

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
VERSLO TEISĖS KATEDRA

LAURA MORKELIŪNAITĖ
VEŽIMO TEISĖS PROGRAMA

TEMA
**KROVINIŲ TRANSPORTAVIMO DOKUMENTAI IR JŲ
TEISINĖ REIKŠMĖ**

Darbo vadovas –
Doc. Dr. Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2007

Turinys

| | |
|--|----|
| Įvadas..... | 3 |
| 1 Krovinių transportavimo reglamentavimas | 7 |
| 1.1 Reglamentavimas nacionaliniu lygmeniu | 7 |
| 1.2 Reglamentavimas tarptautiniu lygmeniu | 9 |
| 2 Krovinių transportavimo dokumentai..... | 10 |
| 2.1 Krovinių transportavimo dokumentų funkcijos | 11 |
| 3 Įrodomoji krovinių transportavimo dokumentų funkcija | 15 |
| 3.1 Krovinių transportavimo dokumentai kaip vežimo sutarties sudarymo įrodymas..... | 15 |
| 3.2 Krovinių transportavimo dokumentai kaip vežimo sutarties turinio įrodymas..... | 21 |
| 3.2.1 Transportavimo dokumentų turinys..... | 21 |
| 3.2.2 Transportavimo dokumentuose nurodytų aplinkybių įrodomoji vertė | 25 |
| 3.2.3 Siuntėjo atsakomybė už duomenis, nurodytus transportavimo dokumentuose.... | 27 |
| 3.2.4 Transportavimo dokumentų nebuvimo arba netinkamo užpildymo padariniai.... | 30 |
| 3.2.5 Vežėjo pareiga tikrinti duomenis, nurodytus transportavimo dokumente | 32 |
| 3.2.6 Krovinio vertė kaip vežimo sutarties sąlyga..... | 37 |
| 3.3 Transportavimo dokumentas kaip krovinio perdavimo vežėjui įrodymas..... | 38 |
| 3.4 Transportavimo dokumentas kaip vežimo sutarties įvykdymo įrodymas..... | 40 |
| 4 Legitimacinė krovinių transportavimo dokumentų funkcija | 45 |
| 4.1 Disponavimo teisė | 45 |
| 4.2 Disponavimo teisės naudojimo sąlygos | 47 |
| 4.3 Siuntėjo teisė disponuoti kroviniu | 50 |
| 4.4 Gavėjo teisė disponuoti kroviniu..... | 53 |
| 4.5 Vežėjo atsakomybė už asmens turinčio teisę disponuoti kroviniu nurodymų nevykdymą..... | 56 |
| 4.6 Vežėjo teisė disponuoti kroviniu | 57 |
| 5 Krovinių transportavimo dokumentų informacinė funkcija | 59 |
| Pabaiga | 63 |
| Išvados..... | 64 |
| Literatūros sąrašas..... | 66 |
| Santrauka | 69 |
| Priedai..... | 71 |

Ivadas

Klaidos priežastis - geresnio varianto nežinojimas.

Demokritas

Temos aktualumas ir problematika. Visais pasaulinės civilizacijos kūrimosi etapais transportas vaidino didžiulį vaidmenį visuomenės socialinei - ekonominei raidai. Didžiausių tuometinių pasaulio valstybių - Senojo Egipto, Persijos, Bizantijos, Didžiosios Ispanijos Karalystės ir Britanijos formavimosi procesą lydėjo transporto plėtra, kuri lėmė šių valstybių ne vien ūkio vientisumą, bet ir teritorinę jų vienybę.¹

Šiuolaikinėje visuomenėje itin aktualus klausimas, kokie gi dokumentai lydi krovinius viso transportavimo metu ir kokia jų teisinė reikšmė. Tai aktualu daugeliui valstybių, nes šiandieniniame verslo pasaulyje akivaizdūs verslo globalizacijos reiškiniai, t.y. nacionalinis verslas tampa tarptautiniu, dėl ko nacionalinių krovinių transportavimo dokumentų nebepakanka.

Tema aktuali, nes šiuo metu transportas tiek Lietuvoje, tiek ir kitose Europos Sąjungos šalyse bei trečiose valstybėse, yra prioritetiškai plėtojama ūkio šaka.

Net ir šiuo metu Lietuvoje bei kitose valstybėse vyksta nuolatinis krovinių transportavimo dokumentų tobulinimas. Iš to galime spręsti, kad transportavimo dokumentai, ypač jų teisinė reikšmė tebekelia daug klausimų, vyksta nuolatinis jų sukeltų rezultatų stebėjimas ir aptarimas, kas vėliau sukelia vienokios ar kitokios dokumentų formos pasirinkimą valstybėje. Taigi, krovinių transportavimo dokumentai ir jų teisinė reikšmė tebėra viena iš labiausiai teisininkus, verslininkus bei politikus dominančių temų, nes transportavimo dokumentai yra teisinei dokumentai, jų neturint, transportavimo procesas negali vykti.

Kitas temos aktualumo aspektas, tai, kad krovinių vežimas – viena iš didžiausių ir reikšmingiausių sparčiai Lietuvoje besivystančios transporto pramonės sričių. Lietuva išnaudodama dėkingą savo geografinę padėtį, per XX amžiaus paskutinį dešimtmetį smarkiai išvystė transporto verslą, ypatingai krovinių vežimo srityje. Specifinė Lietuvos geografinė padėtis, leidžianti jai būti pagrindiniame krovinių transporto koridoriuje tarp Rytų ir Vakarų, lemia poreikį giliau išmanyti ne tik nacionalinius, bet ir tarptautinius teisės aktus, nes skirtingų valstybių nacionaliniai įstatymai skirtingai reglamentuoja krovinių transportavimo sutarčių sudarymo tvarką, formą, vykdymą ir šalių atsakomybę.² Krovinių vežimas Lietuvoje yra viena populiariausių komercinės veiklos rūšių. Naujausiais Lietuvos statistikos departamento

¹ Minalga R. Transporto sistema. - Vilnius: VU leidykla, 1998. P. 6.

² MRU Teisės fakulteto Verslo teisės katedra. Atskirų krovinių vežimo sutarčių ypatumai programa, 2004// http://www.mruni.lt/lt/padaliniai/fakultetai/teisės_fakultetas/katedros/verslo_teisės_katedra/studijos/destomu_dalyku_programos; prisijungimo laikas:2007-02-15.

duomenimis, krovinių vežimo įvairiomis transporto rūšimis skaičius vis auga (žiūrėti į priedą Nr. 1).

Krovinių vežimą reglamentuoja tarptautinės teisės aktai (pvz.: CMR Konvencija, COTIF konvencija ir t.t.), nes tarptautinis krovinių transportavimas yra sritis, reikalaujanti tam tikrų taisyklių unifikavimo tarptautiniu mastu, bei nacionaliniai teisės aktai: civilinės, komercinės bei administracinės teisės normos.

Krovinių transportavimas vykdomas įvairiomis transporto rūšimis, t.y. kelių, geležinkelių, jūros, oro transportu. Kiekviena iš anksčiau minėtų transporto rūšių turi savo krovinių transportavimo dokumentus, kurie pasižymi tam tikrais tik jiems būdingais ypatumais, kuriuos svarbu žinoti, norint vykdyti krovinių transportavimą, ypač tarptautinį, ir kuriuos bandysime atskleisti savo darbe.

Mūsų darbo **problema** ta, kad Lietuvos teisės moksle nepakankamai domėtasi krovinių transportavimo dokumentais ir jų teisine reikšme, ši tema buvo nagrinėta tik fragmentiškai. Nėra išsamaus mokslinio darbo skirta krovinių transportavimo dokumentų ir jų teisinės reikšmės analizei. Šia tema kiek daugiau rašė D. Ambrasienė, E. Sinkevičius, O. Drobitko, R. Minalga, A. Baublys, užsienio autorių - Брагинский М. И., Витрянский В. В., Carr I, Clarke M., Yates D., Häberle S., D'Arcy L., todėl jų pateiktais duomenimis daugiausia ir remsimės savo darbe.

Kitas probleminis aspektas toks, jog nėra nusistovėjusios teisminės praktikos, susijusios su krovinių transportavimo dokumentais bei jų teisine reikšme.

Visas aukščiau minėtas problemas bandysime išspręsti remdamiesi empiriniais ir teoriniais metodais.

Darbo objektas – krovinių transportavimo dokumentai nacionalinėje ir tarptautinėje teisėje.

Dalykas – Lietuvos ir tarptautiniai teisės aktai reglamentuojantys krovinių transportavimo dokumentus bei jų teisinę reikšmę, LAT ir užsienio teismų praktika, teisinė literatūra.

Mokslinė hipotezė – šiuo metu krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė yra sumažėjusi.

Darbo tikslas – atskleisti krovinių transportavimo dokumentų teisinę reikšmę nacionalinėje ir tarptautinėje teisėje.

Uždaviniai. Siekdami minėto magistro baigiamojo darbo tikslo, keliamo tokius tyrimo uždavinius:

1. Išanalizuoti ir pateikti krovinių transportavimo dokumentų sampratą.
2. Atskleisti krovinių transportavimo dokumentų funkcijas.
3. Išanalizuoti įrodomąją krovinių transportavimo dokumentų funkciją.

4. Įvertinti legitimacinę krovinių transportavimo dokumentų funkciją.
5. Išanalizuoti krovinių transportavimo dokumentų informacinę funkciją.

Darbo metodai. Darbe naudosime tokius teorinius metodus:

1. *Lyginimo metodas.* Šis metodas parankus todėl, kad darbe tirsime 1956 m. Ženevos konvencijos, 1980 m. Konvencijos dėl tarptautinio vežimo geležinkelių (COTIF) bei kitų tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių krovinių transportavimo dokumentus, taikymą susitariančių valstybių teritorijose, jų derinimą su nacionaliniais teisės aktais. Profesorius Tidikis R. pažymi, jog lyginamasis metodas ypač svarbus tapo dabar, kai tarptautinių valstybių bendradarbiavimas sąlygoja tarptautinės ir nacionalinės teisės derinimą. Siekiama, kad tarptautinė teisė nacionalinių teismų būtų taikoma vienodai – tik tada ji bus veiksminga. Tai galima pasiekti lyginamuoju metodu.³
2. *Apibendrinimo metodas.* Jį naudosime apibendrinami literatūros, teisinių dokumentų analizės metu gautus duomenis, siekdami suformuluoti tam tikras išvadas apie nagrinėjamą temą. Šis metodas neabejotinai bus svarbus tyrimo pabaigoje darant galutinę išvadą, konstruojant svarbiausius teiginius.
3. *Sisteminės analizės metodas.* Šis metodas itin pasitarnaus, kai teks spręsti problemas profesoriaus Tidikio R. taikliai įvardintomis aplinkybėmis: „Taikyti sisteminės analizės metodus sprendžiant problemas būtina pirmiausia todėl, kad sprendimo priėmimo procese tenka rinktis esant neapibrėžtoms sąlygoms, kai esti faktorių įvairovė ir nėra galimybės griežtai kiekybiškai vertinti.“⁴ Be to, sisteminės analizės metodas gelbsti vertinant teisės aiškinimą ir taikymą būtent tarptautiniu lygiu, nes jo pagalba galime nustatyti atskirų teisės sistemų ir visumos santykį.

Taip pat naudosime empirinius metodus:

1. *Teisinių dokumentų analizės metodas.* Jį galima būtų pavadinti kertiniu tyrimo metodu, kadangi teisinių dokumentų analizės metodo pagalba rinksime duomenis apie krovinių transportavimo dokumentus ir jų teisinę reikšmę, taip pat analizuosime mokslines publikacijas, kitą teisinę literatūrą ir, žinoma, nacionalinių teismų praktiką. Profesorius Tidikis R. teisinių dokumentų sąvoką aiškina esant plačia: „Tai teismo sprendimai ir kiekvienas įstatymas, teisinės praktikos aktas ir notarinis aktas, ir mokslinės publikacijos, ir juridinė kronika žurnaluose, ir pasisakymai teismuose ir kt.“⁵

Darbe vartojamos sąvokos:

³ Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. – Vilnius: LTU, 2003. P 421.

⁴ Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. – Vilnius: LTU, 2003. P 439.

⁵ Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. – Vilnius: LTU, 2003. P 495.

Tarptautiniai susitarimai – tai apibendrinanti sąvoka, kuri reiškia, kad aptariame Monrealio, CMR, SMGS, COTIF konvencijas ir Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės).

Krovinių transportavimo dokumentai – darbe aptarsime šiuos transportavimo dokumentus: CIM, SMGS, oro, CMR važtaraščius ir jūrinių konosamentą.

Ieškovas – ši sąvoka apima tiek krovinio siuntėją, tiek gavėją, tiek kitus pretenzijas vežėjui reiškiančius asmenis.

1 Krovinių transportavimo reglamentavimas

Analizuojant krovinių transportavimo dokumentų teisinę reikšmę, būtina aptarti krovinių transportavimą reglamentuojančius nacionalinės bei tarptautinės teisės aktus. Šių teisinių aktų analizė padės pasiekti darbe užsibrėžtą tikslą.

1.1 Reglamentavimas nacionaliniu lygmeniu

Kadangi krovinių transportavimas vyksta įvairiomis transporto rūšimis, kiekviena iš jų yra reglamentuota skirtingais teisės aktais. Nacionalinėje teisėje galime rasti labai daug ir įvairių teisės aktų reglamentuojančių krovinių transportavimą ir krovinių transportavimo dokumentus, tačiau aptarsime tik svarbiausius ir aktualiausius mūsų darbo atžvilgiu teisės aktus.

Bendrašias krovinių transportavimo nuostatas galime rasti Transporto veiklos pagrindų įstatyme, kuris reglamentuoja Lietuvos transporto viešojo administravimo, vežėjų (operatorių) ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklos, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos valdymo bendruosius principus, transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą, jų santykius su transporto infrastruktūros savininkais bei naudotojais, visuomenės aptarnavimo išipareigojimų, saugaus eismo užtikrinimo ir kitų su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindus.⁶ Sudarant sandorius dėl krovinių vežimo bus taikomos ir Civilinio kodekso nuostatos.

Krovinių transportavimą kelių transportu reglamentuoja Kelių transporto kodeksas, kurio 5 str. numatyta, kad kelių transporto santykius reguliuoja šis kodeksas, Lietuvos Respublikos įstatymai bei kiti teisės aktai, tarptautinės sutartys.⁷ Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklės numato krovinių vežimo tvarką ir sąlygas, santykius tarp krovinių siuntėjų, vežėjų ir gavėjų bei jų tarpusavio atsakomybę.⁸ Minėtų taisyklių 6 p. aptariamas važtaraštis kaip vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas.

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas nustato geležinkelių transporto veiklos sąlygas, reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams ir reglamentuoja santykius, atsirandančius iš keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu.⁹ Šio įstatymo 37 str. numatyta, kad su kiekviena krovinių siunta siuntėjas privalo

⁶ Transporto veiklos pagrindų įstatymas// Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034.

⁷ Kelių transporto kodeksas// Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

⁸ Susisiekimo ministro įsakymas "Dėl krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo// Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963.

⁹ Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas// Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.

pateikti tinkamai užpildytą važtaraštį ir kitus dokumentus, nurodytus Krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklėse.

Krovinių pervežimus oro transportu nacionalinėje teisėje reglamentuoja Aviacijos įstatymas bei Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės (toliau-taisyklės). Aviacijos įstatyme nėra nuostatų, liečiančių krovinių transportavimo dokumentus. Minėto įstatymo 64 str. 7 p. įtvirtinta bendroji norma, jog „orlaivyje skrydžio metu turi būti dokumentai apie keleivius, krovinių, bagažą ir paštą (jei jų yra orlaivyje)“¹⁰, tačiau nedetalizuojama, kokie būtent dokumentai turi lydėti gabenamus krovinius, koks turėtų būti jų turinys. Krovinių vežimo dokumentų reglamentavimui skirtas IV taisyklių skyrius. Taisyklių 16 p. įtvirtinta nuostata, jog „krovinio vežimo sutarties sudarymą patvirtina krovinio važtaraštis; krovinio važtaraštis gali būti pakeistas bet koku kitu dokumentu, kuriame įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą.“¹¹.

Prekybinės laivybos įstatymas reglamentuoja santykius, atsirandančius vežant jūrų laivais krovinius, keleivius ir bagažą, nustato darbo laive ypatumus ir socialines garantijas jūrininkams, taip pat reglamentuoja kitus civilinius teisinius santykius, susijusius su laivyba jūra tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys.¹² Minėto įstatymo 39 str. numatyta, kad frachtuotojas turi teisę savo vardu sudaryti vežimo jūra sutartis, išduoti konosamentus ar kitus juos pakeičiančius dokumentus.

Vidaus vandenų transporto kodeksas reguliuoja vidaus vandenų laivybos, uostų veiklos, keleivių, krovinių, bagažo pašto vežimo, buksyravimo bei draudimo santykius, taip pat nustato atsakomybę už žalą, padarytą vidaus vandenų transporto.¹³ Minėto įstatymo 40 str.1 d. numatyta, kad važtaraštis - krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas. Krovinių vežimo vidaus vandenų keliais taisyklių IV skyrius reglamentuoja važtaraščio turinio reikalavimus.¹⁴ Tačiau būtina pabrėžti, kad dėl blogo vidaus vandenų transporto išsivystymo lygio Lietuvoje ir šios transporto rūšies nepopuliarumo, savo darbe šio krovinių transportavimo būdo ir su juo susijusių transportavimo dokumentų neanalizuosime.

Taigi remiantis nacionalinių teisės aktų analize, galime daryti išvadą, kad Lietuvoje krovinių transportavimas bei transportavimo dokumentai - reglamentuoti įstatyminiu ir poįstatyminiu lygmeniu. Daugelis teisės aktų nuostatų yra perkeltos iš Tarptautinių susitarimų nuostatų, todėl darome išvadą, jog nacionalinėje teisėje reglamentuoti krovinių transportavimo dokumentai atlieka tas pačias funkcijas, kurias atlieka ir tarptautiniu lygmeniu reglamentuoti

¹⁰ Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas// Valstybės Žinios. 2000, Nr. 94 2918.

¹¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl keleivių bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklių“ patvirtinimo//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=274798&p_query=&p_tr2=:prisiju ngimo laikas: 2007-09-05.

¹² Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas// Valstybės Žinios. 1996, Nr. 101-2300.

¹³ Vidaus vandenų transporto kodeksas// Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

¹⁴ Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais taisyklių patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2000, Nr. 90-2811.

transportavimo dokumentai, dėl ko jų teisinė reikšmė irgi yra labai panaši. Kadangi Lietuva yra prisijungusi prie visų vėlesniame skyriuje aptariamų Tarptautinių susitarimų, taip pat dėl to, jog tuose susitarimuose reglamentuoti transportavimo dokumentai dažniausiai sutinkami teisinėje praktikoje ir kelia daugiausiai probleminių klausimų, mes savo darbe analizuosime tik šiuos transportavimo dokumentus.

1.2 Reglamentavimas tarptautiniu lygmeniu

Mūsų darbe bus analizuojami Tarptautiniai susitarimai prie kurių yra prisijungusi Lietuva. Visi šie susitarimai reglamentuoja krovinių transportavimo dokumentus, jų surašymo bei turinio reikalavimus, juose užfiksuotų aplinkybių teisinę reikšmę.

Taigi detalai analizuosime šiuos Tarptautinius susitarimus:

1. 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR);
2. Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kuri reglamentuoja krovinių transportavimą oro transportu;
3. Konvenciją dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolą, šis susitarimas reglamentuoja krovinių transportavimą geležinkelio transportu tarp Europos valstybių;
4. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės), kuri reglamentuoja krovinių transportavimą jūra tarp Europos valstybių;
5. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimą (SMGS), kuris reglamentuoja krovinių transportavimą geležinkelio transportu tarp buvusių TSRS šalių.

Visi aukščiau paminėti Tarptautiniai susitarimai reglamentuoja tarptautinį krovinių transportavimą ir jį lydinčius dokumentus. Kadangi nacionalinis verslas jau seniai yra „sulaužęs“ valstybės sienas ir įsiliejęs į tarptautinę rinką, o didžiausi krovinių srautai yra gabenami tarptautiniu mastu, todėl tiek Lietuvos, tiek ir kitų šalių verslininkai bei teisininkai dažniausiai susiduria su tarptautiniu lygmeniu reglamentuotais krovinių transportavimo dokumentais ir, manome, kad būtent šių dokumentų analizė leis geriausiai pasiekti darbe užsibrėžtą tikslą.

2 Krovinių transportavimo dokumentai

Mūsų darbe bus nagrinėjama krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė, todėl manome, jog būtina apibrėžti, kokius dokumentus laikysime krovinių transportavimo dokumentais.

Galime pastebėti, jog nagrinėdami teisės aktus bei kitus literatūros šaltinius, niekur neradome krovinių transportavimo dokumentų sąvokos, todėl pabandydysime patys apibrėžti šią sąvoką.

Dokumentas – tai materialus objektas, kuriame užfiksuotos tam tikros žinios. Tai reiškia, kad dokumentu laikoma įvairi dalykinė medžiaga, turinti juridinę galią ir užfiksuota laikmenoje.¹⁵

Taigi krovinių transportavimo dokumentai, atsižvelgiant į jų turinį bei atliekamas funkcijas, gali būti aprėžti, kaip juridinę galią turintys dokumentai, kuriuose užfiksuota detali informacija apie krovinį ir kurie lydi jį nuo išsiuntimo iki paskyrimo vietos.

Gabenant krovinius būtina paruošti daug įvairių dokumentų, kurie reikalingi įvairioms institucijoms, susijusioms su krovinių transportavimo organizavimu, kontrole bei atsiskaitymais.¹⁶ Paprastai krovinius gabenant tarptautiniais maršrutais, juos lydinčius dokumentus galima skirstyti į keturias dideles grupes:

1. muitinės dokumentai (pvz.: prekių muitinės vertės deklaracija, bendrasis administravimo dokumentas);
2. prekybos arba komerciniai dokumentai (pvz.: sutartys, pavedimai, sąskaitos faktūros);
3. transportavimo dokumentai (pvz.: įvairių transporto rūšių važtaraščiai, konosamentai, krovinio manifestas)
4. kiti dokumentai (pvz. leidimai, licenzijos, sertifikatai).

Savo darbe nagrinėsime būtent krovinių transportavimo dokumentų teisinę reikšmę, o tiksliau - įvairių transporto rūšių važtaraščių ir konosamentų reikšmę, gabenant krovinius. Daugiausia dėmesio skirsime kelių CMR važtaraščiui, oro važtaraščiui, geležinkelio – CIM ir SMGS važtaraščiams, jūriniam konosamentui.

Be minėtų krovinio transportavimo dokumentų, praktikoje sutinkama dar keletas važtaraščio rūšių, kurias, mūsų nuomone, svarbu paminėti, bet plačiau savo darbe jų neaptarsime. Taigi praktikoje išskiriami:

¹⁵ <http://www.leidykla.vu.lt/inetleid/knygot/44/straipsniai/str20.pdf>; prisijungimo laikas: 2007-09-30.

¹⁶ Minalga R. Tarptautinė logistika. - Vilnius: Homo liber. , 2004. P. 120.

- Grupinis vežimo važtaraštis - tai važtaraštis, kurį išduoda transporto – ekspedicinė įmonė, kuri priima nedideles siuntas ir jungia jas į vieną konteinerį pagal to paties siuntimo punkto požymį, tokiu atveju vežėjas gauna važtaraštį visam konteineriui, o ne atskiroms siuntoms. Reikia pastebėti, jog grupinis važtaraštis turi panašumų su paprastu važtaraščiu, tačiau skiriasi jų juridinė galia ir tokį važtaraštį draudžiama naudoti, kai kuriuose kreditiniuose dokumentuose.

- Ištinio vežimo važtaraštis, kuris naudojamas multimodaliniuose vežimuose. Vežimų kompanija, kuri organizuoja multimodalinį krovinių pervežimą, prisiima visišką atsakomybę už visą vežimą ir išduoda ištinio vežimo važtaraštį. Tokį važtaraštį eksportuotojas gali panaudoti banko operacijose, pvz. apmokėti už produkcijos tiekimą. Svarbu paminėti, kad turint tokio tipo važtaraštį, nereikia papildomai reikalauti dokumento, patirtinančio krovinių vežimą, pvz. laivu. Minėtų važtaraščiai reglamentuoti Tarptautinės prekybos rūmų patvirtintose Multimodalinių vežimų dokumentų sudarymo bendrose taisyklėse.

- Važtaraštis pavojingiems kroviniams yra vežėjo liudijimas, kad pavojingas krovinyje aprašytas teisingai ir jo tikroji prigimtis patvirtinta.¹⁷ Labai svarbu važtaraštyje tiksliai apibūdinti gabenamą pavojingą krovinį ir parašyti jo tikslų pavadinimą. Taigi tokiuose važtaraščiuose be minimalių turinio reikalavimų, bus privalomas dar vienas rekvizitas, detalai apibūdinantis pavojingą krovinį.

Taigi mūsų darbe bus aptariami krovinių transportavimo dokumentai - važtaraščiai ir konosamentai. Pabandydysime detaliau aptarti minėtų transportavimo dokumentų teisinę reikšmę, jų vaidmenį krovinių transportavimo procese.

2.1 Krovinių transportavimo dokumentų funkcijos

Kaip jau apibrėžėme ankstesniame savo darbo skyriuje, krovinių transportavimo dokumentai, tai juridinę galią turintys dokumentai, kuriuose užfiksuota detali informacija apie krovinį ir kurie lydi jį nuo išsiuntimo iki paskyrimo vietos. Šių dokumentų juridinę galią ir svarbą patvirtina jų atliekamos funkcijos.

Literatūroje išskiriama daug ir įvairių transportavimo dokumentų funkcijų. Paminėsime keleto autorių išskirtas funkcijas.

Брагинский М. И., Витрянский В. Išskiria šias geležinkelio važtaraščio funkcijas:

- šis dokumentas yra vežimo sutartis;

¹⁷ Baublys A. Krovinių vežimai geležinkeliu, vandens ir oro transportu. – Vilnius: Technika, 1995. P. 35-44.

- šiame dokumente fiksuojama informacija apie vežimo eigą bei vežimo sutarties šalių pareigų įgyvendinimą.¹⁸

Literatūroje išskiriamos šios oro važtaraščio funkcijos:

- vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas;
- patvirtinimas, jog vežėjas perėmė krovinį;
- vežimo sąlygų patvirtinimas;
- naudojamas kaip krovinio valdymo ir priežiūros instrukcija, jo transportavimo bei pristatymo metu, tam, kad kroviny s būtų sėkmingai pristatytas;
- naudojamas kaip važtapinigių sąskaita;
- kol neįrodyta priešingai, patvirtina duomenis apie krovinio svorį, dydį, įpakavimą, pakuočių skaičių;
- yra įrodymas, kad kroviny s buvo pristatytas gavėjui;
- naudojamas muitinės operacijoms atlikti;
- jis įrodo, kad siuntėjas yra pareiškęs specialią suinteresuotumo krovinio pristatymu deklaraciją.¹⁹

Aptariant CMR važtaraščio funkcijas, galime daryti išvadą, kad jis yra:

- *prima facie* įrodymas, kad sudaryta vežimo sutartis;
- vežimo sutarties sąlygų įrodymas;
- įrodymas, kad vežėjas perėmė krovinį;
- įrodymas, kad kroviny s ir pakuotė buvo išoriškai tinkami, o krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeravimas atitiko važtaraštyje nurodytus duomenis.²⁰

Analizuojant konosamentą, kaip krovinių transportavimo dokumentą, galime daryti išvadą, kad jis yra:

- vežėjo perimtų gabenti krovinių kvitas;
- vertybinis popierius, kuriame nurodomas teisėtas prekių gavėjas ir kuris teisėtam konosamento savininkui ar turėtojui laiduoja teisę reikalauti iš vežėjo prekių. Todėl pats dokumentas reprezentuoja prekes ir dokumento perdavimas prilygsta prekių perdavimui;
- frachto sutarties ir jos turinio įrodomasis dokumentas.²¹

Vokiečių autorius Häberle išskiria šias transportavimo dokumentų funkcijas - savybes:

¹⁸ Брагинский М. И., Витрянский В. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва: Статут, 2004. P. 114.

¹⁹ http://www.clonica.net/usuario/img_usuario/comercio-externo.es/Herramientas_Doc/134.pdf; prisijungimo laikas: 2007-07-22.

²⁰ Ambrasienė D., Jurisprudencija. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. - Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 55(47). P. 25.

²¹ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 130.

- įrodomoji funkcija;
- legitimacijos funkcija;
- vertybinio popieriaus savybė;
- disponavimo teisės įrodymas.²²

Taigi apibendrinami autorių išskirtas krovinių transportavimo dokumentų funkcijas, galime daryti išvadą, kad doktrinoje išskiriamos trys minėtų dokumentų funkcijos:

1. Įrodomoji funkcija. Ji pasireiškia tuo, kad krovinio transportavimo dokumentas yra krovinio vežimo sutarties sudarymo, jos turinio, krovinio perdavimo vežėjui, galiausiai, sutarties įvykdymo įrodymas.

2. Legitimacinė funkcija. Asmuo, turintis krovinio transportavimo dokumentą, ar jame įrašytas asmuo, gali atlikti tam tikrus teisinius veiksmus, tokius kaip: pakeisti vežimo sutarties sąlygas, nurodyti kitą gavėją. Šia funkcija gali pasinaudoti ir vežėjas, kuomet jis sulaiko krovinį.

3. Informacinė funkcija. Ji pasireiškia tuo, kad krovinio transportavimo dokumente patalpinama informacija, kurios dėka krovinio vežėjas ir gavėjas, o taip pat bet kuris kitas suinteresuotas asmuo ar institucija, sužino apie pagrindines sutarties sąlygas; šios informacijos dėka jie gali kontroliuoti vežimo procesą. Gavėjas važtaraštyje esančios informacijos dėka dar gali susipažinti su siuntėjo duotais privalomais nurodymais, pvz. sumokėti už vežimą.

Teorijoje išskiriama ir ketvirtoji krovinių transportavimo dokumentų funkcija - instrukcinė, tačiau dėl jos nėra nusistovėjusios vieningos autorių nuomonės. Ji realizuojama važtaraštyje nurodant būtinus atlikti veiksmus arba nuo jų susilaikyti, pvz. važtaraštyje gali būti draudimas perkrauti krovinį; gali būti nurodoma per kurią konkrečiai muitinę reikia gabenti krovinį ir pan. Mūsų nuomone, tai nėra atskira krovinių transportavimo dokumentų funkcija, manome, jog instrukcijos - tai informacija, kuri talpinama transportavimo dokumentuose, taigi minėtą funkciją, galime priskirti prie informacinės transportavimo dokumentų funkcijos.

Aukščiau paminėtos pagrindinės krovinių transportavimo dokumentų funkcijos, tačiau praktikoje sutinkamos ir papildomos minėtų dokumentų funkcijos, tokios kaip:

- krovinių transportavimo dokumentai yra dokumentai, kurių pagrindu pildomos bendroji ir tranzitinės muitinės deklaracijos;
- kai kurie transportavimo dokumentai, pvz. CIM važtaraštis, laikomi tranzito deklaracijomis, t.y. turint tokius dokumentus, nebereikia pildyti tranzitinės deklaracijos;

²² Häberle S. G. Handbuch der Akkreditive, Inkassi, Exportdokumente und Bankgarantien. – München: Oldenbourg Wissensch.Vlg., 2000. P. 564.

- minėti dokumentai gali būti įrodymais kitose bylose, pvz. jie yra vieni svarbiausių įrodymų mokestiniuose ginčiuose; pvz. Mokestinių ginčų komisija savo sprendimu atmetė UAB „Universalios valdymo sistemos“ skundą dėl paskirtos PVM baudos, nes minėta įmonė, atliko PVM atskaitą, tačiau neturėjo važtaraščių, įrodančių, kad spaudiniai buvo transportuoti.²³

Savo darbe bandysime detaliai atskleisti, kokias iš minėtų pagrindinių funkcijų atlieka skirtingų transporto rūšių krovinių transportavimo dokumentai. Analizuodami transportavimo dokumentų funkcijas, pabandysime nustatyti, kokia tų dokumentų teisinė reikšmė.

²³ Mokestinių ginčų komisijos sprendimas 2007 m. spalio 22 d. Nr. S - 195 (7-171/2007) „Dėl UAB „Universalios valdymo sistemos“ skundo.

3 Įrodomoji krovinių transportavimo dokumentų funkcija

Norint atskleisti krovinių transportavimo dokumentų teisinę reikšmę, nepakanka tik fragmentiškai aptarti jų atliekamą įrodomąją funkciją. Siekdami detalesnės analizės įrodomąją funkciją aptarsime keletu aspektų, t.y. paanalizuosime, ką jais galima įrodinėti, kokios faktinės aplinkybės fiksuojamos transportavimo dokumentuose, kokia jų įrodomoji galia, kokios pasekmės kyla tuomet, kai jos užfiksuojamos ir kokios tuo atveju, jeigu jos nėra nurodomos transportavimo dokumente.

Visų pirma, transportavimo dokumentas - tai įrodymas, kad buvo sudaryta krovinių vežimo sutartis, todėl minėtą aspektą ir aptarsime pirmiausiai.

3.1 Krovinių transportavimo dokumentai kaip vežimo sutarties sudarymo įrodymas

Įrodomasis aviacinio važtaraščio vaidmuo įtvirtintas Monrealio konvencijos 11 str. 1 d.: „oro transporto važtaraštis arba krovinio kvitas yra *prima facie* sutarties sudarymo, krovinio priėmimo ir juose minimų vežimo sąlygų įrodymas“²⁴.

Remiantis šia nuostata, galime daryti išvadą, jog esant oro važtaraščiui, tarp krovinio siuntėjo ir krovinio gavėjo, krovinio vežimo sutartis gali būti sudaryta ir žodžiu, t.y. iškilus būtinumui įrodyti sutartinių santykių egzistavimą, sutarties buvimą bus galima įrodinėti oro važtaraščiu. Visgi svarbu pabrėžti, kad minėta prezumpcija yra paneigiama. Ji gali būti paneigiama kitu tinkamu vežėjui ir priimtinu teismui įrodymu.²⁵

Svarbu atkreipti dėmesį į tai, jog oro važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, išsaugančia informaciją apie būsimą vežimą. Pažymėtina, kad Monrealio konvencija nenumato jokių apribojimų krovinio transportavimo oru įforminimui, o tai reiškia, kad pakanka tik įrašo apie krovinio transportavimą, kuris gali būti padarytas įvairaus pobūdžio priemonėmis (pvz. elektroninėmis).²⁶ Taigi Konvencija modernizuoja ir supaprastina krovinio transportavimo oru įforminimą.

Visgi oro vežėjas negali vykdyti krovinio transportavimo be rašytinio dokumento išdavimo, remiantis Konvencijos 4 str. 2 d. vežėjas turi pateikti siuntėjui krovinio kvitą,

²⁴ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios. 2004, Nr.174-6435.

²⁵ Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: LLP, 2002. P. 68.

²⁶ http://evolutio.info/index.php?option=com_content&task=view&id=665&Itemid=55; prisijungimo laikas: 2007-03-20.

leidžiantį identifikuoti siuntą bei pasinaudoti informacija, saugoma šių kitų priemonių įraše.²⁷ Tačiau svarbu pabrėžti tai, jog kvitas išduodamas tik tais atvejais, kuomet siuntėjas jo paprašo, taigi nesant prašymo, krovinio transportavimas gali vykti ir be rašytinio dokumento.

Taigi darome išvadą, jog krovinių vežimo oru sutarties sudarymą, nesant oro važtaraščio, galima įrodinėti ir kitomis priemonėmis, pvz. krovinio kvitu, krovinio manifestu ir pan.

Aptariant CMR važtaraščio, kaip sutarties įrodymo reikšmę, svarbu paminėti CMR konvencijos 9 str. 1 d., kurioje įtvirtinta nuostata, kad „važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, kad buvo sudaryta vežimo sutartis, jos sąlygų patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad krovinytis perėjo vežėjo dispozicijon“.²⁸ Taigi CMR konvencijoje įtvirtinta prezumpcija, kuri reiškia, kad kol nebus įrodyta priešingai, važtaraštis bus įrodymas, jog buvo sudaryta krovinių transportavimo sutartis. LAT byloje UAB „L & P“ v. UAB „Askela“ pasisakė, kad: sutarties sudarymą įrodo byloje pateiktas tarptautinis krovinių transportavimo (CMR) važtaraštis, kuriame užfiksuoti krovinio pervežimo sutarties šalių duomenys, krovinio pervežimo eiga.²⁹

Konvencijoje įtvirtinta nuostata reiškia, jog krovinio vežimo sutartis gali būti sudaryta ne tik raštu, bet ir žodžiu, taip pat apskieičiant raštais, telegramomis, užsakymais ar siuntėjui ir vežėjui bendraujant kitomis telekomunikacijų priemonėmis.³⁰ Jeigu krovinio vežimo susitarimo šalys turės tinkamai įformintą važtaraštį, teismai sprenddami ginčus, negalės motyvuoti tuo, jog vežimo sutartis nebuvo sudaryta arba ji negalioja dėl tos priežasties, kad ji neatitinka *lex fori* teisės vežimo sutarčiai keliamų formos reikalavimų. Pvz. Klaipėdos apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus kolegija teismo posėdyje apeliacine tvarka išnagrinęjusi Gintauto Bimbirio firmos „Indruva“ apeliacinį skundą dėl Klaipėdos miesto apylinkės teismo 2000 m. sausio 17 d. sprendimo (atsakovas byloje – UAB „Suada“) dėl 21 134,40 Lt priteisimo už transporto paslaugas, palikdama galioti pirmosios instancijos teismo sprendimą, nurodė, kad Civilinio kodekso 43 straipsnio 1 p. nustato, kad įmonių, įstaigų ir organizacijų tarpusavio sandoriai turi būti sudaromi rašytine forma, o CK 58 straipsnio 2 d. nustato, kad įstatymo reikalaujamos paprastos rašytinės formos nesilaikymas atima iš šalių teisę, esant ginčui, remtis liudytojų parodymais (civ. byla 2–1033/2000).³¹ Minėtoje byloje, teismas netinkamai aiškino CMR

²⁷ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

²⁸ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 22.

²⁹ Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2003 m. lapkričio 5 d. nutartis civilinėje byloje UAB „L & P“ v. UAB „Askela“// http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=24242; prisijungimo laikas:2007-08-29.

³⁰ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

³¹ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

konvencijos nuostatas, nes šalys turėjo CMR važtaraštį, kuris turi *prima facie* įrodymo, jog vežimo sutartis buvo sudaryta, galią, dėl ko, nesant rašytinės vežimo sutarties, negalima teigti, jog ji išvis nebuvo sudaryta.

Svarbu pažymėti, kad važtaraščio nebuvimas ar netinkamas užpildymas, dar nėra įrodymas, jog vežimo sutartis nebuvo sudaryta. Byloje *Gefco v. Mason*, vežėjas M buvo sudaręs vežimo sutartį su subvežėju, vežti krovinį iš Koventrio miesto į Paryžių. Iškilus ginčui tarp šalių, vežėjas M teisme teigė, jog tarp šalių buvo sudaryta vežimo sutartis daugetui vežimų ir kad jie turėjo tik sutarties formuliarą, kuriuo ir naudojosi visų vežimų metu, jo dėka buvo galima tik identifikuoti vežamus krovinius. Todėl, anot vežėjo M, vežimo sutartis tarp šalių negalioja ir negali būti taikomas vežėjo atsakomybės režimas numatytas konvencijoje, nes jie neturėjo CMR važtaraščio. Tačiau teismas atmetė tokį vežėjo M teiginį pabrėždamas, kad CMR konvencijos 4 str. įtvirtinta nuostata, jog važtaraščio neturėjimas ar neteisingas jo užpildymas, nedaro įtakos sutarties galiojimui bei konvencijos taikymui.³² Taigi tokiu atveju, centrinis įrodinėjimo vaidmuo tenka tai vežimo sutarties šaliai, kuri nori įrodyti, jog krovinio vežimas įvyko ir tai, jog buvo sudaryta vežimo sutartis, remiantis CMR konvencijos nuostatomis; teismas tokiu atveju turėtų remtis kertiniu sutarčių teisės principu – šalių tikrosios valios - ir vežimo sutarties sudarymo faktą leisti šalims įrodinėti kitomis įrodinėjimo priemonėmis.

Pažymėtina, kad važtaraštis ne visuomet turės *prima facie* įrodymo galią. Tokiu atveju, kuomet važtaraštis nebus pasirašytas vežimo sutarties šalių arba jeigu jį pasirašys trečiasis asmuo, jis bus negaliojantis, taigi jis negalės būti įrodinėjimo, jog buvo sudaryta vežimo sutartis, priemone.³³

Geležinkelio transporto CIM važtaraščio įrodomoji galia įtvirtinta CIM taisyklių 12 str. 1 d.: CIM važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, kad buvo sudaryta vežimo sutartis, jos sąlygų patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad kroviny perėjo vežėjo dispozicijon.³⁴ Minėta nuostata yra identiška CMR konvencijos 9 str. 1 d. Taigi CIM važtaraštis, kaip ir CMR važtaraštis, nesant tarp šalių sudarytos rašytinės vežimo sutarties, bus įrodymas, jog sutartis buvo sudaryta. Pažymėtina, kad CIM važtaraščio nebuvimas, neteisingas užpildymas ar pametimas neturi jokios įtakos vežimo sutarties galiojimui.³⁵ Vadinas, nesant CIM važtaraščio, šalys sutarties buvimą, gali įrodinėti kitomis įrodinėjimo priemonėmis. Galime daryti išvadą, jog CIM važtaraščio, kaip sutarties įrodymo reikšmė yra labai panaši kaip ir CMR važtaraščio.

³² Clarke M., Yates D. *Contracts of carriage by land and air*. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 4.

³³ Ambrasienė D., Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 22.

³⁴ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

³⁵ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

Galime daryti išvadą, jog aukščiau aptartų oro, CMR, CIM važtaraščių, kaip sutarties sudarymo įrodymo reikšmė yra labai panaši. Galime tik pastebėti, jog tiek CMR konvencijoje, tiek CIM taisyklėse kalbama išskirtinai apie važtaraštį, kiti transportavimo dokumentai nemini, tuo tarpu Monrealio konvencijoje kalbama ne tik apie oro važtaraštį, bet ir apie krovinio kvitą bei kitas priemones, kuriose gali būti įtvirtinama informacija apie būsimą vežimą. Visgi visi minėti važtaraščiai, kol neįrodyta priešingai, yra įrodymas, jog vežimo sutartis buvo sudaryta, tačiau jų nebuvimas ar netinkamas užpildymas nedaro jokios įtakos vežimo sutarties galiojimui. Taigi krovinio transportavimas gali vykti ir be minėtų važtaraščių, tačiau turint minėtus transportavimo dokumentus, įrodinėjimo našta, kilus ginčui, yra žymiai paprastesnė, todėl, kad visi minėti dokumentai yra *prima facie* įrodymai, t.y. preziumuojama, kad vežimo sutartis buvo sudaryta.

Visai kitokia situacija yra tuomet, kai tenka susidurti su SMGS važtaraščiais. SMGS susitarimo šalyse krovinių vežimo sutartis, laikoma realine sutartimi, taigi gabenant krovinius į šalis – SMGS susitarimo nares – važtaraštis yra labai svarbus transportavimo dokumentas. SMGS važtaraščio ypatybė yra ta, kad jis yra ne tik įrodymas, kad buvo sudaryta vežimo sutartis, tačiau jis ir yra pati vežimo sutartis, tiksliau - rašytinė vežimo sutarties išraiška. SMGS susitarimo 7 str. įtvirtinta nuostata, kad vežimo sutartis įforminama tam tikro pavyzdžio važtaraščiu.³⁶ Pats vežimo sutarties sudarymo procesas vyksta būtent užpildant nustatytos formos geležinkelio važtaraštį. Geležinkelio važtaraštį pasirašo siuntėjas ir geležinkelio įmonė. Taigi krovinių transportavimo geležinkeliu sutartis sudaroma rašytine forma, įforminant geležinkelio važtaraštį.³⁷

Geležinkelio važtaraščio ypatumas tas, jog krovinio vežimo sutartis, kaip realinė sutartis, įsigalioja nuo to momento, kuomet geležinkelio įmonė priima krovinį, o šį faktą būtent ir patvirtina geležinkelio važtaraščio surašymas, parašų ant jo padėjimas ir pradinės geležinkelio stoties spaudas.³⁸ SMGS susitarimo 8 str. 5 d. įtvirtinta nuostata, kad: vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje momento; priėmimas vežti patvirtinamas ant važtaraščio uždėjus pradinės stoties kalendorinį spaudą. Minėto straipsnio 6 d. numatyta, kad „uždėjus kalendorinį spaudą važtaraštis tampa vežimo sutarties sudarymą įrodančiu dokumentu“.³⁹

³⁶ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

³⁷ Брагинский М. И., Витрянский В. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва: Статут, 2004. Р. 113-114.

³⁸ Брагинский М. И., Витрянский В. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва: Статут, 2004. Р. 114.

³⁹ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

Taigi priešingai nei aukščiau minėti važtaraščiai, SMGS važtaraštis yra ne tik vežimo sutarties sudarymo įrodymas, bet ir pati vežimo sutartis, krovinio priėmimo vežti fakto užfiksavimas jame, lemia vežimo sutarties įsigaliojimą.

Gabenant krovinius jūra, gali būti naudojami šie transportavimo dokumentai:

1. čarteris ir konosamentas;
2. tik konosamentas.

Savo darbe aptarsime tik konosamentus, kurie kaip ir kitų transporto rūšių transportavimo dokumentai atlieka vežimo sutarties įrodymo funkciją. Konosamentas – tai dokumentas, kurį išduoda vežėjas, tuo patvirtindamas krovinio priėmimą, turint tikslą gabenti jį jūra.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.106 str. 1 d. įtvirtinta nuostata, kad „konosamentas, kaip vertybinis popierius - tai dokumentas, įrodantis sutarties sudarymo faktą ir patvirtinantis jo turėtojo teisę gauti iš vežėjo konosamente nurodytus daiktus (krovinį) bei jais disponuoti“⁴⁰. Taigi nacionalinėje teisėje taip pat įtvirtintas konosamento, kaip sutarties įrodymo statusas.

Anglų teisėje, konosamentas yra tik vežimo sutarties sudarymo įrodymas, bet ne vežimo sutartis; jis atsiranda tuomet, kai viena iš vežimo sutarties šalių jau užmezgusi sutartinius santykius su vežėju. Visgi svarbu turėti kitų vežimo sutarties įrodymų, nes kai kuriais atvejais įrodinėjant vežimo sąlygas, nepakaks konosamente nurodytų duomenų; nes sąlygos, kuriomis buvo atgabentas krovinys, gali būti nebūtinai tokios pat, kokios nurodytos konosamente.⁴¹

Kai gabenant krovinius jūra, naudojamas čarteris ir konosamentas, tokiu atveju konosamentas yra tik įrodymas, kad perimtas krovinys vežėjo dispozicijon, o visas sutarties sąlygos yra čarteryje. Kai kroviniai gabenami tik su konosamentu, tuomet jis gali būti pačia vežimo sutartimi.⁴² Byloje *Leduc v. Ward*, teismas pasisakė, kad konosamentas yra sutarties įrodymas arba jis pats yra vežimo sutartis, sudaryta tarp vežėjo ir konosamento savininko, ir šis faktas negali būti kvestionuojamas.⁴³

Hagos - Visbiu taisyklių 1 str. b punkte numatyta, kad sąvoka „vežimo sutartis“ taikoma tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis

⁴⁰ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas// Valstybės Žinios. 2000, Nr. 74-2262.

⁴¹ Carr I. International trade law. – London: Cavendish Publishing Limited, 2005. P. 182.

⁴² Carr I. International trade law. – London: Cavendish Publishing Limited, 2005. P. 185.

⁴³ D' Arcy L. Law of the carriage of goods by land, sea and air. – Crayford: Kent: Shaw & Sons limited, 1992. P. 88.

dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius“.⁴⁴ Remiantis minėta nuostata, galime daryti išvadą, jog konosamentas yra dokumentas, įrodantis tam tikrų teisinių santykių tarp vežimo sutarties šalių buvimą, t.y. jis išduodamas remiantis vežimo jūra sutartimi arba pagal ją, taigi esant žodinei vežimo sutarčiai, rašytinės sutarties buvimas įrodymas, bus konosamentas. Svarbu pažymėti tai, kad Hagos – Visbiu taisyklės taikomos tik tuomet, kai būna išduotas konosamentas.

Konosamentas yra vežimo sutarties jūra sutarties įrodymas, tačiau jis nėra vežimo sutartis, kadangi jau prieš jį išduodant būna atliktas užsakymas, rezervuotos vietos laive ir padaryti įrašai knygoje.⁴⁵

Vadinasi doktrinoje išskiriamos dvi nuomonės dėl konosamentų - vieni autoriai teigia, kad konosamentas yra krovinių vežimo jūra sutartis, kiti autoriai mano, kad konosamentas yra tik vežimo sutarties įrodymas. Mes pritariame pastarajai nuomonei, kadangi dėl vežimo sąlygų šalys būna iš anksto susitarę, t.y. sutartiniai santykiai tarp šalių atsiranda dar prieš išduodant konosamentą; konosamentas tik patvirtina susitarimo sąlygas perkeltas į jį. Byloje „The Ardennes“ vežėjas buvo pripažintas pažeidusiu vežimo sutartį, nes sutarties šalys iš anksto žodžiu buvo susitarę, jog vežėjas krovinių nugabens tiesiogiai į Londono uostą, tuo tarpu vežėjas kreipėsi į tarpinį numatyto maršruto uostą ir savo veiksmą grindė tuo, jog konosamente buvo sąlyga, kad jis gali kreiptis į bet kurią uostą. Teismas atmetė tokį vežėjo atsikirtimą ir pasisakė, jog konosamentas yra tik sudarytos vežimo sutarties įrodymas, o ne pati vežimo sutartis, todėl reikia vadovautis tomis vežimo sąlygomis, kurios numatytos vežimo sutartyje, o ne tomis, kurios nurodytos konosamente.⁴⁶

Galime daryti išvadą, jog konosamentas gali būti naudojamas kaip krovinių vežimo sutarties įrodymas, tačiau nesant jo, sutarties buvimą, galima įrodinėti jūros važtaraščiu, laivo manifestu ar komerciniu užsakymu. Pažymėtina, kad konosamentas nėra vežimo sutartis, vežėjas turi vadovautis ne konosamente įtvirtintomis vežimo sąlygomis, o sutartyje sulygtomis.

Taigi remiantis auščiau išdėstytomis nuostatomis, galime daryti išvadą, jog krovinių transportavimo dokumentų, kaip vežimo sutarties įrodymo reikšmė, skirtingose transportavimo šakose yra nevienoda. Analizuojant oro važtaraštį, pažymėtina, kad jis gali būti pakeistas bet koku kitu dokumentu ar netgi įrašu apie būsimą vežimą, kurio ir pakaks siekiant įrodyti vežimo sutarties egzistavimą. CMR ir CIM važtaraščių reikšmė yra vienoda, t.y. jie yra *prima facie* įrodymas, kad sutartis buvo sudaryta, tačiau jų nebuvimas, praradimas ar neteisingas užpildymas

⁴⁴ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

⁴⁵ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 131.

⁴⁶ D'Arcy L. Law of the carriage of goods by land, sea and air. – Crayford: Kent: Shaw & Sons limited, 1992. P. 87.

nelemia sutarties galiojimo ar vežėjo atsakomybės režimo, numatyto CMR ar COTIF konvencijose, taikymo. Ypač didelė reikšmė įrodinėjant vežimo sutarties egzistavimą, tenka SMGS važtaraščiui, kuris ne tik įrodo, jog buvo sudaryta sutartis, tačiau ir pats yra vežimo sutartis, tik nuo krovinio perdavimo geležinkelio įmonei ir važtaraščio užpildymo momento, vežimo sutartis įsigalioja. Analizuojant konosamentų reikšmę, pažymėtina, jog teisiniame reglamentavime, nėra įtvirtinta prezumpcija, t.y. konosamento kaip *prima facie* įrodymo, kad buvo sudaryta vežimo sutartis reikšmė, kas lemia šio tipo transportavimo dokumento, kaip vieno iš galimų sutarties sudarymo įrodymų. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog daugelis autorių pabrėžia konosamento reikšmės sumažėjimą ir vis dažniau siūlo pakeisti jį jūriniu važtaraščiu.

Manome, kad transportavimo dokumentų kaip vežimo sutarties įrodymo svarba pasireiškia tuomet, kai sutarties buvimą tenka įrodinėti teisme, nepaisant aukščiau minėtų ypatumų, neturint aptartų dokumentų, įrodyti susitarimą yra labai sudėtinga. Minėtų dokumentų nebuvimas, gali lemti neigiamų teisinių ir finansinių pasekmių vežimo sutarties šalims atsiradimą. Ir priešingai šių dokumentų turėjimas lemia prezumpcijos, kad vežimo sutartis buvo sudaryta, galiojimą ir šį faktą siekiančiam paneigti ieškovui teks visa įrodinėjimo našta.

3.2 Krovinių transportavimo dokumentai kaip vežimo sutarties turinio įrodymas

Transportavimo dokumentų, kaip sutarties turinio įrodomoji reikšmė yra labai svarbi. Šiuose dokumentuose fiksuojamos faktinės aplinkybės, tokios, kaip vežimo sutarties šalių rekvizitai, vežimo sąlygos, krovinio svoris ir kitos. Skirtingų transportavimo rūšių dokumentuose fiksuojama skirtinga aplinkybių apimtis, dėl to minėtų dokumentų įrodomoji reikšmė yra skirtinga. Kadangi ši transportavimo dokumentų funkcija yra plati, ją analizuosime keletu aspektų.

3.2.1 Transportavimo dokumentų turinys

Remiantis Monrealio konvencija, oro važtaraštyje turi būti minimalus būtinos informacijos kiekis:

1. nurodomos išvykimo ir paskirties vietos;
2. jeigu išvykimo ir paskirties vietos yra vienos Valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje, o viena ar daugiau sutarto sustojimo vietų yra kitos Valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje, nurodoma bent viena tokio sustojimo vieta ir

3. siuntos svoris.⁴⁷

Plačiau aptariant oro važtaraščio turinį, galime paminėti JAV teismų komentarus. Teismai pabrėžė, kad pirmasis turinio reikalavimas - išvykimo ir atvykimo vietos paminėjimas yra svarbus tuo, jog tokiu būdu siuntėjas informuojamas apie tarptautinį krovinio gabenimą, taigi jam pranešama, jog žalos atsiradimo atveju, vežėjas galės remtis Monrealio konvencijos nuostatomis dėl atsakomybės ribojimo. Kalbant apie sustojimo vietų nurodymą, JAV teismai yra pabrėžę, jog į oro važtaraštį turi būti įrašomos tos sustojimo vietos, kurios buvo aptartos dar iki jo surašymo, t.y. sudarant krovinio transportavimo sutartį. Pavyzdžiui, byloje *INA v. Federal Express*, kurioje buvo gabenamos kompiuterių detalės, vežėjas sustojo Memfyje. Kaip atsikirtimą į siuntėjo teiginį, jog tokia sustojimo vieta nebuvo numatyta oro važtaraštyje, *Federal Express* atsakė, jog ji pasinaudojo vežimo sutarties sąlyga, jog vežėjas pasilieka sau teisę pasirinkti geriausią maršrutą. Teismas pasisakė, kad jokia Monrealio konvencijos nuostata nedraudžia vežėjui to daryti.⁴⁸

CMR važtaraštyje skirtingai nei aukščiau aptartame oro važtaraštyje fiksuojama žymiai daugiau privalomų nurodyti faktinių aplinkybių. CMR konvencijoje išskirtos trys kategorijos duomenų:

1. duomenys, kuriuos šalys privalo įtraukti į važtaraštį;
2. duomenys, kurie turi būti įtraukti į važtaraštį, tam tikrais atvejais;
3. duomenys, kuriuos šalys įtraukia į važtaraštį, jeigu mano, kad jie yra reikalingi, pvz. praktikoje dažnai įtraukiama arbitražinė išlyga arba pasirenkama konkrečios šalies teismo jurisdikcija.⁴⁹

CMR konvencijos 6 str. 1 d. numatyta, kad važtaraštyje turi būti nurodyti šie duomenys:

- a) važtaraščio surašymo vieta ir data;
- b) siuntėjo pavadinimas ir adresas;
- c) vežėjo pavadinimas ir adresas;
- d) krovinio priėmimo vieta ir data bei jo pristatymo vieta;
- e) gavėjo pavadinimas ir adresas;
- f) krovinio rūšies nustatytas žymėjimas, jo įpakavimo būdas, o vežant pavojingus krovinius - jo pavojingumo klasė ir numeris;
- g) krovinio vietų skaičius, jų išdėstymo ypatumai ir numeriai;
- h) krovinio bruto masė ar kitais matavimo vienetais išreikštas krovinio kiekis;

⁴⁷ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

⁴⁸ Clarke. M. *Contracts of carriage by air.* – London, Hong Kong: LLP, 2002. P. 63- 64.

⁴⁹ Clarke M., Yates D. *Contracts of carriage by land and air.* – London, Singapore: LLP, 2004. P. 9.

- i) su vežimu susiję mokėjimai (mokestis už vežimą, papildomi mokėjimai, muitinės mokesčiai ir rinkliavos bei kiti mokėjimai, imami nuo sutarties surašymo iki krovinio pristatymo momento);
- j) muitinės formalumams atlikti ir kitos reikiamos instrukcijos;
- k) nurodymas, kad vežama nepriklausomai nuo visų išlygų, remiantis šios Konvencijos nuostatomis.⁵⁰

CMR konvencijos 6 str. turi dvigubą tikslą: visų pirma, juo siekiama įspėti visus vežimo dalyvius, kad šiai vežimo sutarčiai taikoma CMR konvencija, antra - įspėti kitus vežėjus, kurie paeiliui vykdo vežimą, kad jie bus atsakingi remiantis CMR konvencijos nuostatomis, įtvirtintomis 34 ir 39 str.⁵¹

Aptariant CIM važtaraščio kaip sutarties turinio įrodymo reikšmę, galime pastebėti, kad CIM taisyklių 7 str. kaip ir CMR konvencijos 6 str. važtaraštyje fiksuojami duomenys, skirstomi į tris kategorijas: privalomus duomenis, duomenis įrašomus prireikus ir duomenis, kuriuos šalys laiko reikalingais. CIM važtaraščio turinys yra toks pat kaip ir CMR važtaraščio, išskyrus 7 str. 1 d. j, k ir l punktus, kurie susiję su šiuo krovinio transportavimo būdu, t.y. būdingi tik geležinkelio transportui.

Labai svarbus 7 str. 1 d. p punktas, kuris numato, jog šiai krovinio vežimo geležinkeliu sutarčiai taikomos CIM taisyklės.⁵² Šio turinio elemento neįrašymas į važtaraštį reikš, kad vežėjas atsakys pagal nacionalinius teisės aktus. Taigi važtaraštis labai svarbus, kadangi jei nebus važtaraščio, nebus ir įrašo, kad vežimas vykdomas pagal CIM taisykles.

Aukščiau paminėtas CIM važtaraščio turinio elementas taip pat svarbus dėl to, kad taip informuojami kiti vežėjai, kurie paeiliui vykdo krovinio vežimą geležinkeliu, kad jiems atsakomybė kils remiantis Taisyklių 26 str.⁵³

Aptariant SMGS važtaraščio kaip krovinio vežimo sutarties turinio įrodymo reikšmę, svarbu priminti, kad vežimo sutartis geležinkeliu sudaroma įforminant nustatytos formos važtaraštį. Siuntėjas pradinėje stotyje kartu su kiekviena pateikiama vežti krovinio siunta turi pateikti taisyklingai užpildytą ir pasirašytą važtaraštį. Važtaraštis turi būti užpildomas griežtai laikantis SMGS važtaraščio pildymo paaiškinimų.⁵⁴

Važtaraštis susideda iš šių lapų:

⁵⁰ Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

⁵¹ Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 10.

⁵² Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

⁵³ Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 232.

⁵⁴ Tarptautinio krovinio vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

1 - važtaraščio originalo (lydi krovinį iki galinės stoties ir atiduodamas gavėjui kartu su kroviniumi bei 5 lapu)

2 - lydraščio (lydi krovinį iki galinės stoties ir pasilieka galiniame geležinkelyje);

3 - važtaraščio dublikato (atiduodamas siuntėjui po sutarties kroviniumi vežti sudarymo);

4 - krovinio išdavimo lapo (lydi krovinį iki galinės stoties ir pasilieka galiniame geležinkelyje);

5 - pranešimo apie krovinio atvežimą (lydi krovinį iki galinės stoties ir įteikiamas gavėjui kartu su 1 lapu bei kroviniumi).⁵⁵

SMGS važtaraštyje turi būti: 1 siuntėjas, pašto adresas; 2 sutarties numeris; 3 pradinė stotis; 4 ypatingi siuntėjo pareiškimai; 5 gavėjas, pašto adresas; 6 geležinkeliui neprivalomi įrašai ir žymos; 7 pasienio stotys; 8 geležinkelis ir galinė stotis; 9 pakuotė; 10 krovinio pavadinimas ir t.t.⁵⁶ Šio važtaraščio turinio elementų galėtume priskaičiuoti daugiau nei 30.

Taigi matome, kad SMGS važtaraštis savo apimti yra pats detalusias iš visų aukščiau aptartų transportavimo dokumentų; jame fiksuojamas didelis kiekis duomenų, susijusių su krovinio transportavimu. Manome, jog šio transportavimo dokumento detalų turinį lemia, jo kaip vežimo sutarties prigimtis.

Remiantis Hagos – Visbiu taisyklių 3 str. 3 d., vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas, priėmęs prekes, išduoda konosamentą, kuriame, turi nurodyti:

a) pagrindinius ženklus, būtinus nustatyti, kad prekės yra tokios, kokias siuntėjas raštu nurodo prieš pradėdamas krauti tokias prekes, šie ženklai turi būti išpausti ar kitaip aiškiai parodyti ant neuždengtų prekių arba ant dėžių ar dangos, kuria prekės apdengtos, taip, kad esant įprastinėms sąlygoms ženklai išliktų įskaitomi iki reiso pabaigos;

b) paketų ar vienetų skaičių arba kiekį, arba svorį, atsižvelgus į tai, ką konkrečiu atveju raštu nurodo siuntėjas;

c) akivaizdžią prekių būklę.⁵⁷

Pažymėtina, kad konosamentas kaip sutarties turinio įrodymas gali būti įgyvendintas dviem būdais: pirma - vežimo sutartis (čarteris) gali būti konosamento priedas, tokiu atveju konosamente bus tik svarbiausios sutarties sąlygos, tokios kaip: akivaizdi prekių būklė, paketų skaičius ir t.t.; antra - šalys gali perkelti vežimo sutarties sąlygas į patį konosamentą; tokiu būdu konosamentai pildomi dažniausiai linijinėj laivyboj ir tuomet vežimo sąlygos pakankamai

⁵⁵ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

⁵⁶ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

⁵⁷ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės)// http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

išsamiai būna surašomos kitoj lapo pusėj smulkiu šriftu.⁵⁸ Taigi nuo to, kuris iš minėtų vežimo sutarties įforminimo variantų bus pasirinktas, priklausys galimų įrodinėti aplinkybių apimtis.

Konosamentas yra transportavimo dokumentas, kuriame palyginti su CMR, CIM ar SMGS važtaraščiais, fiksuojama žymiai mažiau informacijos apie vežimą. Savo turiniu (privalomų nurodyti aplinkybių) konosamentas artimiausias oro važtaraščiui.

Taigi galime daryti išvadą, jog visuose aukščiau aptartuose transportavimo dokumentuose nurodomos pačios svarbiausios faktinės aplinkybės, susiję su krovinio transportavimu. Tačiau jų įrodomoji reikšmė skirtinga, pvz. SMGS važtaraštyje nurodytų aplinkybių visuma yra pati plačiausia ir detaliausia dėl to jis, kaip sutarties turinio įrodymas, turi didžiausią reikšmę, remiantis šiuo dokumentu, teisme galima įrodinėti labai daug vežimo sąlygų. CMR ir CIM važtaraščiai taip pat yra reikšmingi sutarties turinio įrodymai, juose taip pat nurodomas ganėtinai platus ratas vežimo sąlygų. Šių važtaraščių ypatybė skirtingai nuo kitų transportavimo dokumentų yra ta, kad juose nurodomos aplinkybės skirstomos į tris kategorijas: privalomas, įtraukiamas prireikus, įtraukiamas sutarties šalių valia. Taigi minėtų važtaraščių įrodomoji reikšmė priklausys nuo, kiek jame bus užfiksuota vežimo aplinkybių, kuo platesnis važtaraščio turinys, tuo daugiau vežimo sąlygų, galime šiuo dokumentu įrodinėti. Oro važtaraščio ir konosamento privalomų turinio elementų nėra daug, juose nurodomos tik pačios svarbiausios krovinio savybės, taigi tai ir lemia jų, kaip sutarties turinio sąlygų įrodymo, nedidelę apimtį. Visgi nei Monrealio konvencija, nei Hagos – Visbiu taisyklės nedraudžia šalims į minėtus transportavimo dokumentus įtraukti daugiau vežimo sąlygų dėl ko aptariamų dokumentų įrodomoji reikšmė taptų didesnė. Nepaisant skirtingos analizuojamų transportavimo dokumentų turinio apimties, jie visi kaip vežimo sutarties turinio įrodymas, labai svarbūs dėl to, kad įspėja visus vežimo dalyvius, jog šiam vežimui taikomas atitinkamos tarptautinės konvencijos normos bei joje numatytas vežėjo atsakomybės režimas.

3.2.2 Transportavimo dokumentuose nurodytų aplinkybių įrodomoji vertė

Aukščiau aptarėme kokios vežimo aplinkybės nurodomos važtaraščiuose, t.y. paanalizavome, kokia jų įrodinėjimo apimtis. Visgi nurodyti minėtas vežimo sąlygas transportavimo dokumentuose nebūtų tikslinga, jeigu jų nurodymas, nesukeltų tam tikrų teisinių pasekmių.

Monrealio konvencijos 11 str. įtvirtinta nuostata, kad oro transporto važtaraštis yra *prima facie*, jame minimų vežimo sąlygų, įrodymas.⁵⁹

⁵⁸ Dockray M., Thomas K.R. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. – London, Sydney, Portland: Cavendish publishing limited, 2004. P. 83.

Offshore Aviation v. Transcom byloje teismas pasisakė, jog tam, kad ieškovas galėtų pasinaudoti oro važtaraščiu kaip *prima facie* įrodymu, jam reikia įrodyti:

- kad kroviny s vežėjui buvo pristatytas tam tikros būklės;
- kad kroviny s gavėjui buvo pristatytas kitokios būklės, nei buvo pristatytas vežėjui;
- kad tas kroviny s būklės pasikeitimas lėmė finansinės žalos atsiradimą.⁶⁰

Ginčiuose, kylančiuose dėl oro transportu pervežamų kroviny s, ieškovo užduotis tokia pati kaip ir ieškovo, ginčiuose, kylančiuose dėl kroviny s gabenimo kitomis transporto rūšimis. Jeigu ieškovas iškelia bylą prieš vežėją dėl sutarties nesilaikymo, nepakanka nustatyti, kad vežėjas prarado ar sugadino „kažką“. Tokios aplinkybės kaip kroviny s svoris, kiekis, vertė, byloje taip pat gali būti pripažinti įrodymais, būtent šiuo atveju centriniu įrodymu tampa transportavimo dokumentas.⁶¹

CMR važtaraštis taip pat yra laikomas *prima facie* vežimo sutarties turinio įrodymu. Jis laikomas dokumentiniu įrodymu, patvirtinančiu sutarties turinį, ypač tokiu atveju, kai nėra rašytinės vežimo sutarties. Tačiau prezumpcija įtvirtinta CMR konvencijos 9 str. galioja tik tuo atveju, jeigu šalys turi transportavimo dokumentą, t.y. CMR važtaraštį. Jeigu šalys važtaraščio neturi arba važtaraštis nėra šalių pasirašytas, arba jame nėra duomenų apibūdinančių kroviny s savybes, tuomet įrodinėjimo pareiga tenka ieškovui, kuris savo reikalavimus turi įrodinėti tinkamomis (teisėtomis) priemonėmis. CMR važtaraštis be minėtų rekvizitų, gali būti nebent įrodomoji priemonė pagal *lex fori* teisę.⁶²

CIM taisyklių 12 str. įtvirtinta įrodomoji CIM važtaraščio galia: važtaraštis yra *prima facie* vežimo sutarties sąlygų įrodymas.⁶³

SMGS susitarime, skirtingai nei kituose analizuojamuosiuose tarptautiniuose susitarimuose, nėra konkrečios normos įtvirtinančios važtaraščio kaip *prima facie* įrodymo galią. Tačiau važtaraščio kaip vežimo sutartį įforminančio dokumento pobūdis lemia jo, kaip įrodymo, turinio *prima facie* galią, reikšmę. Be šio transportavimo dokumento, kroviny s vežimo sutartis geležinkeliu negalioja.

Hagos – Visbiu taisyklėse numatyta, kad „konosamentas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių vežėjas gavo jame nurodytas prekes, apibūdintas pagal 3 dalies a, b ir c punktus“. Tačiau

⁵⁹ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

⁶⁰ Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: LLP, 2002. P. 67.

⁶¹ Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: LLP, 2002. P. 67.

⁶² Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 13.

⁶³ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

svarbu pabrėžti, kad priešingas įrodymas nėra priimtinas, jeigu konosamentas buvo perduotas sąžiningam trečiajam asmeniui.⁶⁴ Ši norma buvo Visbiu taisyklių įnašas, ja siekiama apsaugoti trečiosios šalies interesus, kadangi vežėjas gali falsifikuoti konosamento duomenis ir vėliau pateikus ieškinį įrodinėti, remiantis konosamentu, sufalsifikuotus duomenis. Taigi ši norma įtvirtina prevenciją prieš nesąžiningus vežėjus, kai konosamentas patenka į sąžiningos trečiosios šalies valdymą.⁶⁵

Aukščiau aptartos sąžiningų trečiųjų asmenų apsaugos taisyklės įtvirtinimas, tai konosamento, kaip *prima facie* įrodymo ypatybė, nes nei viename kitame Tarptautiniame susitarime nėra įtvirtintos tokios taisyklės. Vadinas konosamento kaip *prima facie* įrodymo galia neveikia sąžiningų trečiųjų asmenų atžvilgiu.

Galime paminėti, kad bendrosios teisės šalyse, vežimo sutarties šalys gali susitarti ir įtraukti į vežimo sutartį sąlygą, jog konosamente užfiksuotos krovinio savybės yra „įtikinamas įrodymas“. Žinoma, tokios sąlygos įtraukimas į vežimo sutartį neužkerta kelio šalims piktnaudžiauti ir falsifikuoti konosamento duomenis, todėl net esant šalių susitarimui, kad konosamentas yra „įtikinamas įrodymas“, šis transportavimo dokumentas, teismo sprendimu, gali būti vertinamas kitaip.⁶⁶

Taigi galime daryti išvadą, kad visi transportavimo dokumentai turi *prima facie* įrodymo galią. Todėl jų buvimas vežimo sutarties dalyviams labai svarbus, ypač tuomet, kai būna pareiškiamas ieškinys teisme. Tam tikrų vežimo sutarties sąlygų fiksavimas važtaraštyje, užtikrina šalims tam tikrą teisinę apsaugą; galiojant prezumpcijai, kad transportavimo dokumente nurodytos vežimo sąlygos ir krovinio savybės yra tokios, kokios nurodytos dokumente, šaliai tereikia teismui pateikti transportavimo dokumentą. Tuo tarpu, vežimo dalyviui, kuris nori įrodinėti priešingas aplinkybes nei nurodytos transportavimo dokumente, tenka visa įrodinėjimo našta. Be to, svarbu pabrėžti, kad kai kurios prezumpcijos yra paneigiamos, o kai kurios ne, tai paaiškės, vėlesniuose mūsų darbo skyriuose.

3.2.3 Siuntėjo atsakomybė už duomenis, nurodytus transportavimo dokumentuose

Transportavimo dokumentų reikšmė pasireiškia ne tik tada, kai jie byloje yra *prima facie* įrodymai, tačiau ir tuomet, kai šie dokumentai būna netiksliai ar neteisingai užpildomi ir tai gali sąlygoti siuntėjo atsakomybę ar kitų neigiamų padarinių atsiradimą.

⁶⁴ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

⁶⁵ D'Arcy L. Law of the carriage of goods by land, sea and air. – Crayford: Kent: Shaw & Sons limited, 1992. P. 162.

⁶⁶ D'Arcy L. Law of the carriage of goods by land, sea and air. – Crayford: Kent: Shaw & Sons limited, 1992. P. 86-87.

Išanalizavę tarptautinius susitarimus, priėjome išvadą, kad pareiga surašyti važtaraščius dažniausiai tenka siuntėjui: CMR konvencijos 5 str. nėra tiksliai nurodoma, kam tenka pareiga surašyti važtaraštį, tačiau remiantis Konvencijos 7 str. galime daryti išvadą, kad pareiga tenka siuntėjui; CIM taisyklių 6 – 7 straipsniuose nėra tiksliai nurodyta, kam tenka pareiga surašyti važtaraštį, todėl laikoma, kad pareiga yra abipusė; SMGS susitarimo 7 str. numatyta, kad ši pareiga tenka siuntėjui, Monrealio konvencijos 7 str. numatyta, kad siuntėjas surašo važtaraštį; Hagos – Visbiu taisyklių 3 str. 3 d. numatyta, kad konosamentą išduoda vežėjas. Dabar paanalizuosime, kam tenka atsakomybė už duomenis nurodytus transportavimo dokumentuose.

Remiantis Monrealio konvencijos 10 str. 1d. už faktinių aplinkybių fiksavimą oro važtaraštyje kyla atsakomybė siuntėjui: „siuntėjas atsako už savo arba savo vardu į oro transporto važtaraštį įrašytų ar savo arba jo vardu pateiktų vežėjui įrašyti į krovinio kvitą arba į kitų priemonių dokumentus duomenų ir informacijos, susijusių su kroviniu, teisingumą“.⁶⁷ Vadinasi siuntėjui, įrašius neteisingus duomenis į važtaraštį, kyla atsakomybė dėl krovinio sugadinimo arba praradimo.

Už CMR 6 str. numatyto reikalavimo nesilaikymą, sankcija numatyta 7 CMR konvencijos str., t.y. siuntėjas atsako už visas vežėjo patirtas išlaidas ir nuostolius, atsiradusius dėl siuntėjo klaidingai ar netiksliai nurodytų duomenų, numatytų 6 str. 1 ir 2 d. LAT byloje UAB “Vilvuokos” Ekspedicija v. UAB “Sempresta” pasisakė, kad: kaip tai numato CMR konvencijos 7 ir 11 str., 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.⁶⁸

CIM taisyklių 8 str. labai panašus į CMR konvencijos 7 str., šiame straipsnyje numatyta siuntėjo atsakomybė už netikslis, klaidingus ar ne visus duomenis⁶⁹. Taigi siuntėjui tenka atsakomybė dėl to, jog krovinyms buvo sugadintas ar prarastas dėl važtaraštyje nurodytų neteisingų duomenų.

SMGS važtaraštį pagal griežtą instrukciją turi užpildyti krovinio siuntėjas. Į važtaraštį įtraukiami tokie duomenys, kaip: pradinė ir galinė stotys, maršrutas, duomenys apie krovinio masę, pakuotę, važtapinigių suma ir t.t.

SMGS susitarimo 12 str. numatyta atsakomybė už važtaraštyje pateiktus duomenis: siuntėjas atsako už važtaraštyje jo nurodytus duomenis ir pareiškimus. Jis atsako už visas

⁶⁷ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

⁶⁸ Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB “Vilvuokos” Ekspedicija v. UAB “Sempresta”// http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26908; prisijungimo laikas: 2007-09-09.

⁶⁹ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

pasekmes dėl klaidingų, netikslių arba neišsamių duomenų ar pareiškimų pateikimą, taip pat dėl to, kad jie pateikti ne toje važtaraščio skiltyje.⁷⁰

Jeigu kelyje arba galinėje stotyje patikrinus krovinį paaiškėjo, kad važtaraštyje siuntėjo nurodyti duomenys neatitinka tikrovės, tai atlikusi patikrinimą stotis, vadovaudamasi SMGS susitarimo 18 str., turi informinti komercinį aktą ir važtaraščio skiltyje "Komeracinis aktas" padaryti žymą apie aktą.

Baudos imamos, jeigu važtaraštyje klaidingai, neišsamiai ir netiksliai nurodyti duomenys bei pareiškimai, dėl ko:

- 1) buvo priimti vežti kroviniai, kurių neleidžiama vežti pagal 4 str. 1 d. (1-6) punktus;
- 2) kroviniai, kuriuos pagal 5 str. 7 d. leidžiama vežti laikantis tam tikrų taisyklių, buvo priimti vežti neįvykdžius numatytų šiam kroviniui reikalavimų;
- 3) siuntėjo pakrauto krovinio masė viršija vagono maksimalų įkrovumą.⁷¹

Vadinasi už SMGS važtaraštyje įrašytų duomenų teisingumą atsakomybė kyla siuntėjui, jis atsako už neigiamas pasekmes, kilusias dėl jo nurodytų duomenų. Be to, galime išskirti siuntėjo atsakomybės, už neteisingus važtaraščio duomenis, ypatybę: skirtingai nei kitų transportavimo būdų reglamentavime, remiantis SMGS susitarimu, siuntėjui gali būti skiriamos ir piniginės baudos.

Hagos – Visbiu taisyklių 3 str. 5 d. įtvirtinta siuntėjo atsakomybė: „laikoma, kad siuntėjas garantavo vežėjui, jog išsiuntimo metu ženklai, skaičius, kiekis ir svoris, kuriuos jis nurodė, yra tikslūs, ir siuntėjas turi atlyginti vežėjui visus nuostolius, žalą ir išlaidas, padarytas arba atsiradusias dėl tokių netikslių duomenų.“⁷²

Taigi važtaraščio kaip vežimo sutarties turinio įrodymo reikšmė pasireiškia ir tuomet, kai siuntėjas važtaraštyje konstatuoja tam tikras faktines aplinkybes, tokiu atveju, jam atitenka visos neigiamos pasekmės susiję su tų aplinkybių fiksavimu, t.y. netikslių ar klaidingų aplinkybių fiksavimas transportavimo dokumente, kai dėl to yra prarandamas arba sugadinamas kroviny, lemia siuntėjo atsakomybę. Pažymėtina tai, kad visų transporto rūšių reglamentavime yra numatyta atsakomybė siuntėjui, tuo siekiama ne tik nubausti nesąžiningą arba aplaidų siuntėją, tačiau, mūsų nuomone, atsakomybės įtvirtinimas turi ir prevencinį tikslą, taip siekiama įspėti nesąžiningus siuntėjus, kad už klaidingus duomenis, jiems teks atsakyti.

⁷⁰ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

⁷¹ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

⁷² Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės)// http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

3.2.4 Transportavimo dokumentų nebuvimo arba netinkamo užpildymo padariniai

Būtina pastebėti, kad Monrealio papildomi protokolai ir konvencija padarė didelius pakeitimus, susijusius su formaliais pervežimo dokumento turinio reikalavimais, buvusiais Varšuvos konvencijoje, taip pat ir su tų reikalavimų nesilaikymo pasekmėmis. Varšuvos konvencijoje buvo įtvirtintas, neigiamų pasekmių vežėjui už pervežimo dokumento formalumų nesilaikymą, principas, kurio esmė: vežėjas negalės remtis šios konvencijos nuostatomis, kurios atleidžia jį nuo atsakomybės arba ją apriboja. Tuo tarpu Monrealio konvencijos 9 str. įtvirtinta taisyklė, kad 4 – 8 straipsnių nuostatų nesilaikymas nedaro poveikio vežimo sutarčiai ar jos galiojimui, kuriai vis dėl to taikomos šios konvencijos nuostatos, susijusios su atsakomybės apribojimu.⁷³

CMR konvencijos 4 str. įtvirtinta nuostata, kad „važtaraščio nebuvimas, pametimas ar neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei sutarties veikimui. Šiuo atveju taip pat taikomos šios Konvencijos nuostatos“.⁷⁴ Taigi CMR konvencija vežimui bus taikoma ir tuomet, kai važtaraštis bus užpildytas netinkamai arba šalys jo išvis neturės.

Privalomų (6 str. 1 d.) ir neprivalomų (6 str. 2 d.) CMR važtaraščio sąlygų neįrašymo teisinės pasekmės iš esmės nesiskiria. Manytume, kad pagrindinis minėtų sąlygų skirtumas - jų prigimtis ir pobūdis. Privalomos sąlygos turi būti įrašytos visada, o neprivalomas būtina įrašyti prireikus.⁷⁵ Aptariant teisinių pasekmių atsiradimą, neįrašius reikiamų sąlygų į važtaraštį, svarbu pabrėžti, kad važtaraštis nėra vežimo sutartis, todėl sutarties sąlygas galima įrodinėti kitomis priemonėmis. Pvz., vienas iš privilegijuotų vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų numatytas CMR konvencijos 14 str. 4 d. 1 p.: vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo atveju, kai buvo naudojamos atviros, be tento transporto priemonės, jeigu toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje. Dažniausiai, vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu toks transportavimo būdas buvo užfiksuotas važtaraštyje. Europos teismai yra pasisakę, kad toks susitarimas turi būti užfiksuotas važtaraštyje, o jei važtaraščio nėra arba jame tokia sąlyga nėra nurodyta, vežėjas turi pateikti neabejotinus įrodymus, kad tokia vežimo sąlyga buvo suderinta. Taigi važtaraščio buvimas palengvina įrodinėjimą, tačiau jo nebuvimas neatima galimybės įrodyti tokį susitarimą.⁷⁶

⁷³ Philipson T., Underhill N., Wormington T. ir kt. Carriage by Air. – London: Butterworths, 2001. P.79.

⁷⁴ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

⁷⁵ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

⁷⁶ Sinkevičius E. Jurisprudencija. „Privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. - Vilnius: MRU leidyklos centras, 2006, Nr. (80). P. 92.

CIM taisyklių 6 str. įtvirtinta identiška norma, kaip ir CMR konvencijoje, kurios esmė ta, kad važtaraščio nebuvimas ar neteisingas užpildymas nedaro jokios įtakos vežimo sutarties galiojimui bei CIM taisyklių taikymui.

SMGS susitarime važtaraštis yra dokumentas nuo kurio sudarymo įsigalioja vežimo sutartis. Taigi priešingai nei aukščiau aptarti transportavimo dokumentai, SMGS važtaraštis yra būtinas, norint vykdyti vežimą pagal SMGS susitarimą.

Jeigu pradinėje stotyje priimant vežti krovinį, važtaraštyje bus aptikti netikslumai, tai siuntėjas turi įforminti naują važtaraštį, jei pagal SMGS susitarimo 7 str. 5 d. važtaraščio pataisos neleidžiamos.⁷⁷ Pažymėtina, kad netikslus važtaraščio užpildymas lemia siuntėjo atsakomybę, tačiau nedaro vežimo sutarties negaliojančia.

Su konosamentais yra panaši situacija kaip ir su SMGS važtaraščiais. Hagos – Visbiu taisyklės vežimo sutarčiai bus taikomos tik tuomet, kai bus išduotas konosamentas. Byloje Kuwait Petroleum Corp v. The Houda buvo nustatytos tokios faktinės aplinkybės: prasidėjus karui Kuveite naftos kroviny buvo pakrautas į laivą, vežėjas išdavė konosamentą, tačiau jis buvo pamestas. Teismas byloje pasisakė, kad konosamento nebuvimas yra vežimo sutarties pažeidimas, nepaisant to, kad kroviny buvo pristatytas teisėtam gavėjui.⁷⁸

Prekybinės laivybos įstatymo 39 str. 3 d. įtvirtinta nuostata, kad „frachtuotojas turi teisę savo vardu sudaryti vežimo jūra sutartis, išduoti konosamentus ar kitus juos pakeičiančius dokumentus.“⁷⁹ Ši norma yra nacionalinės teisės ypatybė, nes daugelyje pasaulio šalių, sudarant vežimo jūra sutartį, reikalaujama išduoti būtent konosamentą, o ne kitą dokumentą, pvz., jūrinį važtaraštį.

Pažymėtina, kad neteisingas konosamento užpildymas užtraukia atsakomybę siuntėjui, tačiau taip pat kaip ir SMGS susitarime, nedaro įtakos sutarties galiojimui.

Taigi galime daryti išvadą, kad neteisingas ar netikslus transportavimo dokumentų užpildymas nedaro įtakos vežimo sutarties galiojimui bei tarptautinių susitarimų vežimo dalyviams taikymui. Tačiau skirtingai nei CMR, CIM bei oro važtaraščių nebuvimo atveju, neturint SMGS važtaraščio ar neišdavus konosamento, krovinio vežimas negali vykti pagal SMGS susitarimą ar Hagos – Visbiu taisykles; vadinasi, vežimo dalyviai norintys, kad jiems būtų taikomos minėtų susitarimų nuostatos, ypač vežėjo atsakomybės režimas, privalo turėti šiuos transportavimo dokumentus.

⁷⁷ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

⁷⁸ Dockray M., Thomas K.R. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. – London, Sydney, Portland: Cavendish publishing limited, 2004. P. 91.

⁷⁹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas// Valstybės Žinios. 1996, Nr. 101-2300.

3.2.5 Vežėjo pareiga tikrinti duomenis, nurodytus transportavimo dokumente

Kadangi transportavimo dokumentuose nurodyti duomenys, turi *prima facie* įrodymų galią, tai labai dažnai teisiniame reglamentavime įtvirtinama vežėjo pareiga patikrinti jų teisingumą. Dažnai nuo šio veiksmo priklauso tai, ar įsigalios transportavimo dokumente nurodytų duomenų teisingumo prezumpcija.

Skirtingai nuo CMR konvencijos reglamentavimo, oro transporte vežėjas nėra įpareigotas patikrinti krovinio būklę, kiekį ir apimtį, taigi remiantis Monrealio konvencijos 11 str. 2 d. „duomenys apie krovinio kiekį, apimtį ir būklę nėra laikomi įrodymu prieš vežėją, išskyrus tuos atvejus, kai vežėjas visa tai patikrino dalyvaujant siuntėjui bei nurodė oro transporto važtaraštyje arba krovinio kvite ir jei tai susiję su duomenimis apie akivaizdžią krovinio būklę“.⁸⁰ Netgi tuo atveju, kai vežėjas patikrina krovinio būklę, jis neprivalo to pažymėti oro važtaraštyje, žinoma, dažniausiai jis tai padaro, nes priešingu atveju, oro važtaraštis, kaip įrodymas apie krovinio būklę būtų niekinis.

Oro vežėjui nėra galimybės patikrinti duomenų, kuriuos į oro važtaraštį įrašo siuntėjas: daugeliu atvejų vežėjas tiesiog atsisako pažymėti oro važtaraštį, jog patikrino krovinio būklę, nes nemato prasmės patvirtinti duomenis, kurių realiai jis negali patikrinti. Visgi praktikoje svarbi informacija apie krovinį įtraukiama į važtaraštį. Byloje BRI v. Air Canada teismas pasisakė, kad tuo atveju, kai siuntėjas kailius pakrauna į konteinerius ir juos užplombuoja, žyma oro važtaraštį apie krovinio būklę reikš tik tai, jog krovinyje buvo tinkamai paruoštas transportavimui. Tuo tarpu, jeigu kailiai bus atgabenti neužplombuotose dėžėse ir vežėjas pasinaudos galimybe apžiūrėti krovinį, tuomet oro važtaraštis bus įrodymas, kad vežėjui buvo atgabentas nesužalotas krovinyje.⁸¹

Remiantis CMR konvencijos 8 str., vežėjas priimdamas krovinį privalo patikrinti:

a) ar teisingai nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija važtaraštyje;

b) krovinio ir pakuotės išorinę būklę.

Jeigu vežėjas neturi galimybių patikrinti įrašų, nurodytų minėto str. 1 d. „a“ punkte, tai apie tai jis privalo motyvuotai nurodyti važtaraštyje. Jis taip pat privalo motyvuotai pagrįsti visas pastabas apie krovinio ir pakuotės būklę. Patikrinimų rezultatai įrašomi į važtaraštį.⁸²

⁸⁰ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

⁸¹ Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: LLP, 2002. P. 68 - 70.

⁸² Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

Taigi CMR važtaraštyje fiksuojama tam tikra aplinkybių visuma, vežėjas neįvykdęs pareigos patikrinti minėtas aplinkybes, prisiima visą atsakomybę dėl galimų neigiamų pasekmių atsiradimo. Nepatikrinus minėtų sąlygų tikrumo, galioja prezumpcija, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus.⁸³ LAT byloje UAB “Vilvuokos” Ekspedicija v. UAB “Sempresta” pasisakė, kad: CMR konvencijos 8 str. numatytos įpareigojančio pobūdžio nuostatos, kurių pažeidimas sukelia ypač neigiamus padarinius vežėjui, negali būti aiškinamos plečiamai. Vežėjas neprivalo tikrinti priimamo krovinio svorio ar jo kiekio, išskyrus atvejus, numatytus CMR konvencijos 8 str. 3 d., t. y. kai to reikalauja pats siuntėjas. Tokia nuostata yra neatsitiktinė ir yra nustatyta, kad išvengti per didelių laiko sąnaudų krovinio priėmimo procese, būtent siuntėjas, kuris labiausiai suinteresuotas krovinio vežimo proceso pagreitinimu, gali būti tokio patikrinimo iniciatoriumi.⁸⁴

Svarbu paminėti, jog vežėjui neatlikus pareigos numatytos CMR konvencijos 8 str. 1 d., nėra laikoma, kad jis pažeidė vežimo sutartį ir dėl to automatiškai tampa atsakingas siuntėjui. Tačiau dėl to, kad vežėjas nepasinaudojo galimybe patikrinti krovinio būklės, jam atsiranda kiti neigiami padariniai. Visų pirma, nuo to ar vežėjas atliko prievolę, numatytą Konvencijos 8 str. 1 d., priklauso ar bus galima paneigti prezumpciją, numatytą 9 str., t.y. jei vežėjas nepatikrino minėtų duomenų ir neįrašė motyvuotų pastabų apie krovinio būklę į važtaraštį, jis praranda galimybę apsaugoti save nuo atsakomybės dėl krovinio sugadinimo ar praradimo, nes įsigalioja prezumpcija, kad jis perėmė tokios būklės krovinį, kokia užfiksuota važtaraštyje. Antra, dėl to, kad vežėjas nepatikrino krovinio, t.y. nepasinaudojo galimybe rasti galimus krovinio gedimus, vėliau jam gali tekti prisiimti atsakomybę už šiuos gedimus.⁸⁵

Kai vežėjas neturi galimybės patikrinti Konvencijos 8 str. 1 d. „a“ punkte minėtų sąlygų tikrumo, jis privalo apie tai motyvuotai nurodyti važtaraštyje. Prancūzijos teismai praktikoje minėtą sąlygą taiko taip: jeigu krovinys yra tokios prigimties, kad jo patikrinimas lemtų nepageidaujamą vėlavimą ir nuostolių atsiradimą vežėjui, tuomet aplinkybė, jog priimant krovinį buvo galima numanyti, kad su jo pakuote kažkas negerai, vertinama taip, kad pakuotės pažeidimas tapo akivaizdus vėliau, o ne krovinio priėmimo metu.⁸⁶

⁸³ Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

⁸⁴ Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB “Vilvuokos” Ekspedicija v. UAB “Sempresta”// http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26908; prisijungimo laikas: 2007-09-09.

⁸⁵ Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 11-12.

⁸⁶ Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 12.

Visos pastabos turi būti įtrauktos į važtaraštį iki to laiko, kol pirmasis važtaraščio egzempliorius bus galutinai perduotas siuntėjui. Pastabos, vėliau įrašytos kituose dviejuose važtaraščio egzemplioriuose, įrodomosios reikšmės neturi.⁸⁷

CMR konvencijos 10 str. įtvirtinta nuostata, kad „siuntėjas atsako prieš vežėją už nuostolius, padarytus asmenims, įrengimams ar kroviniams, taip pat už išlaidas, atsiradusias dėl netinkamos krovinio pakuotės, išskyrus atvejus, kai priimant krovinį pakuotės pažeidimas vežėjui buvo žinomas ar akivaizdus, tačiau apie tai jis važtaraštyje neįrašė atitinkamų pastabų“⁸⁸. Taigi tokiu atveju, kai vežėjas nepasinaudoja galimybe užfiksuoti važtaraštyje pastabų dėl krovinio pakuotės akivaizdžių pažeidimų, jam tenka atsakomybė dėl krovinio sugadinimo, nes laikoma, kad krovinyms buvo pažeistas pervežimo metu.

Priešingai nei CMR 8 str., CIM taisyklių 11 str. vežėjui suteikta teisė, bet ne pareiga patikrinti ar vežama siunta atitinka duomenis, kuriuos siuntėjas buvo nurodęs važtaraštyje. Nuo šio patikrinimo priklausys ar įsigalios prezumpcija, numatyta CIM taisyklių 12 str., o tai svarbu tokiu atveju, kuomet viena iš vežimo šalių norės pareikšti ieškinį teisme. Jei vežėjas patikrinęs krovinį aptinka, kad siunta neatitinka važtaraštyje nurodytų duomenų arba, kad buvo nesilaikyta krovinių, kurie priimami vežti pagal tam tikrus reikalavimus, vežimo nuostatų, patikrinimo rezultatai turi būti nurodyti krovinio važtaraštyje ir jo dublikate, jei vežėjas jį turi.⁸⁹

Taip pat kaip ir CMR konvencijoje, siuntėjas gali pareikalauti, kad vežėjas patikrintų krovinio būklę ir pakuotę.⁹⁰ Žinoma, tokia teisė siuntėjui suteikta siekiant apsaugoti jo interesus ir taip užtikrinti važtaraščio kaip *prima facie* įrodymo galią.

Taigi CIM važtaraštis yra *prima facie* vežimo sutarties sąlygų įrodymas. Visgi esant vežėjo motyvuotoms pastaboms, jog jis neturėjo galimybės patikrinti ar vežama siunta atitinka duomenis, nurodytus važtaraštyje, važtaraštis praranda *prima facie* įrodymo galią.⁹¹

Remiantis CIM taisyklių 14 str. siuntėjas atsako už visas krovinio neįpakavimo arba netinkamo įpakavimo pasekmes ir privalo atlyginti dėl to atsiradusią žalą, išskyrus atvejus, kai priimant krovinį pakuotės pažeidimas vežėjui buvo žinomas ar akivaizdus, tačiau apie tai jis važtaraštyje neįrašė atitinkamų pastabų.

⁸⁷ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

⁸⁸ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

⁸⁹ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

⁹⁰ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

⁹¹ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

Priešingai nei CMR konvencijoje SMGS susitarime vežėjas turi teisę, bet ne pareigą patikrinti važtaraštyje siuntėjo nurodytų duomenų ir pareiškimų tikslumą.

SMGS susitarime įtvirtinta nuostata, kad siuntėjo įrašyti į važtaraštį duomenys apie krovinio masę ir vienetų skaičių tik tuo atveju gali liudyti prieš geležinkelį:

1) jeigu krovinio masę patikrino geležinkelis, įrašė duomenis apie krovinio masę į važtaraščio skiltį "Masė (kg) nustatyta geležinkelio" ir patvirtino skiltyje "Svėrimo stoties spaudas, parašas";

2) jeigu krovinio vienetų skaičių patikrino geležinkelis, įrašė duomenis apie krovinio vienetų skaičių į važtaraščio skiltį "Geležinkelio įrašai ir žymos" ir tai patvirtino darbuotojo parašu bei kalendoriniu spaudu.⁹²

Vadinasi, vežėjui neatlikus tam tikrų duomenų teisingumo patikrinimo, krovinio sugadinimo ar praradimo atveju, jų nebus galima panaudoti prieš vežėją. Taigi siuntėjui teks kitomis įrodinėjimo priemonėmis įrodinėti savo reikalavimus. Galime daryti išvadą, kad SMGS važtaraštis nėra *prima facie* sutarties sąlygų, susijusių su krovinio mase ir vienetų skaičiumi, įrodymas, tačiau jo kaip rašytinės krovinio vežimo geležinkeliu sutarties prigimtis lemia tai, kad jame talpinama labai daug faktinių aplinkybių, susijusių su vežimo sąlygomis, kas įtakoja jo kaip sutarties turinio įrodymo reikšmę.

Hagos – Visbiu taisyklėse numatyta, kad „vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas konosamente neprivalo nurodyti arba parodyti ženklų, skaičiaus, kiekio ar svorio, jeigu jis turi pakankamą pagrindą įtarti, kad šie duomenys netiksliai apibūdina iš tikrųjų gautas prekes, arba jei jis neturėjo tinkamų patikrinimo priemonių“.⁹³

Visgi jeigu vežėjas, išduodamas konosamentą, nurodo aukščiau minimus duomenis, tai tokiu atveju konosamentas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių vežėjas gavo jame nurodytas prekes, apibūdintas pagal 3 dalies a, b ir c punktus“.⁹⁴

Konosamentas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių vežėjas gavo jame nurodytas prekes, tačiau ši prezumpcija yra paneigiama. Byloje *Compania Importadora de Arroces Colette v. P&O Steam Navigation Co.* teismas pasisakė, kad vežėjas savo atsikirtimus turi pagrįsti neabejotiniais ir pakankamais įrodymais, pagrindžiančiais faktą, kad konosamentas buvo klaidingas.⁹⁵

⁹² Tarptautinio krovinų vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

⁹³ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas//
http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

⁹⁴ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės)// http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

⁹⁵ Chuah J.C.T. *Law of International trade.* – London: Sweet& Maxwell, 2005. P. 210.

Doktrinoje išskiriamos „švaraus“ (gryno) ir „sutepto“ konosamento sąvokos. Išduodamas konosamentą vežėjas privalo patikrinti krovinį, šio patikrinimo rezultatas turi būti užfiksuotas konosamente. Šis vežėjo įrašas konosamente yra labai svarbus, nes gavėjui ar trečiajam asmeniui, kurie neturi galimybės fiziškai patikrinti krovinį, tai yra įrodymas, kad vežėjui kroviny buvo pristatytas geros būklės. Tokiu atveju, kai vežėjas konosamente patvirtins, kad jam kroviny buvo pristatytas geros būklės, bus laikoma, kad vežėjas išdavė „švarų“ konosamentą ir jis bus *prima facie* įrodymas dėl geros krovinio būklės. Byloje *British Imex Industries Ltd v. Midland Bank Ltd* teismas pasisakė, kad „švarus“ konosamentas, tai toks konosamentas, kuriame nėra jokių pastabų, susijusių su krovinio būkle ir pakuote.⁹⁶ Bet kokia vežėjo pastaba apie blogą krovinio būklę konosamente daro jį „suteptu“. The *Galatia* byloje buvo nustatyta, kad laivu buvo gabenamas kroviny - 200 tonų cukraus. Šis kroviny buvo sugadintas per gaisrą, kilusį laive, t.y. po krovinio pakrovimo į laivą. Vežėjas, priimdamas krovinį, buvo išdavęs „švarų“ konosamentą, tačiau po gaisro įrašė jame pastabą, kad jis atšaukia išduodant konosamentą padarytą įrašą, kad kroviny yra geros būklės, nes įvyko gaisras ir kroviny buvo sugadintas. Teismas pasisakė, kad po krovinio pakrovimo į laivą ir „švaraus“ konosamento išdavimo, jame negalima daryti jokių įrašų, kurie mažintų, jo kaip *prima facie* įrodymo galią. Taigi vežėjo padarytos pastabos konosamente po gaisro, nesumažino konosamento kaip *prima facie* įrodymo galios ir buvo laikoma, kad vežėjui kroviny buvo pristatytas geros būklės.⁹⁷ Vadinasi „švaraus“ konosamento išdavimas, iškilus ginčui, užkerta kelią vežėjui teigti, kad jam kroviny buvo perduotas blogos būklės ar sugadintos pakuotės.⁹⁸

Remiantis aukščiau atlikta analize, galime daryti išvadą, kad nuo to ar vežėjas patikrino transportavimo dokumente numatytus duomenis bei padarė tam tikras pastabas dokumente, priklauso jo atsakomybės už krovinio sugadinimą ar praradimą nustatymo pobūdis. CMR konvencijoje įtvirtinta vežėjo pareiga patikrinti važtaraštyje nurodytus duomenis; vežėjui neatlikus šios pareigos tenka visos su tuo susiję neigiamos pasekmės, nes nesant važtaraštyje tam tikrų pastabų dėl krovinio būklės, pakuotės būklės ar neįrašius motyvuotos pastabos, kodėl vežėjas negalėjo patikrinti reikiamų duomenų, galioja prezumpcija, kad kroviny vežėjo dispozicijon perėjo būtent tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje. Kituose aukščiau aptartuose dokumentuose, vežėjas turi teisę, bet ne pareigą patikrinti transportavimo dokumente nurodytų duomenų teisingumą. Vežėjai daugeliu atvejų pasinaudoja savo teise ir taip apsaugo savo interesus. Atkreipiame dėmesį, jog SMGS susitarimo vežėjas, skirtingai nuo kitų vežėjų, bet kuriuo metu aptikęs važtaraštyje nurodytų duomenų neteisingumą, privalo apie tai pažymėti

⁹⁶ Hughes A. D. *Carriage of goods by sea*. – London: Blackstone press limited, 1999. P. 138.

⁹⁷ Chuah J.C.T. *Law of International trade*. – London: Sweet& Maxwell, 2005. P. 204, 132.

⁹⁸ Hughes A. D. *Carriage of goods by sea*. – London: Blackstone press limited, 1999. P. 138.

važtaraštyje, tokios pastabos vėliau teisme, gali būti įtikinamais įrodymais dėl krovinio būklės. Taigi aktyvus vežėjo elgesys, t.y. pasinaudojimas galimybe patikrinti transportavimo dokumento duomenų teisingumą, o nesant galimybės atlikti tokį patikrinimą, tokio fakto užfiksavimas transportavimo dokumente, yra labai reikšmingas, kadangi transportavimo dokumentas yra *prima facie* įrodymas, vadinasi duomenys užfiksuoti jame vėliau bus svariais įrodymais prieš vežėją. Todėl tam tikrų veiksmų neatlikimas ir to nepažymėjimas važtaraštyje, gali sąlygoti vežėjo atsakomybę.

3.2.6 Krovinio vertė kaip vežimo sutarties sąlyga

Visuose mūsų analizuojamuose Tarptautiniuose susitarimuose numatytos vežėjo atsakomybės ribos. Visgi ir tarptautinėje praktikoje galioja sutarčių laisvės principas, todėl nei vienas iš Susitarimų nedraudžia šalims susitarti dėl transportuojamo krovinio vertės dėl ko vežėjui taikomos ne tos atsakomybės ribos, kurios numatytos Susitarimuose, o tokios, kokia yra deklaruota krovinio vertė.

Transportavimo dokumentuose nurodoma vežimo sutarties sąlyga, kad siuntėjas yra deklaravęs krovinio vertę. Kilus ginčui tarp šalių ir prireikus nustatyti vežėjo atsakomybės ribas, transportavimo dokumentas bus *prima facie* įrodymas, kad krovinio vertė buvo deklaruota ir kad tai keičia atsakomybės ribas, numatytas Tarptautiniuose susitarimuose.

Svarbus vaidmuo oro važtaraščio, kaip sutarties turinio įrodymo yra tuomet, kai siuntėjas pareiškia specialaus suinteresuotumo krovinio pristatymu deklaraciją.⁹⁹ Aplinkybę, jog tokia deklaracija pareikšta ir krovinio vertę, būtina užfiksuoti važtaraštyje. Jeigu krovinio vertė nebus užfiksuota oro važtaraštyje, siuntėjui bus labai sunku įrodyti, jog jis buvo pareiškęs suinteresuotumo krovinio pristatymu deklaraciją, dėl ko vežėjui bus taikomos tos atsakomybės ribos, kurios numatytos Monrealio konvencijoje.

CMR konvencijos 24 ir 26 str. numatyta galimybė siuntėjui sumokėjus papildomą mokesį už vežimą, deklaruoti krovinio vertę, tačiau tai būtina nurodyti važtaraštyje.

CIM taisyklių 34 - 35 str. įtvirtintos nuostatos, kad siuntėjas, norintis deklaruoti siuntos vertę ir taip pakeisti Taisyklėse numatytą vežėjo atsakomybės ribą, privalo tai nurodyti važtaraštyje.¹⁰⁰ Priešingu atveju, vežėjui bus taikomos atsakomybės ribos, numatytos Taisyklėse.

Hagos - Visbiu taisyklių 4 str. 5 d. taip pat numatyta galimybė siuntėjui deklaruoti krovinio vertę, jei konosamente nebus nurodyta apie prekių rūšį ir vertę, vežėjui galios tos atsakomybės ribos, kurios numatytos Taisyklėse. Jei pareiškimas apie krovinio vertę pateikiamas

⁹⁹ http://www.clonica.net/usuario/img_usuario/comercio-exterio.es/Herramientas_Doc/134.pdf; prisijungimo laikas: 2007-07-22.

¹⁰⁰ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

konosamente, jis yra *prima facie* įrodymas, tačiau neįpareigoja vežėjo arba gali būti jo nugincytas. Nei vežėjas, nei laivas niekuomet neatsako už prekių netekimą ar sužalojimą ar su prekėmis susijusius netekimą ar sužalojimą, jeigu siuntėjas konosamente sąmoningai klaidingai nurodė jų rūšį ar vertę.¹⁰¹

SMGS susitarime taipogi leidžiama vežimo sutarties šalims susitarti dėl krovinio vertės; kai kuriuos krovinius pagal minėtą susitarimą įvertinti būtina. Siuntėjas, deklaravęs krovinio vertę, geležinkeliui turi sumokėti papildomą mokestį. Krovinio vertė turi būti įrašyta į važtaraštį.¹⁰²

Taigi vežimo šalys norėdamos išvengti vežėjo atsakomybės ribų, numatytų Tarptautiniuose susitarimuose, privalo deklaruoti krovinio vertę ir būtinai tai užfiksuoti transportavimo dokumente. Vadinasi, vežimo sutarties sąlyga dėl krovinio vertės galios tik tuomet, kai šalys turės transportavimo dokumentą ir jame bus numatyta minėta sąlyga. Nesant transportavimo dokumento, vežėjams bus taikomos tos atsakomybės ribos, kurios numatytos Tarptautiniuose susitarimuose pagal kuriuos vyksta vežimas.

3.3 Transportavimo dokumentas kaip krovinio perdavimo vežėjui įrodymas

Krovinių transportavimo dokumentų reikšmė ypač pasireiškia tuomet, kai reikia įrodyti, jog krovins buvo perduotas vežėjui. Vežėjo atsakomybės periodas už krovinį prasideda nuo to momento, kuomet krovins perduodamas vežėjo žinion. Turėti transportavimo dokumentą, įrodantį faktą, jog vežėjas parėmė krovinį, labai svarbu tuomet, kai pateikiamas ieškinys ir reikia nustatyti kieno žinioje buvo krovins, kai įvyko jo sugadinimas arba jis buvo prarastas.

Monrealio konvencijos 11 str. 1 d. įtvirtinta taisyklė, kad važtaraštis yra *prima facie* krovinio perėmimo įrodymas. Remiantis šia prezumpcija, galime daryti išvadą, kad vežėjui pasirašius ant oro važtaraščio pradeda galioti jo atsakomybės už krovinį prezumpcija.

CMR važtaraštis taip pat kaip ir oro važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, kad vežėjas priėmė krovinį pervežimui. Važtaraštis svarbus tokiu atveju, kai reikia tiksliai nustatyti vežėjo atsakomybės atsiradimo laiką. Visų pirma reikia nustatyti momentą, kada krovins buvo perduotas vežėjui, t.y. pirmiausiai reikia nustatyti tikslų krovinio priėmimo momentą. Tai svarbu, nes, kaip matyti iš CMR konvencijos 17 str. 1 p., vežėjas neatsako už krovinio praradimą ar jo sugadinimą, jei tai įvyko iki to laiko, kol jis priėmė krovinį vežti. Remiantis ankstesniuose skyriuose atlikta analize, žinome, jog važtaraštyje fiksuojamos tam tikros faktinės aplinkybės,

¹⁰¹ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

¹⁰² Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

viena iš jų – krovinio perdavimo vežėjo dispozicijon momento nurodymas. Taigi nuo to momento, kai vežėjas priėmęs krovinį, pasirašo važtaraštyje, pradeda galioti atsakomybės už krovinį prezumpcija. Vežėjo atsakomybė už krovinį prasideda nuo to momento, kai krovinsys yra priimtas vežti. LAT byloje J. Gasiūno IĮ v. UAB “SBA Transekspedicija” pasisakė, kad „nustatant, kada krovinsys priimtas vežti, reikia nustatyti faktą, kada krovinsys yra vežėjo priimtas vežimui, bet ne kitais tikslais (pvz., automobilis pateiktas krovinio pakavimui, saugojimui prieš pervežant ir pan). Krovinio priėmimo vežti momentas siejamas su CMR konvencijos 9 str. 1p. numatyta taisykle, kad važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, kad krovinsys perėjo vežėjo dispozicijon, iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad jo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas, priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje“.¹⁰³

Atkreipiame dėmesį į tai, kad tokiu atveju, kai šalys važtaraščio neturi arba jame nėra vežėjo parašo (dėl ko jis negalioja), ieškovas negali remtis CMR konvencijos 9 str. 1 p. numatyta prezumpcija, ir šį faktą privalo įrodinėti kitomis priemonėmis.

CIM taisyklių 23 str. numatyta, kad vežėjas atsako už krovinį nuo jo priėmimo vežti momento. Minėta norma siejama su taisykle, kad važtaraštis, tai krovinio perdavimo vežėjui *prima facie* įrodymas. Taigi, ieškovui pateikus ieškinį teisme, reiks tik pateikti važtaraštį su vežėjo parašu ir tai bus įrodymas, kad krovinsys buvo parėjęs vežėjo dispozicijon tuo metu, kai buvo sugadintas ar prarastas.

SMGS susitarimo 8 str. 5 d. įtvirtinta nuostata, kad: vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje momento; priėmimas vežti patvirtinamas ant važtaraščio uždėjus pradinės stoties kalendorinį spaudą.¹⁰⁴ Kadangi SMGS susitarime vežimo sutartis laikoma realine sutartimi, tai krovinio perdavimo fakto nurodymas važtaraštyje yra daug svarbesnis nei aukščiau aptartuose transportavimo dokumentuose. Vadinasi, nuo faktinės aplinkybės - pradinės stoties kalendorinio spaudo važtaraštyje - priklausys vežimo sutarties galiojimas. Važtaraštyje nurodytas pradinės stoties kalendorinis spaudas bus *prima facie* įrodymas, kad krovinsys perėjo vežėjo dispozicijon.

Konosamentas, tai transportavimo dokumentas, kuris atlieka pakvitavimo funkciją, t.y. patvirtina krovinio pakrovimo į laivą ar perdavimo vežėjui faktą: jis naudojamas kaip įrodymas ieškiniuose prieš vežėją dėl krovinio sugadinimo ar praradimo.¹⁰⁵

Konosamentai skirstomi labai įvairiai, šis skirstymas turi praktinę reikšmę. Konosamento kaip krovinio perdavimo įrodymo analizei svarbios šios konosamentų rūšys:

¹⁰³ Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje J. Gasiūnas v. UAB “SBA Transekspedicija”// http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=25485; prisijungimo laikas: 2007-09-11.

¹⁰⁴ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

¹⁰⁵ Dockray M., Thomas K.R. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. – London, Sydney, Portland: Cavendish publishing limited, 2004. P. 130.

- perėmimo (kranto) konosamentas – vežėjas juo tik patvirtina, kad jis perėmė krovinį, tačiau tas krovinyš dar nėra laive. Toks konosamentas sąlygoja vežėjo atsakomybę už krovinį, nepaisant to, kad krovinyš dar nėra laive, o patalpintas, pvz., į sandėlį;
- laivo borto konosamentas – šiuo konosamentu vežėjas patvirtina, kad prekės jau pakrautos į laivą.¹⁰⁶

Vadinasi konosamentas kaip ir kiti aukščiau aptarti transportavimo dokumentai yra *prima facie* įrodymas, kad krovinyš parėjo vežėjo žinion. Šio dokumento ypatybė ta, kad jis išduodamas net tuo atveju, kai krovinyš dar nebūna pakrautas į transporto priemonę.

Taigi galime daryti išvadą, kad visi aukščiau aptarti dokumentai yra patvirtinimas, kad vežėjas parėmė krovinį. Nuo to momento, kai vežėjas pasirašo važtaraštyje įsigalioja prezumpcija, kad vežėjo žinioje yra krovinyš, nurodytas ir apibūdintas transportavimo dokumente. Šios faktinės aplinkybės nurodymas transportavimo dokumente labai svarbus tuo, jog visų ieškinių pirmasis teisinis pagrindas yra aplinkybė, jog krovinyš buvo vežėjo dispozicijoje, kai buvo sugadintas ar prarastas. Visuose tarptautiniuose susitarimuose vežėjo atsakomybės periodo pradžia siejama su krovinio priėmimo vežti momentu, būtent šis faktas ir nurodomas transportavimo dokumente. Ieškovas turintis transportavimą dokumentą, turi centrinį ieškinio prieš vežėją įrodymą. Pažymėtina, kad CMR, CIM ar konosamento nebuvimo atveju, krovinio perėmimą galima įrodinėti kitomis priemonėmis, tuo tarpu nesant SMGS važtaraščio, negalėsime įrodinėti šio fakto, nes be šio važtaraščio vežimo sutartis laikoma negaliojančia.

3.4 Transportavimo dokumentas kaip vežimo sutarties įvykdymo įrodymas

Remiantis aukščiau atlikta krovinių transportavimo dokumentų analize, galime teigti, kad krovinių transportavimo dokumentai visame vežimo procese yra labai svarbūs. Jie yra ne tik įrodymas, kad buvo sudaryta vežimo sutartis bei jos sąlygų atspindys, tačiau ir dokumentas, kuriame fiksuojama visa vežimo eiga. Galiausiai, pristačius krovinį į paskirties vietą ir išdavus jį teisėtam gavėjui, šis dokumentas yra įrodymas, kad vežimo sutartis buvo įvykdyta.

Monrealio konvencijos 31 str. įtvirtinta dar viena prezumpcija: įregistruoto krovinio pristatymas asmeniui be jokių nusiskundimų, laikomas *prima facie* įrodymu, kad jis buvo atvežtas geros būklės ir pagal vežimo dokumentą.¹⁰⁷ Vadinasi pristačius krovinį gavėjui ir atidavus jam antrąjį oro važtaraščio egzempliorių, bus laikoma, kad vežimo sutartis tinkamai

¹⁰⁶ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 131.

¹⁰⁷ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

įvykdyta, t.y. važtaraštis bus įrodymas, kad jame nurodytas krovinyms perėjo gavėjo dispozicijon būtent tokios būklės, kokia numatyta transportavimo dokumente.

Siekiant apsaugoti gavėjo interesus Monrealio konvencijoje yra nuostatų, leidžiančių ieškovui per tam tikrą nustatytą terminą pareikšti rašytines pretenzijas: žalos atveju – asmuo, turintis teisę, kad jam būtų pristatytas krovinyms, pastebėjęs padarytą žalą, tuoj pat arba per 14 dienų nuo krovinių gavimo dienos privalo pateikti skundą vežėjui. Jei vėluojama, skundas privalo būti pareikštas ne vėliau kaip per 21 dieną nuo tos dienos, kai jam buvo perduotas krovinyms. Visi skundai privalo būti pateikti raštu ir perduoti arba išsiųsti per nurodytą laikotarpį.¹⁰⁸

Raštiškų pretenzijų nereikia pateikti tik esant fiktyviam arba visiškam krovinių praradimui.

Oro vežime išskiriama ypatybė, kad per aukščiau nurodytus laikotarpius nepateikus rašytinių pretenzijų, jokie ieškiniai prieš vežėją nepriimami, išskyrus jeigu pastarasis sukčiauja.¹⁰⁹ Vadinasi prezumpcija, kad krovinyms pristatytas tokios būklės, kokia nurodyta oro važtaraštyje, nepateikus laiku pretenzijos, bus nenuginčijama. Taigi oro važtaraštyje užfiksuotos aplinkybės apie krovinių būklę, tampa nenuginčijamu įrodymu. Nesant transportavimo dokumento arba jame nenurodžius duomenų apie krovinių būklę, nebūtų svarbiausio įrodymo, lemiančio minėtos prezumpcijos veikimą.

Remiantis CMR konvencijos 30 str. ieškovas norintis pareikšti ieškinį teisme prieš vežėją dėl krovinių sugadinimo ar praradimo, turi nugynyti 30 str. 1 d. įtvirtintą prezumpciją: jeigu gavėjas priima krovinį, neįvertindamas kartu su vežėju krovinių būklės ir nepareikšdamas jam pretenzijų dėl dalies krovinių praradimo ar sugadinimo, tai iki bus įrodyta priešingai, manoma, kad gavėjas priėmė krovinį tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje. Tinkama reakcija į krovinių sugadinimą ar praradimą numatyta 30 str. Ieškovui reikia įrodyti, kad krovinių kiekis ir būklė pristatymo metu yra kitokia nei buvo išsiuntimo metu. Minėtam skirtumui įrodyti, ieškovas gali pasinaudoti Konvencijos 9 str. įtvirtinta prezumpcija bei pasinaudoti 30 str. įtvirtinta galimybe kartu su vežėju patikrinti krovinių būklę. Pretenzijos turi būti rašytinės. Tačiau CMR konvencija neaiškina sąvokos „rašytinės“ pretenzijos, apibrėžti, kokia forma jos turi būti užfiksuotos, palikta nacionalinei teisei. Prancūzijos teismai yra pasisakę, kad pretenzijos gali būti nurodytos vežėjo važtaraščio kopijoje. Anglijos teismai yra pasisakę, kad „rašytinės“,

¹⁰⁸ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

¹⁰⁹ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

tai nereiškia, kad jos turi būti įformintos nustatytos griežtos formos dokumente; jos gali būti užfiksuotos netgi fakse, tinkama forma gali būti ir elektroninis laiškas.¹¹⁰

Analizuojant pretenzijų reikšmę svarbu pabrėžti, kad tokiu atveju, kai ieškovas nepateikia pretenzijų, 30tr. 1 d. įtvirtinta prezumpcija gina vežėją. Anglijos teisėje vienašalės pretenzijos yra niekinės. Svarbiausia tai, kad pretenzijų nepateikimas, neužkerta kelio vėliau pateikti ieškinį. Vadinasi 30tr. 1 d. įtvirtinta prezumpcija yra nugrinčijama. Griežtesnė situacija yra tik dėl krovinio pristatymo termino viršijimo, tokiu atveju raštiškas pretenzijas būtina pateikti per 21 dieną po to, kai krovins buvo perduotas gavėjui. Tokių pretenzijų nepateikimas reiškia teisės pareikšti ieškinį praradimą.¹¹¹

CIM taisyklėse nėra tiesiogiai įtvirtinta prezumpcija, kad gavus krovinį ir nepateikus pretenzijų laikoma, kad krovins buvo pristatytas tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje. Tačiau remiantis 47 str. 1 d., kad tokiu atveju, kai turintis tam teisę asmuo priima krovinį, išnyksta teisė pareikšti vežėjui bet kokią ieškinį, susijusį su vežimo sutartimi, dėl krovinio dalies praradimo, apgadinimo arba vėlavimo jį pristatyti per numatytą krovinio pristatymo terminą¹¹², galime daryti išvadą, jog Taisyklėse įtvirtinta prezumpcija dėl vežimo sutarties sąlygų galioja ir šiuo atveju, t.y. preziumuojama, kad krovins buvo pristatytas tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje.

CIM taisyklėse labai didelė reikšmė suteikiama pretenzijoms. Taisyklių 47 str. 2 d. numatyti atvejai, kada ir per kiek laiko turi būti pateiktos pretenzijos. Jei ieškovas nepasinaudoja minėtame straipsnyje numatytais galimybėmis apsaugoti savo interesus ir nugrinčyti prezumpciją arba neturi teisės jomis pasinaudoti, prezumpcija, jog krovins buvo pristatytas tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje, yra nenuginčijama, t.y. po krovinių priėmimo prezumpcija saugo vežėją ir jam nebegali būti pareikšti jokie ieškiniai. Taigi CIM taisyklės įtvirtinta nenuginčijama prezumpcija kaip ir Monrealio konvencijoje.

SMGS susitarime griežtai ir detalai reglamentuojami atvejai, kas, dėl ko ir kada gali pareikšti pretenzijas. Svarbu pabrėžti tai, kad 31 str. numatyta, kad: siuntėjo ar gavėjo pretenzijos ir ieškiniai geležinkeliams pagal vežimo sutartis arba geležinkelių reikalavimai ir ieškiniai siuntėjams ar gavėjams dėl važtapinigių, baudų ir nuostolių atlygio sumokėjimo gali būti pateikti per 9 mėnesius, išskyrus pretenzijas ir ieškinius dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo,

¹¹⁰ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹¹¹ Clarke M., Yates D. *Contracts of carriage by land and air*. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 49-51.

¹¹² Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolai// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

kuriems pateikti nustatomas 2 mėnesių terminas; pretenzijos ir reikalavimai, kurių senaties terminas pasibaigė, negali būti pateikti kaip ieškiniai.¹¹³

Vadinasi SMGS susitarime irgi laikomasi tos nuostatos, kad ieškovui neatlikus tam tikrų veiksmų, apsaugančių jo interesus, galioja prezumpcija, kad kroviniai pristatyti tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje ir ji yra nenuginčijama.

Hagos – Visbiu taisyklėse įtvirtinta nuostata, kad tuomet, kai vežėjui ar jo agentui iškrovimo uoste raštu nepranešama apie prekių netekimą ar sužalojimą ir bendrą tokio netekimo ar sužalojimo pobūdį prieš perduodant prekes asmeniui pagal vežimo sutartį turinčiam teisę jas priimti saugoti, arba prekių perdavimo metu, arba jei netekimas ar sužalojimas netampa akivaizdūs per tris dienas, toks perdavimas yra *prima facie* įrodymas, kad vežėjas pristatė konosamente nurodytas prekes.¹¹⁴ Tačiau būtina pabrėžti, kad pretenzijų nepateikimas neatima teisės iš ieškovo pareikšti ieškinį teisme. Vadinasi šiose taisyklėse įtvirtina prezumpcija, taip pat kaip ir CMR konvencijos 30 str. įtvirtinta prezumpcija, yra nuginčijama.

Taigi transportavimo dokumento kaip *prima facie* įrodymo teisinė reikšmė pasireiškia ir tuomet, kai krovinys būna pristatomas teisę jį gauti turinčiam asmeniui. Pristačius krovinį ir gavėjui pasirašius krovinio transportavimo dokumente, baigiasi vežėjo atsakomybės už krovinį periodas. Perdavus krovinį gavėjui, laikoma, kad vežimo sutartis buvo įvykdyta. Įvykdžius vežimo sutartį transportavimo dokumentas nepraranda svarbos, todėl kad šiame dokumente fiksuojamos tam tikros faktinės aplinkybės, susijusios su gauto krovinio būkle. Jeigu transportavimo dokumente gavėjas nurodys, kad gavo ne tokios būklės krovinį, kokia nurodyta dokumente, tuomet jis galės nuginčyti prezumpciją, kad krovinys atgabentas tinkamos būklės. Tokiu atveju, kai pristačius krovinį gavėjas į transportavimo dokumentą neįrašys jokių pastabų, galios prezumpcija, kad krovinys buvo jam pristatytas tokios būklės, kokia nurodyta krovinio transportavimo dokumente. Aptartų transportavimo dokumentų teisinė reikšmė yra skirtinga, pvz. oro ir CIM bei SMGS važtaraščiuose užfiksuotų duomenų *prima facie* galia ir Tarptautiniuose susitarimuose įtvirtintos prezumpcijos yra nenuginčijamos, tuo tarpu naudojant CMR važtaraštį ar konosamentą, prezumpcija, jog transportavimo dokumentuose nurodyta krovinio būklė yra tokia, kokia yra pristatyto krovinio būklė, yra nuginčijama. Vadinasi, pirmuoju atveju prezumpcija saugo vežėjo interesus, o antruoju atveju – asmenų, turinčių teisę pareikšti ieškinį. Todėl važtaraštis reikšmingas ne tik dėl to, kad jame neužfiksavus tam tikrų faktinių aplinkybių, galioja prezumpcija, kad krovinys atgabentas geros būklės, bet ir tuomet, kai

¹¹³ Tarptautinio krovinų vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

¹¹⁴ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės)// http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=218320; prisijungimo laikas: 2007-04-11.

prezumpcija yra nenuginčijama, nes neturint šio dokumento, nebūtų galima remtis minėta prezumpcija.

4 Legitimacinė krovinių transportavimo dokumentų funkcija

Legitimacinė krovinių transportavimo dokumentų funkcija pasireiškia tuo, kad šis dokumentas, jį turinčiam ar jame įrašytam asmeniui, suteikia teisę atlikti tam tikrus teisinius veiksmus, pvz.: perduoti krovinį kitam nei sutartyje nurodytam gavėjui, nugabenti krovinį į kitą nei sutartyje numatytą paskirties vietą, sulaikyti krovinį ir t.t. Vadinasi, transportavimo dokumentas atlikdamas legitimacinę funkciją, tame dokumente nurodytam kaip gavėjui ar įgaliotam asmeniui arba asmeniui, kuris pateikia arba grąžina dokumentą, suteikia galimybę pasinaudoti tam tikromis teisėmis.¹¹⁵

4.1 Disponavimo teisė

Tam, kad palengvintų tarptautinę prekybą ir jos vykdymą, vežimo dalyviams suteikta disponavimo teisė. Svarbu pabrėžti, kad dauguma transportavimo dokumentų suteikia teisę disponuoti kroviniu, bet nesuteikia krovinio nuosavybės teisės.

Monrealio konvencijoje įtvirtinta disponavimo teisė yra sutartinė teisė, tai nėra nuosavybės teisė, t.y. oro važtaraštis priešingai nei konosamentas, nėra nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas. Aviacinio važtaraščio viršuje nurodyta, kad jis negali atlikti – „not negotiable“ – funkcijos: jis neparduodamas, nekeičiamas ir neišleidžiamas į apyvartą kaip vertybinis popierius. Jo taipogi negalima išleisti į apyvartą kaip mokėjimo priemonės.¹¹⁶ Disponavimo teisė yra susijusi su trečio oro važtaraščio egzemplioriaus turėjimu.

Disponavimo teisę, remiantis CMR konvencija kaip ir Monrealio konvencijoje, suteikia važtaraštis. Jo neturėjimas, tai *prima facie* įrodymas, kad asmuo neturi teisės disponuoti kroviniu. Disponavimo teisės priklausymas nuo važtaraščio pateikimo turi keletą tikslų: visų pirma, taip siekiama apsaugoti asmenį, tikrai turintį teisę disponuoti kroviniu; antra - apsaugoti vežėją nuo atsakomybės už asmens neturinčio teisės disponuoti krovinių, nurodymų vykdymą.¹¹⁷ Vadinasi, važtaraštis yra įrodymas, kad asmuo pateikęs šį dokumentą, turi teisę disponuoti kroviniu.

CMR konvencijos 12 str. numatyta kroviniu disponuojančio asmens (siuntėjo arba gavėjo) teisė duoti nurodymus vežėjui.

¹¹⁵ Häberle S. G. Handbuch der Akkreditive, Inkassi, Exportdokumente und Bankgarantien. – München: Oldenbourg Wissensch.Vlg., 2000. P. 564.

¹¹⁶ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 188.

¹¹⁷ Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 16.

Pažymėtina, kad CMR važtaraštis skirtingai nei konosamentas nėra nuosavybės teisę suteikiantis dokumentas.

CIM taisyklių 18 – 19 str. reglamentuojama disponavimo teisė. Šių straipsnių nuostatos labai panašios į CMR konvencijos nuostatas. Disponavimo teisės turėjimas siejamas su važtaraščio dublikato pateikimu. Važtaraštis - tai dokumentas suteikiantis teisę disponuoti kroviniu, tačiau kaip ir aukščiau aptarti transportavimo dokumentai, jis nesuteikia nuosavybės teisės.

SMGS susitarime taip pat numatyta teisė disponuoti kroviniu, t.y. tiek siuntėjas, tiek gavėjas gali duoti nurodymus vežėjui ir pakeisti vežimo sutartį; visi šie nurodymai turi būti užfiksuoti važtaraštyje. SMGS važtaraštis taip pat nėra nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas.

Kaip jau minėjome ankstesniuose savo darbo skyriuose, konosamentas laikomas vertybiniu popieriumi, kuris būdamas apyvartiniu dokumentu suteikia teisę disponuoti kroviniu.

Konosamentas yra ypatingas transportavimo dokumentas, nes jis skirtingai nei aukščiau aptarti dokumentai, yra nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas.

Remiantis CK 1.106 str. 1 d. „konosamentas, kaip vertybinis popierius - tai dokumentas, įrodantis sutarties sudarymo faktą ir patvirtinantis jo turėtojo teisę gauti iš vežėjo konosamente nurodytus daiktus (krovinį) bei jais disponuoti“¹¹⁸.

Vadinasi disponavimo kroviniu teisė priklauso konosamento turėtojui. Nei siuntėjas, nei gavėjas neturi teisės disponuoti pervežamu kroviniu savo nuožiūra.¹¹⁹ Disponavimas konosamentu (jo perleidimas, įkeitimas) reiškia disponavimą jame nurodytu kroviniu. Kol kroviny yra gabenamas, pardavėjas gali parduoti pirkėjui konosamentą ir tai reikš simboliinį krovinio pardavimą. Laivui atvykus su kroviniu į uostą, pirkėjas, pateikęs konosamentą, turi teisę reikalauti išduoti jam krovinį. Byloje Sanders v. Maclean teismas pasisakė, kad kol kroviny yra gabenamas, negalima jo fiziškai pristatyti pirkėjui. Gabenimo periodu, remiantis verslo teise, konosamentas pripažįstamas simbolišku kroviniu. Konosamento pristatymas laikomas simboliiniu krovinio pristatymu. „Konosamentas, tai raktas, kuris atsidūręs teisėto savininko rankose, leidžia jam atrakinti duris nuo prekių sandėlio, kuriame yra galimybė rasti krovinį“.¹²⁰

Taigi galime daryti išvadą, kad visi transportavimo dokumentai suteikia disponavimo kroviniu teisę. Skiriasi tik tų dokumentų suteikiamos disponavimo teisės turinys, pvz. oro važtaraštis nesuteikia siuntėjui teisės duoti nurodymą vežėjui pristatyti krovinį į kitą paskirties vietą, tuo tarpu CIM, SMGS bei CMR važtaraščiai tokią teisę suteikia. Ypatingas transportavimo

¹¹⁸ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas// Valstybės Žinios. 2000, Nr. 74-2262.

¹¹⁹ Брагинский М. И., Витрянский В. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва: Статут, 2004. P. 123.

¹²⁰ Carr I. International trade law. – London: Cavendish Publishing Limited, 2005. P. 185.

dokumentas – konosamentas, nes jis priešingai nei kiti aptarti dokumentai, suteikia nuosavybės teisę; disponavimas šiuo transportavimo dokumentu reikš disponavimą pačiu kroviniu. Tačiau svarbiausia, kalbant apie disponavimo teisę, pabrėžti tai, kad visuose mūsų nagrinėjamuose Tarptautiniuose susitarimuose disponavimo teisė priklauso būtent nuo transportavimo dokumento turėjimo; šio dokumento neturėjimas ar nepateikimas yra *prima facie* įrodymas, kad asmuo neturi teisės disponuoti kroviniu. Jeigu vežėjas vykdo asmens nurodymus nepareikalavęs pateikti transportavimo dokumento, jis prisiima visą atsakomybę dėl galimų neigiamų padarinių atsiradimo.

4.2 Disponavimo teisės naudojimo sąlygos

Pažymėtina, kad disponavimo teisė nėra absoliuti teisė. Asmuo, turintis teisę disponuoti kroviniu, privalo laikytis tam tikrų sąlygų. Tarptautiniuose susitarimuose įtvirtintos sąlygos labai panašios, tačiau galima atrasti ir skirtumų. Visgi esminė sąlyga išlieka ta pati – asmuo norintis disponuoti kroviniu, turi pateikti transportavimo dokumentą.

Disponavimo teisė nėra absoliuti teisė; yra atveju, kuomet siuntėjas net ir turėdamas trečią oro važtaraščio egzempliorių negali laisvai disponuoti kroviniu, pvz.: kai gabenamas rinktinis krovinyš iš daugelio smulkių krovinių, išduodamas važtaraštis rinktiniam kroviniui, kuris vadinamas pagrindiniu aviaciniu važtaraščiu. Transportuojamo krovinio ekspeditorius turi išduoti savo vardu parašytą firmos aviacinį važtaraštį kiekvienai siuntai. Tokiu atveju disponavimo teisė priklauso ekspeditoriui, kuris turi pagrindinį oro važtaraštį, taip įgyvendinamas krovinio vežimo efektyvumo principas.¹²¹ Taip pat disponavimo teisė yra apribota, siekiant apsaugoti vežėjo interesus. Konvencijos 12 str. 1 d. įtvirtinta nuostata, kad siuntėjas disponavimo teise turi naudotis nepažeisdamas vežėjo bei kitų siuntėjų interesų. Priešingu atveju vežėjui grėstų dideli nuostoliai, o galbūt ir bankrotas, dėl siuntėjo duodamų nepagrįstų nurodymų. Disponavimo kroviniu teisė gali būti modifikuota šalių susitarimu, užfiksuotu važtaraštyje. Taip pat disponavimo teisė šalių susitarimu gali būti įgyvendinta ir be trečio važtaraščio egzemplioriaus, tačiau tokiu atveju vežėjui gali kilti padariniai numatyti Konvencijos 12 str. 3 d., t.y. jis prisiima atsakomybę už žalą, kuri tuo gali būti padaryta bet kuriam teisėtam oro transporto važtaraščio egzemplioriaus ar krovinio kvito turėtojui.¹²²

Pažymėtina, kad Monrealio konvencijoje kaip ir CMR konvencijoje numatyta, kad siuntėjas privalo padengti visas išlaidas vežėjui ar kitiems siuntėjams, susijusias su naudojimusi disponavimo teise.

¹²¹ Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: Lloyd's transport law library, 2002. P. 72.

¹²² Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: Lloyd's transport law library, 2002. P. 72.

Asmuo, turintis disponavimo teisę, gali ja naudotis atsižvelgiant į CMR konvencijoje numatytus reikalavimus:

a) siuntėjas - arba gavėjas, norintis pasinaudoti šia teise, privalo pateikti vežėjui pirmą važtaraščio egzempliorių, kuriame turi būti įrašytos naujos instrukcijos, taip pat kompensuoti vežėjui išlaidas ir nuostolius, susijusius su šių instrukcijų vykdymu;

b) instrukcijų vykdymas turi būti įmanomas, kai jas gauna asmuo, kuris privalo jas vykdyti. Jų vykdymas neturi pažeisti normalios vežėjo įmonės darbo eigos, taip pat padaryti nuostolių kitų krovinių siuntėjams ir gavėjams;

c) pagal nurodytas instrukcijas siuntos negalima dalinti dalimis.¹²³

Analizuodami apribojimų turinį, galime daryti išvadą, kad jie labai panašūs į apribojimus, numatytus Monrealio konvencijoje. Tačiau, skirtingai nei oro važtaraštis, CMR važtaraštis nesuteikia teisės asmeniui disponuoti kroviniui taip, kad siunta būtų padalinta dalimis.

Siuntėjas, turintis CMR važtaraštį, kaip ir siuntėjas, turintis oro važtaraštį, privalo kompensuoti visas išlaidas, susijusias su jo instrukcijų vykdymu.

CIM taisyklėse taip pat įtvirtintos sąlygos, kurių laikantis disponavimo teisė turi būti įgyvendinama:

- instrukcijų vykdymas turi būti įmanomas, kai jas gauna asmuo, kuris privalo jas vykdyti. Jų vykdymas neturi pažeisti normalios vežėjo įmonės darbo eigos, taip pat padaryti nuostolių kitų krovinių siuntėjams ir gavėjams;
- siuntėjas arba gavėjas norėdami disponuoti kroviniu, privalo pateikti važtaraščio dublikatą;
- siuntėjas arba gavėjas privalo apmokėti visas išlaidas vežėjui, atsiradusias vykdant nurodymus;
- pagal nurodytas instrukcijas siuntos negalima dalinti dalimis.¹²⁴

Taigi matome, kad sąlygos labai panašios į CMR konvencijoje išdėstytas sąlygas.

SMGS susitarime taip pat kaip ir aukščiau aptartuose tarptautiniuose susitarimuose aptartos disponavimo teisės naudojimo sąlygos:

- sutarties pakeitimas, dėl kurio krovins bus padalintas į dalis, neleidžiamas;
- vežimo sutartis gali būti pakeista pagal raštišką siuntėjo arba gavėjo pareiškimą;
- sutarties pakeitimą gali atlikti vieną kartą siuntėjas ir vieną kartą gavėjas.
- taip pat numatyta, kad geležinkelis gali atsisakyti pakeisti vežimo sutartį arba sustabdyti šio pakeitimo vykdymą tais atvejais, jeigu:

¹²³ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)//

http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹²⁴ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolai//

http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

1) galinio geležinkelio stotyje, kuri turi pakeisti vežimo sutartį, raštiško pareiškimo arba pradinės ar galinės stoties telegrafo pranešimo gavimo momentu neįmanoma to padaryti;

2) kai nėra tokio maršruto, kuriuo prašoma vežti krovinį;

3) tam prieštarauja šalių, kurių geležinkeliai dalyvauja vežime, vidaus įstatymai ir taisyklės;

4) pakeitus galinę stotį, krovinio vertė nepadengs numatomų dėl vežimo iki naujos galinės stoties išlaidų, išskyrus atvejus, kai šių išlaidų suma sumokama nedelsiant arba garantuojama.¹²⁵

SMGS susitarime numatyta, kad už vežimo sutarties pakeitimą imamas mokestis. Papildomi mokesčiai, baudos už vagonų prastovą ir kitos išlaidos patvirtinami atitinkamais dokumentais ir įrašomi į važtaraštį, kad būtų išskaičiuoti iš siuntėjo, gavėjo arba mokėtojo.

Analizuojant konosamento, kaip disponavimo teisę kroviniu suteikiančio dokumento reikšmę, svarbu aptarti konosamento rūšis. Praktikoje išskiriama labai daug konosamentų rūšių, tačiau mes aptarsime dažniausiai naudojamus konosamentus:

- savininko arba turėtojo konosamentas – konosamento savininkas turi teisę reikalauti iš vežėjo išduoti prekes;
- vardinis konosamentas – konosamente nurodytas asmuo turi vindikacinę teisę reikalauti išduoti prekes. Šią teisę jis gali perleisti kitam asmeniui (pvz., parduodamas prekes arba pavesdamas ekspeditoriui nuvykti paimti prekių) perleidimo pareiškimu (cesija);
- orderinis konosamentas – šalia nurodyto gavėjo gali būti žyma *or order* arba vietoj gavėjo žyma *to order* (žiūrėti priedą nr. 3). Pirmuoju atveju nurodymus ar pavedimus gali duoti gavėjas, antruoju atveju – siuntėjas. Parduodant prekes orderinis konosamentas turi būti indosuojamas (pvz., importuotojas indosuoja kitam prekių gavėjui);¹²⁶
- pareikštinis – kroviniai išduodami konosamentą pateikusiam asmeniui.¹²⁷

Vadinasi nuo išduoto konosamento rūšies priklausys, kas turės disponavimo kroviniu teisę ir kaip tas asmuo galės ją įgyvendinti. Jeigu konosamentas pareikštinis, pakaks jį pateikti vežėjui; jeigu konosamentas vardinis, tam, kad asmuo galėtų disponuoti kroviniu, tokiaame transportavimo dokumente turi būti jo vardas ir pavardė.

Remiantis aukščiau atlikta analize, galime daryti išvadą, kad disponavimo kroviniu teise galima naudotis, laikantis Tarptautiniuose susitarimuose numatytų reikalavimų. Visi paminėti reikalavimai yra labai panašūs: negalima pažeisti vežėjo ir kitų siuntėjų interesų, galima

¹²⁵ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

¹²⁶ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 131.

¹²⁷ <http://lt.wikipedia.org/wiki/Konosamentas>; prisijungimo laikas: 2007-09-16.

duoti tik tokius nurodymus, kurių įvykdymas yra įmanomas ir, žinoma, disponavimo teisė pasinaudoti galima tik pateikus transportavimo dokumentą. Pažymėtina, kad yra ir skirtumų, pvz.: beveik visi aptarti transportavimo dokumentai suteikia teisę disponuoti kroviniu tik taip, kad siunta nebūtų padalinta, visgi gabenant krovinį oro transportu, tokio draudimo nėra; SMGS susitarime numatytas apribojimas, kad šalys gali keisti susitarimą tik po vieną kartą, be to, numatyta, kad pakeitimas turi būti pateikiamas raštišku pareiškimu, minėtų sąlygų nėra kituose Tarptautiniuose susitarimuose. Kaip jau minėjome aukščiau, konosamentas ypatingas transportavimo dokumentas, kadangi jis yra apyvarinis dokumentas, tai jame nurodytu kroviniu gali disponuoti tik konosamento savininkas arba jo turėtojas, esminė disponavimo kroviniu sąlyga – konosamento turėjimas. Hagos – Visbio taisyklės nereglamentuoja asmenų, turinčių teisę disponuoti kroviniu, veiksmų, mūsų nuomone, ši sritis palikta reguliuoti nacionalinei teisei. Vadinasi, transportavimo dokumentas suteikia teisę disponuoti kroviniu, tačiau asmuo norintis pasinaudoti minėta teise, privalo laikytis Susitarimuose įtvirtintų sąlygų.

4.3 Siuntėjo teisė disponuoti kroviniu

Monrealio konvencijos 12 str. įtvirtinta siuntėjo teisė disponuoti kroviniu visą krovinio transportavimo laikotarpį. Disponavimo teisė yra susijusi su trečio oro važtaraščio egzemplioriaus turėjimu; siuntėjas neturintis trečio važtaraščio egzemplioriaus, neturi ir disponavimo kroviniu teisės.

Siuntėjas, remiantis Monrealio konvencija, turėdamas trečią važtaraščio egzempliorių, turi teisę disponuoti kroviniu, t.y.:

- atsiimti jį išvykimo ar paskirties oro uoste;
- sulaikyti jį bet kuriame nusileidimo punkte;
- duoti nurodymus jį išduoti paskirties vietoje ar pakeliui kitam asmeniui, nei oro transporto važtaraštyje nurodytas gavėjas;
- reikalaujamas sugrąžinti krovinį į išvykimo oro uostą.¹²⁸

Analizuodami oro siuntėjo disponavimo kroviniu teisės turinį, galime pastebėti, kad skirtingai nei CMR važtaraštis, oro važtaraštis nesuteikia siuntėjui teisės pakeisti krovinio pristatymo vietą. Manome, kad tai lemia oro transporto specifika.

Skirtingai nei CMR konvencijoje Monrealio konvencijoje nėra numatytas specifinis draudimas siuntėjui duoti tokias instrukcijas, kurios lemtų siuntos padalinimą.¹²⁹

¹²⁸ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

¹²⁹ Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: Lloyd's transport law library, 2002. P. 74.

Remiantis Monrealio konvencija disponavimo kroviniu teisę siuntėjas praranda tuomet, kai atsiranda gavėjo teisė. Tačiau priešingai nei CMR važtaraščio turėtojas – siuntėjas, oro siuntėjas vėl atgauna savąją disponavimo teisę, kai gavėjas atsisako priimti krovinį ar su juo negalima susisiekti.¹³⁰

Krovinio disponavimo teisė iki antrojo važtaraščio perdavimo gavėjui, priklauso siuntėjui. Siuntėjas teisės disponuoti kroviniu nurodytos CMR konvencijos 12, 13, 14, 15, 16, 17 str. Siuntėjas turi teisę:

1. pareikalauti vežėją nutraukti jo vežimą;
2. pakeisti krovinio pristatymo vietą;
3. pareikalauti vežėją atiduoti krovinį kitam nei gavėjui, negu nurodytas važtaraštyje.¹³¹

Vokietijos teisme buvo iškelta byla dėl to, kad vežėjas klausė gavėjo instrukcijų ir pristatė krovinį į kitą nei nurodyta važtaraštyje vietą, nors disponavimo kroviniu teisė priklausė siuntėjui. Teismas pasisakė, kad vežėjas bus atsakingas siuntėjui už netinkamą nurodymų vykdymą, jei trečiasis asmuo, kuriam pristatytas kroviny, atsisakys mokėti krovinio kainą.¹³²

Reikia pabrėžti, kad siuntėjo teisė disponuoti kroviniu nesuteikia jam teisės panaikinti tam tikras krovinio vežimo sutarties sąlygas, tačiau suteikia teisę jas keisti. Vadinasi, pirmojo važtaraščio egzemplioriaus turėjimas, suteikia siuntėjui galimybę vienašališkai keisti tam tikras sutarties sąlygas.¹³³

CMR konvencijoje numatyta išimtis, kuomet siuntėjas gali disponuoti kroviniu, nepateikdamas pirmojo važtaraščio egzemplioriaus: jei gavėjas atsisako priimti krovinį, siuntėjas, nepateikdamas važtaraščio pirmojo egzemplioriaus, turi teisę disponuoti kroviniu. Tačiau gavėjas, net jeigu ir atsisakė priimti krovinį, gali bet kuriuo momentu pareikalauti jį perduoti jam iki tol, kol vežėjas negavo iš siuntėjo priešingų instrukcijų.¹³⁴

Remiantis CIM taisyklių 18 str. Siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu ir keisti vežimo sutartį duodamas naujus pavedimus. Siuntėjas turi teisę:

1. sustabdyti krovinio vežimą;
2. atidėti krovinio pristatymą;
3. išduoti krovinį kitam, negu važtaraštyje nurodyta, gavėjui;
4. išduoti krovinį kitoje, negu nurodyta važtaraštyje, vietoje.

¹³⁰ Clarke M. *Contracts of carriage by air*. – London, Hong Kong: Lloyd's transport law library, 2002. P. 73.

¹³¹ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)//

http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹³² Ambrasienė D., Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 87.

¹³³ Clarke M., Yates D. *Contracts of carriage by land and air*. – London, Singapore: LLP, 2004. P. 17.

¹³⁴ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)//

http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

Siuntėjo teisė disponuoti kroviniu pasibaigia, kai:

- gavėjas priima krovinį;
- atsiima važtaraštį;
- gavėjas pasinaudojo savo teisėmis pagal 17 str. 3 d.¹³⁵

Siuntėjo disponavimo teisė pasibaigia tuomet, kai ji pereina gavėjui.

Remiantis SMGS susitarimo 20 str. siuntėjas gali daryti šiuos vežimo sutarties pakeitimus:

- 1) atsiimti krovinį pradinėje stotyje;
- 2) pakeisti galinę stotį;
- 3) pakeisti krovinio gavėją;
- 4) gražinti krovinį į pradinę stotį.

SMGS susitarime griežtai reglamentuota vežimo sutarties pakeitimo tvarka. Pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti rašo atskirai kiekvienai siuntai viename egzemplioriuje ir pateikia siuntėjas - pradinėje stotyje. Siuntėjas turi įrašyti pareiškimo vežimo sutarčiai pakeisti tekstą į važtaraščio dublikato (3 važtaraščio lapas), kuris kartu su pareiškimu pateikiamas geležinkeliui, skiltį "Krovinio pavadinimas". Pradinė stotis pareiškimo vežimo sutarčiai pakeisti gavimą patvirtina uždėdama kalendorinį spaudą ant važtaraščio dublikato ir ant pareiškimo bei darbuotojo, kuris priėmė pareiškimą, parašu, po ko važtaraščio dublikatas gražinamas siuntėjui.¹³⁶

Siuntėjo teisė pakeisti vežimo sutartį pasibaigia nuo to momento, kai gavėjas gavo važtaraštį, arba kai krovins atvyko į pasienio stotį, per kurią įvažiuojama į galinę geležinkelį, jeigu joje yra raštiškas gavėjo pareiškimas arba galinės stoties telegrafo pranešimas apie gavėjo pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti.

Konosamentų originalų ir kopijų galima parengti reikiamą skaičių, tačiau dažniausiai išduodami trys originalai. Visi originalai yra lygiaverčiai. Vežėjas, jeigu nebuvo susitarta kitaip, turi teisę išduoti prekes, gavęs vieną originalą. Tokiu atveju kiti konosamento originalai nustoja galioti ir netenka vertės. Siuntėjas gali disponuoti kroviniu tik susigrąžinęs visus originalus.¹³⁷ Pažymėtina, kad siuntėjas gali disponuoti kroviniu tik turėdamas visus konosamento originalus ir tik krovinio transportavimo laikotarpiu. Be to, svarbu pabrėžti, kad siuntėjas disponuodamas kroviniu gali keisti tik krovinio pristatymo vietą. Visų originalų turėjimo reikalavimas, siuntėjui norint disponuoti kroviniu, sietinas su visų vežimo dalyvių apsauga, kadangi leidus disponuoti

¹³⁵ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolai // http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

¹³⁶ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

¹³⁷ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 131 - 132.

kroviniu siuntėjui, kuris neturi visų konosamento originalų, gali susidaryti tokia situacija, kad visi asmenys, turintys po konosamentą galės vežėjui duoti nurodymus dėl krovinio, dėl ko krovins gali niekad nepasiekti paskirties uosto.¹³⁸

Galime daryti išvadą, kad visi transportavimo dokumentai suteikia teisę siuntėjui disponuoti kroviniu. Skirtingas tik suteikiamos disponavimo teisės turinys, pvz.: gražinti krovinį į išvykimo vietą, suteikia tik SMGS ir oro važtaraščiai; pakeisti paskirties vietą suteikia galimybę visi aptarti transportavimo dokumentai, išskyrus oro važtaraštį; CMR konvencijoje numatyta išimtis, kada siuntėjas gali disponuoti kroviniu nepateikdamas pirmojo važtaraščio egzemplioriaus. Tačiau visi minėti dokumentai, išskyrus konosamentą, suteikia teisę siuntėjui duoti nurodymus, dėl kurių krovins bus perduotas kitam nei transportavimo dokumente nurodytas gavėjui, išduoti krovinį kitoje nei transportavimo dokumente numatyta vieta. Taigi disponavimo kroviniu teisė, priklauso siuntėjui tik tuo atveju, jeigu jis pateikia transportavimo dokumentą vežėjui. Kai siuntėjas šį dokumentą „paleidžia iš rankų“ (pvz. kai transportavimo dokumentas perduodamas gavėjui arba pateikiamas bankui), jis praranda galimybę pasinaudoti disponavimo teise ir valdyti krovinį.¹³⁹

4.4 Gavėjo teisė disponuoti kroviniu

Kai krovins pasiekia „adresatą“, disponavimo teisė priklauso gavėjui. Tačiau Tarptautinių susitarimų analizė parodė, kad ši taisyklė turi išimčių.

Kalbant apie gavėjo teisę disponuoti kroviniu svarbu atkreipti dėmesį, kad Monrealio konvencijos 13 str. numatyta, tik siuntėjo teisė reikalauti, kad vežėjas pristatytų jam krovinį bei jo teisė pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu. Vadinasi, vežėjas krovinio gali nepristatyti siuntėjui tik tuo atveju, jeigu tai padaryti yra neįmanoma arba siuntėjas davė nurodymus pristatyti krovinį trečiajam asmeniui. Byloje *Vassallo v. Trans Canada* teismas pasisakė, kad kai krovins atgabenamas gavėjui, jis atsiranda siuntėjo pozicijoje ir tai yra pagrindas pasireikšti sutartiniams santykiams su vežėju.¹⁴⁰

Pažymėtina, kad gavėjas, turintis oro važtaraštį, kaip ir CMR konvencijos gavėjas, gali reikalauti, kad vežėjas pristatytų jam krovinį bei turi teisę pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu, tik apmokėjus reikiamus mokesčius ir įvykdžius vežimo sąlygas.¹⁴¹

¹³⁸ <http://www.juridicum.su.se/jurweb/utbildning/exchange/maritimetransp/MT05/LQual.pdf>; prisijungimo laikas: 2007-09-05.

¹³⁹ Häberle S. G. *Handbuch der Akkreditive, Inkassi, Exportdokumente und Bankgarantien.* – München: Oldenbourg Wissensch. Vlg., 2000. P. 563.

¹⁴⁰ Clarke M. *Contracts of carriage by air.* – London, Hong Kong: Lloyd's transport law library, 2002. P. 75-77.

¹⁴¹ Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.

Remiantis CMR konvencijos 13 str. pristačius krovinį į paskirties vietą, gavėjas turi teisę pareikalauti iš vežėjo:

1. jam perduoti antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį, parašu patvirtindamas apie krovinio gavimą;
2. jei nustatoma, kad krovinyms dingo ar nepristatytas pasibaigus krovinio pristatymo terminui, gavėjas, remdamasis vežimo sutartyje numatyta teise, gali savo vardu pateikti vežėjui reikalavimus.¹⁴²

Taigi galime daryti išvadą, kad pristačius krovinį į paskirties vietą, gavėjas gali atlikti tokius pat veiksmus kaip ir oro siuntos gavėjas.

Pažymėtina, kad skirtingai nei Monrealio konvencija, CMR konvencija numato galimybę, kad krovinio disponavimo teisė gavėjui priklauso nuo važtaraščio surašymo momento tais atvejais, kai siuntėjas apie tai įrašo važtaraštyje.¹⁴³

Gavėjas, naudodamasis 13 str. 1d. suteikta teise, privalo padengti išiskolinimus, susijusius su važtaraštyje nurodytais mokėjimais. Kilus ginčui, vežėjas privalo atiduoti krovinį tik tada, kai gavėjas pateikia mokėjimo garantiją.¹⁴⁴

Pažymime, kad kai kurių autorių nuomone, krovinio gavėjo teisės nėra siejamos su važtaraščio priėmimo faktu, nes krovinio gavėjas tam tikrų teisių turi dar iki įteikiant jam antrąjį važtaraščio egzempliorių.¹⁴⁵

CIM taisyklių 18 str. numatyta, kad nuo to momento, kai disponavimo teisė pereina gavėjui, vežėjas privalo klausyti gavėjo nurodymų.

Pažymėtina, kad gavėjas gali keisti vežimo sąlygas nuo važtaraščio surašymo momento, išskyrus tuos atvejus, kai važtaraštyje siuntėjas nurodė priešingai.

Remiantis CIM taisyklių 17 str. 3 d. kroviniui atvykus į paskirties vietą, gavėjas gali:

- gavėjas turi teisę reikalauti perduoti jam važtaraštį ir pristatyti krovinį;
- gavėjas savo vardu gali pasinaudoti vežimo sutarties suteikiamomis teisėmis vežėjo atžvilgiu.

Gavėjas netenka teisės keisti vežimo sutarties sąlygas nuo tada, kai:

- jis priėmė krovinį;
- atsiėmė važtaraštį;
- pasinaudojo savo teisėmis pagal 17 str. 3 d.

¹⁴² Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹⁴³ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹⁴⁴ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹⁴⁵ Drobotko O. Jurisprudencija. Krovinio gavėjo teisinė padėtis - Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 4(82). P. 29.

- pagal 18 str. 5 d. pavedė krovinių pristatyti trečiajam asmeniui ir pastarasis pasinaudojo savo teisėmis pagal 17 str. 3 d.¹⁴⁶

Remiantis SMGS susitarimo 20 str. gavėjas gali daryti šiuos vežimo sutarties pakeitimus:

- 1) galinės šalies ribose pakeisti galinę stotį;
- 2) pakeisti krovinio gavėją.

Gavėjas gali pakeisti vežimo sutartį tik įvažiavimo į galinę šalį pasienio stotyje ir tik tuo atveju, jeigu krovinytis dar neišvyko iš šios stoties. Jeigu krovinytis pervažiavo įvažiavimo į galinę šalį pasienio stotį, gavėjas gali pakeisti vežimo sutartį tik vadovaudamasis galiniame geležinkelyje veikiančiomis vidaus taisyklėmis. Pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti rašo atskirai kiekvienai siuntai viename egzemplioriuje ir pateikia gavėjas - pasienio stočiai per kurią įvažiuojama į galinę šalį.¹⁴⁷

Pradinė stotis pareiškimo vežimo sutarčiai pakeisti gavimą patvirtina uždėdama kalendorinį spaudą ant važtaraščio dublikato ir ant pareiškimo bei darbuotojo, kuris priėmė pareiškimą, parašu, po ko važtaraščio dublikatas gražinamas siuntėjui. Pažymėtina, kad gavėjas gali pateikti pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti, nepateikęs važtaraščio dublikato.¹⁴⁸

Aptariant konosamente nurodyto asmens - gavėjo teisę disponuoti kroviniu, galime daryti išvadą, kad asmuo turintis konosamentą arba šio dokumento savininkas turi teisę ne tik disponuoti kroviniu, bet jis turi ir šiame dokumente nurodyto krovinio nuosavybės teisę. Svarbu pabrėžti, kad gavėjas gali disponuoti kroviniu tik pateikęs konosamento originalą, šis reikalavimas sietinas su konosamento kaip vertybinio popieriaus savybe. Kadangi gabenant krovinių gali pasikeisti konosamento savininkas, vežėjas minėto reikalavimo dėka yra apsaugotas nuo atsakomybės dėl to, kad išdavė krovinių ne tam asmeniui, kuris buvo nurodytas, sudarius vežimo sutartį, kadangi bet koku atveju vežėjas galės išduoti krovinių tik tam asmeniui, kuris jam pateiks konosamento originalą.¹⁴⁹

Vadinasi krovinio gavėjas turi teisę disponuoti kroviniu, dažniausiai, šios teisės atsiradimas siejamas su krovinio pristatymo ir transportavimo dokumento perdavimo gavėjui momentu. Tačiau yra išimčių, pvz.: CIM taisyklėse numatyta, kad gavėjas gali disponuoti kroviniu nuo važtaraščio surašymo momento, išskyrus tuos atvejus, kai važtaraštyje siuntėjas nurodė priešingai.; CMR konvencijoje numatyta galimybė gavėjui disponuoti kroviniu nuo

¹⁴⁶ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliais (COTIF) ir jos 1990 protokolai // http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

¹⁴⁷ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

¹⁴⁸ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=181928; prisijungimo laikas: 2007-05-14.

¹⁴⁹ <http://www.juridicum.su.se/jurweb/utbildning/exchange/maritimetransp/MT05/LQual.pdf>; prisijungimo laikas: 2007-09-05.

važtaraščio surašymo momento tokiu atveju, kai siuntėjas tai pažymi važtaraštyje; SMGS susitarime numatyta galimybė gavėjui keisti vežimo sąlygas net nepateikus važtaraščio dublikato. Pažymėtina, kad visi transportavimo dokumentai suteikia teisę gavėjui reikalauti išduoti krovinį ir pasinaudoti galimybe pateikti reikalavimus vežėjui. Taigi transportavimo dokumentas, tai dokumentas, kuris suteikia teisę gavėjui disponuoti kroviniu; minėtas dokumentas yra svarbus ypač tuomet, kai jį turintis arba jame nurodytas asmuo, reikalauja vežėjo išduoti jam krovinį, kartais pats krovinio perdavimas vyksta perduodant transportavimo dokumentą.

4.5 Vežėjo atsakomybė už asmens turinčio teisę disponuoti kroviniu nurodymų nevykdymą

Vežėjas, neįvykęs instrukcijų, kurios jam buvo duotos sutinkamai su CMR konvencijos 12 str. numatytomis sąlygomis, arba jas vykdydamas, bet nepareikalavęs pateikti jam pirmojo važtaraščio egzemplioriaus, atsako prieš asmenį, turintį teisę pateikti pretenzijas už padarytus nuostolius.¹⁵⁰ Jeigu vežėjas neįvykdo pareigų, numatytų Konvencijos 12 str., tokiu atveju atsakomybė jam taikoma remiantis 17 str., o ne 12 str. Atsakomybės už nurodymų nevykdymą gali pareikalauti tik asmuo, turintis teisę disponuoti kroviniu. Tokiu atveju vežėjo atsakomybė yra grindžiama kalte ir ji yra neribojama. Vežėjo atsakomybė už instrukcijų vykdymą, nepareikalavus pateikti jam pirmojo važtaraščio egzemplioriaus, kyla dėl važtaraščio apsauginės funkcijos, kuria siekiama apsaugoti asmenų, turinčių teisę disponuoti kroviniu, interesus.¹⁵¹

LAT, nagrinėdamas kasacinį skundą vienoje civilinėje byloje, pasisakė, kad CMR konvencijos 12 str. nustato, kad krovinio siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu – pareikalauti nutraukti krovinio vežimą, pakeisti jo pristatymo vietą, pakeisti krovinio gavėją ir t.t. Vežėjas privalo tokias instrukcijas vykdyti, jei jos nesutrikdo normalios vežėjo įmonės darbo eigos ir nepažeidžia kitų krovinių gavėjų ir siuntėjų interesų. Byloje nagrinėjamu atveju vežėjas, gavęs krovinio siuntėjo instrukcijas gražinti krovinį, kurio svoris neatitiko leistinų normų, tokio krovinio siuntėjo nurodymo nevykdė ir nenurodė priežasčių, dėl kurių atsisakė tai padaryti. Teismas nustatė, kad vežėjas nepateikė įrodymų, jog siuntėjo nurodymai galėjo sutrikdyti normalią vežėjo įmonės darbo eigą ar padaryti nuostolių kitų krovinių siuntėjams ar gavėjams, todėl vežėjas privalėjo vykdyti siuntėjo nurodymus, o jų nevykdydamas turėjo prisiimti visą atsakomybę už galimus nuostolius. LAT palaikė pirmosios ir apeliacinės instancijos teismų

¹⁵⁰ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)//

http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227&p_query=CMR; prisijungimo laikas: 2007-09-07.

¹⁵¹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 88.

nuomonę, kad vežėjas, neįvykęs krovinio siuntėjo duotų instrukcijų, yra atsakingas už siuntėjui padarytus nuostolius, susijusius su krovinio apgadinimu.¹⁵²

CIM taisyklėse taip pat numatyta, kad vežėjas atsako už krovinio sugadinimą ar praradimą dėl to, jog jis nevykdė ar netinkamai vykdė asmens, turinčio teisę disponuoti kroviniu nurodymus. Jis taip pat atsako gavėjui už krovinio sugadinimą ar praradimą, jeigu vykdo siuntėjo instrukcijas, nepareikalavęs pateikti važtaraščio dublikato, kai dublikatas jau yra perduotas gavėjui.¹⁵³

SMGS susitarimo 23 str. numatyta, kad vežėjas atsako už pasekmes dėl jo kaltės, kai jis neįvykdo vežimo sutarties pakeitimų, pareikštų pagal 20 str. 2 ir 3 paragrafų reikalavimus. Vadinas, galime daryti išvadą, kad geležinkelis, neįvykęs duotų siuntėjo arba gavėjo nurodymų arba įvykęs juos, bet ne pagal Susitarime numatytus reikalavimus, t.y. toks sutarties pakeitimas nebuvo užfiksuotas važtaraštyje, prisiima atsakomybę už kilusius neigiamus padarinius.

Jūros vežėjas, jeigu nebuvo susitarta kitaip, turi teisę išduoti prekes, gavęs vieną konosamento originalą. Tokiu atveju kiti konosamento originalai nustoja galioti ir netenka vertės.¹⁵⁴ Vežėjas išdavęs krovinį asmeniui nepateikusiam konosamento, laikomas pažeidusiu vežimo sutartį ir atsakingu, pareiškus ieškinį teisme, prieš konosamento savininką ar turėtoją.¹⁵⁵

Vadinasi transportavimo dokumentai suteikia jų turėtojams ar savininkams teisę disponuoti kroviniu: keisti vežimo sutarties sąlygas, duoti papildomus nurodymus vežėjui bei reikalavimo išduoti krovinį teisę. Jeigu vežėjas atlieka tam tikrus veiksmus, nereikalaudamas pateikti jam transportavimo dokumentą, tai sąlygoja jo atsakomybę, išskyrus atvejus, kai disponuoti kroviniu galima ir nepateikus transportavimo dokumento, pvz. SMGS susitarime numatyta, kad keisti sutarties sąlygas gavėjas gali ir nepateikęs važtaraščio dublikato. Tuomet, kai žala atsiranda dėl nurodymų, kuriuos vežėjas vykdė, asmeniui pateikus transportavimo dokumentą, jei žala atsirado kaip tų nurodymų padarinys, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės. Svarbu paminėti, kad vežėjui atsakomybė kyla ir tuomet, kai jis neatlieka pareigų prašyti kroviniu disponuojančio asmens nurodymų, iškilus krovinio pristatymo kliūtims.

4.6 Vežėjo teisė disponuoti kroviniu

Tarptautiniuose susitarimuose numatyta siuntėjo, gavėjo ar trečiųjų asmenų, nurodytų transportavimo dokumente, teisė disponuoti kroviniu, tačiau yra atvejų, kai šią teisę turi ir vežėjas. Dėl to, kad krovinių transportavimo praktikoje pasitaiko atvejų, kai kreipimasis į teismą

¹⁵²Transporto pasaulis// http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=1471; prisijungimo laikas: 2007-11-03.

¹⁵³ Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolai//

http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.

¹⁵⁴ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 131-132.

¹⁵⁵ Carr I. International trade law. – London: Cavendish Publishing Limited, 2005. P. 186.

dėl skolos už vežimo paslaugas išieškojimo yra neefektyvus, tenka ieškoti kitų teisėtų priemonių, siekiant atgauti priklausantį užmokestį. Viena iš galimų priemonių – vežėjo teisė sulaikyti gabenamą krovinį, iki bus sumokėtas užmokestis bei kitos vežėjui priklausančios sumos.¹⁵⁶

Dažniausiai vežėjo teisė sulaikyti krovinį reglamentuoja šalies, kurioje reikia pristatyti krovinį nacionalinės teisės aktai. Tačiau CMR konvencija iš dalies reglamentuoja vežėjo teisę tam tikrais atvejais sulaikyti krovinį. CMR konvencijos 13 str. 2 d. numatyta, kad „krovinio gavėjas privalo padengti išskolinimus, susijusius su važtaraštyje nurodytais mokėjimais, o jei dėl jų kyla ginčas, vežėjas privalo atiduoti krovinį tik tada, kai gavėjas pateikia garantiją“. Monrealio konvencijos 13str. 1 d. numatyta labai panaši nuostata, kad „gavėjas nuo krovinio atvykimo į paskirties vietą momento turi teisę reikalauti, kad vežėjas pristatytų jam krovinį, apmokėjus reikiamus mokesčius ir įvykdžius vežimo sąlygas“. CIM taisyklių 17 str. irgi numatyta, kad „gavėjas gali reikalauti krovinio tik tuomet, kai apmoka visus vežimo sutartyje numatytus mokesčius“. SMGS susitarimo 19 str. numatyta, kad „siekiant gauti visus priklausančius pagal vežimo sutartį mokesčius, geležinkeliui suteikiama krovinio užstato teisė. Ši teisė galioja tol, kol krovinytis yra geležinkelio žinioje. Užstato teisės galiojimas nustatomas šalies, kurioje turi būti krovinytis išduodamas, vidaus taisyklėmis“.

Nors Hagos - Visbiu taisyklėse neužsimenama apie vežėjo teisę disponuoti kroviniu, tiksliau teisę jį sulaikyti, manome, kad jūros vežėjas kaip ir kiti aukščiau aptarti vežėjai tokią teisę turi. Reikalaujant vežėjo vykdyti iš vežimo sutarties kylančias pareigas, nesumokėjus už vežimą, būtų pažeista esminė vežimo sutarties sąlyga.

Taigi galime daryti išvadą, kad tais atvejais, kuomet neįvykdoma viena esminių vežimo sutarties sąlygų - vežėjui nesumokama už vežimo paslaugas, jis turi teisę disponuoti kroviniu, tiksliau, jį sulaikyti. Sulaikymo teisė nėra plačiai analizuojama mūsų nagrinėjamuose Tarptautiniuose susitarimuose, tačiau remiantis tam tikrų normų analize, galime daryti išvadą, kad juose fragmentiškai aptariama tokia vežėjo teisė.

¹⁵⁶ Transporto pasaulis// http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=1311; prisijungimo laikas: 07-10-18.

5 Krovinių transportavimo dokumentų informacinė funkcija

Kaip paaiškėjo ankstesniuose mūsų darbo skyriuose, krovinių transportavimo dokumentuose nurodoma labai daug faktinių aplinkybių. Duomenys užfiksuoti šiuose dokumentuose yra svarbūs ne vien dėl to, kad jie *prima facie* įrodymai, tačiau ir dėl to, kad vežimo dalyviai šių dokumentų dėka gauna svarbiausią informaciją apie vežimo sutarties sąlygas. Daugelį transportavimo dokumentų, kaip informacijos šaltinio aspektų jau esame aptarę ankstesniuose skyriuose, pvz. jau žinome, kad juose talpinama informacija apie: krovinio svorį, būklę, pakuotę, nurodomi vežimo šalių rekvizitai ir t.t.; jau išsiaiškinome, kokia fiksuojamų duomenų svarba. Šiame skyriuje pabandydysime paanalizuoti dar keletą transportavimo dokumentų, kaip informacijos apie sutarties sąlygas šaltinio, bruožų ir tos suteikiamos informacijos svarbą.

Visų pirma, svarbu pabrėžti, kad transportavimo dokumente turi būti nuoroda, jog šis vežimas vykdomas pagal atitinkamą tarptautinį teisės aktą, pvz. kaip matyti priede nr. 2, CMR važtaraštyje daroma nuoroda, kad vežimas vykdomas pagal CMR konvenciją; pažymėtina, kad jeigu važtaraštyje nėra tokios nuorodos, vežėjas neturi teisės riboti savo atsakomybės, remiantis Konvencijoje numatytomis atsakomybės ribomis, ir atsako pagal nacionalinius teisės aktus.¹⁵⁷ Vadinasi transportavimo dokumentas, kuriame yra nuoroda į vežimą reglamentuojantį teisės aktą, informuoja:

- vežėją, kad jam atsakomybė kils remiantis tame akte numatytais pagrindais;
- kitus vežėjus, kurie paeiliui vykdo vežimą, kad jiems atsakomybė kils remiantis nurodytame tarptautiniame akte numatytais pagrindais (solidari ar subsidiari);
- gavėjas informuojamas, kad vežimas vykdomas remiantis tam tikru tarptautiniu teisės aktu, taigi jis galės pasinaudoti tik tomis teisėmis, kurios numatytos tame akte;
- muitinės įstaigos, kad vežimas vykdomas remiantis tam tikru tarptautiniu teisės aktu; pažymėtina, kad kai kurie transportavimo dokumentai - CIM važtaraštis, laikomi tranzito deklaracijomis, t.y. turint tokius dokumentus, nebereikia pildyti tranzitinės deklaracijos;
- iškilus ginčui teisme, tai *prima facie* įrodymas, kad vežimo sutartis buvo vykdoma remiantis tam tikru tarptautiniu teisės aktu, todėl teismas sprenddamas šalių ginčą, turės taikyti tarptautinio teisės akto nuostatas;

¹⁵⁷ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 23.

- visi kiti suinteresuoti asmenys ar institucijos, taip pat remiantis transportavimo dokumentu sužinos, kad tai tarptautinis vežimas ir kad jam taikomos atitinkamo tarptautinio teisės akto nuostatos.

Gavėjas gaudamas transportavimo dokumentą yra informuojamas ne tik apie vežimo sąlygas, šiame dokumente siuntėjas gali nurodyti gavėjui atlikti tam tikrus veiksmus, pvz. sumokėti už vežimą. Pvz., jūriniam konosamente dažnai būna patvirtinimas, kad frachtas sumokėtas iš anksto pagal kontrakte numatytą tarifą (žiūrėti priede Nr. 3).¹⁵⁸ LAT byloje UAB „Hoja ekspedicija“ v. UAB „Hofa“ sprendė ginčą, iškilusį dėl to, kad vežėjui nebuvo sumokėtas mokestis už atliktas vežimo paslaugas. Nors šalys buvo iš anksto susitarę, kad už vežimo paslaugas apmokės gavėjas, nei vežimo sutartyje, nei važtaraštyje nebuvo įtvirtinta tokia sąlyga. Taigi teismas pasisakė, kad krovinio siuntėjo ir vežėjo - sudarytos atlygintinos krovinio pervežimo sutarties esminę sąlygą – įsipareigojimą apmokėti sutartyje nurodytą kainą akceptavo siuntėjas, kuris sutartyje numatytu krovinio pristatymo ir iškrovimo gavėjui laiku, tapo atsakingu sumokėti užmokestį už atliktą vežimą.¹⁵⁹ Mūsų nuomone, šis ginčas nebūtų kilęs, jeigu siuntėjas būtų nurodęs važtaraštyje, kad mokestį už vežimą turi sumokėti gavėjas.

Kaip jau minėjome ankstesniuose savo darbo skyriuose, CMR ir CIM važtaraščio turinio rekvizitai skirstomi į privalomus, įrašomus prireikus ir įrašomas, kai šalys mano, kad jie reikalingi. Dažnai šalys mano esant reikalinga į transportavimo dokumentus įrašyti arbitražinę išlygą arba pasirinkti konkrečios šalies teismo jurisdikciją ir taikytiną teisę. Taigi iškilus ginčui tarp šalių, toks transportavimo dokumentas informuos vežimo šalis bei ginčą sprendžiančią instituciją: kokia institucija turi spręsti ginčą, kokios valstybės teismai turi teisę jį spręsti ir kokia teisė bus taikytina šiam ginčui. LAT byloje AB „Lietuvos geležinkeliai“ v. AB „Mažeikių nafta“ sprendė ginčą tarp šalių prieidamas išvadą, kad esminė aplinkybė šioje byloje yra ta, ar įrodytas arbitražinio susitarimo buvimas. Teismas pasisakė, kad arbitražinio susitarimo sutartinė prigimtis lemia būtinybę sutarties šalims išreikšti suderintą valią dėl ginčo perdavimo nagrinėti arbitražui. Ši valia turi būti išreikšta rašytine forma. Niujorko konvencijos taikymo praktikoje susiformavo nuostata tokį susitarimą laikyti sudarytu ne tik, jei jis įformintas bendru šalių pasirašytu dokumentu, bet ir šalims apsikeitus raštais, telegramomis, telefaksais ar kitais dokumentais, kuriuose fiksuojamas tokio susitarimo sudarymo faktas, arba yra kitokių rašytinių įrodymų, kad

¹⁵⁸ Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002. P. 134.

¹⁵⁹ Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 m. vasario 11 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Hoja ekspedicija“ v. UAB „Hofa“ // http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=24170; prisijungimo laikas: 2007-09-20.

šalys yra sudariusios ar pripažįsta arbitražinį susitarimą¹⁶⁰. Vadinas, galime daryti išvadą, kad arbitražinės išlygos nurodymas transportavimo dokumente būtų tinkamas įrodymas, kad šalys yra sudariusios ar pripažįsta arbitražinį susitarimą. Taigi, kai transportavimo dokumente bus nurodyta arbitražinė išlyga, šis dokumentas informuos visus vežimo dalyvius bei teismines institucijas, kad visi ginčai kylantys dėl šio vežimo turi būti sprendžiami arbitražo keliu.

Labai svarbus transportavimo dokumentų kaip informacijos šaltinio vaidmuo yra tuomet, kai juose užfiksuota informacija skirta vežėjui. Tai gali būti siuntėjo nurodymai, tokie kaip: kaip elgtis su kroviniu; gali būti įrašas, kad disponavimo kroviniu teisė priklauso gavėjui; gali būti nurodomas konkretus maršrutas, kuriuo turi būti gabenamas krovinyš ir t.t. Taigi transportavimo dokumente užfiksavus siuntėjo nurodymus vežėjui, galima išvengti papildomų nurodymų pavėluoto davimo, taip pat papildomų laiko ir finansinių resursų naudojimo.

Pažymėtina, kad muitinės deklaracijos pildomos remiantis transportavimo dokumentais, pvz., bendrosios deklaracijos pildymo instrukcijos 22 p. numatyta, kad „eilutėje “Pakrovimo vieta (kodas)” įrašomas šalies, iš kurios pagal muitiniam tikrinimui pateiktus transporto dokumentus (važtaraščius, kelionės lapus ir pan.) tiesiogiai atgabentos laikinai saugomos prekės“.¹⁶¹ Taigi šie dokumentai yra svarbūs informacijos šaltinis muitinei.

Krovinio transportavimo dokumente patalpinama informacija, kurios dėka krovinio vežėjas ir gavėjas, o taip pat bet kuris kitas suinteresuotas asmuo ar institucija, sužino apie pagrindines sutarties sąlygas; šios informacijos dėka jie gali kontroliuoti vežimo procesą, pvz., geležinkelio važtaraštis, tai dokumentas, kuris leidžia kontroliuoti vežimo eigą ir sužinoti apie vežimo sutarties įsipareigojimų įgyvendinimo rezultatus¹⁶²; asmuo žinantis oro važtaraščio numerį, gali bet kuriuo metu sužinoti, kur randasi pagal tą transportavimo dokumentą gabenamas krovinyš¹⁶³.

Galime daryti išvadą, kad krovinių transportavimo dokumentai skiriasi priklausomai nuo krovinio transportavimo būdo. Mūsų nuomone, plačiausias privalomų turinio elementų sąrašas yra nurodytas SMGS susitarime, vadinas, šis transportavimo dokumentas suteiks daugiausia informacijos vežimo dalyviams. Kituose transportavimo dokumentuose taip pat nurodoma pakankamai daug informacijos. Transportavimo dokumento kaip informacijos šaltinio

¹⁶⁰ Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 m. spalio 29 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos geležinkeliai“ v. AB „Mažeikių nafta“ // http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=27225; prisijungimo laikas: 2007-09-22.

¹⁶¹ Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos Finansų ministerijos direktoriaus įsakymas „Dėl bendrosios deklaracijos pildymo ir muitinio įforminimo instrukcijų bei muitinės priežiūros režimų klasifikatoriaus patvirtinimo“ // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=149242&p_query=&p_tr2=; prisijungimo laikas: 2007-10-29.

¹⁶² Брагинский М. И., Витрянский В. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва: Статут, 2004. P. 114.

¹⁶³ <http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/cargo/kcxml/> // prisijungimo laikas: 2007-11-29.

reikšmė priklauso ne tik nuo Tarptautiniuose susitarimuose numatytų privalomų jo turinio elementų, bet ir nuo vežimo sutarties šalių valios, t.y. kuo daugiau duomenų dokumente jie nurodys, tuo daugiau informacijos šis dokumentas suteiks. Pažymėtina, kad transportavimo dokumentai, tai dokumentai, kuriuose išdėstomos žinios, būtinos įvairioms transportavimo proceso pusėms; šios žinios išdėstomos viename standartinės formos dokumente, o tai labai palengvina patį transportavimo procesą.

Pabaiga

Manome, kad mums pavyko įgyvendinti darbo įvade užsibrėžtus uždavinius, t.y. išanalizuoti ir pateikti krovinių transportavimo dokumentų sampratą, išanalizuoti transportavimo dokumentų atliekamas funkcijas.

Džiaugiamės, kad pavyko paneigti darbo pradžioje išsikeltą hipotezę, kad krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė šiuo metu yra sumažėjusi. Kaip paaiškėjo teisės aktų, teisminė praktikos bei teisinės literatūros analizės metu, krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė yra labai didelė. Tai, kad daugelyje Tarptautinių susitarimų įtvirtintos nuostatos, kad transportavimo dokumentų nebuvimas ar netinkamas užpildymas nedaro įtakos vežimo sutarties galiojimui bei susitarimų nuostatų taikymui, nesumažina transportavimo dokumentų, kaip *prima facie* įrodymo galios. Nagrinėtuose transportavimo dokumentuose fiksuojama labai daug faktinių aplinkybių, susijusių su pačiu vežimu, kroviniu bei vežimo dalyviais, būtent šių aplinkybių fiksavimas ir lemia transportavimo dokumentų svarbą.

Minėtų aplinkybių fiksavimas transportavimo dokumente lemia įvairių teisinių prezumpcijų galiojimą, kurios vienos yra paneigiamos, kitos - ne. Teisinės prezumpcijos, kurių galiojimas sietinas su transportavimo dokumentu, gina teisinius vežimo dalyvių interesus. Be to, transportavimo dokumentai, tai dokumentai, kurie suteikia krovinio disponavimo teisę, be jų - disponavimas kroviniu negalimas. Ne mažiau svarbu ir tai, kad transportavimo dokumentai suteikia labai daug informacijos ne tik vežimo dalyviams, bet ir įvairioms institucijoms bei visiems asmenims, kuriuos domina vežimas, vykdomas pagal atitinkamą krovinio transportavimo dokumentą. Svarbu pabrėžti, kad transportavimo dokumentų nebuvimas, neteisingas užpildymas gali sąlygoti krovinio siuntėjo ar vežėjo atsakomybę bei kitus neigiamus padarinius, o svarbiausia tai, kad šių dokumentų nebuvimas atima galimybę vežimo dalyviams pasinaudoti Tarptautiniuose susitarimuose įtvirtintomis teisinėmis prezumpcijomis.

Mūsų darbo rezultatas – analizuojant darbo medžiagą buvo įsigilinta į temą, padaryti apibendrinimai lėmė naują požiūrį transportavimo dokumentų atžvilgiu, išanalizuota teorinė bei praktinė užsienio ir Lietuvos literatūra išplėtė akiratį ir įgalino nešablonišką mąstyseną.

Teigti, kad mums pavyko atsakyti į klausimą, į kurį jau daugelį metų bando atsakyti teisininkai, būtų neteisinga, mes tiesiog pabandėme susisteminti bei išanalizuoti visus turimus duomenis ir pateikti savo nuomonę.

Išvados

1. Krovinių transportavimo dokumentai teisiškai reikšmingi dėl to, kad atlieka įrodomąją, legitimacinę bei informacinę funkcijas.

2. Visi darbe išanalizuoti krovinių transportavimo dokumentai gali būti vežimo sutarties sudarymo įrodymas. Didžiausia teisinė reikšmė tenka SMGS važtaraščiui, kuris ne tik įrodo, jog buvo sudaryta sutartis, tačiau ir pats yra rašytinė vežimo sutarties forma, tik nuo krovinio perdavimo geležinkelio įmonei ir važtaraščio užpildymo momento, vežimo sutartis įsigalioja. Oro, CMR ir CIM važtaraščių reikšmė yra vienoda, t.y. jie yra *prima facie* įrodymas, kad sutartis buvo sudaryta, tačiau jų nebuvimas, praradimas ar neteisingas užpildymas nelemia sutarties galiojimo ar vežėjo atsakomybės režimo, numatyto Monrealio, CMR ar COTIF konvencijose, taikymo. Konosamentas, skirtingai nei kiti transportavimo dokumentai, neturi *prima facie* įrodymo, kad sutartis buvo sudaryta, galios, todėl jo teisinė reikšmė yra mažesnė nei kitų aptartų dokumentų.

3. Visi aptarti krovinių transportavimo dokumentai yra įrodymas, kad vežėjas perėmė krovinį. Nuo to momento, kai vežėjas pasirašo važtaraštyje įsigalioja prezumpcija, kad vežėjo žinioje yra kroviny, nurodytas ir apibūdintas transportavimo dokumente. Šios faktinės aplinkybės nurodymas transportavimo dokumente labai svarbus tuo, jog visų ieškinių pirmasis teisinis pagrindas yra aplinkybė, jog kroviny buvo vežėjo dispozicijoje, kai buvo sugadintas ar prarastas. Visuose tarptautiniuose susitarimuose vežėjo atsakomybės periodo pradžia siejama su krovinio priėmimo momentu, būtent šis faktas ir nurodomas transportavimo dokumente.

4. Vežimo šalys norėdamos išvengti vežėjo atsakomybės ribų, numatytų Tarptautiniuose susitarimuose, privalo deklaruoti krovinio vertę ir būtinai tai užfiksuoti transportavimo dokumente, priešingu atveju tokia vežimo sutarties sąlyga bus negaliojanti.

5. Krovinių transportavimo dokumentų kaip vežimo sutarties įvykdymo įrodymo teisinė reikšmė yra skirtinga, pvz., oro ir CIM bei SMGS važtaraščiuose užfiksuotų duomenų *prima facie* galia ir Tarptautiniuose susitarimuose įtvirtintos prezumpcijos yra nenuginčijamos, vadinasi, gavėjui priėmus krovinį ir neužfiksavus šiuose dokumentuose motyvuotų pastabų dėl krovinio būklės, nebebus galimybės nuginčyti šiuose dokumentuose nurodytų faktinių aplinkybių, susijusių su krovinio būkle. Naudojant CMR važtaraštį ar konosamentą, prezumpcija, jog transportavimo dokumentuose nurodyta krovinio būklė yra tokia, kokia yra pristatyto krovinio būklė, yra nuginčijama, vadinasi, šių dokumentų teisinė reikšmė yra mažesnė.

6. Krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė pasireiškia ir tuomet, kai jie atlieka legitimacinę funkciją. Tik šie dokumentai suteikia teisę asmeniui disponuoti kroviniu. Skiriasi tik darbe aptartų dokumentų suteikiamos disponavimo teisės turinys, pvz., oro

važtaraštis nesuteikia siuntėjui teisės duoti nurodymą vežėjui pristatyti krovinį į kitą paskirties vietą, tuo tarpu CIM, SMGS bei CMR važtaraščiai tokią teisę suteikia. Ypatingas transportavimo dokumentas – konosamentas, nes jis priešingai nei kiti aptarti dokumentai suteikia nuosavybės teisę; disponavimas šiuo transportavimo dokumentu reikš disponavimą pačiu kroviniu.

7. Transportavimo dokumento kaip informacijos šaltinio teisinė reikšmė priklauso ne tik nuo Tarptautiniuose susitarimuose numatytų privalomų jo turinio elementų, bet ir nuo vežimo sutarties šalių valios, t.y. kuo daugiau duomenų dokumente jie nurodys, tuo daugiau informacijos šis dokumentas suteiks. Šių dokumentų teisinė reikšmė pasireiškia, kai reikiamą informaciją jie suteikia tuomet, kai atliekami tam tikri teisiniai veiksmai, pvz., atliekamos muitinės procedūros.

8. Vadinasi, krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė pasireiškia tuomet, kai juose fiksuojamos tam tikros aplinkybės dėl ko jie įgyja juridinę galią ir tampa svariais įrodymais. Dokumentų neturėjimas ar netinkamas užpildymas gali lemti ne tik siuntėjo atsakomybę, bet ir atimti teisę šalims pasinaudoti tarptautiniuose susitarimuose įtvirtintomis teisinėmis prezumpcijomis, vežėjo atsakomybės ribomis. Be to, šie dokumentai yra teisiniai instrumentai, kurių pagalba vežimo dalyviai gali disponuoti kroviniu ir atlikti kitus teisinius veiksmus.

Literatūros sąrašas

Lietuvos Respublikos įstatymai:

1. Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas// Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.
2. Kelių transporto kodeksas// Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.
3. Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas// Valstybės Žinios. 2000, Nr. 94 2918.
4. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas// Valstybės Žinios. 2000, Nr. 74-2262.
5. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas// Valstybės Žinios. 1996, Nr. 101-2300.
6. Transporto veiklos pagrindų įstatymas// Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034.
7. Vidaus vandenų transporto kodeksas// Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

Lietuvos Respublikos poįstatyminiai teisės aktai:

8. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos Finansų ministerijos direktoriaus įsakymas „Dėl bendrosios deklaracijos pildymo ir muitinio įforminimo instrukcijų bei muitinės priežiūros režimų klasifikatoriaus patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2001, Nr. 76-2689.
9. Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais taisyklių patvirtinimo“// Valstybės žinios, 2000, Nr. 90-2811.
10. Susisiekimo ministro įsakymas “Dėl krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo// Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963.
11. Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl keleivių bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklių“patvirtinimo// Valstybės žinios.2006, Nr. 45-1640.

Tarptautiniai susitarimai:

12. Konvencija dėl tarptautinio vežimo geležinkeliu (COTIF) ir jos 1990 protokolas// http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF; prisijungimo laikas: 2007-06-10.
13. Monrealio konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo// Valstybės Žinios.2004, Nr.174-6435.
14. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos – Visbiu taisyklės)// Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4124.
15. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)// Valstybės žinios, 2002, Nr. 88-3773.
16. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)// Valstybės žinios, 1998, Nr. 107-2932.

Teismų praktika:

17. Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2003 m. lapkričio 5 d. nutartis civilinėje byloje

UAB "L & P" v. UAB "Askela".

18. Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB "Vilvuokos" Ekspedicija v. UAB "Sempresta".

19. Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje J. Gasiūnas v. UAB "SBA Transekspedicija".

20. Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 m. spalio 29 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos geležinkeliai“ v. AB „Mažeikių nafta“.

21. Lietuvos Respublikos Aukščiausio teismo 2004 m. vasario 11 d. nutartis civilinėje byloje UAB "Hoja ekspedicija" v. UAB "Hofa".

22. Lietuvos Respublikos Aukščiausio Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR), Teismų praktika Nr. 16.

Mokestinių ginčų komisijos praktika:

23. Mokestinių ginčų komisijos sprendimas 2007 m. spalio 22 d. Nr. S - 195 (7-171/2007) „Dėl UAB „Universalios valdymo sistemos“ skundo.

Specialioji literatūra:

24. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.

25. Baublys A. Krovinių vežimai geležinkeliu, vandens ir oro transportu. – Vilnius: Technika, 1995.

26. Bischof H. D., Meister H., Pyell G. ir kt. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvika, 2002.

27. Carr I. International trade law. – London: Cavendish Publishing Limited, 2005.

28. Chuah J.C.T. Law of International trade. – London: Sweet& Maxwell, 2005.

29. Clarke M. Contracts of carriage by air. – London, Hong Kong: LLP, 2002.

30. Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. – London, Singapore: LLP, 2004.

31. D'Arcy L. Law of the carriage of goods by land, sea and air. – Crayford: Kent: Shaw & Sons limited, 1992.

32. Dockray M., Thomas K.R. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. – London, Sydney, Portland: Cavendish publishing limited, 2004.

33. Häberle S. G. Handbuch der Akkreditive, Inkassi, Exportdokumente und Bankgarantien. – Munchen: Oldenbourg Wissensch.Vlg., 2000.

34. Hughes A. D. Carriage of goods by sea. – London: Blackstone press limited, 1999.

35. Minalga R. Tarptautinė logistika. - Vilnius: Homo liber., 2004.
36. Minalga R. Transporto sistema. - Vilnius: VU leidykla, 1998.
37. Philipson T., Underhill N., Wormington T. ir kt. Carriage by Air. – London: Butterworths, 2001.
38. Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. – Vilnius: LTU, 2003.
39. Брагинский М. И., Витрянский В. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва: Статут, 2004.

Periodinė literatūra:

40. Ambrasienė D., Jurisprudencija. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. - Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 55(47).
41. Drobitko O. Jurisprudencija. Krovinių gavėjo teisinė padėtis. - Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 4(82). P. 29.
42. Sinkevičius E. Jurisprudencija. „Privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. - Vilnius: MRU leidyklos centras, 2006, Nr. (80).

Kiti informacijos šaltiniai:

43. <http://evolutio.info/>
44. <http://www.otif.org> (Tarptautinio vežimo geležinkeliais organizacija).
45. lt.wikipedia.org (Laisvoji enciklopedija).
46. www.clonica.net
47. www.finnair.com
48. www.juridicum.su.se (Stokholmo universiteto Teisės institutas).
49. www.lat.lt (Lietuvos Aukščiausiasis Teismas).
50. www.leidykla.vu.lt (Vilniaus universiteto leidykla).
51. www.linava.lt (Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija)
52. www.litrail.lt (Lietuvos geležinkeliai).
53. www.lrs.lt (Lietuvos Respublikos Seimas).
54. www.mruni.lt (Mykolo Romerio universitetas).
55. www.stat.gov.lt (Lietuvos statistikos departamentas).
56. Žurnalas „Transporto pasaulis“.

Santrauka

Krovinių transportavimo dokumentai ir jų teisinė reikšmė

Pagrindinės sąvokos: tarptautiniai susitarimai, krovinių transportavimo dokumentai, ieškovas, važtaraštis, konosamentas, siuntėjas, vežėjas, gavėjas.

Šio darbo tikslas - atskleisti krovinių transportavimo dokumentų teisinę reikšmę nacionalinėje ir tarptautinėje teisėje. Darbe teorinių ir empirinių metodų pagalba yra analizuojama krovinių transportavimo dokumentų įrodomoji, legitimacinė ir informacinė funkcijos. Magistro baigiamajame darbe nagrinėjama mokslinė literatūra, teisės aktai, LAT bei užsienio teismų praktika.

Krovinių transportavimo dokumentai yra reikšmingi dėl juose fiksuojamų faktinių aplinkybių, susijusių su vežimo sutartimi, kroviniu bei vežimo dalyviais. Šių dokumentų buvimas lemia Tarptautiniuose teisės aktuose įtvirtintų prezumpcijų galiojimą. Iškilus ginčui tarp šalių transportavimo dokumentai yra *prima facie* vežimo sutarties sudarymo, joje minimų vežimo sąlygų ir krovinio perėjimo vežėjo dispozicijon įrodymai.

Krovinių transportavimo dokumentų teisinė reikšmė pasireiškia ir tuomet, kai jie yra informacijos apie krovinio vežimo sutarties sąlygas šaltinis. Šiuose dokumentuose talpinamos informacijos dėka, krovinio vežėjas ir gavėjas, o taip pat bet kuris kitas suinteresuotas asmuo ar institucija, sužino apie pagrindines sutarties sąlygas; šios informacijos dėka jie taip pat gali kontroliuoti vežimo procesą.

Krovinių transportavimo dokumentų nebuvimas ar neteisingas užpildymas gali lemti siuntėjo atsakomybę ar kitus neigiamus padarinius.

Summary

The Documents of Cargo Transportation and Their Juridical Significance

Keywords: Conventions, the documents of cargo transportation, claimant, consignment note, bill of lading, consignor, carrier, consignee.

The purpose of this work is as following – to reveal the significance of documents of cargo transportation for national and international law. With the help of theoretical and empirical methods analyzing proofing, legitimation, informational functions of documents of cargo transportation. Analyzing science literature, acts of law, practice of Supreme Court of Lithuania and international courts in the final work of master degree.

Documents of cargo transportation are important because of facts are registered in them. These facts show circumstances connected to contract of carriage, cargo and parties of transportation. These documents establish presumptions of International Conventions. In cases of

disagreement documents of cargo transportation are *prima facie* proofs of agreement, conditions of transportation and take-over of cargo to carrier's disposition.

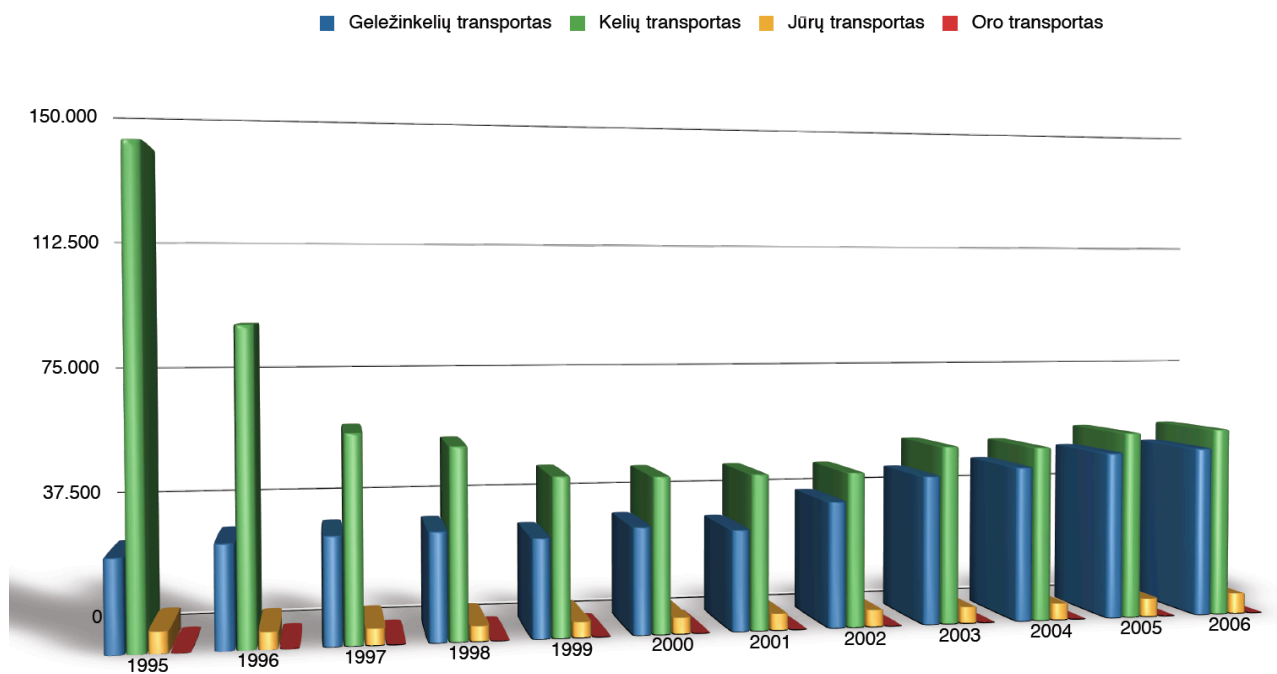
Juridical significance of documents of cargo transportation asserts also when documents are the source of information about conditions of contract. Because of this information carrier and consignee, also other parties and institutions find out general conditions of contract and can control process of cargo transportation.

The absence or the inaccuracy or inadequacy of documents of cargo transportation can cause liability for sender or other negative impacts


Priedai

PRIEDAS NR. 1

1 diagrama. Krovinių vežimo statistika Lietuvoje



Šaltinis: <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228>



| | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| 1 Egzempliorius siuntėjui Exemplar für Absender | | 6A | | 0011289 | |
| 1 Siuntėjas (pavadinimas, adresas, šalis) Absender (Name, Anschrift, Land) | | TARPTAUTINIS KROVINIŲ TRANSPORTAVIMO VAŽTARAŠTIS INTERNATIONALER FRACHTBRIEF | | | |
| 2 Gavėjas (pavadinimas, adresas, šalis) Empfänger (Name, Anschrift, Land) | | 16 Vežėjas (pavadinimas, adresas, šalis) Frachtführer (Name, Anschrift, Land) | | | |
| 3 Krovinio iškrovimo vieta Auslieferungsort des Gutes | | 17 Sekantis vežėjas (pavadinimas, adresas, šalis) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land) | | | |
| 4 Krovinio perėmimo vieta ir data Ort und Tag der Übernahme des Gutes | | 18 Vežėjo sąlygos ir pastabos Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer | | | |
| 5 Pridedami dokumentai Beigefügte Dokumente | | 6 Ženkliai ir numeriai Kennzeichen und Nummern | | | |
| 7 Vietų skaičius Anzahl der Packstücke | | 8 Įpakavimo būdas Art der Verpackung | | 9 Krovinio pavadinimas Bezeichnung des Gutes | |
| 10 Statistinis Nr. Statistiknummer | | 11 Svoris bruto, kg Bruttogewicht in kg | | 12 Tūris, m³ Umfang in m³ | |
|  | | | | | |
| 13 Siuntėjo nurodymai (muitinės ir kita informacija) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung) | | 19 Apmokėjimai Zu zahlen vom: | | Siuntėjas Absender | |
| 14 Gražinimas Rückzahlung | | 20 Ypatingos suderintos sąlygos Besondere Vereinbarungen | | Valiuta Währung | |
| 21 Surelyšta Ausgefertigt in | | 22 Atvykimas pakrovimui Ankunft für Einladung | | 23 Kėlinės lapas Vairuotojų | |
| 24 Krovinys gautas Gut empfangen | | 25 Registracinis numeris/Amis Kennzeichen | | 26 Markė/Tipas Vilkiukas/Kfz | |
| 27 Tarifas atstumas, km | | 28 Tarifinis svoris, t | | 29 Tarifas už 1 t | |
| 28 Tarifas II | | 29 Tarifas III | | 29 Tarifas III | |

* Paparaitis įrašomas krovinio, bei leidimo leidimo, nurodant įveiktą atstumą, išskyrus, esant tolygumui, - tarsi. Bei größeren Gütern ist, außer der eventuellen Beschriftung, auf der letzten Seite der Fracht anzugeben, die Zahl sowie gegebenenfalls der Buchstabe.

Rėmėliams išrašyti šis dokumentas yra be jokių išimčių. Die mit dem gestrichelten Linien eingetragenen Rubriken müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.

Pildyti ir atsiimti siuntėjas. Auszufüllen unter der Verantwortung des Absenders.

UAB "LINAIVOS" SERVISAS
 Tel.: (8 5) 2 74 00 82, 2 74 00 84

| BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT SHIPMENT | | | | |
|--|---|--|---|--|
| Shipper Domeg (Pty) Limited Adderley Road, North End Port Elizabeth | | B/L No. PLZAA329 Reference No. | | |
| Consignee or Order To order (1) | |  "ON" SHIP CARRIER | | |
| Notify Party/Address Hardware Supplies Limited Cross Avenue New York | | <small>*It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his Agents for failure to notify. (See clause 20 on reverse)</small> | | Place of Receipt <small>(Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)</small> |
| Ocean Vessel Transvaal (2) | Voyage No: 1378G | Port of Loading Port Elizabeth (3) | Place of Delivery <small>(Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)</small> | |
| Port of Discharge New York (3) | | | | |
| Marks and Nos.: Container Nos.: MK 25Z (4) Container No. GSTU 2150221 Seal No. 388487 | Number and Kind of Packages; description of Goods 1 20 DC Container(s) STC: 500 Hacksaws Model TS 2 with Safety Guard 5 Packs (5) | | Gross Weight 280 kg | Measurement 0.0000 |
| L/C No. 188688/DLC (6) Shipped on Board (7) on 10 August 2002 | | | | |
| <small>*Total No. of Containers/Packages received by the Carrier</small> 1 / 0 | | <small>Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quality of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading must be surrendered, duly endorsed, in exchange for the Goods. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.</small> | | |
| Movement USE-FCL | | | | |
| Freight and Charges (indicate whether prepaid or collect): Freight Prepaid (8) Origin Inland Handling Charge Origin Terminal Handling/LCL Service Charge Ocean Freight Destination Terminal Handling/LCL Service Charge Destination Inland Handling Charge | | | | |
| Freight payable at Port Elizabeth | | Place and Date of Issue Port Elizabeth / 12 August 2002 (9) | | |
| Number of Original Bills of Lading 3 / Three (10) | | IN WITNESS of the Contract herein contained the number of original stated opposite have been issued, one of which being accomplished the other(s) to be void. For the Carrier:  For "On" Ship (11) As Carrier | | |

Šaltinis: https://www.fnb.co.za/images/bill_lading.gif