16 straipsnis.

¹⁷² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-3/2005 UAB „Senukų prekybos centras“ v. UAB „EM Trans“; kitoje LAT byloje siuntėjas taip pat buvo pripažintas atsakingu už T-1 deklaracijos nepateikimą. Teismas pasisakė, kad siuntėjas privalo ne tik pridėti visus reikiamus dokumentus muitinės formalumams atlikti, bet ir suteikti vežėjui visapusišką informaciją, vežėjas tokiu atveju nėra įpareigotas tikrinti šių dokumentų ir informacijos teisingumo ir visapusiškumo. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-34/2006, UAB “Baltic Freight Services” v. A. J. individuali įmonė.

kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė¹⁷³. Pažymėtina, kad neišsamios arba netikslios informacijos vežėjui suteikimas nėra absoliutus vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas, priešingai, pagal CMR konvenciją jis priskirtinas prie „paprastų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų, o tai reiškia, kad norint jį taikyti, vežėjas turi įrodyti, kad būtent dėl siuntėjo pateiktos informacijos ir jos pagrindų atliktų veiksmų buvo padaryta žala kroviniui¹⁷⁴.

Taigi, siuntėjas, kaip siunčiamų prekių specialistas, privalo pasirūpinti tinkamu prekių paruošimu užsakytam vežimui. Tuo pačiu pagrindu siuntėjas atsako už krovimo ir išdėstymo darbus bei pateikia vežėjui visą reikiamą dokumentaciją ir informaciją, būtiną krovinių saugiam pristatymui. Šiuos veiksmus atlikdamas kaip atitinkamos srities specialistas, siuntėjas dėl to prisiima papildomą riziką. Turėdamas ypatingą pristatymo interesą, siuntėjas gali imtis papildomų saugumo priemonių, pvz., paskirti su kroviniu lydinčius asmenis. Visi siuntėjo papildomi krovinių saugumo veiksmai neatleidžia vežėjo nuo pareigos rūpintis gabenamo krovinio saugumu.

2.2.1.3.2. Vežėjo pareigos rūpintis krovinių saugumu vykdymas

Sudarydamas krovinių vežimo sutartį siuntėjas siekia, kad daiktai būtų ne šiaip perkelti erdvėje, bet gavėjas juos gautu nepažeistus. Dėl tokio siuntėjo intereso vežėjas įsipareigoja saugoti ir kitaip rūpintis jam patikėtais daiktais atliekamo vežimo metu. Teisės aktuose ši pareiga neįvardinama tiesiogiai, bet yra būdinga vežimo sutarčiai visa apimtimi¹⁷⁵. Netinkamas pareigos vykdymas lemia vežėjo atsakomybės *už krovinių neišsaugojimą* (praradimą, trūkumą, sužalojimą) atsiradimą (CK 6.820 str. 1 d.). Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo atveju, jeigu krovinyje prarastas arba supalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklausė (CK 6.820 str. 1 d.)¹⁷⁶. Į pareigos vykdymą patenka visos krovinių vežimo veiklos ir konkrečiu atveju priimanos krovinių apsaugos priemonės.

¹⁷³ 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. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-401/2004 m. UAB „Vilvuokos“ Ekspedicija v. UAB „Sempresta“. CIM 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.; GTK nustato vežėjo atleidimo atsakomybės pagrindą dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės (58 str. 1 p.), kaip siuntėjo arba gavėjo kaltės buvimą galima nurodyti netikslios arba neteisingos informacijos apie krovinį, jo gabenimo sąlygas nurodymas, dėl ko kroviniui buvo padaryta žala.

¹⁷⁴ Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2006 (80). P. 95.

¹⁷⁵ Fremuth F., Thume K.H. Frachtrecht. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. P. 52.

¹⁷⁶ Vežėjas turi įrodyti, kad jis ir jo darbuotojai ėmėsi visų būtinų priemonių žalai išvengti, arba kad tokių priemonių buvo neįmanoma imtis. Pagal anglijos precedentų teisę – visos būtinos saugumo priemonės suprantamos kaip protingos, tinkamos ir priimanos arba visos priemonės, reikiamos protingo asmens akimis. Neįmanomumas imtis priemonių suprantamas per žalos atsiradimo neišvengiamumą laikantis visų žmoniškos atsargos ir išvalgos priemonių. Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005. P.335.

Kroviny yra saugomas nuo oro įtakos, produktų gedimo, netekimo, vagysčių ir kitų grėsmių¹⁷⁷. Rūpindamasis kroviniu, vežėjas turi panaudoti visas žinias, kurias turi arba privalo turėti apie krovinių prigimtį¹⁷⁸. Pareiga galioja nuo krovinių priėmimo iš siuntėjo iki išdavimo gavėjui momento, todėl turi ir gali būti vykdoma, kai kroviny yra juridiskai¹⁷⁹ yra vežėjo žinioje – kai vežėjas turi galimybę kontroliuoti krovinį¹⁸⁰. Galima sakyti, kad *pareiga yra vykdoma viso vežėjo atliekamo vėpimo laikotarpio metu*¹⁸¹. Taigi, vežėjo atsakomybės už priimtų krovinių saugumą nustatymas, reikalauja iš vežėjo imtis **visų būtinų, reikiamų ir konkrečiu atveju įmanomų priemonių, kad krovinių pristatymas būtų apsaugotas nuo įvairių transporto rizikų**¹⁸².

Vykdydamas pareigą vežėjas pirmiausia pateikia tinkamą transporto priemonę, be defektų¹⁸³, laikosi visų siuntėjo pateiktų instrukcijų ir informacijos dėl krovinių vežimo ir ypatingų krovinių gabenimo sąlygų¹⁸⁴. Pareigos vykdymo intensyvumas konkrečiu atveju skirtingas. Tai gerai atsispindi ankstesniame skirsnyje aptartais atvejais, kai siuntėjas arba gavėjas paskiria krovinių palydovus. Tokiais atvejais siuntėjas prisiima papildomą riziką už tam tikrų veiksmų atlikimą¹⁸⁵. Kaip nurodėme ankščiau, nepaisant bet kokių siuntėjo ar kitų asmenų papildomų krovinių apsaugos priemonių, vežėjas negali būti atleistas nuo pareigos rūpintis krovinių saugumu, pareiga turi būti vykdoma kiekvieno ir viso vežimo laikotarpio metu¹⁸⁶.

¹⁷⁷ Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.51.

¹⁷⁸ Wilson J.F. Carriage of goods by sea. Fifth Edition Harlow : Pearson : Longman, 2004. P. 192.

¹⁷⁹ Terminu juridiskai norima priminti apie atvejus, kai vežėjas laikomas atsakingu už krovinį ir tada, kai faktiškai kroviny yra pas kitą asmenį, pvz., faktinį vežėją.

¹⁸⁰ Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon): Cavendish Publishing, 2005.

P.384. Vežėjas, faktiškai neturėdamas krovinių, atsako už juos, kol jų negauna įgaliotas asmuo;

http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=411; prisijungimo laikas: 2007-12-18.

¹⁸¹ **Vėpimo laikotarpis skiriasi** priklausomai nuo vežimui taikomo teisės akto ir vežėjo pagal sutartį prisiimtų įsipareigojimų pobūdžio, pvz., Pagal CMR konvenciją vežimo laikotarpis prasideda nuo to momento, kai kroviny vežėjui perduodamas išimtai vežimo tikslais. KTK 45 str. 2 d. vežimo laikotarpį apibrėžia kaip laiką, per kurį kroviny yra vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar kroviny yra transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje. Į vežimo laikotarpį taip pat įtraukiami vežėjo atliekami priimto krovinio pakrovimo, perkrovimo ar perdavimo veiksmai (KTK 45 str. 3 d.); pagal Monrealio konvencijos 18 str. vežimas oru apima laikotarpį, per kurį už krovinį atsako vežėjas, tačiau neapima jokio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenių keliais (18 str. 3 d. su 4 dalies išimtimis).

¹⁸² Fremuth F., Thume K.H. Frachtrecht. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. P. 53.

¹⁸³CMR konvencijos 17 str. 3 d. Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005. P.384; Hagos-Visbi taisyklių 3 str. 1 d. : Wilson J.F. Carriage of goods by sea. Fifth Edition Harlow : Pearson : Longman, 2004. P. 174.

¹⁸⁴ Basedow J. Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.501.

¹⁸⁵ Žr. Siuntėjo atsakomybės taikymą už pareigų, susijusių su saugaus krovinio gabenimo užtikrinimu, vykdymą.

¹⁸⁶Tai gerai pailiustruota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija. Pagal šią bylą krovinį – baravykus į vežėjo automobilį (refrižeratorių) krovė pats siuntėjas, kuris, versdamasis grybų prekyba, turėjo geriau išmanyti apie grybams laikyti reikalingas sąlygas, kitaip nei pervežėjas, kuriam grybų laikymo specifinės sąlygos, pasireiškiančios grybams laikyti reikalinga žema temperatūra, nėra verslo veikla. Pakraudamas neužšaldytus šviežius grybus į įšaldymui techniškai nepritaikytą refrižeratorių, siuntėjas veikė savo rizika, kadangi vežėjo buvo informuotas apie vilkiko – refrižeratoriaus netinkamumą produktų išaldymui. Tokiu atveju siuntėjas būdamas skirtu parduoti krovinio savininku, elgėsi neatsakingai, veikė neprofesionaliai sukeldamas realią grėsmę tam, kad produktai praras prekinę

Vežant kiekvieną krovinį egzistuoja tam tikra objektyvi krovinių praradimo rizika. Todėl *profesionalaus*, t. y. nuolat užsiimančio krovinių pervežimu už atlygį, vežėjo užduotis yra imtis įmanomų priemonių tam, kad būtų pašalinti tam tikri krovinių praradimo rizikos faktoriai (priklausantys nuo vežėjo valios) bei būtų sumažintas rizikos laipsnis prarasti krovinį dėl tų rizikos faktorių, kurių buvimas nepriklauso nuo vežėjo valios. Būtent toks vežėjas laikomas *sąžiningu*, nes jis turi sugebėti užtikrinti protingą (minimalų) krovinių praradimo rizikos laipsnį. Esant bet kokioms grėsmėms vežėjas turi daryti savo laiku viską, ką galėtų padaryti ypatingai sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti žalos toje vietoje ir tuo laiku¹⁸⁷. Kadangi vežėjui yra patikimas gabenti svetimas turtas, kurį jis privalo įteikti gavėjui, prisiimti įsipareigojimai verčia jį būti *ypatingai pareigingu*, t.y. labai atsargiu ir atidžiu. Atsargumas reiškia, kad rūpestingas ir apdairus vežėjas turi numatyti galimas grėsmes ir pavojus žalai atsirasti, todėl privalo imtis adekvačių priemonių jam išsaugoti¹⁸⁸. Dėl šių priežasčių vežėjo atstovo paklusimas reikalavimams asmenų, imitavusių policijos pareigūnus, dėl ko buvo prarastas kroviny, vertintinas kaip nuo vežėjo valios nepriklausantis ir negalintis užkirsti kelio krovinių praradimui¹⁸⁹. Savo ruožtu: ginkluotas transporto priemonės užpuolimas savaime nėra aplinkybė, kurios pasekmių vežėjas išvengti negalėtų¹⁹⁰; transporto priemonės palikimas nesaugomoje aikštelėje tamsiu paros metu nelaikytinas rūpestingu vežėjo elgesiu¹⁹¹; vilkiko važiavimas 90 km/h greičiu ir įvažiavimas į aiškiai matomas dideles kelio duobes, vairuotojui

vertę, t.y. taps netinkami jiems skirtam suvartojimui. Byloje Teismas atsižvelgė į santykinai didelį krovinio pervežimo atstumą, pervežimui reikalingą ilgą laikotarpį, nemažą prekių vertę, pervežamų prekių greito gendamumo savybes, grybams pervežti sanitarijos normų reikalaujamą ekstremaliai žemos temperatūros režimą. Buvo nustatyta, kad siuntėjas nebuvo rūpestingas, pateikdamas vežėjui nepakankamai žemos temperatūros krovinį, todėl krovinio siuntėjo veiksmai turėjo tiesioginę įtaką krovinio sugadinimui. Nepaisant to Teismas konstatavo, kad vežėjas neturėtų būti atleistas nuo atsakomybės tuo atveju, jei jis matė, kad netinkamas pakrovimas kelia grėsmę krovinio saugumui, bet neatsisakė vežti krovinį ar nepadarė atitinkamų atžymų važtaraštyje, todėl neatmetė galimybės riboti vežėjo atsakomybę atsižvelgiant į krovinio siuntėjo kaltę, t.y. taikyti dalinės atsakomybės principą.

Dar vienoje byloje LAT pasakė, kad nors pagal CMR konvenciją vežėjo pareigos siuntėjui kraunant krovinį apsiriboja tik išorinių ir aiškiai matomų krovinio savybių patikrinimu bei krovinio išdėstymo automobilyje kontrole, vežėjo veiksmai kiekvienu atveju vertintini vadovaujantis protingo, sąžiningo ir apdairaus vežėjo elgesio standartu (*bonus pater familias* principu). Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-401/2004 m. UAB „Vilvuokos“ Ekspedicija v. UAB „Sempresta“.

Vežėjas gali būti visiškai ar iš dalies atleistas nuo atsakomybės tik tada, jei reikalavimus reiškiančio asmens neteisėtas veiksmas ar aplaidumas būtų buvęs tiesioginė ar netiesioginė krovinio praradimo priežastis. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2007 m. UAB „If draudimas“ v. UAB „Portolitus“, Petro Valinčiaus firma, AB „Lietuvos draudimas“.

¹⁸⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-1024/2003m. UAB „L & P“ v. UAB „Askela“.

¹⁸⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-348/2002 m. Medardo Neverausko individuali įmonė v. UAB „Kemi“.

¹⁸⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-1024/2003m. UAB „L & P“ v. UAB „Askela“.

¹⁹⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-392/2006 m. UAB „Dalvis“ v. UAB „Sanitex“.

¹⁹¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-348/2002 m. Medardo Neverausko individuali įmonė v. UAB „Kemi“; Phillip Morris Holland B.V. - v. - Van der Graaf Waalwijk B.V. Supreme Court of the Netherlands 14 July 2006; http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=401; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

būnant įprastai atidžiam ir rūpestingam, nėra profesionalus¹⁹²; vilkiko vairuotojo tamsiu paros metu nepinančio kelio ir neturinčio įprastų priemonių keliui sušpinoti (vietovės žemėlapis ar gavėjo pasiekimo plano) sustojimas pasiklausti kelio kitų asmenų – nelaikytinas neišvengiamu ir atitinkančiu normalius atsargumo reikalavimus¹⁹³; išvargusio vilkiko vairuotojo kelionės tęsimas tikslu kuo greičiau pasiekti paskirties vietą yra pavojingas kiek kroviniai, tiek vairuotojui bei tretiesiems asmenims¹⁹⁴. Šiais ir kitais atvejais, kai vežėjo elgesys vertintinas kaip neprofesionalus, nepareigingas ar neatsargus, vežėjas yra atsakingas už pareigos rūpintis kroviniais pažeidimą. Vežėjo kaltės pobūdis vertinamas atsižvelgiant į krovinų saugumui užtikrinti atliktus veiksmus (arba neveikimą) ir kitas krovinų praradimo arba sugadinimo aplinkybes, pvz., pasirinktą sustojimo vietą, laiką, prieštastis ir t.t.¹⁹⁵.

Vežimo sutartimi vežėjas gali išipareigoti atlikti krovinų *sandėliavimo* veiksmus (po krovinų priėmimo iki gabenimo pradžios, krovinų vežimo metu, po krovinų pristatymo į paskirties vietą). Sandėliavimas tokiu atveju sudaro dalį vežėjo veiksmų pagal priimtą išipareigojimą dėl krovinų saugumo užtikrinimo, kadangi krovinys yra vežėjo žinioje. Už tinkamą šių veiksmų įvykdymą vežėjas prisiima papildomą riziką¹⁹⁶. Nepriklausomai nuo to kas krovinį pakrovė, vežėjas visais atvejais turi pasirūpinti tuo, kad po transporto priemonės pakrovimo išaugusi transporto priemonės masė nekliudytų saugiam transporto priemonės judėjimui, t.y. pasikeitusi krovinio masė neturi daryti įtakos *transporto priemonės stabilumui vabavimo metu*, taip pat jos stabdžių sistemos veikimui ir pan. Vežėjas privalo užtikrinti tvarkingą transporto priemonės aptarnavimą, krovinų neiškritimą iš transporto priemonės bei *saugaus eismo reikalavimų laikymąsi*¹⁹⁷.

Saugaus krovinų perkėlimo erdvėje interesas gali būti įgyvendintas tik tuo atveju, kai abi sutarties šalys tinkamai įvykdo savo pareigas, susijusias su krovinų saugumo užtikrinimu. Krovinų praradimo ar sugadinimo atveju vertinami aptartų pareigų vykdymo klausimai ir nustatoma kas ir kokių mastu atsakingas už atsiradusią žalą.

2.2.1.4. Krovinų išdavimas gavėjui

Krovinų gabenimo sutarties vykdymas neapsiriboja krovinų perkėlimu erdvėje. Pagal sutartį krovinys turi būti pristatytas į paskirties vietą. *Paskirties vieta* yra vąptarađtyje nurodyta

¹⁹² OLG-ZWEIBRÜCKEN, 04.03.2004. AZ: Urteil, 4 U 167/02; <http://dejure.org/gesetze/HGB>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

¹⁹³ BGH, 13.04.2000 – I ZR 290/97; <http://dejure.org/gesetze/HGB>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

¹⁹⁴ http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=467; prisijungimo laikas: 2007-12-18.

¹⁹⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-259/2007 m. UAB“Baltic Express“ v. UAB „Autonivera“.

¹⁹⁶ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 56 – 57.

¹⁹⁷ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 142 – 143.

vieta arba teisės aktų pagrindu siuntėjo arba gavėjo pakeista vieta¹⁹⁸, į kurią vežėjas turi pristatyti krovinį¹⁹⁹. Jeigu vežėjas negali pasiekti paskirties vietos, apie tai būtina informuoja siuntėją ir pagal jo nurodymus krovinį pristato kitur arba gražina siuntėjui²⁰⁰. Krovinių pristatymas į paskirties vietą sukuria vežėjui pareigą krovinį perduoti įgaliotam asmeniui – gavėjui²⁰¹. Vežėjo pareiga išduoti krovinį galioja kiek siuntėjo, tiek ir gavėjo atžvilgiu²⁰². Taigi, pareigą išduoti krovinį įgaliotam asmeniui vežėjas vykdo pristatydamas krovinį į paskirties vietą ir perduodamas juos asmeniui, vėpimo dokumentuose nurodytam kaip gavėjas²⁰³.

Krovinių vežimo sutarties pagrindu vežėjo ir gavėjo nesieja jokie teisiniai santykiai, vežėjas paprastai būna informuotas tik apie gavėjo asmenį ir tai, koku būdu su juo galima susisiekti. Gavėjas apie vežėją, kartais ir apie jo naudai vykdoma krovinių vežimą, gali nieko nepinoti. Dėl to atvykus į paskirties vietą vežėjas *informuoja* gavėją apie krovinių pristatymą²⁰⁴. Sužinojęs apie krovinių pristatymą, gavėjas gali realizuoti savo reikalavimo teisę į vežėją, kad šis išduotų jam krovinį ir visus su juo susijusius dokumentus²⁰⁵. Įgyvendindamas teisę gauti krovinį, gavėjas išreiškia *sutikimą*²⁰⁶ *priimti krovinį*, todėl įstatymų pagrindu yra įpareigojamas pasirūpinti krovinių *iškrovimu*. Vokietijos transporto teisės specialistų nuomone iškrovimo pareiga priklauso tik vežimo sutartį sudariusiam siuntėjui. Gavėjas, negalėdamas įgyti jokių pareigų iš vežimo sutarties, krovinį iškrauna kaip siuntėjo pagalbinis asmuo²⁰⁷. Iškrovimo stadija

¹⁹⁸ Plačiau apie paskirties vietos keitimą žr. Vėpimo sutarties keitimas.

¹⁹⁹ GTK paskirties punktą įvardina kaip galinę geležinkelio stotį, kurią pasiekęs vežėjas privalo išduoti krovinį su važtaraščiu, prieš tai siuntėjui arba gavėjui sumokėjęs visus numatytus mokėjimus (54 str. 1 d.).

²⁰⁰ Kliūtys krovinių pristatymo metu. Siuntėjas tokiu atveju tampa krovinių gavėju Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.61.

²⁰¹ Pagal CMR 13 str. 1 d. gavėjas įgyja reikalavimo teisę išduoti krovinį, kai šis pristatomas į paskirties vietą Gavėjo reikalavimo teisė taip pat numatyta CIM 17 str. 3 d. bei Monrealio konvencijos 13 str. 1 d.;

²⁰² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. P. 431. V. Vitrianskis taip pat kalba apie Rusijoje egzistuojančią *gavėjo pareigą priimti krovinį*, kritikuodamas tokias įstatymų nuostatas. Gavėjas nebūdamas prievolės šalimi negali iš prievolės turėti jokių pareigų. Autorius pažymi, kad nei vienas iš tarptautinių transporto teisės aktų nenustato gavėjo pareigos priimti krovinį, kalba eina tik apie jo teisę tai padaryti.

²⁰³ Pažymėtina, kad pasinaudojus krovinio disponavimo teise, tam tikrais atvejais vežėjas gali būti įpareigotas krovinį išduoti ne transportavimo dokumente nurodytam gavėjui, bet kitam asmeniui (antrajam gavėjui). Plačiau apie tai sutarties keitimo dalyje. Pagal užsienio valstybių praktiką yra vadovaujamosi „krovinio kontrolės“ sąvoka, reiškiančia, kad krovinys turi būti perduotas konkrečiai gavėjui, o ne sandėliuojamas arba grupuojamas. Perdavimas atliekamas važtaraštyje nurodytam gavėjui, priešingu atveju, krovinį perdavus neįgaliotam asmeniui, krovinys laikomas esančiu vežėjo žinioje. 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 // Lietuvos teismų praktika. Apžvalgos, konsultacijos, nutarimai, sprendimai, nutartys. Civilinė teisė ir civilinis procesas. 2000-01-11 – 2002-01-17. Nr.1. Vilnius: VĮ Teisinės informacijos centras, 2002. P. 740. Asmuo, kuriam faktiškai perduotas krovinys neturi teisinės reikšmės, jeigu jis neatitinka transportavimo dokumente nurodyto asmens arba vėpimo metu pakeisto asmens. Canaris C.W., Schiling W., Ulmer P. Handlungesetzbuch. Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004. P.33.

²⁰⁴ Gavėjo informavimo pareiga tiesiogiai numatyta pervežimus reglamentuojančiuose teisės aktuose (GTK 53 str.; Monrealio konvencijos 13 str. 2 d.).

²⁰⁵ Gavėjo teisė įgyvendinama vežėjui vykdant pareigą išduoti gavėjui pristatytą krovinį (KTK 31 str. 1 d.; GTK 54 str. 1 d.).

²⁰⁶ Grynas krovinių priėmimo faktas dar nereiškia, kad gavėjas išreiškė norą įgyvendinti savo teisę ir turi sumokėti vežėjui. BGH, 11.01.2007 - I ZR 177/04; <http://dejure.org/gesetze/HGB>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

²⁰⁷ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.138.

seka iš karto po krovinių pristatymo, ji yra susijusi su vežėjo pareigos rūpintis krovinių pabaiga. Kai gavėjas įgyja galimybę daryti kroviniui faktinį poveikį - krovins laikytinas pristatytu. Nuo šio momento gavėjas pradeda rūpintis krovinių nuėmimu, sudaro sąlygas kroviniui išbėgti/ištekėti arba kitokiu būdu atgabentus daiktus perkelti iš transporto priemonės²⁰⁸. Netinkamų iškrovimo veiksmų rizika tokiu atveju tenka asmeniui, įpareigotam pasirūpinti krovinių iškrovimu. Krovinių iškrovimas iš transporto priemonės susijęs su krovinių *išdavimo ir priėmimo* veiksmų atlikimu. Krovinių priėmimo metu *gavėjas tikrina* krovinių svorį, kiekį, pakuotę, būklę. Jei tikrinimo metu nustatomas krovinių sužalojimas arba trūkumas, gavėjas apie tai įrašo transportavimo dokumente arba atskirame akte, tam gali būti kviečiamas ekspertas (KTK 35 str. 3 d.)²⁰⁹. Pagal CIM 17 straipsnį vežėjas išduoda krovinį ir važtaraštį numatytoje pristatymo vietoje, *kai gavėjas pateikia kvitą ir apmoka* vežimo sutartyje numatytus mokesčius. Krovinių išdavimo metu geležinkelio įmonei taip pat nustatytas privalomas atgabento krovinių svorio, kiekio ir būklės tikrinimas²¹⁰. Krovinių išdavimo – priėmimo veiksmai *yra fiksuojami* gavėjui pasirašant krovinių transportavimo dokumentuose (KTK 35 str. 2 d.; GTK 54 str. 4 d.)²¹¹. Tokiu būdu taip pat fiksuojama vežėjo krovinių valdymo pabaiga, todėl gavėjo parašo vėpimo dokumente buvimas tiesioginis įrodymas, kad vežėjas atliko visus įsipareigojimus, prisiimtus pagal krovinių vežimo sutartį. Tai reiškia, kad iš vežėjo pusės sutartis yra įvykdyta.

Tam tikrais atvejais gali atsitikti taip, jog gavėjas nepasinaudos savo teise gauti krovinį arba vežėjas nurodytoje paskirties vietoje gavėjo neras. Remiantis pagrindinėmis vežėjo pareigomis, konstatuotina, kad tokiais atvejais vežėjui išlieka pareiga rūpintis kroviniu, nes krovins yra vežėjo žinioje²¹².

Tinkamas krovinių vežimo sutarties įvykdymas reikalauja, kad ***krovins būtų pristatytas nustatytu laiku***. Vežėjas privalo krovinį pristatyti per sutartyje, įstatyme arba kitame teisės akte nustatytą terminą, o jeigu terminas nenustatytas – per protingą terminą (CK 6.816

²⁰⁸ ten pat.

²⁰⁹ Kai transportavimo dokumente gavėjas neįrašo pastabų dėl krovinio būklės ar kiekio, laikytina, kad kroviniai pristatyti tinkamos būklės ir kiekio.

²¹⁰ Jeigu: i) krovins atvežtas netvarkingu vagonu, vagonu su pažeistomis ar ne pradinės geležinkelio stoties plombomis; ii) krovins atvežtas neplombuotais vagonais su matomais trūkumo, gedimo ar sužalojimo požymiais; iii) nesilaikyta greitai gendančių krovinių pristatymo terminų ar temperatūros režimo vagonuose refrižeratoriuose; iv) krovinį iškrovė geležinkelio įmonė (vežėjas) (GTK 54 str. 3 d.). Jeigu vežėjas neįvykdo nurodytos pareigos, gavėjas turi teisę *atsisakyti priimti krovinį*, kol krovins bus patikrintas (GTK 54 str. 4 d.); Pagal CIM taisyklės gavėjas turi teisę atsisakyti priimti krovinį iki jo pageidavimu bus atliktas krovinių patikrinimas, net ir tada, kai jau apmokėjo vežimo mokesčius ir gavo važtaraštį (17 str. 4 d.).

²¹¹ Pagal CIM taisyklės *krovinių išdavimui* taip pat *prilyginama*, kai pagal paskirties vietoje galiojančias taisykles: a) krovins perduodamas muitinės arba maito ar kitų vietos mokesčių institucijoms jų patalpose arba sandėliuose, kurių neprižiūri vežėjas; b) krovins perduodamas saugoti vežėjui ar ekspeditoriui arba atiduodamas į valstybinį sandėlį (17 str. 2 d.).

²¹² Tam tikrais atvejais vežėjas gali iškrauti krovinį juo disponuojančio asmens sąskaita krovinio apsaugą patikėdamas trečiajam asmeniui; vežėjas atsako tik už tinkamą trečiojo asmens pasirinkimą o vežimas laikomas baigtu (CMR konvencijos 16 str. 2 d.; CIM 20 str. 2 d.). Jeigu vežėjas krovinius palieka saugoti pas save, vėpimas baigtu nelaikomas. BGH, 29.03.2001 - I ZR 312/98; <http://www.juraforum.de/urteile/begriffe/transportvertrag.html>; prisijungimo laikas: 2007-12-16.

str.). Jeigu kroviny nepristatomas į paskirties vietą nustatytu laiku – jis laikomas prarastu (KTK 45 str. 3 d.). Pagal CMR konvenciją kroviny laikomas pristatytu ne laiku, kai pažeidžiami suderinti terminai, susitarimo dėl terminų nesant, pagal konkretaus vežimo aplinkybes, kai faktinė vežimo trukmė didesnė už laiką, įprastomis sąlygomis reikalingą pareigingam vežėjui atlikti vežimą (CMR 19 str.)²¹³. GTK numato, kad vežėjas atsakingas už sutartyje nustatyto krovinių vežimo termino praleidimą, jeigu neįrodo, kad terminas praleistas ne dėl jo kaltės. Pagal CIM 16 str. 1 d. šalys sutartyje nustato krovinių pristatymo terminą, tuo atveju, jeigu sutartyje jis nenumatytas, ar kroviniai pristatyti laiku vertinama pagal CIM 16 str. 2 – 4 dalių taisyklės. Monrealio konvencijos pagrindu vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru krovinius, bet vežėjas negali atsakyti už žalą, jei įrodytų, kad buvo imtasi visų prieinamų priemonių žalai išvengti arba tai, kad tokių priemonių imtis nebuvo įmanoma (Konvencijos 19 str.).

Vadinasi vežėjas įvykdo krovinių vežimo sutartį, kai laiku pristato krovinius į paskirties vietą, išduoda jį įgaliotam asmeniui, kuris apie krovinių priėmimą ir jų būklę bei kiekį patvirtina transportavimo dokumente. Esant šių aplinkybių visumai laikoma, kad vežėjas sutartinius įsipareigojimus įvykdė tinkamai, todėl turi pagrindo reikalauti iš siuntėjo atlyginimo.

2.2.1.4. Atlyginimas už vežimą

Krovinių vežimo sutartis yra atlygintinė (CK 6.813 str. 1 d.). Atlyginimo pareiga yra pagrindinė siuntėjo kaip vežimo užsakovo pareiga. Siuntėjas atsakingas už atlyginimo vežėjui ir kitų mokėjimų²¹⁴, atliekamų vežimo metu, sumokėjimą²¹⁵. Siuntėjas privalo sumokėti sutartyje sulytą arba pagal taikomus tarifus nustatytą užmokestį²¹⁶. Jeigu sutartyje neapartas konkretus užmokesčio dydis arba jo nustatymo kriterijai, vežėjo atlyginimas nustatoma pagal rinkoje įprastus įkainius²¹⁷. Galimi įvairūs pareigos vykdymo būdai: visas mokestis sumokamas iš anksto, prieš vežimo atlikimą; iš anksto sumokama dalis atlyginimo, likusią dalį sumokant pristačius krovinį į paskirties vietą; visas atlyginimas mokamas po vežimo atlikimo ir t.t.

²¹³ CMR 20 str. reglamentuoja fiktyvų krovinių praradimą, kuriuo laikomas krovinių nepristatymas per 30 dienų po nustatyto pristatymo termino pabaigos arba krovinių nepristatymas nuo vežėjo krovinių priėmimo momento per 60 dienų, kai pristatymo terminas nenustatytas. Plačiau apie tai skaitykite Ambrasienė. Sinkevičius. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal CMR konvenciją ir jos draudimas. P. – 38 – 39. Tokia situacija panašiai reglamentuota CIM taisyklių 20 straipsnyje.

²¹⁴ „Kiti mokėjimai“ yra interpretuojami skirtingai. Viena nuomone – tai gali būti krovinių pakavimo ir draudimo išlaidos. Kita nuomonė – bet kokios išlaidos, patirtos krovinių vežimo metu;

http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=401; prisijungimo laikas: 2007-12-18.

²¹⁵ Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005. P.368.

²¹⁶ Dubischar R. Grundriss des gesamten Guetertransportrechts. Frnkfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987. P. 30.

²¹⁷ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.-243. Tokiu atveju vadovaujamosi CK 6.198 straipsniu, kai kaina ar jos nustatymo tvarka sutartyje neaparta ir šalys nėra susitarusios kitaip, laikoma, kad šalys turėjo omenyje kainą, kurią sutarties sudarymo metu toje verslo srityje buvo įprasta imti už tokį patį įvykdymą atitinkamomis aplinkybėmis, o jeigu ši kaina neegzistuoja, – atitinkančią protingumo kriterijus kainą.

Vežėjui taip pat turi būti sumokėta už papildomai atliktus darbus (CK 6.813 str. 3 d.). Vėpimo sutartyje gali būti nustatyta, kad vežėjo atlyginimą sumoka gavėjas. Tokiu atveju gavėjas turėtų būti traktuojamas kaip siuntėjo pagalbininkas sutartinės pareigos vykdyme, nes vežėjas neturi teisės iš trečiojo asmens reikalauti kito asmens sutartinės pareigos vykdymo²¹⁸. Tarptautinių prekių pervežimo atveju teisės aktai numato galimybę vėpimo sutartyje nustatyti reikalavimą gavėjui sumokėti išperkamąjį krovinių mokestį. Mokestis paprastai nustatomas remiantis tarp siuntėjo ir gavėjo sudaryta prekių pirkimo – pardavimo sutartimi. Vežėjo vaidmuo šiuo atveju vertintinas kaip siuntėjo pagalbinio asmens²¹⁹, kurio netinkamas pareigų įvykdymas, t.y. krovinių gavėjui perdavimas be išperkamojo mokesčio gavimo, lemia kompensacijos siuntėjui mokėjimą (CMR 21 str.; CIM 17 str. 6 d.).

Nesant iš ankstinio apmokėjimo už krovinių vežimą - vežėjui priklausančio atlyginimo sumokėjimas tam tikrais atvejais gali būti *užtikrinamas* priimtu kroviniu. CK 6.813 str. 4 dalis vežėjui, pageidaujančiam, kad siuntėjas įvykdytų savo pareigą sumokėti vežėjui atlyginimą už krovinių gabenimą, suteikiama teisė *sulaikyti*²²⁰ turimus krovinius, kol nebus sumokėtos vežėjui priklausantis užmokestis ir kitos sumos, jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato kitaip. Atsiskaitymą su vežėju užtikrinus gabenamu kroviniu ir siuntėjui neįvykdžius savo pareigos, vežėjas turi teisę krovinį realizuoti (GTK 36 str.) Prievolės sumokėti užmokestį įvykdymas tam tikrais atvejais taip pat gali būti užtikrintas krovinių *įkeitimu*. Pagal PLĮ 24 str. 1 dalį vežėjas turi teisę reikalauti iš krovinių siuntėjo įkeisti vežimui pateikiamus krovinius, kad būtų užtikrintas frachto ir kitų vežėjui priklausančių mokėjimų atlikimas²²¹.

Tinkamai įvykdžius pareigą atsiskaityti su vežėju už atliktą krovinių pristatymą, krovinių vežimo sutartis laikoma įvykdyta visiškai. Tai idealus sutarties vykdymo modelis, kuris praktikoje neretai lieka neįgyvendintas, kadangi sutarties vykdymo metu atsiranda įvairių

²¹⁸ Vežimo sutartis yra dvišalė, dėl to sutarties šalys atsakingos už sutarties sąlygų vykdymą visą sutarties galiojimo laikotarpį iki jos pasibaigimo. Dvišalės sutarties teisinė reikšmė yra ta, jog civilines teises ir pareigas tokia sutartis sukuria ją sudariusiems šalims, tuo tarpu privatus dviejų asmenų susitarimas negali turėti įtakos trečiųjų asmenų teisėms ir pareigoms, išskyrus išimtinus įstatymo nustatytus atvejus, kaip tą numato CK 6.190 str. Net ir tuo atveju, kai viena dalis, sudarydama sutartį pažadėjo, kad prievolę įvykdys ar kitoki veiksmą atliks trečiasis asmuo, tai šiam to nepadarius, pažadėjusi šalis privalo įvykdyti prievolę ar atlikti kitoki veiksmą ir atlyginti kitos šalies patirtus nuostolius (CK 6.190 str. 2 d.). Taigi, už tinkamą sutarties įvykdymą atsako sutartį sudariusi šalis visais atvejais – tiek kai ji pati nevykdo sutarties, tiek kai šito nepadaro trečiasis asmuo. Iš sutarties kylantys šalių įsipareigojimai yra taikytini tiesiogiai sutartį pasirašiusiems šalims, bet ne tretiesiems asmenims. Vežėjas, nugabenęs krovinį į paskirties vietą ir tokiu būdu įvykdęs sutartinę prievolę, įgijo subjektyvą teisę reikalauti sutarties priešpriešinio įvykdymo. Gavėjui nepatenkinus vežėjo reikalavimo siuntėjo vienašalis atsisakymas vykdyti sutartį po to, kai kontrahentas įvykdė savo sutartinę prievolę – vertintinas kaip sutarties neįvykdymas. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-75/2004 m. UAB „Hoja ekspedicija“ v. UAB „Hofa“; Basedow J. Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997. P.501.

²¹⁹ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P.272.

²²⁰ Daiktų sulaikymo teisė teisėtam daikto valdytojui, turinčiam reikalavimo teisę į daikto savininką, suteikia teisę sulaikyti turimą daiktą, kol bus patenkintas reikalavimas, kurio patenkinimo terminas jau yra suėjęs (CK 4.229 str.).

²²¹ Kitos nurodyto straipsnio dalys nustato, kad vežėjas turi teisę parduoti įkeistus krovinius, jeigu negauna priklausančių frachto ir kitų mokėjimų. Prieš krovinių pardavimą vežėjas raštu išpėją siuntėją arba frachtuotoją ir krovinių gavėją (3 d.). Jeigu lėšų, gautų pardavus įkeistus krovinius, neužtenka vežėjo reikalavimui visiškai patenkinti, vežėjas turi teisę reikalauti iš krovinių siuntėjo arba frachtuotojo sumokėti trūkstamą sumą (4 d.).

nenumatyto aplinkybių. Dėl tokių aplinkybių gali būti atliekamas vežimo sutarties keitimas arba nutraukimas.

2.2.2. Krovinių vežimo sutarties keitimas

Sutartis turi būti vykdoma taip, kaip susitarė jos šalys²²². Tai bendroji taisyklė, įgyvendinanti sutarčių teisės principą *pacta sunt servanda*. Principas nėra absoliutus. Įgyvendindamos sutarties laisvės principą, sutarties šalys gali keisti sutarties sąlygas tarpusavio susitarimu (CK 6.223 str. 1 d.). Sutarties šalies reikalavimu, įstatymų arba sutarties nustatytais pagrindais sutartis gali būti pakeista teismo sprendimu (CK 6.223 str. 2 d.). Atskirais atvejais įstatymai gali nustatyti sutarties keitimo teisę vienai iš sutarties šalių be papildomų reikalavimų arba būtino teismo sprendimo²²³.

Krovinių vežimo sutartis gali būti keičiama remiantis bendromis sutarčių keitimo taisyklėmis pagal CK 6.223 straipsnį. Vežimo sutarčiai įstatymai taip pat numato specialų vienašališko sutarties keitimo atvejį. Sutarties keitimo teisė yra suteikta siuntėjui, tam tikrais atvejais ja gali pasinaudoti gavėjas. Aptariamas krovinių vežimo sutarties keitimo būdas teisės aktuose vadinamas *disponavimu*²²⁴ *kroviniu teise* arba *papildomų pavedimų vežėjui davimu*. Galima sakyti, kad šis sutarties keitimo būdas pasireiškia krovinių disponavimo teise, kuri įgyvendinama duodant vežėjui papildomus pavedimus dėl sutarties vykdymo keitimo.

Siuntėjas, būdamas vežimo užsakovu, turi interesą, kad jo krovinyt būtų pristatytas į tam tikrą vietą bei perduotas konkrečiam asmeniui. Siuntėjo interesas gali keistis. Privatinių santykių sparta lemia, kad dėl įvairių priežasčių vienos sutartys nutraukiamos, keičiamas jų įvykdymo terminai, idė sutarčių kylantys reikalavimai perduodami tretiesiems asmenims ir t.t. Sudarius vežimo sutartį, siuntėjui ir vežėjui susitarus dėl esminių sutarties sąlygų, gali atsitikti, kad siuntėjo nebetenkins sutarta krovinių pristatymo vieta, pasikeis asmuo, kuriam turi būti pristatytas krovinyt, krovinio pristatymo terminas arba atsiras reikalas krovinius susigrąžinti²²⁵. Jeigu sutarties keitimo poreikis atsiranda po krovinių vežėjui perdavimo, tam tikrais atvejais jis gali būti patenkintas pasinaudojus disponavimo kroviniu teise²²⁶. Papildomų pavedimų vežėjui

²²² Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 168.

²²³ ten pat; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000. P. 434.

²²⁴ disponavimo sąvoka šiuo atveju neturėtų būti tapatinama su daiktinėje teisėje žinoma viena iš nuosavybės teisės įgyvendinimo formų, kadangi keičiant vežimo sutartį kalba neina apie daiktų/krovinių teisinės priklausomybės keitimą. Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 205.

²²⁵ Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 207.

²²⁶ ten pat P. 206; Dubischar R. Grundriss des gesamten Guetertransportrechts. Frnkfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987. P. 16.

skaičius paprastai ribojamas tik laiko atžvilgiu, atliekamo vežimo trukme²²⁷. Keičiant sutarties sąlygas yra modifikuojamos vežėjo pareigos. Sutarties keitimą reikia skirti nuo sutarties sąlygų konkretizavimo (pvz., sutarties vykdymo metu nurodomas konkretus gavėjas, kuris nebuvo aptartas sutarties sudarymo metu) arba tokio pakeitimo, dėl kurio yra pagrindo kalbėti apie sutarties pabaigą²²⁸.

Toliau pateikiami atskiri disponavimo teisės įgyvendinimo elementai pagal transporto teisės aktus. Disponavimo teisės **apimtis** ir naudojimosi **ribos**. Krovinių disponavimo galimybės arba ribos skiriasi priklausomai nuo atliekamo krovinių vežimo rūšies ir sutarčiai taikytino teisės akto. Atliekant vidaus krovinių vežimus *keliais* numatyta siuntėjo teisė peradresuoti krovinį kitam gavėjui nekeičiant paskirties vietos. Gavėjo pakeitimas galimas, kai kroviny yra vežamas, t.y. po vežėjo krovinių priėmimo momento, viso vežimo metu kol kroviny dar neperduotas „pirminiam“ gavėjui (KTK 34 str.). Platesnes disponavimo teisės ribas nustato *CMR* 12 straipsnis, pagal kurio 1 dalį siuntėjas iš vežėjo gali reikalauti: i) nutraukti vežimą; ii) pakeisti krovinio pristatymo vietą; iii) perduoti krovinį kitam, negu važtaraštyje nurodytam gavėjui. Krovinių vežimo sutarčiai *geležinkeliais* *GTK* 49 straipsnis nustato galimybę pavesti vežėjui: i) sulaikyti krovinį kelyje; ii) sulaikyti krovinio išdavimą; iii) išduoti krovinį kitam, negu važtaraštyje nurodytas gavėjas, asmeniui; iv) išduoti krovinį kitoje, negu važtaraštyje numatyta, geležinkelio stotyje; v) grąžinti krovinį į pradinę geležinkelio stotį. Siuntėjas taip pat turi teisę atsiimti krovinį pradinėje stotyje, kol kroviny dar neišsiustas (49 str. 2 d.). *SMGS* 20 straipsnis keičiant sutartį leidžia: i) paimti krovinį iš išsiuntimo stoties; ii) pakeisti paskirties stotį; iii) pakeisti gavėją; iv) sugrąžinti krovinį į išsiuntimo stotį. Vežimo sutartis gali būti keičiama vieną kartą siuntėjo ir vieną kartą gavėjo (*SMGS* 20 str. 9 p.). Pagal *CIM* 18 str. 1 dalį vežėjui gali būti duotas pavedimas: i) sustabdyti krovinio vežimą; ii) atidėti krovinio pristatymą; iii) pristatyti krovinį kitam, negu nurodyta važtaraštyje, gavėjui; iv) pristatyti krovinį kitoje, negu nurodyta važtaraštyje, vietoje. Gabenant krovinius *oru* *Monrealio* konvencija leidžia disponuoti kroviniu: i) atsiimant jį išvykimo arba paskirties oro uoste; ii) sulaikant jį bet kuriame nusileidimo punkte; iii) nurodant jį išduoti kitam asmeniui, nei nurodyta važtaraštyje, tiek paskirties vietoje, tiek pakeliui; arba iv) reikalaujant krovinį grąžinti į išvykimo oro uostą. (12 str. 1 d.).

Disponavimo teisės **subjektai**. *Siuntėjas* disponuoti kroviniu gali iki antrasis važtaraščio egzempliorius nebus perduotas gavėjui (*CMR* 12 str. 2d.) arba iki tol, kai gavėjas pasinaudos savo reikalavimo teise priimti krovinį, kai šis pristatytas į paskirties punktą (*CMR* 12 str. 2 d. ir 13 str. 1 d.). Pagal *GTK* siuntėjo teisė duoti vežėjui papildomus pavedimus galioja iki gavėjas

²²⁷ Išimtis *SMGS* taisyklių 20 str. 9 punkte, siuntėjas ir gavėjas gali padaryti tik po vieną sutarties pakeitimą.

²²⁸ Koller I. *Transportrecht. Kommentar zu Spedition und Guetertransport*. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004. P. 205 – 206.

priims važtaraštį ir krovinį. Tuo tarpu pagal SMGS siuntėjo teisė pakeisti sutartį galioja iki gavėjas gaus važtaraštį arba krovinyš atvyks į pasienio stotį, per kurią įvažiuojama į galinį geležinkelį, jeigu joje yra raštiškas gavėjo pareiškimas arba galinės stoties telegrafo pranešimas apie gavėjo pareiškimą pakeisti vežimo sutartį (7 p.). CIM 18 str. 3 dalies pagrindu siuntėjas gali disponuoti kroviniu, kol gavėjas neatsiėmė važtaraščio, neperėmė krovinių arba kroviniams atvykus į paskirties vietą nepasinaudojo teise pareikalauti iš vežėjo perduoti jam krovinį ir važtaraštį (17 str. 3 d.). Ore siuntėjo disponavimo teisė galioja iki krovinių pristatymo į paskirties punktą, nuo šio momento gavėjas įgyja reikalavimo teisę, kad vežėjas pristatytų jam krovinį (12 str. 4 d. ir 13 str. 1 d.). Jeigu gavėjas atsisako priimti krovinį arba su juo neįmanoma susisiekti, disponavimo kroviniu teisė grįžta siuntėjui (12 str. 4 d.).

Remiantis CMR konvencija siuntėjas gali *perleisti savo disponavimo teisę gavėjui* nurodydamas tai važtaraštyje. Tokiu atveju siuntėjas netenka visų su krovinių disponavimu susijusių teisių nuo važtaraščio surašymo momento, o vežėjas turi klausytis gavėjo nurodymų nepriklausomai nuo to, ar krovinyš pristatytas į paskirties punktą (CMR 12 str. 3 d.). Pagal GTK gavėjo teisė duoti vežėjui papildomus pavedimus egzistuoja, kai i) ši gavėjo teisė numatyta važtaraštyje, arba ii) gavėjas privalo padengti vežimo išlaidas (GTK 49 str. 4 d.). SMGS gavėjo teisės keisti sutartį apsiriboja: i) paskirties stoties, esančios tos pačios šalies su pirmine paskirties ribose, stotimi pakeitimu bei ii) gavėjo pakeitimu, tačiau tik įvažiavimo į galinę šalį pasienio stotyje kol krovinyš dar neišvyko iš jos. CIM 18 str. 3 dalies pagrindu gavėjas įgyja teisę keisti vežimo sutartį nuo važtaraščio surašymo momento, jei važtaraštyje siuntėjas nepapymė priešingai. Gavėjas netenka teisės keisti vežimo sutartį, jeigu jis: a) atsiėmė važtaraštį; b) priėmė krovinį; c) kroviniui atvykus į paskirties vietą, pareikalavo iš vežėjo perduoti jam važtaraštį ir išduoti krovinį; d) pavedė pristatyti krovinį trečiajam asmeniui ir pastarasis kroviniui atvykus į paskirties vietą, pareikalavo iš vežėjo perduoti jam važtaraštį ir išduoti krovinį (18 str. 4 d.).

Sekantis gavėjas. Gavėjo teisė nurodyti vežėjui kitą gavėją yra ribojama. Sekantis gavėjas nebegali paskirti kito, „trečiojo“, gavėjo (CMR 12 str. 4 d.). Panaši taisyklė numatyta ir geležinkeliuose, jeigu gavėjas paveda pristatyti krovinį kitam asmeniui, šis asmuo neturi teisės keisti vežimo sutarties (CIM 18 str. 5 d., GTK 49 str. 5 d.)²²⁹.

Galimybė pasinaudoti krovinių disponavimo teise yra **ribojama** transporto teisės aktų nustatytais **sąlygomis**. Esant toliau pateiktoms aplinkybėms vežėjas neprivalo vykdyti gautų papildomų pavedimų. Taigi, papildomi pavedimai turi būti :

- a) įmanomi įvykdyti (CMR 12 str. 5 d.; CIM 19 str. 3 d.; Monrealio konvencija 12 str. 2 d.);

²²⁹ Manytina, kad taisyklė skirta siuntėjo ir pirmojo gavėjo interesų apsaugai, kad krovinyš nebūtų pristatytas į jiems nežinomą vietą ir krovinių negautų neįgalioji asmenys.

- b) nekeliantys pavojaus įprastai vežimo įmonės veiklai (CMR 12 str. 5 d.; CIM 19 str. 3 d.; GTK 51 str. 1 d.);
- c) nedarantys žalos kitų krovinių siuntėjams arba gavėjams (CMR 12 str. 5 d.; CIM 19 str. 3 d.);
- d) nesusiję siuntos padalinimu, nes tokie reikalavimai yra draudžiami (CMR 12 str. 5 d.; GTK 49 str. 6 d.);
- e) neprieðtaraujantys įstatymams, kitiems teisės aktams arba papročiams (GTK 51 str. 1 d.);
- f) atitinkantys kitus teisės aktų nustatytus reikalavimus (pvz. GTK 51 str. 1 d. 4 ir 5 pp.).

Kai vežėjas negali įvykdyti siuntėjo arba gavėjo pavedimų, apie tai yra *praneðama* asmeniui, pateikusiam pavedimą (GTK 51 str. 2 d.) Atliekant tarptautinius krovinių vežimus dėl nurodytų aplinkybių ir instrukcijų vykdymo negalimumo vežėjui nustatyta *pareiga nedelsiant apie tai informuoti* asmenį, davusį instrukcijas (CMR 12 str. 6 d.; taip pat CIM 19 str. 5 d.; Monrealio konvencija 12 str. 2 d.).

Keičiant vežimo sutarti reikalaujama laikytis tam tikrų formalumų²³⁰. Teisės aktai nustato privalomą papildomų pavedimų **formą arba įgyvendinimo tvarką**. CMR konvencijos pagrindu disponavimas kroviniu galimas tik pateikus pirmąjį važtaraščio egzempliorių su naujomis instrukcijomis (CMR 12 str. 5 d.)²³¹. Papildomiems pavedimams GTK nustato privalomą rašytinę formą, kurios nesilaikymas pavedimą daro negaliojantį (GTK 50 str.). SMGS sutarties pakeitimas atliekamas siuntėjui arba gavėjui pateikiant raštišką pareiðkimą ir važtaraščio dublikatą. Remiantis CIM taisyklių 19 str. 1 dalimi siuntėjas arba gavėjas privalo pateikti vežėjui važtaraščio dublikatą, kuriame įrašomi pakeitimai. Visais šiais atvejais galima kalbėti, kad yra nustatyta *privaloma rašytinė sutarties keitimo forma*. Rašytinė forma nėra privaloma pagal Monrealio konvenciją. Konvencijos 12 str. 3 dalis kalba, kad jeigu vežėjas nori išvengti bet kokios rizikos susijusios su žala, galinčia atsirasti dėl nurodymų vykdymo, jis turėtų reikalauti pateikti važtaraščio egzempliorių arba krovinio kvitą. Rašytinė forma vis dėlto rekomenduotina ir vėpimui oru, siekiant išvengti rizikos dėl þalos kroviniui atsiradimo.

Vežėjas privalo vykdyti tinkamos formos gautus pavedimus, jeigu jie neprieðtarauja krovinių disponavimo teisės naudojimosi sąlygoms, kadangi jis yra atsakingas už tinkamai pateiktų pavedimų nevykdymą²³² (CMR 12 str. 7 d.; CIM 19 str. 6 d.) bei už nuostolius,

²³⁰ Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005. P. 370.

²³¹ Naudojantis disponavimo kroviniu teise pasireiðkia kita vežimo dokumentų funkcija – legitimacinė. Remiantis ðia funkcija pagal vežimo dokumentą nustatoma kas yra krovinio siuntėjas ir gavėjas, kokios yra ðių asmenų teisės duoti vežėjui papildomus pavedimus ir kt. Vokietijos teismai nustato, kad vėpimo sutarties ðalys laisva forma gali susitarti dėl to, kad disponavimas kroviniu bus galimas be CMR konvencijos nurodytų formalumų laikymosi. BGH, 04.07.2002 – I ZR 302/99; <http://dejure.org/gesetze/HGB>; *prisijungimo laikas: 2007-12-17*.

²³² Pagal CMR konvencijos 12 straipsnio nuostatas vežėjas privalo vykdyti krovinio siuntėjo instrukcijas, nes priešingu atveju jis atsako už patirtus dėl to nuostolius. Vežėjas, gavęs siuntėjo instrukciją graðzinti krovinį į jo

atsiradusius dėl to, kad įvykdė pavedimus, gautus iš tam neįgaliojų asmenų (CMR 12 str. 7 d.; CIM 19 str. 7 d.; Monrealio konvencija 12 str. 3 d.). Už papildomų pavedimų ir instrukcijų vykdymą turi būti kompensuojamos vežėjo turėtos išlaidos ir dėl to atsiradę nuostoliai (CMR 12 str. 5 d. „a“ p.; CIM 19 str. 2 d.; Monrealio konvencija 12 str. 1 d.).

Transporto teisės aktai nustato siuntėjui vienašališko sutarties keitimo teisę, kuri gali būti įgyvendinama papildomų pavedimų vežėjui davimo forma. Sutarties keitimas pasireiškia per vežėjo pareigų modifikavimą. Teisės įgyvendinimas priklauso nuo teisės aktuose nustatytų formos reikalavimų laikymosi, kai papildomi pavedimai neprieštarauja nustatytoms krovinių disponavimo teisės sąlygoms.

2.2.3. Krovinių vežimo sutarties pabaiga

Prievolės pabaiga suprantama kaip paskutinė teisinio santykio stadija, kai išnyksta šalis siejusios subjektinės teisės ir pareigos²³³. Prievolės pasibaigimo pagrindai skirstomi *pagal valią* į: 1) prievolės, pasibaigiančias priklausomai nuo šalių valios ir 2) prievolės, pasibaigiančias nepriklausomai nuo šalių valios²³⁴. Prie pirmosios grupės priskiriamas ir dažniausiai pasitaikantis prievolės pabaigos pagrindas yra tinkamas jos įvykdymas²³⁵ (CK 6.123 str. 1 d.). Sutarties įvykdymu pasiekiami sutarties šalių tikslai, dėl kurių jie nusprendė susisaistyti teisiniu santykiu. **Krovinių vežimo sutartis** tokiu atveju bus laikoma pasibaigusia, kai vežėjas nugabens jam siuntėjo perduotą krovinį į paskirties vietą, kurioje išduos krovinį gavėjui arba kitam asmeniui, įgaliotam priimti krovinį bei gaus už tai atlyginimą.

Įmanoma, kad sutartis pasibaigtų prieš sutarties įvykdymą.²³⁶ Sutartis gali baigtis nepriklausomai nuo sutarties šalių valios dėl negalimumo įvykdyti prievolę – *force majeure* atvejai. Vežimo sutartis tokiu atveju baigiasi, jeigu vežėjas negali įvykdyti savo pareigų dėl aplinkybių, atsiradusių po sutarties sudarymo, apie kurių atsiradimą šalys nežinojo ir kurios nepriklauso nuo skolininko (CK 6.127 str.)²³⁷. Sutarties laisvės principas sutarties šalims

pakrovimo vietą, siuntėjo instrukcijos neįvykdė ir nenurodė priežasčių, kurios trukdė tai padaryti. Vežėjas, neįvykdyęs siuntėjo instrukcijų, yra atsakingas už siuntėjui padarytus nuostolius. Vežėjas turi besąlygiškai vykdyti kroviniu disponuojančio asmens instrukcijas, o jų negavęs, arba jų negavęs per protingą laiko tarpą, arba tokių instrukcijų negalįs įvykdyti, gali iškrauti krovinį savo nuožiūra. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-128/2006 m. UAB „Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“.

²³³ Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Deštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003. P. 163.; Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 88.

²³⁴ Civilinė teisė/ atsak. red. V. Staskonis. Kaunas: Vijusta, 1997. P. 452-459; Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 88.

²³⁵ Apie tinkamą sutarties įvykdymą plačiau Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Deštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003. P. 163 – 164; Prievolių teisė. 30 – 31; 89 – 90.

²³⁶ Lenz U. Strassenguetertransportrecht. Koeln: Carl Heymanns Verlag KG, 1988. P.76 – 78.

²³⁷ Kaip papymi V. Vitrianskis, atsižvelgiant į krovinių vežimo specifiką, šis sutarties pabaigos pagrindas šioje ūkio srityje turi ypatingą reikšmę, todėl Rusijoje yra detaliam reglamentuojamas atskiruose kodeksuose ir įstatymuose

suteikią teisę uþbaigti jas siejančias teises ir pareigas abipusiu susitarimu nutraukiant sutartį²³⁸. Tai bendra taisyklė, turinti išimčių²³⁹. Vienaðalis sutarties nutraukimas galimas tik įstatymo arba sutartyje numatytais atvejais. Atsižvelgiant į transporto veiklos specifiką, šioje ūkio srityje yra specialūs atvejai, kai veþimo sutartis nutraukiama *dėl esminio krovinių veþimo sutarties paþeidimo*. 1. Krovinių siuntėjas turi teisę atsisakyti veþėjo pateiktų transporto priemonių, kurios netinka kroviniams veþti (CK 6.814 str. 2 d.). Panašią teisę suteikta veþėjui, kuris gali atsisakyti priimti krovinį, svoriu ar kiekiu neatitinkantį vaþtaraštyje nurodytų siuntėjo domenų (KTK 31 str. 3 d.; GTK 43 str. 3 d.), neįpakuotą ar įpakuotą nesilaikantis nustatytų pakavimo reikalavimų (GTK 41 str. 3 d.), pakrautą ar pritvirtintą nesilaikant nustatytų taisyklių (GTK 43 str. 3 d.). Transporto priemonės arba krovinio, jo pakuotės ar krovimo neatitikimas susitartam veþimui vertintinas kaip netinkamas veþimo sutarties vykdymas, turintis lemiamos itakos sutarties tikslui pasiekti. Dėl to šie veiksmai gali būti laikomi esminiu veþimo sutarties paþeidimu. Atsisakymas naudotis transporto priemone arba priimti krovinį reiðkia veþimo sutarties nutraukimą, kai sutartį paþeidusi šalis negarantuoja per sutarčiai įvykdyti reikiamą laiką iðtaisyti sutarties paþeidimą. PLĮ 25 straipsnis taip pat suteikta siuntėjui teisę atsisakyti veþimo sutarties. Teise siuntėjas gali naudotis iki laivo iðplaukimo, taip pat jau atliekamo reiso metu. Naudodamasis teise siuntėjas turi sumokėti privalomai nustatomus mokėjimus. PLĮ 26 straipsnis numato atvejus, kai nutraukti veþimo sutartį gali abi sutarties šalys²⁴⁰.

Krovinių veþimo metu veþėjas turi teisę iðkrauti ir nukenksminti pavojingus krovinius, jeigu þinodamas krovinių kenksmingas savybes, veþėjas nebūtų sutikęs jų veþti (CIM 9 str., CMR 22 str. 2 d.; Hagos-Visbi taisyklių 4 str. 6 d.). Siuntėjas, neinformuodamas veþėjo apie krovinių pavojingas savybes ir tokių krovinių veþimo saugumo priemones, paþeidžia pavojingų krovinių gabenimo sąlygas²⁴¹ (CMR 22 str. 1 d.). Tai esminis sutarties paþeidimas. Ðiuo

Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004. Р. 463.

²³⁸ Veþėjas, atsisakęs toliau veþti krovinį, vienaðaliðkai nutraukė šalių sudarytą krovinio veþimo sutartį, o vienaðaliðkai atsisakyti vykdyti prievolę ar vienaðaliðkai pakeisti sutarties sąlygas neleidžiama, išskyrus sutarties ar įstatymų nustatytus atvejus. Kadangi veþimo sutartyje tokių leidžiančių vienaðaliðkai atsisakyti vykdyti sutartį atvejų nenustatyta. Teimas siuntėjo naudai priteisė visus nuostolius, kuriuos jis patyrė dėl to, kad veþėjas neįvykdė veþimo sutartimi prisiimtų įsipareigojimų. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-102/2004 m. UAB "Kuprė" v. UAB „Autresta“.

²³⁹ CK 6.217 str. suteikia šaliai teisę nutraukti sutartį dėl esminio sutarties paþeidimo.

²⁴⁰ Atvejai, kai galima nutraukti veþimų sutartį jūra: 1) dėl karo ir kitokių veiksmų, galinčių kelti pavojų laivui ir kroviniams; 2) jeigu krovinių išsiuntimo uostas arba paskirties uostas yra blokuojami; 3) jeigu laivas sulaikomas valstybės institucijų sprendimu dėl priežasčių, nepriklausančių nuo kurios nors krovinių veþimo jūra sutarties šalies; 4) jeigu laivas paimamas naudoti specialioms valstybės reikalams; 5) jeigu valdþios institucijos uþdraudþia veþtinus krovinius išveþti iš išsiuntimo uosto arba įveþti į paskirties uostą; 6) kt.

²⁴¹ Siuntėjas, žinojęs, bet neinformavęs veþėjo apie ypatingas krovinių savybes, dėl kurių kroviniai priskiriami prie pavojingų arba draudžiamų gabenti, prisiima riziką dėl jų praradimo. Kadangi jeigu tokie kroviniai prarandami arba suþalojami, veþėjas gali būti visiðkai atleistas nuo atsakomybės. BGH, 13.07.2006 - I ZR 245/03; <http://dejure.org/gesetze/HGB>; prisijungimo laikas: 2007-12-17.

pagrindu vežėjo atliktas krovinių iškrovimas ir nukenksminimas reiškia vienašalį sutarties nutraukimą.

Nurodyti atvejai, kai sutartis vienašališkai nutraukiama dėl esminio vežimo sutarties pažeidimo neatitinka esminio sutarties pažeidimo sampratos, pateiktos CK 6.217 ir 6.218 straipsniuose²⁴². 6.218 str. 1 dalyje numatytas 30 dienų pranešimo apie sutarties nutraukimą pateikimo terminas. Savo ruožtu krovinių vežimo sutartis baigiasi iš karto po aprašytų veiksmų atlikimo. 30 dienų terminas negalėtų tenkinti saugaus ir greito prekių transportavimo poreikio. Manytina, kad nurodyti pagrindai, nepatekdami į sutarties nutraukimo dėl esminio sutarties pažeidimo sampratą, sudaro specialų vienašalio krovinių vežimo sutarties nutraukimo institutą. Sutarties nutraukimo pagrindu šiuo atveju laikomas įstatymas, suteikiantis teisę atlikti aptartus veiksmus.

Atsiradus krovinių gabenimo ar pristatymo kliūtims, vežėjas apie tai turi pranešti ir laukti krovinių disponuojančio asmens instrukcijų dėl tolesnių veiksmų. Jei vežėjas per protingą ir realų terminą nesulaukia reikiamų instrukcijų, jis gali krovinius sunaikinti (CIM 22 str. 6 d.) arba realizuoti (CMR 16 str. 3 d). Kroviniai tokiais atvejais nėra laikomi pristatyti į paskirties vietą, o sutartis - įvykdyta, tačiau galima kalbėti apie sutarties pabaigą.

Krovinių transportavimo veiklos specifika lemia tai, kad vežimo sutartis baigiasi ne tik laikantis bendrųjų sutarties pabaigos reikalavimų ją visiškai įvykdžius arba nutraukus. Sutarties šalys dėl esminių vežimo sutarties pažeidimų įstatymo įgaliojimai atsisakyti *transporto priemonių*, kurios netinka kroviniams vežti arba krovinių, neatitinkančių važtaraščio duomenų, netinkamai paruoštų vežimui ar pakrautų į transporto priemonę. Specialios sutarties pabaigos taisyklės taip pat nustatomos gabenant pavojingus krovinius bei laiku nesulaukus vežimui atlikti būtinų instrukcijų.

2.2.4. Skyriaus apibendrinimas

Skyriuje buvo aptarti praktiniai krovinių vežimo sutarties aspektai. Pateikėme sutarties vykdymo sistemą pagal pagrindines sutarties pareigas.

Konstatavome, kad vežėjo pareigos perkelti krovinius erdvėje vykdymas nėra vienalytis. Pareiga gali būti vykdoma kaip sutartį pasirašiusio vežėjo, taip ir į sutartį vežėjo teisėmis įstojus kitiems asmenims. Tokį sutarties vykdymą atribojome nuo vežėjo pagalbininkų vykdomų gabenimo veiksmų. Pateikėme šių asmenų atsakomybės skirtumus. Nustatėme, kad vežėjo pareigos rūpintis krovinių sėkmingas vykdymas priklauso ne tik nuo vežėjo profesionalumo, sąžiningumo ir apdairumo laipsnio, bet taip pat nuo siuntėjo veiksmų, kuriais

²⁴² Plačiau apie esminį sutarties pažeidimą: Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 168-172.

užtikrinamas krovinių tinkamumas vežimui (krovinių pakavimas, ženklavimas, krovimas, reikšmingos informacijos teikimas ir pan.). Šiais atvejais siuntėjas prisiima riziką dėl veiksnių atlikimo. Vežėjas įvykdo sutartį visiškai, kai su saugiu kroviniu pasiekia paskirties vietą ir išduoda krovinius gavėjui. Gavėjo padėtis vertintina kaip siuntėjo pareigų vykdymo pagalbininko. Sutartis įvykdoma visiškai, kai yra atlikta siuntėjo pareiga atsiskaitysi su vežėju, kuris tam tikrais atvejais siuntėjo pareigos įvykdymą gali užtikrinti turimu kroviniu.

Išsiaiškino, kad vežimo sutarčiai teisės aktai numato specialius sutarties keitimo ir pabaigos atvejus.

Vežimo sutartis gali būti vienašališkai keičiama siuntėjui naudojantis krovinių disponavimo teise duodant vežėjui papildomus pavedimus, susijusius su krovinių pristatymo vietas, gavėjo ir kitų vežėjo pareigų keitimu. Nustatė, kad sutarties keitimas reikalauja laikytis tam tikrų formos reikalavimų bei nustatytų keitimo sąlygų. Kartais sutarties keitimas gali būti atliekamas gavėjo. Vežėjas įpareigotas vykdyti tinkamai ir laiku pateiktus teisėtus pavedimus.

Taip pat nustatė, kad vežimo sutartis gali baigtis taip pat ir dėl esminio sutarties pažeidimo, kai viena iš sutarties šalių netinkamai įvykdo savo įsipareigojimus. Pabaigos atvejai priskirtini prie specialiųjų įstatymų nustatytų sutarties nutraukimo pagrindų.

3. PABAIGA

3.1. Darbo rezultatai

Magistro baigiamajame darbe yra *išspręsti* darbo pradžioje iškelti *uždaviniai ir pasiektas darbo tikslas*: išsiaiškinti krovinių vežimo sutarties statikos požymiai, pateiktas sutarties sudarymo mechanizmas, apibrėžti sutarties subjektai, dalykas ir objektas, šalių teisės ir pareigos. Taip pat yra išanalizuoti krovinių vežimo dinamikos ypatumai, pateikti sutarties vykdymo ir keitimo atlikimo veiksmai, nustatyti pabaigos atvejai. Di informacija visapusiškai ir detaliai atskleidžia bendrosios krovinių vežimo sutarties sampratą ir prigimtį.

Darbo pradžioje iškelta *hipotezė pasivirtino iš dalies*:

1. Prielaida, kad Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse įtvirtinta krovinių vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai, *pasivirtino*.

Vežimo sutartis atitinka CK 6.191 straipsnyje suformuotą sutarties trečiojo asmens naudai sampratą. Priešingos pozicijos, kad vežimo sutartis laikytina trišale, argumentas dėl gavėjo pareigų, atsirandančių sutarties vykdymo metu, nelaikytinas reikšmingu, kadangi pareigas gavėjui nustato įstatymai, bet ne vežimo sutartis, todėl jų buvimas sutarties kvalifikavimui įtakos neturi. Krovinių vežimo sutartis yra atlygintinė ir dvišalė sutartis trečiojo asmens naudai įstatymo pagrindu.

2. Prielaida, kad Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse įtvirtinta realinės krovinių vežimo sutarties samprata, *nepasitvirtino*.

Išsami CK XL skyriaus normų analizė leidžia daryti išvadą, kad krovinių vežimo sutartis, būdama vienintele vežimo santykių reguliavimo priemone, negali būti realine. Realinė vežimo sutartis įsigalioja nuo krovinių vežėjui perdavimo momento. Tokia sutartimi negali būti užtikrinamas tinkamos transporto priemonės ir krovinių pateikimas vežimui, pateiktos transporto priemonės panaudojimas, šių veiksmų atlikimas pagal nustatytus terminus. CK netapatina vežimo sutarties formos su sutarties sudarymą patvirtinančiu krovinių transportavimo dokumentu. Atliktas atskirų transporto rūšių vežimo sutarčių tyrimas rodo, kad realinė vežimo sutartis nustatyta tik geležinkelių transporte. Tokiu atveju vežimo sutartis nėra vienintelė krovinių gabenimo santykių reguliavimo priemonė, jos sudarymas priklauso nuo privalomai sudaromos vežimų organizavimo sutarties įvykdymo. Tokia vežimo sutartis negali būti pripažinta savarankiška ir pakankama krovinių transportavimo procese. Remiantis tuo autorius darbe daro išvadą, kad nepaisant CK formuluotės šiame teisės normų akte pateikta konsensualinės vežimo sutarties samprata. Tai visiškai atitinka šiuolaikinių transporto procesų poreikius.

3.2. Išvados

1. Sisteminiis ir loginis CK normų aiškinimas leidžia tvirtinti, kad krovinių vežimo sutartis - būdama vienintele ir savarankiška santykių reguliavimo priemone - pagal CK gali būti tik konsensualinio pobūdžio. CK 6.808 str. 1 dalyje įtvirtintas sutarties apibrėžimas vertintinas kaip pagrindinių pareigų, atsirandančių iš krovinių vežimo sutarties, nurodymas. Vežimo sutarties forma priklauso nuo sutarties sampratos. Konsensualinė sutartis gali būti sudaryta bet kokia forma. Realinė krovinių vežimo sutartis įforminama važtaraščiu laikantis privalomų važtaraščio formos ir turinio reikalavimų.
2. Vežimo sutartis, turėdama rangos ir atlygintinų paslaugų teikimo sutarčių požymių, nepriskirtina nei vienai iš jų. Dalia krovinių gabenimo veiksmų vežėjas atlieka papildomus darbus, skirtus vieningam tikslui pasiekti – saugiai pristatyti krovinį į paskirties vietą ir išduoti jį gavėjui. Visi vežėjo atliekami veiksmai vertintini ne kaip savarankiškos paslaugos, bet yra kvalifikuojami kaip savarankiškos krovinių vežimo sutarties tinkamam įvykdymui užtikrinti būtinų paslaugų rinkinys. Pati vežimo sutartis laikytina *sui generis* sutartimi.
3. Krovinių vežimo procese dalyvauja trys subjektai: siuntėjas, vežėjas ir gavėjas. Siuntėju laikomas fizinis arba juridinis asmuo, turintis interesą perkelti tam tikrus daiktus erdvėje ir tuo tikslu savo vardu bei savo arba kito asmens sąskaita sudarantis krovinių vežimo

sutartį su vežėju. Vežėjas tai įmonė, galinti verstis krovinių pervežimo veikla, turinti tam reikalingą licenciją ir kitus būtinus leidimus, kurią pasirinko asmuo, suinteresuotas daiktų perkėlimu erdvėje, pateikdamas atitinkamą užsakymą arba kitokiu būdu išreiškęs savo pageidavimą. Gavėjas nėra vežimo sutarties šalis, bet yra būtinas krovinių vežimo santykių dalyvis, esantis važtaraščiu arba kitokiu būdu legitimuotu krovinių adresatu. Vežimo sutartis yra dvišalė ir atlygintinė sutartis trečiojo asmens naudai.

4. Vežimo sutarties dalyku yra – atlygintini krovinių nugabenimo į paskirties vietą ir išdavimo įgaliotam asmeniui veiksmai. Sutarties objektu gali būti legalūs kilnojami materialūs daiktai, dėl kurių pervežimo susitarė vežėjas su siuntėju, nepriklausomai nuo jų ekonominės vertės. Sutarties objektas yra esminė kiekvienos vežimo sutarties sąlyga. Jeigu sutarties šalis išreiškia ypatingą interesą dėl kitos sutarties sąlygos, tokia sąlyga laikytina esmine. Konsensualinės vežimo sutarties galiojimui pakanka, kad joje būtų numatyta „kokie daiktai, kada ir kur turi būti nugabenti“. Esminėmis realinės vežimo sutarties sąlygomis yra teisės aktų nustatyti privalomi važtaraščio turinio elementai.
5. Krovinių vežimo sutartis kvalifikuojama pagal 3 pagrindines vežėjo pareigas. Krovinių nugabenimo pareiga sutartyje turi būti nustatyta kaip pagrindinė. Priimdamas krovinius, vežėjas privalo atsakyti už krovinių saugumą visą laiką, kai kroviniai yra jo žinioje. Vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja, kad kroviniai bus pristatyti į paskirties vietą ir išduoti įgaliotam asmeniui. Jeigu sutarties šalis prisiima tokius įsipareigojimus ir jie pagal sutartį laikomi pagrindiniais, sutartis kvalifikuojama kaip krovinių vežimo sutartis nepriklausomai nuo jos pavadinimo.
6. Vežimo sutartis yra vykdoma, kai:
 - 6.1. Vežėjas atlieka pareigą perkelti krovinius erdvėje. Jos vykdymas atliekamas po krovinių priėmimo. Priklausomai nuo sutarties sąlygų, vežėjas gali atlikti šią pareigą pats perkeldamas krovinį į paskirties vietą, pasitelkdamas pagalbinį asmenį arba, jeigu numato sutartis, kartu su kitais vežėjais. Visais atvejais sutarties vykdymo metu vežėjas privalo laikytis bendrųjų prievolių ir sutarčių vykdymo principų, atsižvelgdamas į siuntėjo interesus.
 - 6.2. Krovinių saugumu rūpinasi siuntėjas ir vežėjas. Siuntėjas, kaip siunčiamų prekių specialistas, atsako už tinkamą prekių paruošimą vežimui, pakrovimą ir išdėstymą transporto priemonėje, taip pat pateikia vežėjui visą reikiamą dokumentaciją ir informaciją, būtina krovinių saugiam gabenimui. Turėdamas ypatingą krovinių pristatymo interesą, siuntėjas gali imtis papildomų saugumo priemonių, pvz., paskirti su kroviniu lydinčius asmenis. Visi siuntėjo papildomi krovinių saugumo veiksmai neatleidžia vežėjo nuo pareigos rūpintis krovinių

saugumu. Vežėjas privalo imtis visų būtinų, reikiamų ir konkrečiu atveju įmanomų priemonių, kad krovinių pristatymas būtų apsaugotas nuo įvairių transporto rizikų.

6.3. Vežėjas įvykdo vežimo sutartį, kai laiku pristato krovinius į paskirties vietą, išduoda juos įgaliotam asmeniui, kuris apie krovinių priėmimą, jų būklę bei kiekį patvirtina transportavimo dokumente. Esant šių aplinkybių visumai laikoma, kad vežėjas sutartinius įsipareigojimus įvykdė tinkamai, todėl gali reikalauti iš siuntėjo atlyginimo.

6.4. Krovinių vežimo sutartis laikoma visiškai įvykdyta, kai vežėjui sumokami visi priklausantys mokėjimai.

7. Siuntėjui yra suteikiama speciali vienašališko krovinių vežimo sutarties keitimo galimybė. Sutartis keičiama duodant vežėjui papildomus pavedimus dėl sutarties vykdymo keitimo. Vežėjas privalo vykdyti tinkamos formos gautus papildomus pavedimus, jeigu jie neprieštarauja teisės aktuose nustatytoms krovinių disponavimo teisės naudojimosi sąlygoms.

8. Krovinių vežimo sutartis baigiasi pagal bendrus sutarčių pabaigos reikalavimus. Dėl esminių vežimo sutarties pažeidimų sutarties šalims teisės aktai leidžia atsisakyti vežimo sutarties. Toks sutarties atsisakymas laikytinas specialiu CK 6.217 ir 6.218 straipsniuose įtvirtinto sutarties nutraukimo dėl esminio sutarties pažeidimo instituto atpvilgiu, kadangi krovinių vežimo sutartis baigiasi iš karto pasinaudojus atsisakymo teise.

3.3. Pasiūlymai

Remiantis gautais magistro baigiamojo darbo rezultatais, autorius siūlo **pakeisti CK**

6.808 str. 1 dalį:

„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.“

Ir pagal CIM taisyklių 6 str. 1 dalį ją **išdėstyti taip:**

„Krovinių vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pateikti jį gavėjui“.

Vietoje CK 6.808 straipsnio 1 dalies keitimo taip pat yra galimas **CK 6.808 straipsnio pavadinimo keitimas** iš „Krovinio vežimo sutartis“ į „Pagrindinės iš krovinių vežimo sutarties kylančios pareigos“.

Nepaisydamas pakankamai detalios kai kurių vežimo sutarties teisinių aspektų analizės, autorius apgailestauja, kad šiame darbe nepavyko aptarti kitų, įdomių vežimo sutarties

klausimų. Šiuo darbu autorius iškėlė tikslą pateikti bendrąją vežimo sutarties charakteristiką. Atskirų transporto šakų vežimo sutarčių ypatumai ir skirtumai parodė, kad tai nėra lengvas darbas, kas galėtų atspindėti darbo išsamumą. Visgi manytina, kad autoriaus tikslas yra pasiektas. Dėl to yra galimas ir būtinas tolimesnis vežimo sutarties tyrimas, paremtas atskirų transporto šakų krovinių vežimo sutarties išsamiomis analizėmis.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Teisės normų aktai:

1.1. Tarptautiniai privatinės teisės aktai:

- 1.1.1. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR).
- 1.1.2. 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS).
- 1.1.3. 1999 metų Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM).
- 1.1.4. 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo.
- 1.1.5. 1924 m. Briuselio konvencija dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo. (Hagos taisyklės).
- 1.1.6. 1924 m. Briuselio konvencijos dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo 1968 m. protokolą (Visbi taisyklės).
- 1.1.7. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR).
- 1.1.8. 1999 metų Pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo geležinkeliais taisyklės (RID).

1.2. Įstatymai:

- 1.2.1. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas. Vilnius: VĮ Teisinės informacijos centras. 2002.
- 1.2.2. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119–2772.
- 1.2.3. Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004. Nr. 72-2489 (su vėlesniais papildymais ir pakeitimais).
- 1.2.4. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais)
- 1.2.5. Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas// Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034 redakcija.
- 1.2.6. Lietuvos Respublikos Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas// Valstybės žinios. 2001, Nr. 111 - 4022.

1.3. Poįstatyminiai teisės aktai:

- 1.3.1. Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimas Nr. 1302 „Dėl keleivių ir krovinių veþimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais marþrutais licencijavimo taisyklių patvirtinimo”.
- 1.3.2. LR Susisiekimo ministro 2000 birželio 20 d. įsakymas Nr. 174 „Dėl krovinių veþimo geleþinkeliais taisyklių patvirtinimo“.

2. Teismų praktika:

- 2.1. Lietuvos teismų praktikos, taikant Źenevos 1956 m. tarptautinio krovinių veþimo keliais sutarties konvenciją (CMR) normas, apþvalga aprobuota Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31 // Lietuvos teismų praktika. Apþvalgos, konsultacijos, nutarimai, sprendimai, nutartys. Civilinė teisė ir civilinis procesas. 2000-01-11 – 2002-01-17. Nr.1. Vilnius: VĮ Teisinės informacijos centras, 2002.
- 2.2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija.
- 2.3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2007 m. UAB“If draudimas“ v. UAB „Portolitus“, Petro Valinčiaus firma, AB „Lietuvos draudimas“.
- 2.4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-1024/2003m. UAB „L & P“ v. UAB „Askela“.
- 2.5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-3/2005 UAB „Senukų prekybos centras“ v. UAB „EM Trans“.
- 2.6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-401/2004 m. UAB“Vilvuokos“ Ekspedicija v. UAB „Sempresta“.
- 2.7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2007 m. UAB“If draudimas“ v. UAB „Portolitus“, Petro Valinčiaus firma, AB „Lietuvos draudimas“.
- 2.8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-348/2002 m. Medardo Neverausko individuali įmonė v. UAB „Kemi“.
- 2.9. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-392/2006 m. UAB“Đalvis“ v. UAB „Sanitex“.
- 2.10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-75/2004 m. UAB“Hoja ekspedicija“ v. UAB „Hofa“.

- 2.11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-259/2007 m. UAB“Baltic Express“ v. UAB „Autonivera“.
- 2.12. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-128/2006 m. UAB“Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“.
- 2.13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-102/2004 m. UAB“Kuprė“ v. UAB „Autresta“.

3. Specialioji literatūra:

- 3.1. Civilinė teisė. Bendroji dalis. I tomas. Antrasis leidimas/red. Pakalniškis V. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
- 3.2. Civilinė teisė. Bendroji dalis. II tomas. Vadovėlis/red. Papirtis L. P. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005.
- 3.3. Civilinė teisė. Prievolių teisė.Vadovėlis. Antroji laida/ red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
- 3.4. Civilinė teisė/ atsak. red. V. Staskonis. Kaunas: Vijusta, 1997.
- 3.5. Mikelėnas V., Vileita A., Taminskas A. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2001.
- 3.6. Mikelėnas V., Bartkus G., Mizaras V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Antroji knyga. Asmenys. Vilnius: Justitia, 2002.
- 3.7. Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Deštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003.
- 3.8. Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius: Justitia, 2002.
- 3.9. Mikelėnas V. Sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 1996.
- 3.10. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004.
- 3.11. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения. Москва: Статут, 2000.
- 3.12. Гражданское право. Том 1. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1999.
- 3.13. Гражданское право. Часть II. Учебник. Издание четвертое./под ред. Сергеева А.П., Толстого Ю.К. Москва: Проспект, 1998.
- 3.14. Иоффе О.С. Гражданское право. Избранные труды. Москва: Статут, 2000.
- 3.15. Иоффе О.С. Избранные труды. Том III. Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2004.

- 3.16. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: 1998.
- 3.17. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo liber, 2004.
- 3.18. Bratke M. Lehrkommentar Logistikrecht. Duisburg: Wiku, 2006.
- 3.19. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas, Vilnius : MRU Leidybos centras, 2004.
- 3.20. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 2006 4(82).
- 3.21. Ambrasienė D.. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t. 55(47).
- 3.22. Sinkevičius E. ““Privilegiuoti““ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“. Jurisprudencija, 2006 (80).
- 3.23. Herber R., Piper H. CMR. Internationales Strassentransportrecht. Kommentar mit Anhang Innerstaatliches Strassentransportrecht europaeischer Staaten. Muenchen: C.H.Beck'scheVerlagsbuchhandlung, 1996.
- 3.24. Thume K.H. Kommentar zur CMR.2 Auflage.Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft, 2007.
- 3.25. Canaris C.W., Schilling W., Ulmer P. Handelsgesetzbuch.Grosskommentar. Berlin: De Gruyter Recht, 2004.
- 3.26. Basedow J. Muenchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. Muenchen: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997.
- 3.27. Hinz R. Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005.
- 3.28. Hopt K.J., Merkt H., Baumbach A. Handelsgesetzbuch Kommentar. Muenchen: Verlag C.H.Beck, 2006.
- 3.29. Lenz U. Strassenguetertransportrecht. Koeln: Carl Heymanns Verlag KG, 1988.
- 3.30. Dettling-Ott R. Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht. Zuerich: Schulthess Polygraphischer Verlag, 1993.
- 3.31. Dubischar R. Grundriss des gesamten Guetertransportrechts. Frnkfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987.
- 3.32. Fremuth F., Thume K.H. Frachtrecht. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997.
- 3.33. Koller I. Transportrecht. Komentar zu Spedition und Guetertransport. Muenchen: Verlag C.H. Beck, 2004.
- 3.34. Rabe D. Seehandelsrecht. Muenchen: Verlag C.H. Beck 2000.
- 3.35. Becker Ch. Die Beweiskraft des Konnossements. Insbesondere nach Uebernahme der sog. Visby-Regeln in das HGB. Berlin: Alfred Metzner Verlag, 1991.

- 3.36. Janssen R. Die Reform des Frachtrechts – Auswirkung fuer die Strasse, Bahn und Binnenschiffahrt. Goettingen: V&R unipress GmbH mit Universitaetsverlag Osnabrueck, 2004.
- 3.37. Ruhwedel E. Der Luftbefoerungsvertrag. Ein Grundriss des deutaschen und internatioanlen Rechts der Personen- und Gueterfoerderung auf dem Luftweg. Berlin: Luchterhand 1998.
- 3.38. Robert Bradgate. Commercial Law. 3rd Edition. London. 2003.
- 3.39. Carr I. International trade law. 3rd Edition. London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2005.
- 3.40. Clarke M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London Singapore: LLP, 2004.
- 3.41. Wilson J.F. Carriage of goods by sea. Fifth Editon Harlow: Pearson : Longman, 2004.

4. Disertacijos:

- 4.1. Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006.
- 4.2. Gineitis.A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003.

5. Elektoriniai šaltiniai:

- 5.1. <http://www.juraforum.de/urteile/begriffe/transportvertrag.html> .
- 5.2. <http://dejure.org/gesetze/HGB> .
- 5.3. <http://www.rws-verlag.de/bgh-free/ueber/2007/gesell1.php> .
- 5.4. <http://www.forwarderlaw.com/library/index.php?category=15> .
- 5.5. <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228> .

SANTRAUKA

Krovinių vežimo sutarties teisinė charakteristika

Pagrindinės sąvokos: *konsensualinė krovinių vežimo sutartis, sutartis trečiojo asmens naudai, sutartį kvalifikuojančios vežėjo pareigos, disponavimo kroviniu teisė.*

Darbe aptariami klausimai, susiję su bendrosios krovinių vežimo sutarties teisinės charakteristikos (sutarties prigimtis, sudarymas, turinys ir kt.) pateikimu.

Krovinių transportavimo veikla yra viena iš dinamiškiausių ir nuolat besiplečiančių ūkio šakų. Pagrindinis krovinių gabenimo teisinis instrumentas yra krovinių vežimo sutartis. Krovinių pervežimo rinkos veiksmingo funkcionavimo poreikis sąlygoja, kad vežimo sutarties institutas būtų pakankamai ir aiškiai reglamentuotas. Dėl šios priežasties pirmiausiai yra būtinas vežimo sutarties esmės atskleidimas ir bendros teisinės charakteristikos pateikimas.

Šiuo tikslu pirmoje darbo dalyje yra išanalizuoti vežimo sutarties sudarymo mechanizmas, įsigaliojimą lemiantys veiksniai, formos reikalavimai, atskleista sutarties prigimtis, pateikti būdingiausi sutarties turinio elementai. Sutarties charakteristika būtų neišsami, jeigu apsiribotu tik teoriniais klausimais, todėl antroje magistrinio darbo dalyje išdėstyti svarbiausi praktiniai sutarties aspektai: sutarties vykdymas, keitimas ir nutraukimas.

Būdama vienintele pervežimo santykių reguliavimo priemone, vežimo sutartis gali būti tik konsensualinė. Konsensualinei sutarčiai nėra keliami specialūs formos reikalavimai. Vežimo sutartis yra savarankiška, atlygintinė, dvišalė sutartis trečiojo asmens naudai. Sutartį kvalifikuoja pagrindinės vežėjo pareigos: nugabenti iš siuntėjo priimtą krovinį į paskirties vietą, rūpintis kroviniu, kai jis yra vežėjo žinioje bei išduoti įgaliotam asmeniui. Tinkamai atlikdamas šias pareigas, vežėjas įvykdo sutartį, todėl turi teisę reikalauti iš siuntėjo atlyginimo. Vežimo sutarties specifika laikoma siuntėjo turima teisė vienašališkai keisti sutartį (disponavimo kroviniu teisė) bei šalims suteiktos teisės vienašališkai nutraukti sutartį dėl priešingos sutarties šalies padaryto esminio vežimo sutarties pažeidimo.

ZUSAMMENFASSUNG

Die rechtliche Charakteristik des Frachtvertrages

Grundbegriffe: *konsensual Frachtvertrag; der Vertrag zugunsten Dritter; vertragqualifizierende Pflichten des Frachtfuerers; Verfuegungsrecht ueber Frachtgut.*

Der Gegenstand dieser Magisterarbeit ist eine rechtliche Charakteristik des allgemeinen Frachtvertrages.

Die Befoerderung von Sachen ist dynamisches und sich immer erweiterndes Verfahren. Diese Taetigkeit wird am meistens mit dem Frachtvertrag bedient. Deshalb ist es noetig das Wesen von Frachtvertrag offenbaren und umfassende rechtliche Charakteristik des Frachtvertrages vorlegen.

Im erste Teil geht es in dieser Arbeit ueber Abschluss von Frachtvertrag, Formanforderungen, Natur, Inhalt und anderen theoretische Fragen des Frachtvertrages. Zweite Teil umfasst mehr praktische Fragen wie die Ausfuehrung, Aenderung und Kuendigung des Frachtvertrages.

Nach seine Wesen ist Frachtvertrag konsensual, formfrei, zugunsten Dritter. Der Vertrag wird durch Hauptpflichten des Frachtfuerers (die Befoerderung, Obhut und Ablieferung des Frachtgutes) qualifiziert. Durch Frachtvertrag steht dem Absender Hauptpflicht zur Frachtzahlung zu. Die Eigenart des Frachtvertrages gestattet dem Absender das einseitige Vertragsaenderungrecht (das Verfuegungsrecht ueber Frachtgut). Dazu gehoert auch die Moeglichkeit einseitiger Kuendigung des Frachtvertrages.