

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
VERSLO TEISĖS KATEDRA**

GIEDRIUS ABROMAVIČIUS

**VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIAI
SANTYKIAI**
Magistro baigiamasis darbas

**Vadovas
doc. dr. Edvardas Sinkevičius**

VILNIUS, 2009

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
VERSLO TEISĖS KATEDRA**

GIEDRIUS ABROMAVIČIUS

**VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIAI
SANTYKIAI**

**Vežimo teisės magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 62401S119**

**Vadovas
doc. dr. Edvardas Sinkevičius
2009**

**Atliko
TRTmd7-01 gr. Stud.
Giedrius Abromavičius
2009**

VILNIUS, 2009

TURINYS

ĮVADAS.....	5
1. VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIŲ SANTYKIŲ SPECIFIKA.....	9
1.1. Sutartinių santykių dalyvis - ekspeditorius	9
1.2. Sutartinių santykių dalyvis – vežėjas	12
1.3. Išvados.....	13
2. VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIŲ SANTYKIŲ TEISINIS REGLAMENTAVIMAS CIVILINIAME KODEKSE	14
2.1. Krovinių ekspedicijos reglamentavimas Civiliniame kodekse	14
2.2. Vežimo teisinių santykių reglamentavimas Civiliniame kodekse.....	15
2.3. Išvados.....	19
3. TEISINIS REGLAMENTAVIMAS VOKIETIJOJE.....	21
3.1. Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių reglamentavimas Vokietijos Prekybos kodekse	21
3.2. Vežimo sutarties sąvoka Vokietijos Prekybos kodekse	24
3.3. Lietuvoje ir Vokietijoje galiojančio teisinio reglamentavimo skirtumai.....	25
3.4. Išvados.....	26
4. ATSKIRAS TRANSPORTO RŪŠIS REGLAMENTUOJANČIŲ ĮSTATYMŲ ĮTAKA VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIAMS SANTYKIAMS	28
4.1. Transporto veiklos pagrindų įstatymo teisinis reglamentavimas	28
4.2. Kelių transporto kodekso teisinis reglamentavimas.....	29
4.3. Geležinkelių transporto kodekso teisinis reglamentavimas	32
4.4. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo teisinis reglamentavimas.....	35
4.5. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo teisinis reglamentavimas.....	36
4.6. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas	38
4.7. Išvados.....	39
5. SUTARTINIŲ SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMO, VEŽANT KROVINIUS TARPTAUTINIAIS MARŠRUTAIS, YPATUMAI	40
5.1. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) teisinis reglamentavimas.....	40
5.2. Krovinių gabenimo geležinkeliais tarptautiniais maršrutais teisinis reglamentavimas.....	43
5.2.1. Tarptautinis krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS).....	43
5.2.2. Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM).....	44
5.3. Krovinių gabenimo oro transportu teisinis reglamentavimas, nustatytas tarptautiniuose teisės aktuose.....	46
5.4. Krovinių gabenimo jūra teisinis reglamentavimas, nustatytas tarptautiniuose teisės aktuose	47
5.5. Išvados.....	48
6. KROVINIO VEŽIMO DOKUMENTŲ REIKŠMĖ VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIŲ SANTYKIAMS.....	49
6.1. Krovinių vežimo dokumentų reikšmė atsižvelgiant į jų rūšį.....	49
6.2. Krovinių vežimo dokumentų įtaka atsižvelgiant į jų funkcijas.....	51
6.3. Išvados.....	53
7. „SOFT LAW“ TEISĖS AKTŲ ĮTAKA VEŽĖJŲ IR EKSPEDITORIŲ SUTARTINIAMS SANTYKIAMS.....	54
7.1. Tarptautinės ekspeditorių asociacijų federacijos (FIATA) išleistų dokumentų įtaka vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams	54
7.2. Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos LINEKA daroma įtaka vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams	56

7.3. Bendrosios Vokietijos ekspedijavimo sąlygos (ADSp)	56
7.4. Išvados.....	58
IŠVADOS.....	59
PASIŪLYMAI	61
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	62
SANTRAUKA	66
SUMMARY	68

ĮVADAS

Temos aktualumas. Krovinių vežimas yra viena iš prioritetinių šalies ūkio sričių, kurios sukurta bendroji pridėtinė vertė, vadovaujantis Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės skelbiamais duomenimis, 2008 metais siekė 9621 mln. litų (nurodyta bendroji pridėtinė vertė apima transportavimą, sandėliavimą ir ryšius). Nors šią ūkio sritį pirmiausiai palietė pasaulinės ekonomikos sąstingis (to požymius galima buvo matyti jau 2008 metais, kai šioje srityje sukuriamos bendrosios pridėtinės vertės augimas smuko perpus iki 5 procentų palyginti su ankstesniaisiais metais), transporto ūkio šakos svarba šalies ekonomikai nesumažėjo.

Lietuvos geografinė padėtis yra labai palanki vykdant tarptautinius pervežimus, kadangi Lietuva yra tarpinė grandis tarp vakarų bei rytų valstybių. Transporto sektoriaus augimas turi tiesioginę įtaką Lietuvos ekonomikos plėtrai, prisideda prie verslui palankių sąlygų kūrimo. Efektyvus krovinių vežimas yra vienas iš esminių Europos Sąjungos bendrosios rinkos konkurencingumo garantų. Didėjanti transporto rinkų integracija Europoje lemia didesnę vežimo bei ekspedicijos paslaugų konkurencijos lygį. Pažanga transporto srityje bei rinkos poreikius atitinkantis vežimo bei ekspedicijos teisinis reglamentavimas skatina inovacijų šioje ūkio šakoje diegimą.

Pasirinktos temos aktualumą taip pat įtakoje ekspeditoriaus vaidmens didėjimas krovinių gabenimo procese. Didžiąją dalį krovinių vežėjai susitaria vežti ne tiesiogiai su užsakovais (gamintojais, prekių savininkais), bet su ekspeditoriais. Ši išvada pagrįsta atliktu ekspedicinių ir transporto įmonių veiklos efektyvumo lyginamuoju tyrimu, kuriame buvo apklausiami Lietuvos vežėjai bei ekspeditoriai (Česnulevič, 2009, p. 77). Ekspeditoriaus vaidmenį krovinių gabenimo procese efektyvumo aspektu tyręs Raimondas Burkovskis (2008), padarė išvadą, kad ekspeditoriaus pasitelkimas nepadidina su krovinio gabenimu susijusių kaštų, tai lemia ekspeditoriaus profesinė patirtis parenkant optimalų maršrutą bei ekspeditoriams krovinių vežėjų bei draudimo kompanijų suteikiamos nuolaidos. Autorius taip pat įvertino ekspeditorių veiklos ateities perspektyvas ir nustatė, kad, atsižvelgiant į konkurencines sąlygas, ekspeditoriai turės jungtis į didesnius ūkio vienetus, kas suteiks jiems galimybę išplėsti siūlomų paslaugų apimtį.

Ekspeditoriaus veiklos efektyvumui didinti mokslinėje literatūroje skiriamas pakankamai didelis dėmesys, dažniausiai teigiamo rezultato siekiama vadybos, organizacinėmis bei kitomis techninėmis priemonėmis, tokiomis kaip naujų technologijų diegimas. Stefan Bock (2009) siūlo diegti naują realaus laiko transportavimo proceso kontrolės sistemą, kurios tikslas efektyviai reaguoti į iškilusias krovinių gabenimo problemas. Taigi, pastebime tendenciją, kad krovinių gabenimo procesas

tampa vis sudėtingesnis ir labiau kompleksiškas. Todėl užsakovui (krovinio savininkui) vis dažniau tenka sudaryti krovinių vežimo sutartis ne tiesiogiai su vežėjais, bet pasitelkti ekspeditorius.

Teisinėje literatūroje daugiau dėmesio skiriama transporto sektoriaus bendram vystimuisi, pavyzdžiui transporto veiklos pokyčius po Lietuvos įstojimo į Europos sąjungą monografijoje analizavo J. Butkevičius. Pasak šio autoriaus, Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare, iš esmės pasikeitė vežimo keliais sąlygos. Kadangi Europos Sąjungos bendros rinkos paslaugų teikimo laisvė yra viena iš pagrindinių ES steigimo sutartyje nustatytų laisvių, taip pat draudžiama bet kokie kiekybiniai apribojimai ir lygiaverčio poveikio priemonės vežti krovinius Europos Sąjungos valstybių narių teritorijoje. Vežėjai turi turėti tik Bendrijos leidimą verstis krovinių vežimo veikla (Butkevičius., 2008). Autorius pažymi, kad pagrindiniai pokyčiai geležinkelių transporte po įstojimo į Europos Sąjungą yra geležinkelių transporto rinkos liberalizavimas. Pasak J. Butkevičiaus, vienu iš pagrindinių Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimu geležinkelių liberalizavimo srityje yra visiškos geležinkelių infrastruktūros valdymo, priežiūros ir vežimo veiklos atskyrimas. Krovinių vežimo oro transportu srityje, įstojimas į Europos Sąjungą lėmė susisiekimu oru liberalizavimo priemonių įgyvendinimą. J. Butkevičius nurodo, kad pagrindinės tokio liberalizavimo charakteristikos yra šios: rinkos atidarymas, t.y. suteikiama teisė skristi tarp bet kurių oro uostų Europos sąjungos viduje; bendros vežėjų licencijavimo normos; laisvas tarifų nustatymas. Svarbu, kad Lietuvai įstojus į Europos sąjungą, buvo liberalizuota ir užsakomųjų reisų rinka.

Mūsų nuomone, svarbu analizuoti ne tik bendrą transporto sektoriaus teisinį reglamentavimą, bet teisiniame tyrime apsiriboti vežėjo bei ekspeditoriaus sutartinių santykių teisiniu reglamentavimu, siekiant nustatyti, ar jis atitinka rinkos poreikius.

Mokslinė problema. Ekspeditoriaus padėties teisinio reglamentavimo krovinių gabenimo procese neaiškumas neigiamai įtakoja vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugą bei gynimą.

Tyrimo objektas. Kadangi vežėją ir ekspeditorių gali sieti įvairūs sutartiniai santykiai, būtina tiksliau apibrėžti šio mokslinio tiriamojo darbo objektą. Šiame darbe bus analizuojami vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniai teisiniai santykiai, kai vežimo sutarties sudaryme dalyvauja ekspeditorius. Šių sutartinių santykių atsiradimo pagrindas yra vežimo sutartis. Tačiau yra tikslinga atriboti vežimo viešuoju transportu sutartį, kuri savo esme yra viešoji sutartis, sudaroma pagal atitinkamos valstybės institucijos patvirtintas standartines sąlygas, todėl šios sutarties pagrindu susiklostantys santykiai į tyrimo objektą nepatenka.

Tyrimo tikslas. Šiuo tyrimu autorius siekia nustatyti, ar vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas Lietuvoje atitinka rinkos poreikius.

Tyrimo uždaviniai. Tam, kad būtų tinkamai pasiektas tyrimo tikslas, magistro baigiamajame darbe iškeliami šie uždaviniai:

- 1) ištirti, ar teisinis reglamentavimas Lietuvoje nepagrįstai nevaržo ekspeditoriaus teisės sudaryti krovinių vežimo sutartį savo arba užsakovo vardu;
- 2) įvertinti vežėjo ir ekspeditoriaus teisinę padėtį, kai ekspeditorius vežimo sutartį sudaro savo arba užsakovo vardu;
- 3) palyginti Lietuvoje galiojanti vežėjo bei ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinį reglamentavimą su vienos iš Europos Sąjungos valstybių teisiniu reglamentavimu;
- 4) nustatyti krovinių vežimo dokumentų reikšmę vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams;
- 5) įvertinti rekomendacinio pobūdžio teisės normų (angl. *soft law*) teisės įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių turiniui.

Hipotezė. Atlikus tyrimą, autorius sieks pagrįsti (arba paneigti) hipotezę, kad teisinis reglamentavimas Lietuvoje užtikrina efektyvią vežėjo bei ekspeditoriaus teisių apsaugą bei gynimą.

Lietuvos mokslinėje literatūroje nėra mokslinių darbų, kuriuose būtų nagrinėjami sutartiniai teisiniai klausimai susiklostantys tarp vežėjo ir ekspeditoriaus. Teisinėje literatūroje vežimo sutartis reglamentuojama atskirai nuo ekspeditoriaus veiklos. Ekspedicija dažniausiai nagrinėjama logistikos bei vadybos aspektu. Mokslinėje literatūroje neatskleidžiama vežėjo bei ekspeditoriaus sutartinių santykių specifika, taip pat neanalizuojama ekspeditoriaus teisinė padėtis.

Ekspedicijos sutartį nagrinėjo Indrė Valinskaitė magistro baigiamajame darbe „Ekspedicinių sutarčių skirtumas nuo kitų civilinių sutarčių“ (2006), kuriame autorė *inter alia* apsiribojo ekspedicijos sutarties bei kitų sutarčių atribojimu, tačiau neskyrė didesnio dėmesio ekspeditoriaus teisinės padėties analizei.

Terminai. Šiame tiriamajame darbe naudojami terminai, kuriuos reikia paaiškinti:

- 1) vežėjas – (angl. *Cartier*, vok. *der Frachtführer*) asmuo, įsipareigojęs nugabenti krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui. Vežėjo sąvoka detaliau analizuojama pirmame skyriuje;
- 2) siuntėjas – (angl. *consignor*, vok. *der Absender*) krovinio vežimo sutarties šalis;
- 3) užsakovas – (angl. *customer*, vok. *der Versender*) asmuo, su ekspeditoriumi sudaręs krovinių ekspedicijos sutartį;
- 4) ekspeditorius – (angl. *freight forwarder*, vok. *der Spediteur*). juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedicijos sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus. Ekspeditoriaus sąvoka atitinka Civilinio kodekso 6.824 straipsnio 2 dalyje nustatytą sąvoką;

5) Sutartiniai santykiai (angl. *contractual relations*, vok. *Vertragliche beziehungen*) tai šalių teisiniai santykiai, susiklostantys sutarties pagrindu. Šalys yra laisvos sutartyje nustatyti savo teises ir pareigas, tačiau toks susitarimas negali prieštarauti imperatyvioms įstatymo normoms. Imperatyvioms įstatymo normoms prieštaraujantys sandoriai laikomi niekiniais ir negalioja *ab initio* (lot. nuo pat pradžios). Taigi įstatymui prieštaraujanti sutartis jos šalims jokių teisių ir pareigų nesukuria. Prof. A. Vaišvila nurodo, kad teisiniai santykiai – tai teisės normomis sureguliuoti ir dėl to socializuoti žmonių santykiai, kurių dalyviai tarpusavyje susaistyti privalomos abipusių teisių ir pareigų pusiausvyros, kurią gina valstybė (Vaišvila, 2000).

Tyrimo metodai. Siekiant įgyvendinti tyrime nustatytus uždavinius, taikomi šie tyrimo metodai:

Labiausiai magistro baigiamojo darbo temą atskleisti padėjo *sisteminės analizės, lyginimo, lyginamasis istorinis, apibendrinimo* bei *teisinių dokumentų analizės* metodai.

Sisteminės analizės metodu tiriama ar vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas atitinka rinkos poreikius. Kadangi teisės norma yra kaip viena teisinio reguliavimo ląstelė, sistemos elementas, ji negali būti aiškinama taip, kad paneigtų kitą teisės normą. Todėl vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius reglamentuojančias teisės normas reikia aiškinti atsižvelgiant į jų vietą teisės normų sistemoje.

Lyginimo metodu lyginsime atskirų transporto rūšių teisinį reglamentavimą, taip pat Lietuvos ir Vokietijos teisės aktus, reglamentuojančius vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius.

Lyginamasis istorinis metodas bus taikomas teisės šaltinių analizei siekiant nustatyti teisinio reguliavimo tikslą ir suprasti, kodėl buvo nustatytas būtent toks teisinis reglamentavimas.

Apibendrinimo metodas bus taikomas esminių tyrimo objekto požymių ir savybių išryškinti, taip pat naudotos literatūros apibendrinimui bei išvadų formulavimui.

Darbo struktūra. Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstomoji dalis ir išvados, pateikiamas literatūros sąrašas, darbo santrauka lietuvių, anglų bei vokiečių kalbomis.

1. VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIŲ SANTYKIŲ SPECIFIKA

Civilinėje teisėje nuo romėnų laikų sutartis suprantama kaip teisiųjų santykių atsiradimo, pasikeitimo ir pasibaigimo pagrindas, kurį sudaro du elementai: 1) susitarimas ir 2) ypatingas susitarimo pagrindas (Mikelėnas, 1996). Tiesa, 1964 m. Civilinis kodeksas numatė ir tokį prievolės atsiradimo pagrindą kaip administracinis aktas, iš kurio galėjo atsirasti prievolė. Minėtu aktu galėjo būti pervežimų planas (Drobotko, 2006), tačiau šis juridinis faktas turi tik istorinę reikšmę, kadangi įstatymų leidėjas jį panaikino dar 1994 metais.

Pagrindinė sutarčių paskirtis - reguliuoti asmenų tarpusavio santykius nurodant galimo ir privalomo elgesio ribas, taip pat atitinkamų įsipareigojimų nevykdymo teises pasekmes (Ambrasienė ir kt., 2006). Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – Civilinis kodeksas) 6.154 straipsnyje pateikiama tokia sutarties samprata: *Sutartis yra dviejų ar daugiau asmenų susitarimas sukurti, pakeisti ar nutraukti civilinius teisinius santykius, kai vienas ar keli asmenys įsipareigoja kitam asmeniui ar asmenims atlikti tam tikrus veiksmus (ar susilaikyti nuo tam tikrų veiksmų atlikimo), o pastarieji įgyja reikalavimo teisę*. Krovinių vežimo sutartis yra speciali sutartis, reglamentuota XL Civilio kodekso skyriuje, šiai sutarčiai subsidiariai taikomos bendrosios sutarčių teisės normos.

Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniai santykiai atsiranda vežimo sutarties pagrindu, tačiau yra daug aplinkybių, kurios lemia skirtingą sutartinių santykių turinį, vežėjo bei ekspeditoriaus teises ir pareigas, šiems santykiams taikytinas teisės normas. Autorius išskiria šias aplinkybes:

- a) krovinyi gali būti gabenamas vietiniais (nekertant valstybės sienos) arba tarptautiniais maršrutais, ši aplinkybė įtakoja sutartiniams santykiams taikytiną teisę;
- b) krovinyi gali būti vežamas kelių, geležinkelių, oro, jūros arba vidaus vandenų transportu – tai lemia skirtingas transporto šakas reglamentuojančių teisės normų taikymą;
- c) ekspeditorius krovinių gabenimo procese vežimo sutartį gali sudaryti savo arba užsakovo vardu – nuo to priklauso kam sutartimi yra sukuriamos teisės ir pareigos.

Toliau aptarsime vežimo sutarties sudaryme dalyvaujančius subjektus – ekspeditorių ir vežėją.

1.1. Sutartinių santykių dalyvis - ekspeditorius

Teisinėje literatūroje sutinkama labai įvairi ekspeditoriaus sąvoka, vieni autoriai jai suteikia teisinę reikšmę, kiti – apibūdina pagal ekspeditoriaus faktiškai vykdomas funkcijas. Ekspeditorius – tai tas, kuris, vežėjo padedamas, rūpinasi siuntėjo krovinių transportavimu (Minelga, 2004, p. 217). Šioje

sąvokoje užprogramuota klaida, nes painiojamos krovinio savininko ir siuntėjo teisininkės kategorijos. Siuntėjo teisinė kategorija nėra susijusi su nuosavybės teise į krovinį.

Ekspeditoriaus sąvoką galime aiškinti pasitelkę Tarptautinės ekspeditorių asociacijų federacijos (FIATA) kartu su Europos ekspedicijos, transporto, logistikos ir muitinės paslaugų asociacijos (CLECAT) patvirtintą ekspedicijos ir logistikos paslaugų apibrėžimą: „ekspedicijos ir logistikos paslaugos – apima bet kokias su krovinių vežimu susijusias paslaugas (nepriklausomai nuo to, ar vežama vienmodaliniu, ar multimodaliniu transportu), krovinių konsolidavimą, sandėliavimą, paruošimą išsiuntimui, pakavimą ar distribuciją taip pat ir papildomas bei konsultacines paslaugas, kurios apima bet neapsiriboja muitinės ir mokesčių klausimais, prekių deklaravimu, prekių draudimu ir mokėjimų ar dokumentų susijusių su prekėmis surinkimu ar įgijimu. Ekspedicijos paslaugos taip pat apima ir logistines paslaugas, įskaitant ir informacinių technologijų, susijusių su vežimu, prekių paruošimu išsiuntimui ir sandėliavimu, bei de facto tiekimo grandinės valdymu. Šios paslaugos gali būti lanksčiai pritaikomos pagal atskirus poreikius“ (Peter Maegerle, FIATA Secretariat Zurich, 2004). Taigi, tarptautiniu lygmeniu buvo susitarta dėl labai plataus ekspedicijos paslaugų apibrėžimo, iš esmės prie šių paslaugų galime priskirti „bet kokias su krovinių vežimu susijusias paslaugas“. Tai suponuoja labai platų ekspeditoriaus sąvokos apibrėžimą, nes kiekvieną ūkio subjektą, kuris teikia minėtas paslaugas, pagrįstai galėtume vadinti ekspeditoriumi.

Tačiau reikia paminėti, kad ekspedicinės veiklos reglamentavimas yra nacionalinės teisės dalykas, todėl esminę reikšmę aiškinant ekspeditoriaus sąvoką turi nacionaliniai teisės aktai. Lietuvoje ekspedijavimo veikla nėra licencijuojama, todėl kiekvienas ūkio subjektas turi teisę rinkoje teikti minėtas paslaugas (žinoma, jei ši veikla neprieštaruja juridinio asmens įstatams ar kitiems steigimo dokumentams). Nacionalinėje teisėje ekspeditoriaus sąvoka įtvirtinta Civiliniame kodekse: *ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus*.¹ Iš minėtos sąvokos galime spręsti, kad ekspeditoriumi laikomas juridinis arba fizinis asmuo (verslininkas). Civilinis kodeksas verslininką apibūdina kaip fizinį asmenį, kuris įstatymų nustatyta tvarka verčiasi ūkine komercine veikla². Antras požymis tas, kad ekspeditorių ir užsakovą turi sieti sutartiniai santykiai, kurių dalykas yra su krovinių gabenimu susiję veiksmai. Dėl pastarojo nacionalinėje teisėje nurodyto ekspeditoriaus sąvokos požymio turime paneigti autoriaus anksčiau išsakytą mintį, kad ekspeditoriumi, vadovaujantis tarptautiniu ekspedicinių paslaugų

¹ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262 (toliau – Civilinis kodeksas), 6.824 straipsnio 2 dalis.

² Civilinio kodekso 2.4 straipsnio 2 dalis.

apibrėžimu, galime vadinti kiekvieną ūkio subjektą, *potencialiai* rinkoje teikiantį su krovinių vežimu susijusias paslaugas. Ekspeditorius kaip subjektas egzistuoja ne *a priori*, bet kaip konkrečių sutartinių santykių dalyvis. Vadinasi, ūkio subjektas, sutartyje įvardintas ekspeditoriumi, bet faktiškai įsipareigojęs *vežti* krovinių, turi būti laikomas vežėju, bet ne ekspeditoriumi. Šiuos subjektus reikia skirti tik konkrečių sutartinių teisinių santykių rėmuose, bet ne *a priori*.

I. Valinskaitė magistro baigiamajame darbe siūlo patikslinti Civilinio kodekso 6.824 straipsnio 2 dalyje įtvirtiną ekspeditoriaus sąvoką pakeičiant joje žodį „gabenti“ žodžiais „organizuoti krovinių vežimą“ bei šią sąvoką išdėstyti taip: „*Ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedicijos sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu, organizuoti krovinių vežimą ir teikti ar organizuoti kitas su krovinių vežimu susijusias paslaugas*” (Valinskaitė, 2006, p. 11). Autorė šį siūlymą pagrindžia „ekspeditoriaus sąvokos netikslumu ir krovinių gabenimo paslaugos nesuderinamumu su ekspeditoriaus funkcijomis“. Tokiam siūlymui verta pritarti, tačiau dėl visai kitų aplinkybių. Civilinis kodeksas nustato, kad krovinių ekspediciją reglamentuojančios teisės normos taikomos ir tais atvejais, kai pagal sutartį ekspeditoriaus pareigas atlieka vežėjas.³ Taigi įstatymų leidėjas nepriešina šių dviejų funkcijų, o numato galimybę vežimą bei ekspediciją reglamentuojančias teisės normas taikyti kartu. Tiesa, praktikoje iškyla ginčų, kai iš konkrečios sutarties formuluotės nėra aišku, ar ekspeditorius įsipareigojo krovinių gabenti pats, ar tik atlikti organizavimo veiksmus. Pirma, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją“ (toliau – CMR konvencija) 11 punkte nurodė, kad „*jeigu sutartimi su krovinių siuntėju pervežimo procese dalyvaujantis ekspeditorius įsipareigoja būti vežėjas (įsipareigoja siuntėjui nugabenti krovinių į paskyrimo vietą, nors veža ne pats, o tik atlieka ekspedijavimo paslaugas), jis atsako siuntėjui kaip vežėjas nepriklausimai nuo to, ar jis veš pats, ar paves tai padaryti trečiajam asmeniui*“. Tokios pat pozicijos Lietuvos Aukščiausiasis teismas laikosi ir 2006 metų vasario 13 dienos nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-104/2006, kurioje ekspeditorius buvo pripažintas vežėju CMR konvencijos prasme, nes sutartyje įsipareigojo „vežti krovinių“, nepaisant to, kad jis faktiškai atliko tik ekspedijavimo veiksmus ir iš važtaraščio buvo galima nustatyti faktinį vežėją. Šioje byloje draudimo bendrovė turėjo teisę pateikti ieškinį ekspeditoriui, kurį teismas pripažino sutartiniu vežėju, o šis įgijo teisę pateikti ieškinį regresu tvarka faktiniam vežėjui. Taigi vežėjo ir ekspeditoriaus teisinės padėties atskyrimas ypatingai svarbus sprendžiant civilinės atsakomybės klausimą.

³ Civilinio kodekso 6.824 straipsnio 7 dalis.

Vokietijos Aukščiausiajam Federaciniam Teismui taip pat yra tekę spręsti vežėjo ir ekspeditoriaus atskyrimo klausimą.⁴ Šioje byloje Teismas pasisakė, kad ekspeditorius įsipareigoja ne vykdyti vežimą, t.y. nugabenti krovinį iš vienos vietos į kitą savo lėšomis, bet organizuoti krovinio išsiuntimą trečiojo asmens lėšomis ir savo vardu. Atsakovas užsakymą priėmė telefonu ir krovinį gabeno ne pats, bet pasitelkė vežėją, kuris ir išrašė CMR važtaraštį. Atsižvelgiant į tai, kad CMR konvencijos nuostatas reikia aiškinti autonomiškai, nepriklausomai nuo nacionalinės teisės normų, teismas atsakovą pripažino vežėju CMR konvencijos prasme vadovaudamasis viena esmine aplinkybe – jis įsipareigojo nugabenti krovinį už fiksuotą užmokestį. Teismas padarė išvadą, kad pagal fiksuoto užmokesčio ekspedicijos sutartį, ekspeditorius veikia ne savo, bet užsakovo lėšomis, ši aplinkybė neatitinka ekspeditoriaus veiklos esmės - veikti užsakovo lėšomis. Autoriaus nuomone, tai objektyvi aplinkybė, vadovaujantis kuria galime skirti vežėją ir ekspeditorių.

Kadangi Civiliniame kodekse ekspeditoriaus pareiga veikti užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis yra imperatyvi, todėl „fiksuoto užmokesčio ekspedicijos“ sutartį turime pagrįstai laikyti vežimo sutartimi. Šia objektyvia aplinkybe, autoriaus nuomone, turėtų vadovautis ir teismai.

Galima ir tokia situacija, kai „ekspeditorius“ sąmoningai prisiima didesnę atsakomybę už visą krovinio gabenimo procesą ir įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties vietą. Šiuo atveju jis pagrįstai turi būti laikomas vežėju.

Aptarę įvairius ekspeditoriaus sąvokos aspektus, galime apibrėžti esminius šio sutartinių santykių dalyvio elementus: tai juridinis arba fizinis asmuo (verslininkas), kuris ekspedicijos sutartimi įsipareigoja savo arba užsakovo vardu, bet būtinai užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis gabenti krovinį, kuris nuosavybės teise priklauso užsakovui (arba užsakovo klientui). Taigi, sudarius ekspedicijos sutartį, ekspeditorius tampa teisėtas krovinio valdytojas, bet ne savininkas.

1.2. Sutartinių santykių dalyvis – vežėjas

Antras sutartinių santykių dalyvis yra vežėjas. Transporto veiklos pagrindų įstatymas nustato, kad vežėjas – tai fizinis arba juridinis asmuo, kuris verčiasi transporto veikla (keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimu) ir atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytas sąlygas bei reikalavimus.⁵ Atskirų krovinio vežimo sutarčių normas reglamentuojantys teisės aktai numato specialias vežėjų licencijavimo taisykles. Tačiau, autoriaus nuomone, vežėjo licencija nėra būtina vežėjo identifikavimo

⁴ Vokietijos Aukščiausiojo Federacinio Teismo 2008 metų vasario 14 dienos nutartis Nr. I ZR 183/05.

⁵ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804 (toliau – Transporto veiklos pagrindų įstatymas) 2 straipsnio 11 dalis.

sąlyga civilinėje teisėje. Licencijos neturėjimas neturi įtakos vežėjo civilinių teisių turiniui. Vežėjas yra ūkio subjektas, kuris įsipareigoja gabenti krovinį ir prisiima su tuo susijusią riziką. Nors Civilinis kodeksas *expressis verbis* vežėjo sąvokos ir nepateikia, iš vežimo sutarties definicijos galime spręsti, kad vežėjas – tai asmuo, pagal krovinių vežimo sutartį įsipareigojęs nugabenti siuntėjo jam perduotą krovinį į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui). Šioje sąvokoje įstatymų leidėjas siuntėjui suteikia faktinę, bet ne teisinę reikšmę. Autoriaus nuomone, siuntėju visais atvejais reikia laikyti vežimo sutarties šalį, o ne asmenį, faktiškai perduodantį krovinį gabenimui. Todėl galima tokia situacija, kai vežėjas įsipareigoja trečiojo asmens jam perduotą krovinį pristatyti gavėjui (kuris šiuo atveju sutampa su siuntėju). Todėl šiuo atveju sutartyje faktinis gavėjas turėtų būti įvardijamas kaip siuntėjas ir kaip naudą gaunantis asmuo – gavėjas.

Tačiau kaip reikėtų vertinti situaciją, kai vežimo procese dalyvauja keli vežėjai? Civiliniame kodekse nustatyta, „*kai vežėjas perduoda visas savo prievoles ar jų dalį kitam vežėjui, šis taip pat pripažįstamas vežimo sutarties šalimi*“.⁶ CMR konvencijos 34 straipsnis taip pat numato, kad jei vežimą vykdo paeiliui keli vežėjai, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, jie tampa sutarties dalyviais tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje. Todėl galime išskirti vežėją, kuris dalyvauja sutarties su ekspeditoriumi sudaryme (susitariantis vežėjas), vežėją, kuris tapo vežimo sutarties šalimi prisijungimo būdu (vežėjas, paeiliui vykdomas vežimą), bei vežėją, kurio su ekspeditoriumi nesieja jokie sutartiniai teisiniai santykiai. Šiame darbe vežėją reikia suprasti kaip susitariantį vežėją, nebent eksplicitiškai būtų nurodyta kitaip.

1.3. Išvados

Analizuojant vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius svarbu išskirti du vežimo sutarties sudaryme dalyvaujančius subjektus: vežėją ir siuntėją (ekspeditorių). Susitariantį vežėją reikia atriboti nuo faktinio vežėjo, kurio su siuntėju nesieja jokie sutartiniai santykiai. Ekspeditorių reikia atriboti nuo vežėjo, nes skiriasi jų įsipareigojimų turinys. Vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties vietą, jis veikia savo lėšomis, o įvykužius prievolę jam priklauso nustatyto dydžio užmokestis. Tuo tarpu ekspeditorius įsipareigoja tik organizuoti krovinio gabenimą, ir skirtingai nei vežėjas, visada veikia ne savo, bet užsakovo lėšomis.

⁶ Civilinio kodekso 6.811 straipsnio 2 dalis.

2. VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIŲ SANTYKIŲ TEISINIS REGLAMENTAVIMAS CIVILINIAME KODEKSE

Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius reglamentuoja įvairūs teisės aktai: Civilinis kodeksas, atskirų transporto šakų kodeksai, kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys bei kiti transporto teisės aktai.⁷ Analizuojant vežimo santykių teisinį reglamentavimą svarbu išskirti imperatyvias ir dispozityvias teisės aktų nuostatas, įvertinti jų reikšmę bei įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams.

Analizuodami vežimą bei ekspediciją reglamentuojančias teisės normas, sieksime ne išvardinti atskiras vežėjo ir siuntėjo teises ir pareigas, bet įvertinti, ar Civiliniame kodekse nustatytas teisinis reglamentavimas nepagrįstai nevaržo vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių. Taip pat svarbu aptarti dvejopą ekspeditoriaus veikimo būdą sudarant krovinių vežimo sutartis savo arba užsakovo vardu, bei iš to kylančias teises pasekmes.

2.1. Krovinių ekspedicijos reglamentavimas Civiliniame kodekse

Ekspedicinę veiklą reglamentuojančios teisės normos išdėstytos atskirame Civilinio kodekso skyriuje „Krovinių ekspedicija“ Minėto skyriaus teisės normos reguliuoja išimtinai ekspeditoriaus bei užsakovo teisinius santykius, jame neišskiriami ekspeditoriaus ir vežėjo teisiniai santykiai. Įstatymų leidėjas nustatė, kad ekspeditorius sutartis su trečiaisiais asmenimis gali sudaryti tiek savo, tiek ir užsakovo vardu (tai lemia užsakovo ekspeditoriui suteiktų įgaliojimų apimtis).⁸ Tačiau kyla klausimas, ar ekspedicijos sutartyje eksplicitiškai nenurodžius ekspeditoriaus veikimo būdo, šis turi teisę pasirinkti, sudaryti vežimo sutartį savo arba užsakovo vardu. Manome, kad ekspeditorius tokios pasirinkimo teisės neturi, kadangi savo veiksmais trečiajam asmeniui sukurti teises bei pareigas ekspeditorius gali tik neviršydamas jam suteiktų įgaliojimų. Priešingu atveju ekspeditoriui gali kilti neigiamos pasekmės: kita sandorio šalis (vežėjas) gali tokio sandorio atsisakyti; pagal sandorį, sudarytą neturint įgaliojimo, kitai sandorio šaliai atsako jį sudaręs asmuo (ekspeditorius).⁹ Vertindami ekspeditoriaus užsakovo vardu sudarytą vežimo sutartį, subsidiariai turime taikyti atstovavimo teisinius santykius reglamentuojančias Civilinio kodekso normas.

⁷ Civilinio kodekso 6.807 straipsnio 2 dalis.

⁸ Ten pat. 6.824 straipsnio 2 ir 5 dalys.

⁹ Ten pat. 2.133 straipsnio 7 ir 8 dalys.

Todėl galime daryti išvadą, kad visais atvejais ekspeditorius vežimo sutartį turi sudaryti savo vardu, nebent užsakovas jį įgalioja sutartis sudaryti jo vardu. Pastaruoju atveju visas iš sutarties kylančias teises bei pareigas tiesiogiai įgyja užsakovas.

Autoriaus nuomone, vertindami šiuo metu galiojančias ekspediciją reglamentuojančias teisės normas, svarbu atsižvelgti į šių normų priėmimo aplinkybes. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos pavedimu Teisės institutas parengė mokslo tiriamąjį darbą „Ekspedicinės veiklos teisinis reguliavimas“ (Staskonis ir kt., 1999). Pirma, nors minėtas tyrimas atliktas dar iki naujojo Civilinio kodekso priėmimo, negalime sutikti su jame vartojama krovinio siuntėjo sąvoka (krovinio siuntėju minėtame tyrime laikomas tik krovinio savininkas). Tuo tarpu siuntėjas turi būti laikomas vežimo sutarties šalimi. Antra, ekspeditorius šiame tyrime įvardijamas kaip tretysis asmuo. Toliau išskirsime esminius ekspedicijos ūkinės-komercinės veiklos reglamentavimo siūlymus:

- a) buvo siūloma, kad Civilinis kodeksas turi reglamentuoti tik bendrąsias transporto ekspedicijos sutarties nuostatas, kurias turėtų detalizuoti Lietuvos Respublikos transporto ekspedicijos įstatymas;
- b) taip pat buvo siūloma nustatyti reikalavimą ekspeditoriui turėti licenciją arba atitikti reikalavimą turėti atitinkamą kvalifikaciją;
- c) ekspedicijos sutartį buvo siūloma laikyti viešąja sutartimi (ekspeditorius privalo organizuoti bet kurio besikreipiančio asmens krovinio gabenimą).

Autoriaus nuomone, įgyvendinus tokį ekspedicinės veiklos teisinio reglamentavimo modelį, būtų nepagrįstai varžoma ekspeditoriaus ūkinė komercinė veikla, valstybė nepagrįstai ribotų konkurenciją ekspedicijos paslaugų srityje, toks teisinis reglamentavimas vienareikšmiškai prieštarautų rinkos poreikiams. Civiliniame kodekse buvo pasirinktas daug liberalesnis ekspedicinės veiklos reglamentavimo modelis.

Taigi, reikia pažymėti, kad Civiliniame kodekse numatyti du ekspeditoriaus veikimo būdai: ekspeditoriui sudarant sutartį savo arba užsakovo vardu.

2.2. Vežimo teisinių santykių reglamentavimas Civiliniame kodekse

Krovinių vežimo teisinius santykius reguliuoja Civilinis kodeksas. Jame nustatyta viena esminių vežėjo pareigų nugabenti krovinį į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui, siuntėjo pareiga – už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį, kurį sutarties šalys

nustato bendru sutarimu.¹⁰ Autoriaus nuomone, ekspeditorius, savo vardu sudaręs krovinių vežimo sutartį, turi būti laikomas siuntėju, iš kurio vežėjas turi teisę reikalauti vežimo užmokesčio. Autorius savo nuomonę grindžia šiais argumentais:

- 1) nors Civilinis kodeksas eksplicitiškai nenurodo, ar ekspeditorius, savo vardu sudaręs krovinių vežimo sutartį yra laikomas siuntėju, tai išplaukia iš bendrųjų sutarčių teisę reglamentuojančių nuostatų - sutartis teises ir pareigas sukuria jos šalims, t.y. vežėjui ir siuntėjui;
- 2) krovinių vežimo sutarties dalykas yra veiksmai, kuriais krovinys gabenamas iš priėmimo į paskirties punktą. Šie veiksmai nesusiję su krovinių nuosavybės daiktinės teisės perleidimu;
- 3) nepaistant to, kad ekspeditorius veikia ne savo, bet užsakovo lėšomis (tai išplaukia iš ekspeditoriaus sąvokos), siuntėjo prievolės kyla iš vežimo sutarties, todėl turi būti vykdoma nepriklausomai nuo to, ar prievolę pagal ekspedicijos sutartį įvykdė užsakovas. Kitais žodžiais tariant, vežėjas užmokestį už vežimą turi teisę reikalauti iš kitos sutarties šalies – siuntėjo, tai atitinka vežėjo teisių apsaugos principą;
- 4) vežėjas sutartį sudaro su ekspeditoriumi (kai šis veikia savo vardu), o ne su užsakovu, todėl gali tiksliau įvertinti kitos sutarties šalies patikimumą, mokumą bei kitas aplinkybes.

Viena pagrindinių problemų, su kuria šiuo metu susiduria vežėjai (taip pat ir ekspeditoriai), yra atsiskaitymų vėlavimas. Autoriaus nuomone, toks teisinis reglamentavimas, kai ekspeditorius yra laikomas siuntėju, užtikrina vežėjo teisių apsaugą. Ekspeditoriaus padėtis yra palankesnė vertinant užsakovo mokumą, šis gali efektyviau įgyvendinti savo teises reikšdamas ieškinį užsakovui. Šią autoriaus poziciją pagrindžia Jelenos Česnulevič atliktas ekspedicinių ir transporto įmonių veiklos efektyvumo lyginamasis tyrimas. Atlikus tyrimą buvo nustatyta, kad ekspedicinė veikla (dabartinėmis sąlygomis) yra efektyvesnė, nei krovinių vežimo (Česnulevič, 2009, p. 78).

Tačiau krovinių vežimo sutartį ekspeditoriui sudarius užsakovo vardu, užsakovas bus siuntėjas. Civilinis kodeksas numato galimybę sutartyje nustatyti, kad vežimo užmokestį turi sumokėti gavėjas (kuris nėra vežimo sutarties šalis). Vežimo sutartis negali nustatyti pareigų gavėjui, šioje sąvokoje painiojama faktinė ir teisinė siuntėjo (gavėjo) sąvokų reikšmė. Įstatymas turi nustatyti tik teisinę siuntėjo reikšmę, todėl pareiga sumokėti vežimo užmokestį visais atvejais tenka sutarties šaliai – siuntėjui, kuris atliekamų funkcijų atžvilgiu gali būti ir krovinių gavėjas.

¹⁰ Civilinio kodekso 6.808 straipsnio 1 dalis.

Civiliniame kodekse įtvirtinta svarbi vežėjo pažeistų teisių gynimo garantija - teisė sulaikyti krovinį, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos.¹¹ Svarbu, kad šia teise vežėjas gali pasinaudoti ne tik reikalaujamas vežimo užmokesčio, bet ir kitų sumų (atsiradusių pavyzdžiui vykdant papildomus nurodymus, kuriuos pateikė įgaliojimus turintis asmuo). Ši teisės norma yra dispozityvi, todėl įstatymas arba vežimo sutartis gali nustatyti ką kita. Reikia pažymėti, kas Civilinis kodeksas nesuteikia vežėjui teisės realizuoti krovinį ir iš gautų lėšų patenkinti savo reikalavimą, tokią teisę pavyzdžiui nustato CMR konvencija.¹² Kalbant apie vežėjo teisę sulaikyti krovinį, galime padaryti šias išvadas:

a) jeigu vežimo sutartyje vežėjo teisė sulaikyti krovinį neaparta, jis šia teise gali pasinaudoti vadovaudamasis CK 6.813 straipsnio 4 dalimi;

b) dėl krovinio sulaikymo neigiamas pasekmės patirs ne tik krovinio savininkas (kuris faktiškai gali būti krovinio gavėjas arba užsakovas), bet ir krovinio siuntėjas (ekspeditorius, jei jis vežimo sutartį sudarė savo vardu). Ši aplinkybė skatins siuntėją (ekspeditorių) greičiau įvykdyti prievolę atsiskaityti su vežėju, kadangi tinkamas vežimo sutarties įvykdymas tiesioginiu priežastiniu ryšiu susijęs su ekspedicijos sutarties įvykdymu.

c) kai vežimo sutartį ekspeditorius sudaro ne savo, bet užsakovo vardu, pareiga sumokėti užmokestį už vežimą bei kitas sumas tenka tiesiogiai užsakovui (kuris šiuo atveju yra siuntėjas). Todėl neigiamas pasekmės dėl krovinio sulaikymo patirs tiesiogiai užsakovas, o tai skatins jį greičiau įvykdyti prievolę vežėjui.

Kita vežėjo pareiga yra vežimo sutartyje (arba užsakyme) nustatytu laiku pateikti tinkamos būklės transporto priemonę. Šiuo atveju svarbi ekspeditoriaus profesinė kvalifikacija įvertinant, ar pateikta transporto priemonė yra tinkama, kadangi jis turi teisę netinkamos transporto priemonės atsisakyti.¹³ Vykdamas šią pareigą ypač svarbus sutarties šalių bendradarbiavimo ir kooperavimosi principas, nustatytas Civilinio kodekso 6.200 straipsnio 2 dalyje. Siuntėjas turi suteikti vežėjui visą reikiamą informaciją apie krovinį, kad šis galėtų pateikti tinkamą transporto priemonę.

Dėl Civiliniame kodekse nustatytos šalių bendradarbiavimo pareigos Lietuvos Aukščiausiasis teismas pasisakė 2005 m. lapkričio 2 d. nutartyje civilinėje byloje UAB „Miltzer and Munch Fortransas“ v. UAB „Dalila ir partneriai“, bylos Nr. Nr. 3K-3-535/2005. Bylos aplinkybės yra šios: užsakovas su ekspeditoriumi sudarė krovinį vežimo organizavimo sutartį iš Honkongo į Vilnių. Teismas nurodė, kad net ir esant šalių susitarimui dėl krovinio pateikimo datos, vežėjas turi atitinkamai

¹¹ Civilinio kodekso 6.813 straipsnio 4 dalis.

¹² Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR konvencija) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932 16 straipsnio 3 dalis.

¹³ Civilinio kodekso 6.814 straipsnis.

bendradarbiauti su kita šalimi ir laiku informuoti užsakovą apie galimus neigiamus krovinio pateikimo vėlavimo padarinius. Iš minėtos nutarties teksto nėra aišku, ar vežėjas, įgyvendindamas pareigą bendradarbiauti su kita šalimi, turi informuoti apie galimus neigimus padarinius ekspeditorių, ar užsakovą (krovinio savininką). Autoriaus nuomone, bendradarbiavimo pareiga egzistuoja tik tarp sutarties šalių, t.y. vežėjo ir siuntėjo. Todėl krovinio vežimo sutartį ekspeditoriui sudarius savo vardu, jis ir turi būti laikomas siuntėju.

Civilinis kodeksas dispozityviai reglamentuoja pareigą pakrauti (iškrauti) krovinius: tai turėtų atlikti vežėjas, siuntėjas arba gavėjas sutartyje nustatyta tvarka. Reikia pabrėžti, kad vežimo sutartis sudaroma tarp vežėjo ir siuntėjo, todėl šia sutartimi negalima sukurti pareigų trečiajam asmeniui – gavėjui. Teisinėje literatūroje paplitusi nuomonė, kad vežimo sutartis – tai sutartis trečiojo asmens naudai. Darbo autorius taip pat palaiko šią poziciją. Iš Civilinio kodekso 6.191 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos sutarties trečiojo asmens naudai sąvokos išplaukia, kad gavėjas, nors ir turi teisę reikalauti įvykdyti prievolę, nėra sutarties šalis. Sutartis krovinio gavėjui šiuo atveju nustato tik teises, bet ne pareigas. Todėl negalime sutikti su O. Drobitko nuomone, kad vežimo sutartis yra trišalė sutartis, prie kurios krovinio gavėjas prisijungia atlikęs konkludentinius veiksmus, kuriais patvirtina savo sutikimą prisiimti krovinio gavėjo pareigas (Drobitko, 2006). Vežimo sutartyje svarbu nustatyti, kas faktiškai pakraus (iškraus) krovinį. Šią pareigą sutartyje tiksliai aptarti svarbu ir dėl to, kad ji susijusi su didesne ūkinės komercinės veiklos rizika sugadinti arba prarasti krovinį pakrovimo (iškrovimo) metu, ši aplinkybė CMR konvencijoje taip pat priskiriama privilegijuotiems vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindams, kai krovinys sugadinamas ar prarandamas dėl ypatingos rizikos, susijusios su ta aplinkybe, kad krovinį pakrovė (iškrovė) siuntėjas, gavėjas, arba trečiasis asmuo.

Kita svarbi vežėjo pareiga laiku pristatyti krovinį į paskirties punktą. Pristatymo terminas gali būti nurodytas vežimo sutartyje, įstatymuose arba kituose teisės aktuose. Civilinis kodeksas įtvirtina dispozityvią normą, taikomą tada, kai pristatymo terminas nenustatytas: krovinys turi būti pristatytas per protingą terminą. Tai vertinamoji sąvoka, kurią reikėtų aiškinti vadovaujantis Civiliniame kodekse nustatytomis bendrosiomis sutarčių aiškinimo taisyklėmis (atsižvelgiant į šalių ketinimus, sutarties tikslą ir esmę, sąžiningumo, protingumo ir teisingumo principus).

Civilinis kodeksas atskirai reglamentuoja vežimo organizavimo sutartį, kuri savo esme yra tęstinė.¹⁴ Esminis jos skirtumas nuo vienkartinės vežimo sutarties tas, kad joje susitariama dėl transporto priemonių ir krovinių masto, terminų bei kitų sąlygų. Autoriaus nuomone, toks griežtas minėtos sutarties reglamentavimas daro ją sunkiau pritaikomą praktikoje, kadangi ekspeditorius,

¹⁴ Civilinio kodekso 6.822 straipsnis.

organizuodamas užsakovo jam perduotų krovinių gabenimą, arba krovinių surinkimą bei konsolidavimą, negali iš anksto numatyti krovinių apimties bei tikslų terminų. Praktikoje didesnę reikšmę turi Civiliniame kodekse tiesiogiai nereglamentuota, bet iš sutarčių laisvės principo išplaukianti ekspeditorių ir vežėjų bendradarbiavimo sutartis, kurioje susitariama dėl visų bendrųjų sąlygų - atsiskaitymo tvarkos, vežimo įkainių (bet ne konkrečios kainos), kitų sąlygų. Ši sutartis sudaro sąlygas plėtoti ekspeditoriaus bei vežėjo sutartinius santykius, skatinti jų ūkinę-komercinę veiklą.

Profesorius Diwakar Gupta nagrinėjo vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius gabenant krovinius oro transportu (2007). Pasak jo, vežėjai, kurie krovinius oro transportu gabena keleiviniais lėktuvų reisais, didžiąją dalį krovinių gabenimo paslaugų parduoda per ekspeditorius. Šių sutartinių santykių specifika ta, kad vežėjai parduoda ekspeditoriams savo krovinių vežimo pajėgumus, o ekspeditoriai sumoka vežėjui už faktiškai pervežtus krovinius. Tokios sutartys taip pat gali nustatyti, kad ekspeditorius iškart sumoka tik nedidelę krovinių vežimo užmokesčio dalį (rezervacijos mokesčius), o likusią sumą sumoka atlikus pervežimą. Autoriaus nuomone, tai įdomus vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių aspektas, tačiau ši sutartis negali būti kvalifikuojama kaip vežimo sutartis, kadangi jos sudarymo momentu nėra sutarties dalyko – krovinio. Autoriaus nuomone, tokias vežėjų oro transportu ir ekspeditorių sutartis reikia laikyti bendradarbiavimo sutartimis, kurios padeda planuoti ūkio subjektų ūkinę komercinę veiklą, skatina bendradarbiavimą bei sutartinių santykių plėtojimą.

Civilinis kodeksas yra vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių reglamentavimo pagrindas, nors atskiras transporto rūšis reglamentuojančios teisės normos detalčiau nustato vežėjo bei siuntėjo teises ir pareigas, šio darbo tikslas yra ne išvardinti ir aptarti visas jų teises ir pareigas, bet iširti, ar teisinis reglamentavimas atitinka rinkos poreikius – t.y. nepagrįstai nevaržo ekspeditoriaus bei vežėjo teisių, neužkertą kelio arba nedaro mažiau palankių jų pažeistų teisių gynimą. Taigi, analizuodami atskiras transporto šakas reglamentuojančius teisės aktus, išskirsime tik esminius momentus, leidžiančius vertinti vežėjo bei ekspeditoriaus sutartinius santykius.

2.3. Išvados

Vadovaudamiesi Civilinio kodekso nuostatomis, galime padaryti šias išvadas:

1) Civilinis kodeksas eksplicitiškai neįvardija, ar vežimo sutartį savo vardu sudaręs ekspeditorius yra laikomas siuntėju. Įstatyme taip pat painiojama teisinė ir faktinė siuntėjo (gavėjo) sąvokų reikšmė. Visa tai lemia teisinio reglamentavimo neaiškumą;

2) Civiliniame kodekse nustatyta vežėjo teisė sulaikyti krovinį yra svarbi vežėjo teisių apsaugos garantija. Tačiau šios teisės neturi ekspeditorius. Autorius siūlo įtvirtinti tokį teisinį reglamentavimą, kuris suteiktų teisę sulaikyti krovinį ne tik vežėjui, bet ir ekspeditoriui;

3) Autorius siūlo apsvarstyti galimybę įstatymuose nustatyti vežėjo bei ekspeditoriaus teisę realizuoti krovinį ir iš gautų lėšų patenkinti savo reikalavimus, tai užtikrintų didesnę vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugą. Tačiau šiam siūlymui pagrįsti reikia atlikti išsamų tyrimą, įvertinti galimas tokio reglamentavimo pasekmes.

3. TEISINIS REGLAMENTAVIMAS VOKIETIJOJE

3.1. Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių reglamentavimas Vokietijos Prekybos kodekse

Vokietijos Federacinėje Respublikoje ekspediciją bei krovinių vežimą reglamentuoja Prekybos kodeksas (HGB) (vok. *Handelsgesetzbuch*). Autorius taip pat pastebi, kad įstatymų leidėjas Prekybos kodekse naudoja iš pirmo žvilgsnio labai panašias užsakovo (vok. *der Versender*) bei siuntėjo (vok. *der Absender*) sąvokas, kurių nereikia painioti.

Šiame kodekse nustatyta, kad ekspedicijos sutartimi ekspeditorius įsipareigoja rūpintis krovinio gabenimu, o užsakovas įsipareigoja sumokėti nustatytą užmokestį.¹⁵ Ekspeditoriaus pareiga rūpintis krovinio gabenimu apima krovinio vežimo priemonių bei maršruto parinkimą, vežėjų parinkimą, sutarčių sudarymą, užsakovo reikalavimų dėl žalos atlyginimo apsaugą.¹⁶ Įstatyme nustatyta tam tikra ekspeditoriaus veiklos laisvė, tačiau ji turi ribas: ekspeditorius, vykdydamas pareigas turi įgyvendinti užsakovo interesus ir vykdyti jo nurodymus. Minėtu užsakovo interesų įgyvendinimo principu yra grindžiamos visos iš sutarties kylančios ekspeditoriaus pareigos.

Autoriaus nuomone, svarbu tiksliai išsiaiškinti įstatyme nustatytą ekspeditoriaus pareigos apsaugoti užsakovo reikalavimus, susijusius su galimu žalos atlyginimu, reikšmę. Prekybos kodekso komentare¹⁷ nustatyta, kad pareiga apsaugoti užsakovo reikalavimus dėl žalos atlyginimo apima ekspeditoriaus pareigą rūpintis tinkamu reikalavimų dėl žalos atlyginimo (formos ir terminų atžvilgiu) pateikimu. Vykdydamas šią pareigą, ekspeditorius turi pateikti užsakovui visus reikiamus dokumentus bei informaciją. Pareigos pačiam ekspeditoriui pateikti reikalavimą vežėjui nėra, todėl siekiant apginti užsakovo turtinius interesus, ekspeditoriui pakanka perleisti savo reikalavimo teisę užsakovui.

Prekybos kodekse tiesiogiai nustatyta, kad ekspeditorius visas sutartis sudaro savo vardu, nebent yra įgaliotas jas sudaryti siuntėjo vardu.¹⁸ Prekybos kodekso komentare¹⁹ nurodoma, kad užsakovui išdavus minėtą įgaliojimą, ekspeditorius privalo juo pasinaudoti, kadangi užsakovas turi interesą būti ekspeditoriaus sudaromų sutarčių šalimi bei tiesiogiai prisiimti visas iš tokių sutarčių kylančias teises bei pareigas.

¹⁵ Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn. *Handelsgesetzbuch*. 2. Auflage 2009. Art. 453.

¹⁶ Ten pat. Art. 454.1.

¹⁷ Ten pat. Art. 454.1.3.

¹⁸ Ten pat. Art. 454.3.

¹⁹ Ten pat. Art. 454.

Prekybos kodekso 457 straipsnis *expressis verbis* nustato, kad užsakovas savo reikalavimus iš sutarties, kurią ekspeditorius sudarė savo vardu, bet užsakovo lėšomis, gali įgyvendinti tik tuo atveju, jei ekspeditorius perleido jam reikalavimo teisę. Prekybos kodekso komentare²⁰ pažymima, kad šiame kodekso straipsnyje nustatyta užsakovo teisė reikalauti perleisti jam iš sutarties kylančią reikalavimo teisę, kuri iš kitos pusės yra ekspeditoriaus pareiga. Taigi, šioje teisės normoje eksplicitiškai nurodyta, kam priklauso reikalavimo teisė iš ekspeditoriaus sudarytų sutarčių ir kas gali šią reikalavimo teisę įgyvendinti. Teisinis santykis tarp ekspeditoriaus ir užsakovo su trečiaisiais asmenis lemia tai, kad ekspeditorius yra kreditorius trečiųjų asmenų atžvilgiu. Ekspeditoriaus pareiga perduoti reikalavimo teisę užsakovui kildinama iš pavedimo teisinius santykius reglamentuojančių teisės normų. Vokietijos civilinio kodekso (BGB) (vok. *Bürgerliches Gesetzbuch*) 667 straipsnyje nustatyta, kad įgaliotinis privalo perduoti įgaliotojui viską, ką gavo vykdyti pavedimo sutarčiai, bei kas gauta iš pavedimo sutarties vykdymo (įskaitant ir reikalavimo teisę – *autoriaus pastaba*).

Prekybos kodekso 457 straipsnyje įtvirtinta nuostata, skirta apsaugoti užsakovo turtinius interesus prieš trečiuosius asmenis - ekspeditoriaus kreditorius: *šie reikalavimai* (t.y. reikalavimai, kylantys iš sutarčių, kurias ekspeditorius sudarė savo vardu bet užsakovo lėšomis – *autoriaus pastaba*), *bei visa, kas gauta šiuos reikalavimus įgyvendinus, prieš ekspeditoriaus kreditorius laikomi perleistais užsakovui*. Minėtas straipsnis netaikomas, kai vežimo, ekspedicijos ar pasaugos sutartis ekspeditorius sudaro užsakovo vardu ir užsakovo lėšomis, kadangi užsakovas šiuo atveju tiesiogiai įgyja iš minėtų sutarčių kylančias tieses ir pareigas. Autoriaus nuomone, toks teisinis reglamentavimas suteikia aiškumo ekspeditorius teisei padėčiai, kai jis krovinių vežimo sutartį sudaro savo vardu (jam priklauso visos iš vežimo sutarties kylančios siuntėjo teisės bei pareigos, taip pat ir teisė pareikšti ieškinį vežėjui), tuo pačiu apsaugomos užsakovo turtinės teisės bei teisėti interesai prieš trečiuosius asmenis – ekspeditoriaus kreditorius.

Prekybos kodekso 464 straipsnis nustatyto ekspeditoriaus teisę sulaikyti krovinį: *iš ekspedicijos sutarties kylantiems reikalavimams, taip pat neginčijamiems reikalavimams, kylantiems iš kitų su užsakovu sudarytų ekspedicijos, vežimo, pasaugos sutarčių užtikrinti ekspeditorius turi krovinio sulaikymo teisę*. Prekybos kodekso komentare²¹ nurodyta, kad minėta teisė prilyginama vežėjo teisei sulaikyti krovinį. Svarbu pažymėti, kad šia teise ekspeditorius gali pasinaudoti ne tik užtikrinti reikalavimams iš atitinkamos ekspedicijos sutarties, bet ir užtikrinti kitiems neginčijamiems reikalavimams iš vežimo, ekspedicijos ir pasaugos sutarčių, sudarytų su tuo pačiu užsakovu. Kad ekspeditorius galėtų pasinaudoti šia krovinio sulaikymo teise, turi egzistuoti dvi sąlygos: galiojanti

²⁰ Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn. *Handelsgesetzbuch*. 2. Auflage 2009. Art. 457.

²¹Ten pat. Art. 464.

ekspedicijos sutartis ir kroviny s turi būti teisėtai perduotas ekspeditoriui. Reikia pažymėti, kad ekspeditoriui krovinį perdavus vežėjui, ekspeditoriaus krovinio sulaikymo teisė lieka galioti.

Ekspeditoriaus krovinio sulaikymo teisę reglamentuojanti nuostata nukreipia mus į Prekybos kodekso 441 straipsnio 1 – 4 dalis, kurios reglamentuoja vežėjo teisę sulaikyti krovinį – vežėjo ir ekspeditoriaus teisės sulaikyti krovinį apimtis yra analogiška.

Toliau analizuosime vežėjo teisę sulaikyti krovinį. Prekybos kodekso 441 straipsnyje nustatyta: *iš krovinių vežimo sutarties kylantiems reikalavimams, taip pat neginčijamiems reikalavimams, kylantiems iš kitų su siuntėju sudarytų ekspedicijos, vežimo, pasaugos sutarčių kylantiems reikalavimams užtikrinti vežėjas turi krovinio sulaikymo teisę*. Prekybos kodekso komentare nurodyta²², kad siuntėjas nebūtinai turi būti krovinio savininkas (taigi, juo gali būti ir savo vardu krovinio vežimo sutartį sudaręs ekspeditorius), pakanka to, kad siuntėjas turėjo teisę perduoti krovinį vežėjui. Priklausomai nuo aplinkybių, pakanka konkludentiniais veiksmais išreikšto krovinio savininko sutikimo dėl krovinio gabenimo. Ši teisės norma nustato papildomą vežėjo (analogiškai ir ekspeditoriaus) teisių apsaugą, kadangi krovinio sulaikymo teisė galioja ne tik turtiniams reikalavimams, kylantiems iš ginčo sutarties, bet ir reikalavimams, kylantiems iš kitų su siuntėju sudarytų sutarčių, užtikrinti. Šia nuostata siekiama apsaugoti vežėją nuo galimo būsimo siuntėjo nemokumo, o ekspeditorių – nuo galimo būsimo užsakovo nemokumo. Tačiau įstatymų leidėjas šią teisę apriboja tik trimis sutarčių rūšimis – vežimo, ekspedicijos bei pasaugos. Vadinasi kitoms su siuntėju sudarytomis sutartims bei iš jų atsirandantiems reikalavimams minėta teisė netaikoma.

Krovinio sulaikymo teisė tęsiasi tol, kol vežėjas (analogiškai ekspeditorius) turi krovinio valdymo teisę, laisva valia perleidus krovinio valdymą trečiajam asmeniui, krovinio sulaikymo teisė pasibaigia. Praradus krovinio valdymo teisę ne laisva valia, vežėjo (ekspeditoriaus) teisė sulaikyti krovinį išlieka. Jei vežimą vykdo keli vežėjai, tai kiekvieno vežėjo teisė sulaikyti krovinį tęsiasi tol, kol šią teisę turi paskutinis vežėjas.²³

Svarbi vežėjo (taip pat ir ekspeditoriaus) teisių apsaugos garantija yra teisės sulaikyti krovinį galiojimas laiko atžvilgiu. Prekybos kodekso 441 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad teisė sulaikyti krovinį egzistuoja ir krovinį perdavus gavėjui, jei išpildytos šios dvi sąlygos: vežėjas (ekspeditorius) per tris dienas nuo krovinio pristatymo kreipiasi į teismą dėl minėtos teisės įgyvendinimo, ir kroviny s vis dar yra gavėjo žinioje.

Autoriaus nuomone, toks Vokietijoje galiojantis teisinis reglamentavimas užtikrina efektyvią vežėjo bei ekspeditoriaus teisių bei teisėtų interesų apsaugą: nustatytas aiškus vežėjo ir ekspeditoriaus

²² Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn. *Handelsgesetzbuch*. 2. Auflage 2009. Art. 441.

²³ Ten pat. Art. 441.

sutartinių santykių teisinis reglamentavimas, nustatyta plati vežėjo ir ekspeditoriaus teisė sulaikyti krovinį, kuri yra svarbi jų teisių apsaugos garantija.

3.2. Vežimo sutarties sąvoka Vokietijos Prekybos kodekse

Kadangi autorius siūlo tikslinti Lietuvos Civiliniame kodekse nustatytą krovinių vežimo sutarties sąvoką, tikslinga atsižvelgti į kitose šalyse egzistuojantį krovinių vežimo sutarties teisinį reglamentavimą.

Vokietijos Prekybos kodekso 407 straipsnio pirmoje dalyje nustatyta tokia krovinio vežimo sutarties definicija: *krovinių vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties vietą ir išduoti jį gavėjui*. Antra šio straipsnio dalis nustato siuntėjo pareigą sumokėti vežimo užmokestį.

Prekybos kodekso komentaras²⁴ krovinių vežimo sutartį nurodo esant konsensualinę, sudarytą trečiojo asmens naudai. Pristačius krovinį į paskirties vietą, iš šios sutarties atsiranda savarankiška gavėjo reikalavimo teisė išduoti krovinį. Ši teisė iki krovinio pristatymo momento priklauso siuntėjui, kuris, pasinaudodamas teise duoti nurodymus, gali paprašyti pavyzdžiui sugrąžinti krovinį atgal arba nurodyti kitą gavėją. Šiame komentare aptariama situacija, kada krovinio gavėjas ir siuntėjas sutampa. Jei siuntėjas sudaro krovinių vežimo sutartį, pagal kurią vežėjas įsipareigoja jam pristatyti krovinį, tai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra tas pats subjektas.

Šioje vietoje autorius pažymi, kad analizuojant Lietuvoje sudaromas krovinių vežimo sutartis, susiformavusi klaidinga praktika sutartyse vartoti faktines, bet ne teises siuntėjo bei gavėjo sąvokų reikšmes. Taigi esant tokioms faktinėms aplinkybėms, kai siuntėjas sudaro krovinių vežimo sutartį, pagal kurią vežėjas įsipareigoja jam pristatyti krovinį, jis sutartyje dažnai įvardijamas tik kaip gavėjas, tuo tarpu siuntėju įvardijamas faktiškai gavėjui krovinį perduodantis subjektas. Autoriaus nuomone, tokia praktika yra klaidinga. Todėl pažymime, kad minėtu atveju krovinių vežimo sutartyje krovinio siuntėju bei gavėju reikėtų įvardinti tą patį subjektą, taip pat nurodyti asmenį, kuris faktiškai perduos krovinį vežėjui – toks asmuo turėtų būti laikomas siuntėjo atstovu (agentu).

Taigi, palyginę Vokietijos Prekybos kodekse nustatytą krovinio vežimo sutarties sąvoką su sąvoka, nustatyta Lietuvos Civilinio kodekso 6.808 straipsnio 2 dalyje, galime daryti šias išvadas:

- a) Vokietijos Prekybos kodekse yra nustatyta lakoniška krovinių vežimo sutarties sąvoka, kurioje vartojamos teisinės vežėjo bei siuntėjo sąvokų reikšmės. Tuo tarpu Lietuvos Civiliniame kodekse vartojamos faktinės minėtų sąvokų reikšmės;

²⁴ Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn. *Handelsgesetzbuch*. 2. Auflage 2009. Art. 407.

- b) Vokietijos prekybos kodekse nustatytoje sąvokoje įvardijamos tik esminės vežėjos ir siuntėjo teisės bei pareigos (vežėjo pareiga nugabenti krovinį į paskirties vietą ir išduoti jį gavėjui; siuntėjo pareiga sumokėti vežimo užmokestį). Autoriaus nuomone, Lietuvos Civiliniame kodekse nereikėtų nustatyti, kad krovinį turi perduoti siuntėjas, taip pat reikėtų patikslinti, kad pareiga sumokėti vežimo užmokestį visais atvejais tenka siuntėjui.

Atsižvelgiant į tai, kad Civiliniame kodekse nustatytos krovinių vežimo sąvokos netikslumas nėra vien tik teorinė teisinė problema, ji įtakoja atskirų transporto rūšių kodeksų teisinį reglamentavimą, sudaro prielaidas klaidingai praktikai sudarant krovinių vežimo sutartis. Taip pat atsižvelgiant į tai, kad Civilinio kodekso teisinio reglamentavimo stabilumas yra tokia pat vertybė kaip ir teisinio reglamentavimo aiškumas, autorius siūlo patikslinti Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.808 straipsnio 1 dalį bei išdėstyti ją nauja redakcija:

„6.808 straipsnis. Krovinio vežimo sutartis.

1. *Krovinio vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.*“

3.3. Lietuvoje ir Vokietijoje galiojančio teisinio reglamentavimo skirtumai

Išanalizavę Vokietijoje galiojantį teisinį reglamentavimą, galime jį palyginti su galiojančiu Lietuvoje. Todėl toliau palyginsime kai kurias Vokietijos Prekybos kodekso ir Lietuvos Civilinio kodekso normas.

Reikia pažymėti, kad Vokietijoje galiojantis teisinis reglamentavimas įtvirtina užsakovo interesų įgyvendinimo principą. Šiuo principu grindžiama ekspeditoriaus pareiga apsaugoti užsakovo reikalavimus dėl žalos atlyginimo, kuri apima rūpinimąsi tinkamu reikalavimų dėl žalos atlyginimo (formos ir terminų atžvilgiu) pateikimu. Tokios pareigos Lietuvoje galiojantys teisės aktai ekspeditoriui nenustato.

Vokietijos Prekybos kodekse tiesiogiai nustatyta, kad ekspeditorius visas sutartis sudaro savo vardu, nebent yra įgaliotas jas sudaryti užsakovo vardu. Nors Civiliniame kodekse nustatyta tik alternatyvi galimybė ekspeditoriui sutartis sudaryti savo arba užsakovo vardu, tačiau teisę sudaryti vežimo sutartį užsakovo vardu ekspeditorius įgyja tik tinkamai įgaliotas užsakovo.

Prekybos kodekse *expressis verbis* nustatyta, kad užsakovas savo reikalavimus iš sutarties, kurią ekspeditorius sudarė savo vardu, bet užsakovo lėšomis, gali įgyvendinti tik tuo atveju, jei šis perleido jam reikalavimo teisę. Užsakovo teisės pareikšti ieškinį vežėjui Lietuvos Civilinis kodeksas nedetalizuoja – teisinio aiškumo stoka neigiamai įtakoja vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugos lygį.

Prekybos kodekse nustatytas teisinis reglamentavimas apsaugo užsakovo turinius interesus prieš trečiuosius asmenis (ekspeditoriaus kreditorius), kadangi šie reikalavimai ekspeditoriaus kreditorių atžvilgių yra *laikomi perleistais užsakovui*. Tokio teisinio reglamentavimo Civiliniame kodekse nėra.

Teisė sulaikyti krovinį Prekybos kodekse nustatyta ne tik vežėjui, bet ir ekspeditoriui. Tai lemia tinkamą vežėjo teisės į vežimo užmokestį bei ekspeditoriaus teisės į užmokestį už suteiktas paslaugas teisių apsaugą. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas ekspeditoriui krovinio sulaikymo teisės nesuteikia.

Prekybos kodekse nustatyta krovinio sulaikymo teisė savo apimtimi (turinio bei galiojimo laike prasme) yra daug platesnė, nei Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse nustatyta vežėjo teisė sulaikyti krovinį. Prekybos kodekse nustatyta krovinio sulaikymo teisės apimtis turinio prasme: ši teisė skirta užtikrinti reikalavimams, kylantiems ne tik iš konkrečios vežimo (arba ekspedicijos) sutarties, bet ir reikalavimams, kylantiems iš kitų su siuntėju (arba užsakovu) sudarytų krovinių vežimo, ekspedicijos ar pasaugos sutarčių. Prekybos kodekse nustatytos krovinio sulaikymo teisės apimtis galiojimo laike prasme: teisė sulaikyti krovinį egzistuoja ir krovinį perdavus gavėjui, jei vežėjas (ekspeditorius) per tris dienas kreipėsi į teismą dėl minėtos teisės įgyvendinimo ir kroviny vis dar yra gavėjo žinioje. Ši teisės norma išplečia vežėjo (ekspeditoriaus) teisių apsaugą tuo atveju, kai pareiga sumokėti už krovinio vežimą (krovinio gabenimo organizavimą) atsiranda pristačius krovinį.

Autorius pažymi, kad Vokietijos Prekybos kodekse krovinio sulaikymo teisė yra imperatyvi, tuo tarpu Lietuvos Civiliniame kodekse ji reglamentuota dispozityviai: *vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos, jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato ko kita*.²⁵ Tai susilpnina krovinio sulaikymo teisės reikšmę vežėjo teisių apsaugos kontekste.

3.4. Išvados

Vokietijoje nustatytas aiškus vežėjo bei ekspeditoriaus teisinės padėties reglamentavimas, kuriame didelis dėmesys skiriamas vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugai bei gynimui.

²⁵ Civilinio kodekso 6.813 straipsnio 4 dalis.

Krovinio sulaikymo teisės suteikimas ne tik vežėjui, bet ir ekspeditoriui, lemia šių subjektų teisių apsaugos pusiausvyrą. Nors nereikėtų idealizuoti nei vienoje valstybėje nustatyto teisinio reglamentavimo, autoriaus nuomone, Vokietijoje galiojantis teisinis reglamentavimas užtikrina efektyvią vežėjo bei ekspeditoriaus teisių apsaugą bei gynimą.

4. ATSKIRAS TRANSPORTO RŪŠIS REGLAMENTUOJANČIŲ ĮSTATYMŲ ĮTAKA VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIAMS SANTYKIAMS

Krovinius gabenant Lietuvoje, be Civilinio kodekso, vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius reglamentuoja atskirų transporto rūšių kodeksai bei kiti įstatymai. Vertindami šių teisės normų santykį su Civiliniu kodeksu, turime jas laikyti specialiosiomis Civilinio kodekso normų atžvilgiu. Jų teisinę galią atskleidžia taisyklė *lex specialis derogat generali* (lot. specialusis įstatymas pakeičia bendrąjį) (Veličkienė, 2003). Tačiau atskiras transporto rūšis reglamentuojantys teisės aktai negali prieštarauti imperatyvioms Civilinio kodekso normoms. Šie specialūs teisės aktai yra Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas ir Vidaus vandenų transporto kodeksas.

4.1. Transporto veiklos pagrindų įstatymo teisinis reglamentavimas

Lietuvos respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme nustatyti bendrieji transporto veiklos bei vežėjų veiklos principai. Šio teisės akto normos yra bendrosios atskiras transporto rūšis reglamentuojančių teisės aktų atžvilgiu. Transporto veiklos pagrindų įstatyme nustatyta: *Transporto teisinius santykius reglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys, šis Įstatymas, specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti teisės aktai. Jeigu specialiuosiuose transporto rūšių įstatymuose ir kodeksuose numatytos kitokios nuostatos negu šiame Įstatyme, taikomos specialiujų transporto rūšių įstatymų ir kodeksų nuostatos.*²⁶ Transporto veiklos pagrindų įstatyme taip pat išvardintos transporto rūšys: tai geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transportas.²⁷

Transporto veiklos pagrindų įstatyme nustatytas valstybės įsipareigojimas užtikrinti *vežėjų (operatorių) veiklos savarankiškumą, taip pat laisvą ir sąžiningą konkurenciją transporto paslaugų rinkoje.*²⁸ Autoriaus nuomone, terminas „transporto paslaugų rinka“ apima ir ekspeditoriaus ūkinę komercinę veiklą.

Taigi, Transporto veiklos pagrindų įstatymas nustato tik bendruosius transporto veiklos principus, todėl šis teisės aktas vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius įtakoja tiek, kiek reglamentuoja vežėjų veiklos principus.

²⁶ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 7 straipsnis. // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

²⁷ Ten pat. 5 straipsnis.

²⁸ Ten pat. 3 straipsnio 4 dalis.

4.2. Kelių transporto kodekso teisinis reglamentavimas

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (toliau – Kelių transporto kodeksas) *inter alia* reguliuoja krovinių vežimų organizavimą ir vykdymą. Šis teisės aktas nustato krovinių vežimo keliais ūkinės komercinės veiklos licencijavimo pagrindus. Ūkio subjektas, besiverčiantis ūkine komercine krovinių vežimo veikla turi turėti licenciją. Tačiau vežėjo civilinių teisių atžvilgiu nieko nekeičia faktas, jei vežėjas licencijos ir neturi (jam gali kilti kitokio pobūdžio neigiamos pasekmės, pavyzdžiui administracinė atsakomybė).

Kelių transporto kodekso 26 straipsnio 2 dalyje pateikta siuntėjo definicija: *tai fiziniai ir juridiniai asmenys, perduodantys vežti krovinį nurodytam gavėjui*. Šią nuostatą aiškinant lingvistikai, siuntėjo sąvoka siejama su krovinio perdavimo faktu. Autoriaus nuomone, ši sąvoka nėra tiksli, nes neatskleidžia siuntėjo teisinės sąvokos esminių elementų (siuntėjas yra vežimo sutarties šalis). Šioje sąvokoje vartojama faktinė, bet ne teisinė siuntėjo sąvokos reikšmė, todėl minėta sąvoka yra taisytina. Autoriaus nuomone, siuntėjas galėtų būti apibrėžiamas kaip *fizinis ar juridinis asmuo, kurio vardu sudaryta krovinio vežimo sutartis ir kuris įsipareigoja sumokėti vežimo užmokestį*.

Ekspeditoriaus vaidmuo krovinių vežimo procese apibrėžtas minėto kodekso 41 straipsnio 1 dalyje:

Pagal ekspedijavimo sutartį krovinio siuntėjas ar gavėjas gali pavesti ekspeditoriui atlikti veiksmus, susijusius su krovinio siuntimu bei gavimu.

Minėtos teisės norma leidžia teigti, kad:

- a) krovinio siuntėju įstatymų leidėjas laiko užsakovą (krovinio savininką);
- b) ekspeditorius gali atstovauti krovinio siuntėją arba gavėją – taigi ir sudaryti krovinių vežimo sutartis užsakovo vardu;
- c) toks ekspeditoriaus veiklos reglamentavimas yra per siauras, nenumatantis galimybės ekspeditoriui sudaryti krovinio vežimo sutartį savo vardu bei priimti siuntėjo teises bei pareigas. Autoriaus nuomone, ši nuostata prieštarauja Civilinio kodekso 6.824 straipsnio 2 daliai, numatančiai galimybę ekspeditoriui krovinių vežimo sutartį sudaryti savo vardu.

Iš Kelių transporto kodekse nustatyto krovinių vežimo sutarties apibrėžimo (*krovinio vežimo sutartyje vežėjas pagal priimtą užsakymą įsipareigoja priimti krovinį, pateikti transporto priemonę, pagal važtaraštį nuvežti jam patikėtą krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui, o siuntėjas*

įsipareigoja pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį)²⁹ galime teigti, kad jame vartojamos teisinės krovinio vežėjo bei siuntėjo definicijos. Jis detalesnis, nei nustatytasis Civiliniame kodekse, kadangi nustato vežėjo pareigą priimti krovinį. Šios pareigos *expressis verbis* nustatymas Kelių transporto kodekse reiškia, kad įstatymų leidėjas krovinių vežimo sutartį kelių transportu laiko konsensualine, t.y. šalims teises ir pareigas sukuriančia nuo sutarties sudarymo momento. Šiai nuomonei pritaria ir darbo autorius.

Dėl pareigos surašyti važtaraštį. Vežant krovinius kelių transportu važtaraščiui įstatymų leidėjas suteikia deklaratyvią reikšmę, važtaraštis apibūdinamas kaip krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas, jo neteisingas surašymas nedaro vežimo sutarties negaliojančia. Autoriaus nuomone, važtaraštis yra svarbus įrodymas nustatant, ar ekspeditorius krovinių vežimo sutartį sudarė savo, ar užsakovo vardu. Pastaruoju atveju kaip siuntėjas važtaraštyje turi būti nurodomas užsakovas. Tačiau, neteisingai užpildytas važtaraštis nedaro vežimo sutarties negaliojančia, todėl minėta aplinkybė gali būti įrodyta ir kitomis priemonėmis. Krovinių vežimo dokumentų reikšmę detaliau aptarsime atskirame skyriuje.

Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 29 straipsnio 2 dalimi, krovinio važtaraštį turi užpildyti siuntėjas. Tai patvirtina ir minėto kodekso 30 straipsnio 1 dalis, kurioje nustatyta siuntėjo pareiga kartu su kroviniu įteikti vežėjui siuntėjo pasirašytą važtaraštį. Už į važtaraštį įrašytų duomenų apie krovinį teisingumą atsako taip pat siuntėjas (Kelių transporto kodekso 31 straipsnio 5 dalis). Taigi siuntėjas turėtų atlyginti dėl klaidingų, netikslių ar neišsamių duomenų atsiradusius vežėjo nuostolius.

Darykime prielaidą, kad įstatymų leidėjas Kelių transporto kodekse ekspeditorių laiko tik siuntėjo atstovu, o siuntėju - tik užsakovą. Iš to seka logiška išvada, kad vežėjo nuostolius, atsiradusius dėl klaidingų, netikslių ar neišsamių duomenų nurodymo važtaraštyje visais atvejais turėtų atlyginti užsakovas. Toks įstatymo aiškinimas neigiamai įtakotų vežėjo teisių, susijusių su nuostolių atlyginimu dėl klaidingų, netikslių ar neišsamių duomenų nurodymo važtaraštyje, apsaugą. Autoriaus nuomone, kai ekspeditorius sutartį sudaro savo vardu, jis turi būti laikomas siuntėju vadovaujantis Civilinio kodekso nuostatomis, todėl reikia pripažinti vežėjo teisę reikšti reikalavimus dėl nuostolių atlyginimo tiesiogiai ekspeditoriui. Tuo tarpu, kai ekspeditorius sutartį sudaro ne savo, bet užsakovo vardu, siuntėju turi būti laikomas užsakovas, nepaisant to, ar važtaraštį faktiškai užpildė pats užsakovas, ar jo atstovas (ekspeditorius). Šiuo atveju vežėjas visus reikalavimus gali reikšti tik užsakovui.

Vežėjas važtaraštyje turi teisę daryti pastabas (*jei priimant krovinį buvo pastebėti krovinio pakuotės trūkumai ar nėra galimybių patikrinti važtaraštyje nurodytų duomenų, vežėjas apie tai privalo*

²⁹ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 27 straipsnis. // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

pažymėti važtaraštyje, Kelių transporto kodekso 31 straipsnio 2 dalis), ši teisė yra svarbi vežėjo teisių apsaugos priemonė iškilus ginčams dėl krovinio sugadinimo, trūkumo ar praradimo.

Vežėjo teisė atsisakyti priimti krovinį. Įstatymų leidėjas Kelių transporto kodekso 31 straipsnio 3 dalyje numato vežėjo teisę atsisakyti priimti krovinį (*jei priimant krovinį jo svoris ar kiekis neatitinka važtaraštyje siuntėjo nurodytų duomenų arba neatitinka nustatytų krovinius vežti reikalavimų, vežėjas gali atsisakyti priimti krovinį arba įrašyti į važtaraštį pastabas*). Autoriaus nuomone, ši teisės norma turi būti aiškinama atsižvelgiant į Civiliniame kodekse nustatytus bendruosius sutarčių vykdymo principus. Toks krovinio svorio, kiekio arba nustatytų reikalavimų neatitikimas turi **iš esmės** apsunkinti sutarties vykdymą. Kitu atveju vežėjas turėtų tik įrašyti pastabas važtaraštyje, bet ne atsisakyti priimti krovinį. Krovinio priėmimo momentas siejamas su faktišku krovinio priėmimu bei vežėjo pasirašymu važtaraštyje.

Pareiga pakrauti (iškrauti) krovinį. Kelių transporto kodekso 32 straipsnis nustato dispozityvią taisyklę, kad krovinį pakrauti turi siuntėjas, o iškrauti – gavėjas. Tačiau vežėjas privalo tikrinti, ar pakrauto krovinio išdėstymas ir tvirtinimas atitinka eismo saugumo reikalavimus ir kitas krovinių vežimo sąlygas. Autoriaus nuomone, krovinių pakrovimo (iškrovimo) pareigos bei terminų nustatymas vežimo sutartyje yra svarbus vežėjo teisių gynimui, jei nepagrįstai delsiama pakrauti (iškrauti) krovinį.

Pareiga laiku pristatyti krovinį. Krovinio pristatymo terminas nustatomas vežimo sutartyje, tačiau tokio termino nenustačius, jis turi būti pristatytas gavėjui „*per tam reikalingą ir įprastą tokio pobūdžio vežimuose terminą*“ (Kelių transporto kodekso 33 straipsnio 3 dalis). Kelių transporto kodeksas sukonkretina CK 6.817 straipsnio nustatytą taisyklę, kad krovinsys turi būti pristatytas per „*protingą terminą*“.

Siuntėjo teisė teikti vežėjui nurodymus. Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 34 straipsniu, siuntėjas turi teisę keisti važtaraštyje nurodytą gavėją iki krovinio išdavimo momento, t.y. iki to momento, kai gavėjas pasirašo važtaraštyje. Siuntėjas taip pat turi teisę duoti nurodymus vežėjui, kai gavėjas atsisako priimti krovinį arba nurodyto gavėjo nėra. Todėl sutartyje svarbu nustatyti, kaip (koku būdu bei ryšio priemonėmis) siuntėjas turi teisę teikti nurodymus vežėjui. Įstatymų leidėjas vežėjui suteikia teisę, negavus siuntėjo nurodymo, gražinti krovinį siuntėjui arba siuntėjo sąskaita priimti krovinį laikinai saugoti. Tačiau vežėjas ir šiuo atveju turi atsižvelgti į bendrąjį sutarčių vykdymo principą, kad sutartis turi būti vykdoma kuo ekonomiškiau kitai šaliai būdu. Svarbu pažymėti, kad ekspeditoriaus, krovinių vežimo sutartį sudariusio savo vardu, teisė duoti nurodymus vežėjui teisės aktuose eksplicitiškai nenustatyta. Kadangi teisė duoti nurodymus svarbi tiek vežėjo, tiek ekspeditoriaus teisių apsaugai, ji turėtų būti tinkamai reglamentuota. Pavyzdžiui, vežėjas yra atsakingas už nurodymų, kuriuos davė teisės duoti nurodymus neturintis asmuo, vykdymą bei dėl to atsiradusius

nuostolius. Autoriaus nuomone, kai vežimo sutartį ekspeditorius sudaro savo vardu, jis įgyja teisę duoti nurodymus vežėjui. Tai išplaukia iš įstatyme nustatytų siuntėjo teisių. Tačiau kai ekspeditorius vežimo sutartį sudaro užsakovo vardu (šiuo atveju jus veikia kaip užsakovo atstovas), jis šios teisės neturi. Tačiau, esant poreikiui bei suderintai šalių valiai, ekspeditoriaus teisė duoti vežėjui nurodymus gali būti atskirai aptarta vežimo sutartyje, tai išplaukia iš sutarčių laisvės principo. Šiuo atveju teisės duoti nurodymus pagrindas būtų ne įstatymas, bet sutartis.

Vežėjo atsakomybė. Kelių transporto kodekso 45 straipsnis nustato, kad vežėjas atsako už krovinių nuo jo priėmimo iki išdavimo gavėjui momento. Vežėjas atsako už žalą, padarytą dėl krovinių praradimo, trūkumo ar sužalojimo, nebent įrodo, kad ši žala atsirado ne dėl jo kaltės.

Esminis punktas analizuojant vežėjo atsakomybės klausimą yra ekspeditoriaus teisė pareikšti vežėjui pretenziją bei ieškinį dėl žalos atlyginimo. Pretenzijos bei ieškinio pareiškimo tvarką nustato Kelių transporto kodekso 56 straipsnis. Nors jame tiesiogiai nenurodyta, kas turi teisę pareikšti ieškinį, šio straipsnio nuostatas aiškinant sistemiškai, galime daryti išvadą, kad tokią teisę turi siuntėjas bei gavėjas. Įstatymų leidėjas nenumato išankstinės privalomos ginčų nagrinėjimo procedūros pareiškiant pretenziją. Tačiau pateikus pretenziją, vežėjas turi ją išnagrinėti per vieną mėnesį nuo jos gavimo dienos.

Sprendžiant atsakomybės klausimą, svarbu išsiaiškinti, ar ekspeditorius, savo vardu sudaręs krovinių vežimo sutartį, turi teisę pareikšti pretenziją bei ieškinį vežėjui. Autoriaus nuomone, tokia ekspeditoriaus teisė atsiranda iš jo kaip siuntėjo teisių bei pareigų. Tuo tarpu ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo sutartį užsakovo vardu, šios teisės neturi. Autoriaus nuomone, šią ekspeditoriaus teisę įstatymuose reikia detalizuoti.

4.3. Geležinkelių transporto kodekso teisinis reglamentavimas

Krovinių gabenimo geležinkelių transportu sąlygas nustato Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas (toliau – Geležinkelių transporto kodeksas). Šiame įstatyme taip pat painiojama teisinė ir faktinė siuntėjo sąvokos reikšmė: *geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudaro krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis*.³⁰ Šis apibrėžimas yra taisytinas išbraukiant žodį „gavėjas“. Reikia atkreipti dėmesį, kad vežėjas gali sudaryti ne tik krovinių gabenimo,

³⁰ Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 35 straipsnio 2 dalis. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.

bet ir vežimų organizavimo (t.y. ekspedicijos) sutartis. Vežėjo teisė teikti ekspedicijos paslaugas patvirtina ir kitos šio įstatymo nuostatos.³¹

Kadangi vežėjas geležinkelių transportu Lietuvoje yra valstybei nuosavybės teise priklausantis juridinis asmuo, teisės aktuose griežtai reglamentuojamas atsiskaitymas už vežimo paslaugas. Geležinkelių transporto kodekso 36 straipsnis nustato, kad atsiskaitymas su geležinkelio įmone (vežėju) už krovinių vežimą užtikrinamas vežamu kroviniu, jeigu siuntėjas (gavėjas) neatsiskaito su geležinkelio įmone, ši turi teisę realizuoti krovinį. Neatsiskaitymo su vežėju teisinės pasekmės tokios pat, kaip ir teisinės pasekmės laiku neatsiėmus krovinio: *jeigu per krovinio saugojimo laiką kroviny s neatsiimamas, geležinkelio įmonė (vežėjas) turi teisę jį realizuoti Vyriausybės nustatyta tvarka. Gautas lėšas, atskaičius geležinkelio įmonei (vežėjui) priklausantį užmokestį, geležinkelio įmonė (vežėjas), krovinio siuntėjui (gavėjui) pareiškus pretenziją, perveda krovinio siuntėjui (gavėjui). Jeigu krovinio siuntėjas (gavėjas) pretenzijos nepareiškia, gautos lėšos, atskaičius geležinkelio įmonei (vežėjui) priklausantį užmokestį, pervedamos į valstybės biudžetą.*³² Autoriaus žiniomis, Lietuvos Respublikos Vyriausybė nėra priėmusi norminio teisės akto, nustatančio vežėjo geležinkelių transportu krovinio realizavimo tvarką. Autoriaus nuomone, vežėjo teisę realizuoti krovinį turėtų reglamentuoti įstatymas, o ne poįstatyminis teisės aktas. Reikia paminėti, kad vežėjo teisę realizuoti krovinį numato ir CMR konvencija, tačiau minėta vežėjo teisė nenustatyta Kelių transporto kodekse.

Geležinkelių transporto kodeksas pareigą užpildyti važtaraštį nustato siuntėjui, įstatymų leidėjas važtaraščiui suteikia konstitucinę reikšmę: *važtaraštis tampa krovinių vežimo sutarties sudarymo ir jos turinio įrodymu uždėjus kalendorinį pradinės geležinkelio stoties antspaudą.*³³

Svarbu aptarti siuntėjo teisę duoti vežėjui nurodymus. Siuntėjas turi teisę duoti vežėjui nurodymus iki to momento, kai gavėjas priėmė krovinį ir važtaraštį. Visi nurodymai turi būti pateikti raštu, ši taisyklė nustatyta imperatyviai. Gavėjas gali duoti nurodymus ir tuo atveju, *jei pagal vežimo sutartį jis privalo sumokėti vežimo išlaidas, taip pat jei važtaraštyje nurodyta, kad gavėjas turi teisę duoti papildomus pavidimus.*³⁴ Geležinkelių transporto kodeksas pateikia baigtinį nurodymų sąrašą, todėl siuntėjas (gavėjas) gali nurodyti vežėjui tik:

1) sulaikyti krovinį kelyje;

2) sulaikyti krovinio išdavimą;

3) galinėje geležinkelio stotyje išduoti krovinį kitam, negu važtaraštyje nurodytas gavėjas, asmeniui;

³¹ Ten pat. 48 straipsnio 5 dalis.

³² Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 55 straipsnio 5 dalis. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.

³³ Ten pat. 37 straipsnis.

³⁴ Ten pat. 49 straipsnio 4 dalis.

- 4) išduoti krovinių kitoje, negu numatyta važtaraštyje, geležinkelio stotyje;
- 5) gražinti krovinių į pradinę geležinkelio stotį, jei krovinyms nesulaikytas ar neareštuotas.

Minėtas kodeksas taip pat detalai reglamentuoja vežėjo teisę atsisakyti vykdyti pavedimus. Taigi, įstatymų leidėjas pakankamai detalai reglamentuoja krovinių disponavimo teisę. Įstatymų leidėjas taip pat detalai reglamentuoja vežėjo atsakomybę už krovinių praradimą ar sužalojimą, nustato atsakomybę naikinančias aplinkybes. Autoriaus nuomone, toks teisinis reglamentavimas neprieštarauja nuostatai, kad ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo geležinkelių transportu sutartį, yra įgaliotas duoti nurodymus vežėjui. Šią nuomonę pagrindžia ir konstitucinė krovinių vežimo dokumentų reikšmė, kadangi vežėjas vykdytų teisėtus nurodymus to asmens, kuris nurodytas važtaraštyje. Autoriaus nuomone, tokia pat taisyklė turėtų būti taikoma ir kelių transporte, kadangi vežėjas, įvykdęs nurodymus to asmens, kuris siuntėju nurodytas važtaraštyje, galės pasinaudoti važtaraščio įrodomąja galia, kad nurodymus pateiktų tokią teisę turintis asmuo.

Sistemiškai aiškinant Geležinkelių transporto kodekso nuostatas, jose nėra kliūčių ar apribojimų ekspeditoriui sudaryti krovinių vežimo sutartis savo arba užsakovo vardu. Kita vertus, šio kodekso normos neatskleidžia, ar vis dėlto ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo sutartį savo vardu, turi teisę prisiimti visas siuntėjo teises ir pareigas. Šis kodeksas taip pat nenustato, ar ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo sutartį savo vardu, turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui. Įstatymų leidėjas nedetalizuoja, kas gali būti ieškovas krovinius gabenant geležinkelių transportu, tačiau iš sutarties trečiojo asmens naudai specifikos galime spręsti, kad šią teisę visais atvejais turi sutarties šalys bei naudos gavėjas, t.y. vežėjas, siuntėjas bei krovinių gavėjas. Ir iš kitos pusės, nei teisės aktai, nei teismų praktika neatsako į klausimą ar užsakovas, nebūdamas vežimo sutarties šalimi, turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui remiantis deliktine atsakomybe? Autoriaus nuomone, detalus teisės pareikšti ieškinį (pretenziją) reglamentavimas teisės aktuose yra svarbus užtikrinant aukštą teik vežėjo, tiek ekspeditoriaus teisių apsaugos lygį.

Autoriaus nuomone, ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo geležinkelių transportu sutartį savo vardu, turi būti laikomas siuntėju, su visomis iš to išplaukiančiomis teisėmis bei pareigomis (taip pat ir teise pareikšti ieškinį vežėjui).

Taigi, galime padaryti išvadą, kad, viena vertus, Geležinkelių transporto kodekse nėra normų, nepagrįstai varžančių vežėjo bei ekspeditoriaus sutartinius santykius, kita vertus, minėtas kodeksas nesukuria ir teisinio aiškumo vertinant vežėjo bei ekspeditoriaus tarpusavio teisinę padėtį.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2004 m. balandžio 7 d. nutartyje civilinėje byloje AB „Lietuvos geležinkeliai“ v. UAB „Mita“, bylos Nr. 3K-3-264/2004 nagrinėjo vežėjo geležinkelių transportu ieškinį ekspeditoriui dėl atlyginimo už vežėjo suteiktas vagonų su prekėmis saugojimo, naudojimo ir buvimo bendro naudojimo keliuose paslaugas. Teismas nurodė, kad atsakovas

santykiuose su kroviniu savininku veikė kaip ekspeditorius, nes teikė paslaugas, susijusias su krovinių vežimu. Jis užsakė krovinių gabenimą geležinkeliu, tai įforminta transporto dokumentu - SMGS važtaraščiu. Jame atsakovas nurodė save siuntėju. Važtaraščiu buvo įforminta vežimo sutartis. Teismas nurodė, kad atsakovas (ekspeditorius) veikė kaip siuntėjas, o ieškovas veikė kaip krovinio vežėjas. Šalių atsakomybė kilo iš vežimo sutarties vykdymo. Atsakovo atsakomybė yra kaip siuntėjo prieš vežėją už transporto priemonių nepanaudojimą (prastova).³⁵ Prastova atsirado dėl ekspeditoriaus kaltės, nes SMGS važtaraščio paėmimas iš vežėjo trukdė jam vykdyti muitinės procedūrą, kliudė gabenti krovinį Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje, sukėlė geležinkelio vagonų prastovą ir tuo padarė nuostolius. Teismas pripažino, kad šiuos nuostolius turi atlyginti siuntėjas (ekspeditorius), kuris atsako vežimo sutarties ir įstatymų numatytais pagrindais ir tvarka. Siuntėjo atsakomybei taikytinas Geležinkelio transporto kodekso 49 straipsnis, kuris numato krovinių saugojimo išlaidų atlyginimą, 51 straipsnis, kuris numato kitų geležinkelio įmonės suteiktų paslaugų atlyginimą. Prie jų priskiriamas privažiuojamųjų kelių naudojimas.

Taigi, šioje byloje teismas ekspeditorių pripažino siuntėju krovinių vežimo geležinkelių transporto sutartyje, kadangi jis vežimo sutartį sudarė savo vardu bei save nurodė siuntėju SMGS važtaraštyje.

4.4. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo teisinis reglamentavimas

Gabenant krovinius oro transportu Lietuvoje, taikomas Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas (toliau – Aviacijos įstatymas). Minėtas įstatymas nustato vežėjo licencijavimo tvarką ir pagrindus, suteikiančius teisę teikti vežimo oro transportu paslaugas, tačiau minėtos licencijos neturėjimas neturi įtakos civiliniams teisiniams santykiams bei civilinei atsakomybei. Aviacijos įstatyme krovinių vežimo teisiniai santykiai reglamentuoti lakoniškai, šiame teisės akte nustatyta, kad krovinių vežimo sąlygas ir tvarką nustato Susisiekimo ministras ir plačiau šių teisinių santykių nereglamentuoja. Tokią įstatymų leidėjo poziciją galime aiškinti atsižvelgdami į tarptautinių susitarimų, reglamentuojančių krovinių vežimą oro transportu, svarbą. Be to, atsižvelgiant į Lietuvos teritorijos dydį, krovinių gabenimas oro transportu Lietuvos teritorijoje nėra paklausus, todėl įstatymų leidėjas palieka tai reglamentuoti poįstatyminiam teisės aktui – Susisiekimo ministro įsakymui. Šiame darbe nespėjome, ar tokia įstatymų leidėjo pozicija yra teisinga.

³⁵ Civilinio kodekso 6.818 straipsnis.

4.5. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo teisinis reglamentavimas

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas (toliau - Prekybinės laivybos įstatymas) reglamentuoja teisinius santykius vežant krovinius jūra tiek, kiek jų nereglamentuoja Lietuvos tarptautinės sutartys. Šiame įstatyme nustatyta vežimo sutarties sąvoka: *krovinių vežimo jūra sutartis – susitarimas, pagal kurį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti jūra į paskirties uostą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą frachtą.*³⁶ Šioje nuostatoje taip pat painiojama teisinė ir faktinė krovinio siuntėjo bei gavėjo sąvokų reikšmė, todėl minėta įstatymo nuostata yra taisytina. Autoriaus nuomone, teisiškai aiški būtų tokia krovinių vežimo jūra sutarties sąvoka: *krovinių vežimo jūra sutartis - susitarimas, kuriuo vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinį jūra į paskirties uostą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą frachtą.*

Prekybinės laivybos įstatymas suteikia sutarties šalims teisę susitarti dėl krovinių vežimui taikytinos teisės, tačiau nesant tokio sutarimo, santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja vežėjo šalies įstatymai.³⁷

Prekybinės laivybos įstatymas nepateikia vežėjo sąvokos, tačiau sistemiškai aiškinant šio teisės akto nuostatas, juo gali būti *laivo valdytojas* arba *frachtuotojas*. Pirmu atveju laivo valdytojas tiesiogiai sudaro krovinių vežimo sutartį su siuntėju ir turi teisę į užmokestį už krovinių vežimą, kuris vadinamas *frachtu*, kitu atveju – krovinių vežimo sutartis su siuntėju sudaro frachtuotojas.³⁸ Įstatyme nustatyta, kad *frachtą ir kitus vežėjui priklausančius mokėjimus sumoka krovinių siuntėjas arba frachtuotojas, jeigu krovinių vežimo jūra sutartimi tie mokėjimai nėra perkelti krovinių gavėjui.*³⁹ Minėta įstatymo nuostata leidžia teigti, kad:

1. laivo valdytojas Prekybinės laivybos įstatyme yra laikomas vežėju net ir tuo atveju, kai yra sudaroma laivo frachtavimo sutartis, kurios pagrindu frachtuotojas sudaro krovinių vežimo sutartis. Autoriaus nuomone, šiuo atveju laivo valdytojas neturėtų būti laikomas vežėju, kadangi laivo frachtavimo sutartiniai teisiniai santykiai iš esmės skiriasi nuo krovinių vežimo sutartinių teisinių santykių. Laivo frachtavimo sutartimi *laivo valdytojas (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už mokesčių leisti naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams, keleiviams ar bagažui vežti;*⁴⁰

³⁶ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 15 dalis. // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.

³⁷ Ten pat. 5 straipsnio 7 dalis.

³⁸ Frachtas - užmokestis laivo valdytojui už krovinių vežimą.

³⁹ Ten pat. 23 straipsnio 3 dalis.

⁴⁰ Ten pat. 2 straipsnio 21 dalis.

2. kai laivo valdytojo (frachtininko), sudariusio laivo frachtavimo sutartį, ir krovinio siuntėjo sutartiniai santykiai nesieja, įstatymų leidėjas nepagrįstai išplečia asmenų, turinčių teises iš vežimo sutarties, ratą;

3. Prekybinės laivybos įstatymas leidžia krovinių vežimo sutartyje nustatyti, kad frachtą turi sumokėti krovinio gavėjas, kas prieštarauja vežimo sutarties, kaip sutarties trečiojo asmens naudai, esmei. Krovinio gavėjui atsisakius priimti krovinį, frachtą vis tiek turėtų sumokėti siuntėjas;

Vežėju taip pat gali būti frachtuotojas, kadangi Prekybinės laivybos įstatymas jam suteikia teisę savo vardu sudaryti vežimo jūra sutartis, išduoti konosamentus ar kitus juos pakeičiančius dokumentus. Ši vežėjo teisė eksplicitiškai nustatyta Prekybinės laivybos įstatymo 39 straipsnio 3 dalyje.

Prekybinės laivybos įstatymas nustato svarbią vežėjo teisių užtikrinimo garantiją – teisę sulaikyti krovinį: *vežėjas turi teisę krovinių neišduoti krovinių gavėjui tol, kol nesumokėtas frachtas ar kiti vežėjui priklausantys mokėjimai arba nepateiktos mokėjimo garantijos.*⁴¹ Vežėjas taip pat turi teisę reikalauti iš krovinių siuntėjo įkeisti vežimui pateikiamus krovinius⁴², tačiau minėta teisės norma nėra priverstinio įkeitimo atsiradimo teisinis pagrindas, kadangi ši vežėjo teisė gali būti įgyvendinta tik siuntėjui sutikus, vadinasi būtų sudaroma sutartinio įkeitimo sutartis surašant sutartinio įkeitimo lakštą, kuris įsigalioja nuo jo įregistravimo Hipotekos registre momento. Prekybinės laivybos įstatymas taip pat nustato vežėjo teisę parduoti įkeistą krovinį: *vežėjas, negavęs jam priklausančių frachto ir kitų mokėjimų pagal krovinių vežimo jūra sutartį, turi teisę parduoti įkeistus krovinius prieš tai raštu išpėjęs krovinių siuntėją arba frachtuotoją ir krovinių gavėją.*⁴³ Iš šios teisės normos taip pat matyti, kad įstatymų leidėjas laivo valdytoją laiko vežėju ir tuo atveju, kai jis sudaro laivo frachtavimo sutartį.

Kitu atveju parduoti krovinius vežėjas turi teisę tik tuo atveju, kai kroviniai yra atiduoti saugoti ir per du mėnesius nebuvo atsiimti (ši aplinkybė netaikoma greitai gendantiems kroviniams), ir siuntėjas nėra sumokėjęs vežėjui priklausančių mokėjimų.⁴⁴ Taigi, turi egzistuoti visos trys aplinkybės, kad vežėjas įgytų įstatyme nustatytą teisę realizuoti krovinį savo reikalavimams patenkinti.

Prekybinės laivybos įstatyme nėra nuostatų, reglamentuojančių ekspeditoriaus veiklą organizuojant krovinių gabenimą jūra, taip pat nėra apribojimų ekspeditoriui sudaryti krovinių gabenimo sutartį savo arba užsakovo vardu. Šiame įstatyme atskirai reglamentuojama laivų agentavimo veikla, kuri savo apimtimi nėra tapati ekspedicinei veiklai. Laivo agentavimo veikla pirmiausia susijusi su tarpininkavimu įsigyjant laivus, sudarant frachtavimo sutartis (kurios iš esmės skiriasi nuo krovinių vežimo sutarčių), bei krovinių dokumentų tvarkymu.

⁴¹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 23 straipsnio 2 dalis. // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.

⁴² Ten pat. 24 straipsnio 1 dalis.

⁴³ Ten pat. 24 straipsnio 3 dalis.

⁴⁴ Ten pat. 29 straipsnio 3 dalis.

Prekybinės laivybos įstatymas, kitaip nei krovinių gabenimą keliais, geležinkeliais ar oru reglamentuojantys teisės aktai, nustato privilegijuotus reikalavimus bei jų tenkinimo eilę.⁴⁵ Pirmiausia turi būti patenkinami įkaitu užtikrinti reikalavimai, o reikalavimai, susiję su krovinių praradimu ar sužalojimu, tenkinami septintoje vietoje. Tačiau Prekybinės laivybos įstatymo 63 straipsnyje nustatyta, kad privilegijuoti reikalavimai pirmiausia tenkinami iš laivo vertės, po to iš frachto ir kitų šaltinių. Teisės aktai nenurodo, kaip reikia taikyti šią įstatymo nuostatą, kai siuntėjas krovinio vežimo sutartį sudaro su frachtuotoju, kuris nėra laivo savininkas. Autoriaus nuomone, taikyti šią normą galima tik tada, kai kroviny s prarandamas ar sugadinamas dėl laivo valdytojo, o ne frachtuotojo kaltės, kuris nėra laivo savininkas. Iš įstatymo teksto taip pat nėra aišku, ar šiuo atveju siuntėjas turi teisę reikalavimą pateikti laivo valdytojui, ar tik frachtuotojui.

Taigi, nors Prekybinės laivybos įstatyme didelis dėmesys skiriamas vežėjo teisei į vežimo užmokestį bei siuntėjo teisei reikalauti nuostolių už krovinio praradimą bei sugadinimą atlyginimo, šio įstatymo nustatytas teisinis reikalavimas nėra visiškai aiškus. Jame prieštaringai vertinama vežėjo teisinė padėtis, nes juo tuo pačiu metu laikomas tiek laivo valdytojas, tiek frachtuotojas. Tačiau Prekybinės laivybos įstatymas nevaržo ekspeditoriaus teisės krovinių vežimo sutartis sudaryti savo arba užsakovo vardu, bet jame taip pat nerandame atsakymo, ar ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo jūra sutartį savo vardu, turi teisę reikalavimo teisę prieš vežėją.

4.6. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas

Vežant krovinius vidaus vandenimis, vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius reguliuoja Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas (toliau – Vidaus vandenų transporto kodeksas). Minėtas kodeksas nustato vežėjų, vežančių krovinius tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisykles. Vežant krovinius vidaus vandenimis Lietuvoje, licencija nėra reikalinga. Tačiau, kaip minėjome anksčiau, licencijos neturėjimas nedaro įtakos vežėjo civilinių santykių turiniui.

Vidaus vandenų transporto kodekso 38 straipsnyje pateikta krovinio vežimo sutarties sąvoka: *krovinio vežimo sutartyje vežėjas pagal priimtą užsakymą įsipareigoja priimti krovinį, pateikti laivą, pagal važtaraštį nugabenti patikėtą jam krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui, o siuntėjas įsipareigoja pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti nustatytą užmokestį*. Šioje sąvokoje pabrėžiamas krovinių vežimo vidaus vandenų laivais sutarties konsensualumas.

⁴⁵ Ten pat. 62 straipsnis.

Nors, Vidaus vandenų transporto kodekse nėra nuostatų, varžančių ekspeditoriaus teisę sudaryti krovinių vežimo sutartį savo arba užsakovo vardu, tačiau šio teisės akto nuostatos neįneša daugiau aiškumo vertinant ekspeditoriaus teisinę padėtį krovinių gabenimo procese.

4.7. Išvados

Atsižvelgdami į šiame skyriuje pateiktus argumentus galime daryti išvadą, kad atskirų transporto rūšių vežėjo ir ekspeditoriaus teisinė padėtis reglamentavimas neatitinka rinkos poreikių ta apimtimi, kuria nenustato **aiškios** ekspeditoriaus teisinės padėties. Nors šiame skyriuje aptarti teisės aktai nepagrįstai nevaržo vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių, tačiau juose eksplicitiškai nenustatyta, ar ekspeditorius, krovinių vežimo sutartį suradęs savo vardu, turi būti laikomas siuntėju. Aiškaus atsakymo nepateikia ir teismų praktika. Tinkamas ekspeditoriaus teisinės padėties reglamentavimas svarbus vežėjo ir ekspeditoriaus teisių bei teisėtų interesų apsaugai.

Teisės aktai taip pat nenustato, ar ekspeditorius, savo vardu sudaręs krovinių vežimo sutartį, turi reikalavimo teisę prieš vežėją (ir ar jis šia teise gali pasinaudoti), taip pat, kokiais atvejais vežėjas turi teisę pareikšti ieškinį ekspeditoriui. Kadangi teisė kreiptis teisminės gynybos yra svarbi teisių apsaugos garantija, jai įstatymų leidėjas turi skirti deramą dėmesį. Taigi, antra išvada ta, kad ekspeditoriaus, sudariusio vežimo sutartį savo vardu, teisę pareikšti ieškinį vežėjui, ir vežėjo teisę pareikšti ieškinį ekspeditoriui turi aiškiai reglamentuoti Civilinis kodeksas.

5. SUTARTINIŲ SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMO, VEŽANT KROVINIUS TARPTAUTINIAIS MARŠRUTAIS, YPATUMAI

5.1. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) teisinis reglamentavimas

Svarbiausias krovinių vežimą keliais tarptautiniais maršrutais reglamentuojantis teisės aktas yra 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (toliau – CMR konvencija). Prie šios konvencijos Lietuva prisijungė 1993 m. kovo 5 d. CMR Konvencija yra Lietuvos vidaus teisės sistemos sudėtinė dalis. Esant kolizijai tarp nacionalinių įstatymų ir CMR konvencijos nuostatų, privalu remtis CMR konvencija, vadovaujantis principu *lex specialis generali derogat*.

CMR konvencija nesistengia reglamentuoti visų su krovinių vežimu keliais susijusių teisinių santykių, tačiau ypatingą dėmesį skiria vežėjo bei siuntėjo atsakomybės sąlygoms bei pagrindams, atleidimo nuo atsakomybės sąlygoms. CMR konvencija nereglamentuoja vežimo sutarties turinio ar formos, o tik nurodo važtaraštį, kaip vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantį dokumentą, kuris yra *prima facie* įrodymas, kad yra sudaryta vežimo sutartis ir kad krovinyms perėjo vežėjo dispozicijon.

CMR konvencija tarptautinio pervežimo dalyviais laiko krovinio siuntėją, gavėją, vežėją, taip pat vežėjo agentus, darbuotojus, atstovus. Tačiau iš CMR konvencijos teksto nėra aišku, ar ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo sutartį bus laikomas siuntėju. Ekspeditorius eksplicitiškai yra minimas tik viename konvencijos straipsnyje, kuriame nustatyta atsakomybė už dokumentų pametimą ar neteisėtą panaudojimą: *Vežėjas taip pat, kaip ir ekspeditorius, yra atsakingas už dokumentų, minimų važtaraštyje ar jam įteiktų, pametimą ar neteisėtą jų panaudojimą.*⁴⁶ Ši nuostata neleidžia daryti išvados apie ekspeditoriaus teisinę padėtį ar teisę sudaryti krovinių vežimo sutartis savo vardu.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją“ 25 punkte pasisakė dėl teisės pareikšti ieškinį vežėjui: *sprendami klausimą, ar asmuo, reiškiantis ieškinį vežėjui, turi reikalavimo teisę, teismai neturi apsiriboti tik tais asmenimis, kurie nurodyti važtaraštyje. Teisę pareikšti ieškinį vežėjui turi siuntėjas, gavėjas, asmuo, sudaręs su vežėju vežimo sutartį, nors ir nebuvo nei siuntėjas, nei gavėjas, bet atlygino šiems nuostolius, taip pat asmuo, nors ir nesudaręs sutarties su vežėju, bet nuostoliai padaryti jam priklausančiai nuosavybei. Pastarojo teisė kildintina iš pervežimo sutarties, kaip specifinės sutarties, trečiojo asmens naudai. Kiti asmenys (ekspeditoriai,*

⁴⁶ Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) 11 straipsnio 3 dalis. // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932.

agentai ir pan.) gali pareikšti ieškinį vežėjui tuo atveju, jei reikalavimo teisę turintis asmuo perleido jam savo teises.

Vadovaujantis minėto nutarimo 25 punktu galime teigti, kad:

- a) Teismas išskiria du ieškinio pareiškimo pagrindus – reikalavimo teisė kildinama iš vežimo sutarties ir iš nuosavybės teisės į krovinį.
- b) ieškinį vežėjui turi teisę pareikšti važtaraštyje nurodyti asmenys - siuntėjas, gavėjas bei asmuo, sudaręs su vežėju vežimo sutartį, nors ir nebuvo nei siuntėjas, nei gavėjas, bet atlygino šiems nuostolius. Taigi, galime daryti prielaidą, kad ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo sutartį savo vardu bei nurodytas važtaraštyje turi teisę reikšti ieškinį vežėjui. Ekspeditorius, sudaręs krovinių vežimo sutartį užsakovo vardu, turi teisę reikšti ieškinį vežėjui tik atlyginęs užsakovo (krovinio savininko) nuostolius. Svarbu pažymėti, kad CMR konvencijos 32 straipsnis nustato sutrumpintą vienerių metų ieškinio pateikimo senaties terminą;
- c) Autoriaus nuomone, kadangi ekspeditoriaus sąvoka teisinėje literatūroje turi daug reikšmių, minėto nutarimo nuostatą, kad ekspeditorius gali pareikšti ieškinį vežėjui tik tuo atveju, jei reikalavimo teisę turintis asmuo perleido jam savo teises, reikia aiškinti sistemiškai atsižvelgiant į ekspeditoriaus vaidmenį krovinių gabenimo procese. Autoriaus nuomone, šioje nuostatoje kalbama apie ekspeditorių, kuris krovinių gabenimo procese atlieka agento funkciją, pavyzdžiui perduoda krovinį vežėjui, teikia pakrovimo ar iškrovimo paslaugas. Tačiau jei ekspeditorius dalyvauja sudarant krovinių vežimo sutartį, jo teisinę padėtį priklausomai nuo veikimo būdo reikia vertinti kaip siuntėjo arba siuntėjo atstovo.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2005 m. spalio 12 d. nutartyje (Civilinės bylos Nr. 3 K-3-481/2005) sprendė ginčą dėl nuostolių atlyginimo. Šioje byloje užsakovas su ekspeditoriumi sudarė krovinių gabenimo organizavimo sutartį iš Lenkijos į Latviją. Ekspeditorius sudarė krovinių vežimo sutartį su trečiuoju asmeniu, kuris krovinį vežti pavedė dar kitam vežėjui. Vežimo sutarčiai buvo taikoma CMR konvencija. Šioje byloje teismas konstatavo, kad *reikalavimus vežėjui dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo gali reikšti tiek krovinio siuntėjas, tiek ir jo gavėjas, nurodyti vežimo sutartyje, važtaraštyje. Teisę pareikšti ieškinį vežėjui taip pat turi asmuo, sudaręs su vežėju vežimo sutartį, nors ir nebuvo nei siuntėjas, nei gavėjas, bet atlygino nuostolius siuntėjui ar gavėjui, taip pat asmuo, nors ir nesudaręs sutarties su vežėju, jei jo nuosavybei padarytas nuostolis. Kiti asmenys gali pareikšti ieškinį vežėjui tuo atveju, jei reikalavimo teisę turintis asmuo perleido jam savo teisę.* Taigi, šioje nutartyje Teismas patvirtino savo ankstesnę praktiką ir papildomai nurodė, kad *asmuo, nors ir nesudaręs sutarties su vežėju, jei padarytas nuostolis jo nuosavybei, turi teisę reikšti*

reikalavimą vežėjui dėl nuostolio atlyginimo, pateikęs įrodymus apie krovinio priklausymą jam nuosavybės teise jo praradimo momentu. Šioje byloje patvirtinta krovinio savininko (kuris gali būti užsakovas arba kitas asmuo) teisė pareikšti ieškinį vežėjui. Šios teisės prigimtis – deliktinė. Autorius pažymi, kad šioje byloje teismas siuntėju laiko užsakovą, nepaisant to, kad ekspeditorius krovinių vežimo sutartį sudarė savo vardu.

Autoriaus nuomone, krovinio savininko teisė pareikšti ieškinį vežėjui reikėtų vertinti atsargiai, deliktinė atsakomybė vežėjui galėtų kilti iš bendrosios pareigos elgtis atsargiai ir savo veiksmais nepadaryti kitiems asmenims žalos, tačiau kai žala padaroma kroviniui, visais atvejais atsakomybė turėtų būti sutartinė. Todėl autoriaus nuomone, krovinio savininkas turėtų įgyti teisę reikšti ieškinį vežėjui, tik reikalavimo teisę turinčiam asmeniui perleidus jam šią teisę.

Kitoje byloje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nagrinėjo vežėjo teisę pareikšti ieškinį ekspeditoriui (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. kovo 8 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Transaura“ v. UAB „Revival Svoris“, bylos Nr. 3K-3-168/2004). Teismas nurodė, kad pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją transporto ekspedicinė organizacija, kuri organizuoja pervežimą - užsako transporto priemones - nėra tarptautinio pervežimo dalyviu. Tarptautinio pervežimo dalyviais yra krovinio siuntėjas, gavėjas, vežėjas. Iš tarptautinio pervežimo pagal CMR konvenciją atsiradusiems santykiams CMR konvencijos nuostatos taikomos tik tais atvejais, kai tie santykiai yra reglamentuoti šioje konvencijoje. CMR konvencijoje nereglamentuojami santykiai tarp tarptautinį pervežimą vykdžiusio vežėjo ir šio pervežimo organizatoriaus - ekspeditoriaus, todėl šiems santykiams negali būti taikomos CMR konvencijos nuostatos. Todėl vežėjo ieškinys buvo nagrinėjamas vadovaujantis Civilinio kodekso nuostatomis.

Iš šių teismo sprendimų galime teigti, kad teismas nėra linkęs ekspeditoriaus pripažinti siuntėju CMR konvencijos prasme. Reikia pažymėti, kad CMR konvencijos nuostatos turi būti aiškinamos autonomiškai, t.y. nepriklausomai nuo nacionalinės teisės normų aiškinimo. Tačiau teismų praktika nėra vienoda, kadangi kaip minėjome anksčiau, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2004 m. balandžio 7 d. nutartyje civilinėje byloje AB „Lietuvos geležinkeliai“ v. UAB „Mita“, bylos Nr. 3K-3-264/2004, ekspeditorių pripažino siuntėju, kadangi jis savo vardu sudarė krovinių vežimo sutartį bei nurodė save siuntėju SMGS susitarimo važtaraštyje.

Taigi, nors CMR konvencija eksplicitiškai nenustato, ar ekspeditorius turi teisę sudaryti krovinių vežimo sutartis savo arba užsakovo vardu, autoriaus nuomone, atsižvelgus į CMR konvencijos teisinio reglamentavimo apimtį, šį klausimą reikėtų spręsti vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais (Civiliniu kodeksu). Civilinis kodeksas nustato ekspeditoriaus teisę sudaryti krovinių vežimo sutartis savo arba užsakovo vardu. Tačiau teismų praktika nėra vieninga. Todėl, autoriaus nuomone, nereikėtų

suabsoliutinti teismo išaiškinimo, kad pagal *Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją transporto ekspedicinė organizacija, kuri organizuoja pervežimą - užsako transporto priemones - nėra tarptautinio pervežimo dalyviu*, toks teismo išaiškinimas nepadeda mums geriau suprasti ekspeditoriaus teisinės padėties teisinio reglamentavimo. Tiesa, CMR konvencija nesistengia reglamentuoti visų su krovinių vežimu keliais susijusių teisinių santykių, ši konvencija nesistengia reglamentuoti ekspeditoriaus teisės sudaryti krovinių vežimo sutartis ir būti siuntėju, todėl kvestionuotinas teiginys kad *pagal CMR konvenciją, ekspeditorius negali būti tarptautinio pervežimo dalyviu*.

5.2. Krovinių gabenimo geležinkeliais tarptautiniais maršrutais teisinis reglamentavimas

Sutartinius santykius gabenant krovinius geležinkeliais reglamentuoja du skirtingi susitarimai: 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (toliau - SMGS susitarimas) arba 1999 m. Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (toliau - CIM taisyklės). Šių taisyklių svarbą Lietuvoje sudaromoms vežimo sutartims lemia Lietuvos geografinė padėtis, kadangi krovinius gabenant į rytus bus taikomos SMGS taisyklės, tuo tarpu krovinius gabenant į vakarų Europą bus taikomos CIM taisyklės.

5.2.1. Tarptautinis krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)

Tarptautinis krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas taikomas vežant krovinius šio susitarimo šalių geležinkeliais, t.y. vežant krovinius iš Lietuvos į Rusiją, Gruziją, Kiniją bei kitas rytų valstybes.

Krovinių vežimo dokumentas (važtaraštis), vadovaujantis minėtu susitarimu, yra ne tik vežimo sutarties sudarymo *prima facie* įrodymas, bet jam suteikiama konstitucinė reikšmė, jo pagrindu apskirtai nustatomas vežimo teisinių santykių buvimas: „vežimo sutartis *iforminama tam tikro pavyzdžio važtaraščiu*“.⁴⁷ SMGS susitarimas taip pat nustato vežimo sutarties sudarymo momentą: „vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio *iforminimo ir krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje momento*“, krovinio perdavimas patvirtinamas pradinės geležinkelio stoties kalendoriniu spaudu.⁴⁸ Vadovaujantis šia nuostata galime pagrįsti krovinių vežimo geležinkelių transportu sutarties

⁴⁷ Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 7 straipsnio 1 dalis. // Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.

⁴⁸ Ten pat. 8 straipsnio 5 dalis.

realinį pobūdį, kadangi teisės ir pareigos sutarties šalims atsiranda nuo faktinių veiksmų atlikimo – nuo važtaraščio įforminimo bei krovinio perdavimo momento.

SMGS susitarimas eksplicitiškai neįvardija ekspeditoriaus vaidmens krovinių gabenimo procese (susitarimas priimtas dar 1951 m.), susitarimo nuostatos neriboja vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių ir neprieštarauja rinkos poreikiams, nevaržo ekspeditoriaus teisės sudaryti krovinių vežimo sutartį savo arba užsakovo vardu. Tai patvirtina ir teismų praktika, jau minėtoje Lietuvos Aukščiausiojo teismo 2004 m. balandžio 7 d. nutartyje civilinėje byloje AB „Lietuvos geležinkeliai“ v. UAB „Mita“, bylos nr. 3K-3-264/200, teismas ekspeditorių pripažino siuntėju krovinių gabenimo geležinkeliu sutartyje, kuriai buvo taikomas SMGS susitarimas.

5.2.2. Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM)

CIM taisyklės taikomos atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dvejose skirtingose valstybėse, kurios yra šio susitarimo narės (jei šio susitarimo šalis yra tik viena valstybė narė, sutartyje galima susitarti dėl CIM taisyklių taikymo).

Minėtų taisyklių 3 straipsnyje yra patekta vežėjo sąvoka: *vežėjas, su kuriuo siuntėjas yra sudaręs vežimo sutartį pagal CIM taisykles, arba paskesnis vežėjas, atsakingas pagal tą sutartį. Vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti jį gavėjui.*⁴⁹ *Kai pagal vieną vežimo sutartį veža keli vežėjai paeiliui, kiekvienas vežėjas, perimdamas vežti krovinį su važtaraščiu, tampa vežimo sutarties šalimi pagal važtaraščio sąlygas ir vykdo šioje sutartyje numatytas pareigas. Šiuo atveju kiekvienas vežėjas atsako už vežimą visą maršrutą iki pristatymo.*⁵⁰ Toks krovinio vežimo teisinių santykių reglamentavimas leidžia daryti išvadą, kad vežimo sutartiniai santykiai sieja ne tik sutarties sudaryme dalyvavusius siuntėją ir vežėją, bet ir bet ir vežėjus tapusius minėtos sutarties šalimis prisijungimo būdu.

Minėtos taisyklės krovinių vežimo dokumentui (važtaraščiui) suteikia deklaratyvią reikšmę, kadangi jis tik patvirtina vežimo sutarties sudarymo faktą. Važtaraščio neturėjimas, neteisingas užpildymas ar praradimas neturi įtakos vežimo sutarties buvimui ir galiojimui. Ši nuostata atitinka CMR konvencijos teisinį reglamentavimą.

⁴⁹ Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIM) 6 straipsnio 1 dalis. // Valstybės žinios. 2006, Nr. 95-3725.

⁵⁰ Ten pat. 26 straipsnis.

CIM taisyklės taip pat nustato siuntėjo atsakomybę už važtaraštyje nurodytus klaidingus, netikslus ar ne visus duomenis. Surašyti važtaraštį turi siuntėjas, tačiau jei vežėjas tai atlieka siuntėjo prašymu, preziumuojama, kad jis tai padarė siuntėjo vardu.

Šios taisyklės taip pat nustato dispozityvią taisyklę dėl krovinio pakrovimo (iškrovimo). Pareiga pakrauti iškrauti krovinį priklauso nuo jo rūšies: krovinio vienetus pakrauna ir iškrauna vežėjas, o vagono siuntas pakrauti turi siuntėjas, o iškrauti - gavėjas po pristatymo, nebent sutartyje nustatyta kitaip.⁵¹

CIM taisyklės nustato tiek siuntėjo, tiek gavėjo teisę keisti vežimo sutartį bei duoti nurodymus vežėjui, gavėjas šią teisę igyja nuo važtaraščio užpildymo momento. Tačiau įgyvendinti šią teisę vienu metu gali tik vienas iš minėtų subjektų, kadangi teisę keisti vežimo sutartį bei duoti tolimesnius nurodymus galima tik pateikus važtaraščio dublikatą, kuriame įrašomi pakeitimai.⁵² Taigi, važtaraštis svarbus ne tik įgyvendinant siuntėjo (gavėjo) teisę duoti nurodymus, bet ir užtikrinant vežėjo teisių apsaugą vykdant šiuos nurodymus. Vežėjas atsako gavėjui už krovinio praradimą ar apgadinimą, jei vykdo siuntėjo pakeitimus nepareikalavęs pateikti važtaraščio dublikato, o dublikatas yra perduotas gavėjui.⁵³ Kita šių taisyklių nuostata skirta apsaugoti siuntėjo teisėms gavėjui atsisakius krovinio: jeigu gavėjas atsisako priimti krovinį, siuntėjas turi teisę duoti nurodymus net ir tada, kai jis negali pateikti važtaraščio dublikato.

Esant tam tikroms aplinkybėms CIM taisyklės nustato vežėjo teisę iškrauti krovinį, o per protingą terminą negavus siuntėjo (gavėjo) nurodymų, jį realizuoti bei iš gautų lėšų patenkinti savo reikalavimus. Iškrauti krovinį vežėjas turi teisę dviem atvejais: jeigu nėra galimybių vežti krovinį toliau, ir vežėjas per protingą terminą negauna teisę disponuoti kroviniu turinčio asmens nurodymų,⁵⁴ arba jei iškyla krovinio pristatymo kliūčių ir vežėjas negauna teisę disponuoti kroviniu turinčio asmens nurodymų.⁵⁵ Vežėjas taip pat gali parduoti krovinį, nelaukdamas turinčio teisę asmens nurodymų, jei tai pateisinama dėl to, kad krovinytis yra greitai gendantis arba dėl krovinio būklės arba kai saugojimo išlaidos yra didesnės už krovinio vertę.⁵⁶

Svarbios CIM taisyklių nuostatos, reglamentuojančios pažeistų teisių gynimo tvarką. Praradus dalį krovinio arba jį apgadinus, vežėjui nustatyta pareiga surašyti protokolą, kuriame būtų pagal žalos pobūdį nustatyta krovinio būklė, masė ir, jei galima nustatyti, žalos dydis, žalos atsiradimo priežastis ir

⁵¹ Ten pat. 13 straipsnis.

⁵² Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIM) 19 straipsnio 1 dalis. // Valstybės žinios. 2006, Nr. 95-3725.

⁵³ Ten pat. 19 straipsnio 7 dalis.

⁵⁴ Ten pat. 20 straipsnio 2 dalis.

⁵⁵ Ten pat. 21 straipsnio 1 dalis.

⁵⁶ Ten pat. 22 straipsnio 3 dalis.

laikas.⁵⁷ Siuntėjas arba gavėjas, reikšdamas ieškinį vežėjui turi pateikti važtaraštį (važtaraščio dublikatą). Siuntėjas turi teisę reikšti ieškinį iki tol, kol gavėjas nepriėmė krovinio arba važtaraščio arba nepasinaudojo teise keisti vežimo sutartį.⁵⁸ Ši taisyklė apriboja siuntėjo teisę reikšti reikalavimus vežėjui. Priėmus krovinį ir nepareiškus vežėjui reikalavimų, teisė reikšti ieškinį išnyksta (išskyrus tam tikras išimtis, pavyzdžiui iš išorės nepastebimos žalos atveju). Taigi, CIM taisyklės nustato griežtą reikalavimų bei ieškinių pateikimo vežėjui tvarką.

Taigi, CIM taisyklės tiesiogiai nenustato ekspeditoriaus vaidmens krovinių gabenimo procese, jose nėra nuostatų, ribojančių ekspeditoriaus teisę sudaryti krovinių vežimo sutartis savo arba užsakovo vardu. Todėl, autoriaus nuomone, ekspeditorių važtaraštyje nurodžius siuntėju, jis turi būti laikomas siuntėju, turinčiu teisę pavyzdžiui duoti privalomus nurodymus vežėjui.

5.3. Krovinių gabenimo oro transportu teisinis reglamentavimas, nustatytas tarptautiniuose teisės aktuose

Vežant krovinius oro transportu taikoma 1929 m. Varšuvos konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, 1961 m. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo, taip pat 1999 m. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija).

Analizuojant vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius aktualesnė vėliau priimta Monrealio konvencija. Ši konvencija griežtai neatskiria krovinių bei keleivių ir bagažo vežimą reglamentuojančių teisės normų.

Monrealio konvencijoje nėra nuostatų tiesiogiai reglamentuojančių ekspeditoriaus teisinę padėtį, tačiau šios konvencijos 14 straipsnis „Siuntėjo ir gavėjo teisių įgyvendinimas“ nustato: *Siuntėjas ir gavėjas, abu savo vardu, gali atitinkamai naudotis visomis 12 ir 13 straipsniuose jiems suteiktomis teisėmis, nesvarbu, ar jie veikia savo ar kito interesais, jei tik įvykdomi vežimo sutartyje numatyti įsipareigojimai.*

Ši nuostata leidžia daryti išvadą, kad ekspeditorius, veikdamas savo vardu, bet užsakovo lėšomis, taigi ir užsakovo interesais (tai išplaukia iš ekspedicijos sutarties esmės), Monrealio konvencijos yra laikomas siuntėju, nes jam tiesiogiai suteikiama teisė savo vardu disponuoti kroviniu. Nors ši nuostata apima tik 12 ir 13 straipsnyje suteiktas teisės, teisė disponuoti kroviniu yra viena

⁵⁷ Ten pat. 41 straipsnio 1 dalis.

⁵⁸ Ten pat. 44 straipsnio 1 dalis.

esminių siuntėjo teisių. Vadinasi, Monrealio konvencija neriboja vežėjo bei ekspeditoriaus teisės sudaryti krovinių vežimo sutartį savo arba užsakovo vardu.

Monrealio konvencija nustato privalomą išankstinę ginčų nagrinėjo procedūrą per nustatytą terminą pateikiant vežėjui skundą. Žalos atveju – asmuo, turintis teisę, kad jam būtų pristatytas kroviny, pastebėjęs padarytą žalą, tuoj pat arba vėliausiai per 14 dienų nuo krovinio gavimo dienos privalo pateikti skundą vežėjui. Visi skundai privalo būti pateikti raštu, skundo nepateikimas užkerta kelią reikšti ieškinį vežėjui.⁵⁹

Įdomi konvencijos nuostata, reglamentuojanti krovinių gabenimą, kai vežimą nuosekliai vykdo keli vežėjai: šiuo atveju toks vežėjas yra laikomas viena vežimo sutarties šalimi tiek, kiek ši sutartis susijusi su jo kontroliuojamo vežimo dalimi.⁶⁰ Todėl ieškiny gali būti reiškiamas tik vežėjui, atlikusiam vežimą, kurio metu įvyko nelaimingas atsitikimas arba vėlavimas, išskyrus atvejus, kai pagal konkretų susitarimą pirmasis vežėjas prisiėmė atsakomybę už visą vežimą.

Taigi, nors Monrealio konvencija tiesiogiai nereglamentuoja ekspeditoriaus vaidmens krovinių gabenimo procese, ši klausimą reikėtų spręsti vadovaujantis nacionaline teise.

5.4. Krovinių gabenimo jūra teisinis reglamentavimas, nustatytas tarptautiniuose teisės aktuose

Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams krovinius gabenant jūra tarptautiniais maršrutais taikoma Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) bei Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). Šių taisyklių visuma vadinama Hagos Visbiu taisyklėmis.

Hagos taisyklės nustato krovinio vežėjo sąvoką: vežėjas – laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo sutartį su siuntėju.⁶¹ Galime teigti, kad vežėju laikomas laivo savininkas, jei jis tiesiogiai sudaro krovinių vežimo sutartis. Tačiau krovinių vežimo sutartį sudarius frachtuotojui, jis ir turi būti laikomas vežėju.

⁵⁹ Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) 31 straipsnis. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435.

⁶⁰ Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) 36 straipsnio 1 dalis. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435.

⁶¹ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) 1 straipsnis. // Valstybės žinios, 2003, Nr. 91-4124.

Taigi, atsižvelgiant į Hagos-Visbiu taisyklių reglamentavimo sritį, jos nesistengia reglamentuoti ekspeditoriaus teisinės padėties, todėl ši klausimą reikėtų spręsti vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais.

5.5. Išvados

Aptarus krovinių vežimą tarptautiniais maršrutais reglamentuojančius teisės aktus, galime daryti išvadą, kad nei viena tarptautinė sutartis tiesiogiai nereglamentuoja ekspeditoriaus teisinės padėties ir vaidmens krovinių gabenimo procese. Atsižvelgiant į tarptautinių teisės aktų reglamentavimo apimtį, ekspeditoriaus teisinę padėtį išimtinai reglamentuojama nacionalinės teisės. Todėl klaidinga teigti, kad ekspeditorius negali būti laikomas siuntėju pavyzdžiui CMR konvencijos prasme, kadangi minėta konvencija šių teisinių santykių nereglamentuoja. Visais atvejais ekspeditoriaus teisinę padėtį reikia vertinti vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais.

6. KROVINIO VEŽIMO DOKUMENTŲ REIKŠMĖ VEŽĖJO IR EKSPEDITORIAUS SUTARTINIŲ SANTYKIAMS

Šiame skyriuje autorius įvertinsime krovinių vežimo dokumentų įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams. Dėl to autorius atskirai nagrinės dvi aplinkybes – krovinių vežimo dokumentų įtaką atsižvelgiant į jų rūšį bei jų funkcijas.

6.1. Krovinių vežimo dokumentų reikšmė atsižvelgiant į jų rūšį

Civilinis kodeksas įtvirtina nuostatą, kad *vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu*⁶². Ši nuostata leidžia teigti, kad važtaraštis nėra vienintelis dokumentas patvirtinantis krovinio vežimo sutartį, sutarties šalys gali naudoti įvairius krovinio vežimo dokumentus, kurie patvirtintų krovinio vežimo sutarties sudarymą. Tačiau sutarties šalių teisė pasirinkti vežimo dokumentą riboja atskiras transporto rūšis reglamentuojantys teisės aktai. Krovinių vežimo funkcijas bei teisinę reikšmę išsamiai analizavo E. Sinkevičius (2008), todėl šiame skyriuje atsižvelgsime į minėto autoriaus išsakytas mintis.

Dažniausiai teisės aktai nurodo važtaraštį kaip krovinių vežimo dokumentą, tokios nuostatos yra Kelių transporto kodekse, CMR konvencijoje, Geležinkelių transporto kodekse, SMGS susitarime, CIM taisyklėse. Monrealio konvencija suteikia sutarties šalims teisę važtaraštį pakeisti „bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą įvykdyti vežimą“.⁶³ Tačiau gabenant krovinius jūra, Hagos taisyklės nustato vežėjo pareigą išduoti konosamentą, Prekybos laivybos įstatymas be konosamento taip pat numato ir kitą krovinių vežimo dokumentą, kuriuo paprastai būna jūrinis važtaraštis. Taigi Transporto teisėje egzistuoja dvi pagrindinės dokumentų rūšys – važtaraštis ir konosamentas.

Vāžtaraščio reikšmė vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams priklauso nuo įstatymo jam suteikiamos reikšmės. Dažniausiai įstatymai važtaraščiui suteikia deklaratyvią reikšmę, todėl jo nebuvimas ar netinkamas surašymas neturi įtakos vežimo sutarties galiojimui. Tokią reikšmę važtaraščiui suteikia Kelių transporto kodeksas, CMR konvencija, CIM taisyklės, Monrealio konvencija. Tačiau Geležinkelių transporto kodeksas ir SMGS susitarimas suteikia važtaraščiui konstitucinę reikšmę. Svarbu įvertinti, kokią įtaką ši skirtinga važtaraščio reikšmė turi vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams.

⁶² Civilinio kodekso 6.808 str. 2 d.

⁶³ Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) 4 straipsnio 2 dalis // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435..

Autoriaus nuomone, iš krovinių vežimo dokumento turinio pirmiausia galima nustatyti ekspeditoriaus vaidmenį krovinių gabenimo procese. Važtaraštyje ekspeditorius gali būti nurodyti save siuntėju, arba surašyti važtaraštį užsakovo vardu. Autoriaus nuomone, jei važtaraščiui suteikiama deklaratyvi reikšmė, važtaraštyje nurodžius netinkamą siuntėją, važtaraščio duomenų neteisingumą galima įrodinėti pasitelkus kitas priemones, pavyzdžiui vežimo sutartį. Tuo tarpu važtaraštyje, kuriam teisės aktai suteikia konstitucinę reikšmę, klaidingai nurodžius siuntėją, įrodyti priešingai bus nepalyginamai sunkiau.

Kita krovinių vežimo dokumentų rūšis – konosamentas. Svarbi konosamento ypatybė ta, kad jis yra vertybinis popierius, nustatantis nuosavybės teisę į krovinį. Taigi konosamente nurodytas asmuo turi teisę disponuoti kroviniu (įkeisti, parduoti ir pan.) jam esant kelyje. Autoriaus nuomone, konosamento kaip vertybinio popieriaus savybes reikia vertinti atsižvelgiant į bendrąsias vertybinių popierių savybes. Pasak Prof. Dr. Karl-Heinz Fezer (2006), galime skirti pareikštinius (vok. *Inhaberpapiere*), orderinius (vok. *Orderpapiere*) ir vardinius (vok. *Rektarpapiere*) vertybinius popierius. Jie pasižymi tam tikra specifika. Pareikštiniai vertybiniai popieriai pasižymi šiomis legitimacinėmis savybėmis: būtina pateikti pareikštinį vertybinį popierių norint pasinaudoti jame nustatytomis teisėmis (pavyzdžiui perleisti nuosavybės teisę į krovinį); šis vertybinis popierius pasižymi formalia legitimacija (preziumuojama kad faktinis vertybinio popieriaus turėtojas yra asmuo, turintis teisę iš šio vertybinio popieriaus). Bendroji pareikštinio konosamento perdavimo taisyklė yra ta, kad teisė iš pareikštinio konosamento seką teisę į šį vertybinį popierių (vok. *Recht aus dem Papier folgt dem Recht an dem Papier*). Taigi, konosamentą vertinant kaip pareikštinį vertybinį popierių, teisę gauti krovinį turi bet kuris asmuo, pateikęs vežėjui šio konosamento originalą. Vežėjas laikomas tinkamai įvykdęs savo prievolę, kadangi konosamentą pateikęs asmens teisę gauti krovinį yra preziumuojama.

Orderinis vertybinis popierius pasižymi papildomomis legitimacinėmis savybėmis: be pareigos pateikti vertybinį popierių, turi būti teisingai užpildyta vertybinio popieriaus indosamento eilė (vežėjas turi patikrinti formalų indosamento teisingumą). Šiuo atveju teisę pasinaudoti vertybiniame popieriuje nustatytomis teisėmis turi tas asmuo, kuris pateikia šį vertybinį popierių ir kurio indosamentas formaliai teisingas – vertybinį popierių pateikęs asmuo turi būti nurodytas indosamente. Ši vertybinių popierių savybė užtikrina didesnę jame nustatytų teisių apsaugą. Autoriaus nuomone, orderinio vertybinio popieriaus specifika atitinka konosamento esmę, kadangi tinkamas krovinio gavėjas yra tas asmuo, kuris ne tik turi „savo rankose“ vertybinį popierių, bet taip pat formaliai teisingai užpildyta konosamento perdavimo eilė.

Vardinis vertybinis popierius pasižymi būtina sąlyga šį vertybinį popierių pateikti tik jame nurodytam asmeniui, jis **nesuteikia** vertybinio popieriaus faktiniam turėtojui formalios legitimacijos į

jame nustatytas teisės. Turi būti taikoma taisyklė: teisė į vardinį vertybinį popierių seka iš jame nustatytos teisės (vok. *Recht am Papier folgt dem Recht aus dem Papier*). Autoriaus nuomone, konosamentas negali būti laikomas vardiniu vertybiniu popieriumi, kadangi tai prieštarauja konosamento esmei perleisti konosamentą kitam asmeniui (galimybė perduoti nuosavybės teisę į krovinį jam esant kelyje).

Atsižvelgiant į tai, kad konosamentas nustato jo turėtojo nuosavybės teisę į jame nurodytus daiktus, ekspeditorius turėtų krovinių vežimo sutartis sudaryti ne savo, bet užsakovo vardu (ekspeditorius konosamente neturėtų būti nurodomas siuntėju). Autorius šią nuomonę grindžia šiais teiginiais:

- 1) ekspeditorius, su užsakovu sudaręs krovinių gabenimo organizavimo sutartį, įgyja teisę valdyti krovinį (perduoti jį vežėjui ir atlikti kitus sutarčiai įvykdyti būtinus veiksmus), tačiau jis neįgyja nuosavybės teisės į krovinį;
- 2) ekspeditorių konosamente nurodžius siuntėjo atstovu, teisėtu konosamento turėtoju turi būti laikomas siuntėjas (užsakovas). Taigi, užsakovas nepraranda teisės disponuoti kroviniu;
- 3) Prekybinės laivybos įstatymas nustato atvejus, kada nuostoliai, kai sąmoningai ir pagrįstai padaromos išlaidos arba aukojimai, kad būtų išgelbėtas nuo bendro pavojaus laivas, frachtas ir laivu vežami kroviniai (bendroji avarija) yra dalinami laivo, frachto ir krovinių vertei. Taigi, siuntėjui, nurodytam konosamente atsiranda pareiga sumokėti atitinkamą bendrosios avarijos nuostolių dalį. Autoriaus nuomone, bendrosios avarijos mokėjimų prigimtis kyla iš nuosavybės teisės į krovinį, todėl šią pareigą vaisiais atvejais turėtų įgyvendinti krovinio savininkas (užsakovas).

Vadovaujantis tuo, kas išdėstyta, darome išvadą kad skirtingų krovinių vežimo dokumentų (važtaraštis arba konosamentas) naudojimas įtakoja vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius.

6.2. Krovinių vežimo dokumentų įtaka atsižvelgiant į jų funkcijas

Toliau aptarsime krovinių vežimo dokumentų funkcijas, bei pabandysime nustatyti, kokia jų reikšmė vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams. E. Sinkevičius (2008) išskiria šias keturias krovinių vežimo dokumentų funkcijas: įrodomąją, legitimacinę, informacinę ir instrukcinę.

Analizuojant įrodomąją krovinių vežimo dokumentų funkciją, pasak Sinkevičiaus, „krovinių vežimo dokumentai pagal savo prigimtį ir funkcijas civilinėje apyvartoje įstatymo leidėjo valia dėl savo natūralios prigimties yra sutarties sudarymo, jos sąlygų, sutarties vykdymo ir įvykdymo *prima facie* įrodymai. Krovinių vežimo dokumentuose užfiksuotos aplinkybės yra preziumuojamos, o kilus dėl to

ginčui sutarties šalis, norėdama paneigti šiuos įrodymus, teismui privalo pateikti labai svarius įrodymus, kuriais remiantis teismas prieitų prie išvados apie kitokių, nei užfiksuota krovinių vežimo dokumentuose, aplinkybių egzistavimą“ (Sinkevičius, 2008, p. 50).

Krovinių vežimą reglamentuojantys teisės aktai paprastai nurodo privalomus krovinių vežimo dokumento duomenis, pavyzdžiui CMR konvencijos 6 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad važtaraštyje būtina nurodyti siuntėjo, vežėjo bei gavėjo pavadinimą bei adresą. Autoriaus nuomone, ekspeditoriaus krovinių vežimo dokumentuose nurodymas siuntėju yra *prima facie* įrodymas, kad ekspeditorius krovinių vežimo sutartį sudarė savo vardu. Jei įstatymas krovinių vežimo dokumentui suteikia konstitucinę reikšmę, ši prezumpcija dar stipresnė. Todėl, autoriaus nuomone, teismai, nustatydami kas yra krovinių vežimo sutarties šalis, turi remtis krovinių vežimo dokumento duomenimis kaip *prima facie* įrodymu.

Vienoje byloje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2002 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje AB „Utenos trikotažas“ ir kt. v. UAB „Transekspedicija“, bylos Nr. 3K-3-1333/2002) nurodė, kad „tuo atveju, kai pervežimo procese dalyvavo keli asmenys, kuris asmuo laikytinas vežėju nustatytina ir pagal tai, kuris asmuo kaip vežėjas yra nurodytas važtaraštyje bei kitas susitarimo aplinkybes, iš kurių galima spręsti, kad užsakovas turėjo suprasti, kas yra vežėjas“. Autoriaus nuomone, analogiška taisyklė turi būti taikoma nustatant ekspeditoriaus bei užsakovo vaidmenį krovinių gabenimo procese.

Kita krovinių vežimo dokumentų funkcija – legitimacinė yra susijusi su siuntėjo bei gavėjo teise disponuoti kroviniu. Gabenant krovinius su konosamentu, teisė disponuoti kroviniu priklauso tam asmeniui, kuris turi konosamento originalą, tuo tarpu kai krovinių gabenimo dokumentas yra važtaraštis, teisė disponuoti kroviniu atsiranda iš važtaraščio turinio. Pasak Sinkevičiaus, „krovinių vežimo dokumentų legitimacinė funkcija užtikrina teisėtą disponavimą kroviniu, ir veiksmų, kai ši funkcija dėl neteisėto disponavimo gabenamu kroviniu yra pažeidžiama, neigiamų padarinių rizika tenka vežėjui“ (Sinkevičius, 2008, p. 52). Autorius taip pat nurodo, kad legitimacinė krovinių vežimo dokumentų funkcija padeda įgyvendinti krovinių vežimo sutartyje nustatytas vežėjo teises, pavyzdžiui teisę sulaikyti krovinį gali tik važtaraštyje nurodytas vežėjas, ši funkcija taip pat padeda identifikuoti vežimo sutarties šalis. Autoriaus nuomone, legitimacinė krovinių vežimo dokumentų funkcija pasireiškia ir tada, kai siuntėjas arba gavėjas reiškia ieškinį teisme, iš pateikto krovinių vežimo dokumento teismas gali nustatyti, ar asmuo turi teisę reikšti ieškinį.

Krovinių vežimo dokumentų instrukcinė ir informacinė funkcijos leidžia nustatyti kitas vežimo sutarties sąlygas, todėl jos paprastai laikomos pagalbinėmis. Šios funkcijos padeda sutarties šalims tinkamai vykdyti savo pareigas.

6.3. Išvados

Autoriaus nuomone, iš krovinių vežimo dokumento turinio pirmiausia galima nustatyti ekspeditoriaus vaidmenį krovinių gabenimo procese. Vežimo dokumentai turi didelę įrodomąją galią, todėl ekspeditoriaus nurodymas juose siuntėju yra *prima facie* įrodymas. Krovinių vežimo dokumentų, kuriems įstatymai suteikia konstitucinę reikšmę, įrodomoji galia dar stipresnė.

Šiame skyriuje autorius pagrindė nuomonę, kad skirtingi krovinių vežimo dokumentai įtakoja vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius. Krovinius gabenant pasitelkus važtaraštį, ekspeditorius krovinių vežimo sutartį gali sudaryti savo arba užsakovo vardu, tačiau krovinius gabenant jūra su konosamentu – ekspeditorius visada krovinių vežimo sutartį turėtų sudaryti užsakovo vardu. Autoriaus šią nuomonę grindžia tuo, kad konosamentas įtvirtina jo turėtojo nuosavybės teisę į krovinį, tuo tarpu ekspeditorius, organizuojantis krovinių gabenimą, tik teisėtai valdo krovinį ir neturi teisės jo perleisti tretiesiems asmenims.

Didžiausią reikšmę vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams turi įrodomoji ir legitimacinė krovinių vežimo dokumentų funkcijos, kurios yra svarbi vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugos priemonė tiek remiantis važtaraštyje (konosamente) įrašytais duomenimis kaip *prima facie* įrodymais, tiek nustatant teisę disponuoti kroviniu turinčius asmenis.

7. „SOFT LAW“ TEISĖS AKTŲ ĮTAKA VEŽĖJŲ IR EKSPEDITORIŲ SUTARTINIAMS SANTYKIAMS

Šiame darbe autorius siekia įvertinti neprivalomų teisės šaltinių, dar vadinamų „*soft law*“, įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams. „*Soft law*“ terminu galime apibūdinti daugelį neprivalomojo pobūdžio teisės aktų, pavyzdžiui tokią teisinę galią turi daugelis Jungtinių Tautų Generalinės Asamblėjos rezoliucijų. Šių teisės šaltinių reikšmė tiesiogiai priklauso nuo juos priėmusių institucijų autoriteto, taip pat nuo aplinkybės ar šie teisės aktai visuotinai pripažįstami bei plačiai taikomi.

7.1. Tarptautinės ekspeditorių asociacijų federacijos (FIATA) išleistų dokumentų įtaka vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams

Tarptautinė ekspeditorių asociacijų federacija (FIATA) yra tarptautinė nevyriausybinė organizacija, atstovaujanti ekspeditorių bendrovių interesus daugelyje tarptautinių bei vyriausybinių organizacijų. FIATA savo veikloje *inter alia* siekia gerinti ekspedicijos paslaugų kokybę, rengia norminius teisės aktus, gina ekspeditorių interesus kitose tarptautinėse organizacijose, plėtoja ryšius su vežėjais bei juos vienijančiomis organizacijomis.

Šios tarptautinės organizacijos nariais gali būti tiek individualūs nariai, tiek ir ekspeditorių asociacijos. Lietuvos nacionalinė ekspeditorių asociacija „LINEKA“ (toliau – LINEKA) bei devynios Lietuvoje veikiančios ekspedicijos paslaugas teikiančios bendrovės yra FIATA nariais.

Svarbiausias Tarptautinės ekspeditorių asociacijų federacijos priimtas dokumentas yra „FIATA standartinės krovinių ekspedicijos sąlygos“ (toliau – Ekspedicijos sąlygos).⁶⁴ Šis teisės aktas sutarties šalims tampa privalomas, jei sutarties šalys susitarė dėl jo taikymo (tiesiogiai įtraukiant jį į sutartį arba sutartyje padarius nuorodą į minėtą teisės aktą). Taigi, Ekspedicijos sąlygos tampa neatskiriama sutarties dalimi šalims susitarus dėl jų taikymo. Esant sutarties bei šio teisės akto kolizijai, taikomos Ekspedicijos sąlygų nuostatos, išskyrus tas sutarties sąlygas, kurios išplečia ekspeditoriaus atsakomybę bei pareigas.⁶⁵

Ekspedicijos sąlygos nuosekliai pateikia ekspedicijos paslaugų, ekspeditoriaus, vežėjo bei užsakovo, prekių bei kitas sąvokas. Šiame darbe svarbu aptarti vežėjo ir ekspeditoriaus sąvokas ir palyginti jų reikšmes.

⁶⁴ Angl. – FIATA model rules for freight forwarding services.

⁶⁵ FIATA standartinių krovinių ekspedicijos sąlygų 1.2 punktas

Taigi *expeditorius* apibrėžiamas kaip asmuo, sudaręs su užsakovu ekspedicijos sutartį.⁶⁶

Vežėją Ekspedicijos sąlygos apibrėžia kaip bet kurį asmenį, faktiškai vykdantį vežimą savo transportu (faktinis vežėjas), ir bet kurį asmenį, aiškiai arba numanomai įsipareigojusį būti vežėju (sutartinis vežėjas).⁶⁷ Ekspedicijos sąlygos pateikia aiškius bei glaustus vežėjo bei ekspeditoriaus apibrėžimus, tačiau reikia pažymėti, kad šiame tiriamajame darbe vežėjo bei ekspeditoriaus sąvokas apibrėžėme siauriau. Vis dėlto, analizuodami šį teisės aktą, turime atsižvelgti į jame įtvirtintas sąvokų reikšmes.

Ekspedicijos sąlygos didžiąja dalimi reguliuoja užsakovo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius. Panagrinėkime nuostatas, nustatančias ekspeditoriaus atsakomybės sąlygas: Ekspedicijos sąlygos išskiria dvi ekspeditoriaus atsakomybės užsakovui rūšis – kaip vykdytojo arba ne kaip vykdytojo.⁶⁸ Pirmu atveju ekspeditorius prisiima vežėjo atsakomybę: *kaip vykdytojas ekspeditorius atsako ne tik tada, kai faktiškai vykdo vežimą savo transportu (faktinis vežėjas), bet taip pat savo vardu išduodamas vežimo dokumentą, arba, kada aiškiai arba numanomai įsipareigoja prisiimti vežėjo atsakomybę (sutartinis vežėjas).*⁶⁹ Ekspeditoriaus ne kaip vykdytojo atsakomybės esmė ta, kad jis neatsako už trečiuosius asmenis, tokius kaip vežėjas, sandėlininkas, krovėjas, kiti ekspeditoriai, bet neapsiribojant vien tik išvardintais asmenimis, nebent nesielgė pakankamai stropiai juos parinkdamas, duodamas nurodymus, bei prižiūrėdamas.⁷⁰

Aptartos Ekspedicijos sąlygos leidžia daryti šias išvadas:

- a) Ekspedicijos sąlygos iš esmės reglamentuoja ekspeditoriaus bei užsakovo sutartinius santykius;
- b) Ekspedicijos sąlygos nereglamentuoja ekspeditoriaus teisės sudaryti vežimo sutartį savo arba užsakovo vardu, tačiau aiškiai nustato, kada ekspeditorius įsipareigoja būti vežėju bei prisiima vežėjo atsakomybę;
- c) Iš šių sąlygų bei kitų FIATA priimtų rekomendacinio pobūdžio dokumentų (pavyzdžiui FIATA multimodalinio transporto važtaraštis (FWB), kurį išleidęs ekspeditorius ne tik prisiima atsakomybę už krovinio nugabenimą į paskyrimo vietą, bet taip pat ir už visus vežėjus ir trečiąsias šalis, susijusias su visu transportavimo įvykdymu) matyti aiški tendencija plėsti ekspeditoriaus veiklos bei atsakomybės ribas.

⁶⁶ FIATA standartinių krovinių ekspedicijos sąlygų 2.2 punktas.

⁶⁷ FIATA standartinių krovinių ekspedicijos sąlygų 2.3 punktas.

⁶⁸ Angl. as principal – kaip vykdytojo; except as principal – ne kaip vykdytojo.

⁶⁹ FIATA standartinių krovinių ekspedicijos sąlygų 7.1 punktas.

⁷⁰ FIATA standartinių krovinių ekspedicijos sąlygų 6.1.2 punktas.

7.2. Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos LINEKA daroma įtaka vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams

Lietuvos nacionalinė ekspeditorių asociacija LINEKA yra patvirtinusi Lietuvos ekspeditorių bendrąsias ekspedijavimo sąlygas, kurių įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams ketiname įvertinti šiame darbe.

Kaip minėjome, vienas iš svarbiausių „*soft law*“ teisės aktų savybių yra jo platus taikymas bei viešumas. Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos parengtos Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos nėra skelbiamos viešai. Tyrimo autorius elektroniniu paštu kreipėsi į LINEKA su prašymu susipažinti su šiuo teisės aktu, tačiau sulaukė neigiamo atsakymo pagrįsto tuo, kad autorius nėra minėtos asociacijos narys. Vadinasi galime daryti išvadą, kad šios sąlygos yra prieinamos tik asociacijos nariams, kurių yra apie 50. Autoriaus nuomone, ši aplinkybė labai riboja Lietuvos ekspeditorių bendrųjų ekspedijavimo sąlygų taikymą bei jų reikšmę.

Kita vertus, autorius nenustatė nei vienos aplinkybės, leidžiančios teigti, kad kiti viešieji subjektai palaikytų Lietuvos ekspeditorių bendrąsias ekspedijavimo sąlygas, rekomenduotų jas taikyti, taip pat prisidėtų prie šio teisės akto tobulinimo. Autoriaus nuomone, be valstybės palaikymo, šis rekomendacinio pobūdžio teisės aktas neturi galimybės reikšmingai įtakoti vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius.

Remiantis aukščiau išdėstytomis aplinkybėmis, galime teigti, Lietuvos ekspeditorių bendrųjų ekspedijavimo sąlygų įtakos vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams nenustatėme (arba šių taisyklių daroma įtaka yra mažareikšmė). Autoriaus nuomone, tiek LINEKA, tiek valstybės valdymo subjektai turėtų labiau prisidėti prie vežėjų ir ekspeditorių sutartinių santykių plėtojimo.

7.3. Bendrosios Vokietijos ekspedijavimo sąlygos (ADSp)

Vokietijos ekspeditorius vienija kelios pagrindinės asociacijos, Vokietijos ekspedicijos ir logistikos sąjunga (DSLVL), vienijanti apie 4000 narių, Federacinė ekspeditorių sąjunga, vienijanti 16 regioninių asociacijų, atstovaujančių apie 3000 narių. Bendrąsias Vokietijos ekspedijavimo sąlygas (toliau – ADSp sąlygos) rekomenduoja taikyti ne tik aukščiau paminėtos organizacijos, bet ir Federacinė Vokietijos pramoninkų sąjunga, bei kitos asociacijos, kurių veikla susijusi su užsienio bei vidaus prekyba. Autoriaus nuomone, toks platus minėtų sąlygų pripažinimas bei palaikymas lemia reikšmingą jų įtaką sutartiniams santykiams. Dar daugiau, nuorodos į šias sąlygas yra pateikiamos ir

Vokietijos Prekybos kodekso komentaro straipsniuose, kuriuose aiškinamas ekspeditoriaus veiklos teisinis reglamentavimas.

ADSp sąlygos yra rekomendacinio pobūdžio (*soft law*), todėl sutarties šalys turi susitarti dėl minėtų sąlygų taikymo jų sutartiniams santykiams. Pačiose sąlygose nustatytas platus jų taikymo pobūdis – jos gali būti taikomos ekspedicijos, vežimo, pasaugos bei kitiems su krovinių ekspedicija susijusiems sutartiniams santykiams.⁷¹ Kita šių sąlygų ypatybė ta, kad jos netaikomos vartojimo sutartims, t.y. kai paslaugos yra teikiamos ne verslo tikslais, bet išskirtinai asmeniniam naudojimui. Ši nuostata atitinka Vokietijos Prekybos kodekso teisinį reglamentavimą, kuris taip pat išimtinai reguliuoja verslo, bet ne vartojimo sutartis.

ADSp sąlygos reglamentuoja įvairias su krovinių gabenimu susijusias teises bei pareigas: krovinių pakrovimą (iškrovimą), pareigą tikrinti bei sverti krovinius, ekspeditoriaus kontrolės pareigą, atsiskaitymo už suteiktas paslaugas sąlygas, krovinio pristatymo sąlygas, ekspeditoriaus atsakomybės sąlygas ir kt. Toks platus minėtų teisių bei pareigų reglamentavimas lemia nemažą šio teisės akto apimtį.

ADSp sąlygose nustatyta speciali ekspeditoriaus pareiga tikrinti krovinio kiekį, identifikaciją, išoriškai pastebimus pakuotės arba plombų trūkumus visuose krovinio gabenimo proceso „sandūros taškuose“⁷², o visus pastebėtus neatitikimus pažymėti dokumentuose.⁷³ Sandūros tašku šiame teisės akte suprantama vieta, kurioje atsakomybė už krovinių yra perduodama kitam vežėjui arba agentui, taip pat vežimo proceso pabaigos vieta, kai kroviny s perduodamas gavėjui. Autoriaus nuomone, ši specifinė pareiga labai padidina ekspeditoriaus vaidmenį visame krovinių gabenimo procese, išplečia ekspeditoriaus pareigas.

Kita svarbi ekspeditoriaus teisė - teisė reikalauti iš krovinio gavėjo atitinkamo krovinio pristatymą patvirtinančio dokumento. Gavėjui atsisakius išduoti minėtą dokumentą, ekspeditorius privalo kreiptis į užsakovą dėl papildomų instrukcijų. Autoriaus nuomone, ši ekspeditoriaus pareiga susijusi daugiau nei su krovinių vežimo sutartimi (kadangi apie krovinio priėmimą gavėjas pažymi važtaraštyje), bet ir su užsakovo ir krovinio gavėjo komerciniais santykiais. Gavėjui atsisakius išduoti krovinio gavimą patvirtinantį dokumentą, ekspeditorius vėl įgyja krovinio valdymo teisę.⁷⁴

ADSp sąlygos taip pat reglamentuoja tinkamą krovinio pristatymą: kroviny s laikomas pristatytu, jei jis perduotas bet kuriam krovinio gavėjo verslo vietoje esančiam asmeniui, nebent yra pagrindas abejoti šio asmens teise priimti krovinį. Ši sąlyga svarbi tiek vežėjui, turinčiam pareigą

⁷¹ Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) Art. 2.1.

⁷² Vok. *Schnittstelle*, angl. *interface*.

⁷³ Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) Art. 7.1.1, Art. 7.1.2.

⁷⁴ Ten pat. Art. 8.2.

pristatyti krovinių tinkamam gavėjui, tiek ekspeditoriui, kuris įsipareigoja kontroliuoti krovinių gabenimo procesą.

Skirtingą ekspeditoriaus vaidmenį krovinių gabenimo procese galime įvertinti atsižvelgdami į jo atsakomybę nustatančias sąlygas. Jei ekspeditorius įsipareigoja tik sudaryti krovinių vežimo sutartį, tai jis atsako tik už „atsargų“ trečiosios šalies parinkimą.⁷⁵ Autoriaus nuomone, šiuo atveju ekspeditorius veikia tik kaip užsakovo atstovas, todėl krovinių vežimo sutartį sudaro užsakovo vardu.

Svarbios ADSp sąlygų nuostatos, reglamentuojančios ekspeditoriaus teisę pareikšti ieškinį vežėjui. Minėtų sąlygų 22.5 punkte nustatyta, jei „ekspeditorius turi reikalavimo teisę trečiajai šaliai, už kurią jis nėra atsakingas, arba ekspeditoriaus turtiniai reikalavimai viršija ekspeditoriaus atsakomybę užsakovui, jis reikalavimo teisę turi perduoti užsakovui, jei šis to reikalauja, nebent ekspeditorius ir užsakovas sudaro atskirą susitarimą, kad šią reikalavimo teisę ekspeditorius įgyvendins *užsakovo rizika bei lėšomis*. Užsakovas taip pat turi teisę reikalauti, kad ekspeditorius perduotų visas reikalavimo teises, kurias gali reikšti tretiesiems asmenims. Toks teisinis reglamentavimas iš esmės atitinka Vokietijos Prekybos kodekso nuostatas.

Taigi, išanalizavę ADSp sąlygas, galime daryti išvadą, kad jos reguliuoja ne tik užsakovo ir ekspeditoriaus, bet ir vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinius santykius. Minėtų sąlygų reguliavimo sritis yra daug platesnė nei Ekspedicijos sąlygų, kurias yra parengusi FIATA. Nors ekspeditoriaus vaidmens krovinių gabenimo procese didėjimo tendenciją pastebėjome jau FIATA parengtose standartinėse ekspedicijos sąlygose – šio vaidmens išplėtimas didžiąja dalimi yra susijęs su ekspeditoriaus atsakomybės už trečiuosius asmenis prisiėmimu. ADSp sąlygos ekspeditoriaus vaidmenį išplečia nustatydamos pareigą kontroliuoti visą krovinių gabenimo procesą bei dokumentuoti pastebėtus trūkumus.

7.4. Išvados

Galime daryti išvadą, kad *soft law* teisės aktai iš esmės reglamentuoja ekspeditoriaus sutartinius santykius su užsakovu, tačiau jie yra svarbūs ne tik nustatant ekspeditoriaus teisinę padėtį, bet ir užtikrinant efektyvią vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugą. Todėl šia priemone reglamentuoti ekspeditorių veiklą reikėtų efektyviau pasinaudoti ir Lietuvoje.

⁷⁵ Ten pat. 22.2.

IŠVADOS

Atsižvelgiant į šiame moksliniame tiriamajame darbe iškeltą ekspeditoriaus padėties krovinių gabenimo procese teisinio reglamentavimo aiškumo problemą, taip pat į tai, kad šiuo tyrimu autorius siekia nustatyti, ar vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas Lietuvoje atitinka rinkos poreikius, padarėme šias išvadas:

- 1) Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas Lietuvoje neatitinka rinkos poreikių ta apimtimi, kuria nereglamentuoja aiškios ekspeditoriaus teisinės padėties krovinių gabenimo procese. Nors Civilinis kodeksas nustato ekspeditoriaus teisę sutartis (tarp jų ir krovinių vežimo sutartis) sudaryti savo arba užsakovo vardu, jis tiesiogiai nenustato, ar krovinių vežimo sutartį savo vardu sudaręs ekspeditorius turi būti laikomas siuntėju, taip pat nėra aišku, ar ekspeditoriaus turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui. Į šiuos klausimus neatsako ir atskiras transporto rūšis reglamentuojantys teisės aktai, teismų praktika šiuo klausimu taip pat nėra vieninga. Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinio reglamentavimo neaiškumą įtakoja ir tai, kad teisės aktuose painiojama teisinė ir faktinė siuntėjo (gavėjo) sąvokų reikšmė. Tai pasakytina apie Civilinio kodekso 6.808 straipsnio 1 dalį, Kelių transporto kodekso 26 straipsnio 2 dalį, Geležinkelių transporto kodekso 35 straipsnio 2 dalį, Prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 15 dalį. Toks teisinis reglamentavimas sudaro prielaidas klaidingai praktikai sudarant krovinių vežimo sutartis.
- 2) Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas neužtikrina pakankamos vežėjo ir ekspeditoriaus teisės į vežimo užmokestį (atlyginimą už suteiktas paslaugas) apsaugos. Civiliniame kodekse nustatyta vežėjo teisė sulaikyti krovinį yra svarbi vežėjo teisių apsaugos garantija, tačiau ši teisė reglamentuojama dispozityviai. Be to, šios teisės neturi ekspeditorius. Atsižvelgiant į tai, kad reikėtų užtikrinti realią vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugą, Civiliniame kodekse būtina **imperatyviai** įtvirtinti vežėjo ir ekspeditoriaus teisę sulaikyti krovinį.
- 3) Įvertinę krovinių vežimo dokumentų įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams, padarėme išvadą, kad krovinius gabenant pasitelkus važtaraštį, ekspeditorius krovinių vežimo sutartį gali sudaryti savo arba užsakovo vardu, tačiau krovinius gabenant jūra su konosamentu –

ekspeditorius visais atvejais vežimo sutartį turėtų sudaryti užsakovo vardu. Autoriaus šią nuomonę grindžia tuo, kad konosamentas įtvirtina jo turėtojo nuosavybės teisę į krovinį.

- 4) Kadangi krovinių vežimo dokumentas yra sutarties sudarymo, jos sąlygų, sutarties vykdymo ir įvykdymo *prima facie* įrodymai, ekspeditoriaus krovinių vežimo dokumente nurodymas siuntėju arba siuntėjo atstovu turi būti laikomas *prima facie* įrodymu.
- 5) Išanalizavę *soft law* teisės aktų nuostatas, padarėme išvadą, kad didžiausią įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams turi Vokietijos Bendrosios ekspedijavimo sąlygos (ADSp), tuo tarpu Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos reikšmingos įtakos šiems sutartiniams santykiams neturi.
- 6) Vadovaujantis tuo, kas išdėstyta, iš dalies turime paneigti hipotezę, kad teisinis reglamentavimas Lietuvoje užtikrina efektyvią ekspeditoriaus ir vežėjo teisių apsaugą bei gynimą ta apimtimi, kuria nustatytas nepakankamai aiškus šių sutartinių santykių teisinis reglamentavimas ir nepakankamai apsaugotos vežėjo ir ekspeditoriaus teisės, ypač teisė į vežimo užmokestį bei atlyginimą už suteiktas paslaugas.

PASIŪLYMAI

Vadovaujantis aukščiau patiektomis išvadomis, autorius siūlo:

1) patikslinti Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.808 straipsnio 1 dalį bei išdėstyti ją nauja redakcija:

„6.808 straipsnis. Krovinio vežimo sutartis.

2. *Krovinio vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties vietą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.“*

2) pakeisti Civilinio kodekso 6.813 straipsnio 4 dalį, išbraukti žodžius „jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato ko kita“ ir ją išdėstyti taip:

„4. Vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis.“

3) Civilinį kodeksą papildyti 6.825¹ straipsniu:

„6.825¹ straipsnis. Ekspeditoriaus teisės ir pareigos.

1. *Ekspeditorius, savo vardu sudaręs krovinių vežimo ar kitas sutartis, prisiima visas iš šių sutarčių kylančias teises ir pareigas, taip pat ir teisę pareikšti ieškinį.*

2. *Reikalavimo teisę, kylančią iš sutarčių, kurias ekspeditoriaus sudaro savo vardu ir užsakovo lėšomis bei interesais, ekspeditorius turi perleisti užsakovui.*

3. *Iš ekspedicijos sutarties kylantiems reikalavimams užtikrinti ekspeditorius turi teisę sulaikyti užsakovo jam perduotą krovinį. Šią teisę ekspeditorius gali įgyvendinti iki krovinio perdavimo gavėjui momento.“*

LITERATŪROS SARAŠAS**NORMINĖ LITERATŪRA**

1. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.
2. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.
4. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.
5. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. Žin., 2000, Nr. 94-2918.
6. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.
7. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.
8. Handelsgesetzbuch (Vokietijos Prekybos kodeksas). <http://beck-online.beck.de/Default.aspx?words=HGB&btsearch.x=42&filter=&txtkontext=Y-100-G-BGB> [žiūrėta 2009 08 20].
9. Bürgerliches Gesetzbuch (Vokietijos Civilinis kodeksas). <http://beck-online.beck.de/default.aspx?words=BGB&btsearch.x=42&filter=> [žiūrėta 2009 08 20].
10. Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.
11. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.
12. Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM) // Valstybės žinios. 2006, Nr. 95-3725.
13. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435.
14. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija) // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414.
15. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamo asmen, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-415.

16. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) // Valstybės žinios, 2003, Nr. 91-4124.
17. Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 91-4122.
18. FIATA standartinės krovinių ekspedicijos sąlygos. – URL:
http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_01.pdf [žiūrėta 2009 07 16].
19. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp). – URL:
http://www.transportrecht.org/dokumente/ADSp_2003.pdf [žiūrėta 2009 07 16].

SPECIALIOJI LITERATŪRA

20. **Bendroji pridėtinė vertė (BPV) pagal ekonominės veiklos rūšis (31) ir bendrasis vidaus produktas (BVP).** Požymiai: ekonominės veiklos rūšis, statistiniai rodikliai ir metai. – URL:
<http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M2010205&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSID=6002&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=> [žiūrėta 2009 06 18].
21. **Butkevičius J.**, Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra. - Monografija. – Vilnius: Technika, 2008. ISBN 978-9955-28-215-0.
22. **Valinksaitė I.** Ekspedicinių sutarčių skirtumas nuo kitų civilinių sutarčių: magistro baigiamasis darbas: 01 S - Teisė. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. – 52 p. – URL:
http://vddb.library.lt/obj/LT-eLABa-0001:E.02~2006~D_20070130_224216-31244.
23. **Česnulevič J.** Ekspedicinės ir kelių transporto įmonės veiklos efektyvumo lyginamasis tyrimas: magistro baigiamasis darbas: 03 S - Vadyba ir administravimas. – Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2009. – 87 p. – URL: http://vddb.library.lt/obj/LT-eLABa-0001:E.02~2009~D_20090626_101620-28085 [žiūrėta 2009 08 10]
24. **Burkovskis R.** Efficiency of freight forwarder's participation in the process of transportation. 2008, - URL: <http://web.ebscohost.com/ehost/pdf?vid=2&hid=102&sid=0c993bd5-c8df-47f9-b94b-82873d13faff%40sessionmgr110> [žiūrėta 2009 08 24].
25. **Gupta D.** Flexible carrier-forwarder contracts for air cargo business: Journal of Revenue and Pricing Management, 2008. – URL:

- <http://web.ebscohost.com/ehost/pdf?vid=2&hid=102&sid=cabc1f4d-b3bc-454f-9a50-04d5a2b07384%40sessionmgr104> [žiūrėta 2009 08 25].
26. **Bock S.** Real-time control of freight forwarder transportation networks by integrating multimodal transport chains // *European Journal of Operational Research*, 2009. - URL: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=MIimg&_imagekey=B6VCT-4VJM2V1-2-5&_cdi=5963&_user=1075449&_orig=search&_coverDate=02%2F07%2F2009&_sk=9999999999&view=c&wchp=dGLzVlz-zSkWz&md5=b86f7600d1b8567bd4474b1d423a3858&ie=/sdarticle.pdf [žiūrėta 2009 08 25].
 27. **Vaišvila A.** Teisės teorija. – Vilnius: Justitia, 2000. – 375 p. – ISBN 9986-567-41-6.
 28. **Minalga R.** Tarptautinė logistika. – Vilnius: Homo liber, 2004. – 265 p. – ISBN 091001754412.
 29. **Maegerle P., FIATA Secretariat Zurich.** Freight forwarders adopt an official description of “freight forwarding and logistics services”, 2004. http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406_04.pdf [žiūrėta 2009 07 07].
 30. **Drobitko O.** Krovinių gavėjo teisinė padėtis // *Jurisprudencija: mokslo darbai*. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, Nr. 4(82), p. 26-31. – ISSN 1392-6195.
 31. **Sinkevičius E.** Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė // *Jurisprudencija: mokslo darbai*. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, Nr. 1(103), p. 46 – 54. – ISSN 1392-6195.
 32. **Staskonis V. ir kt.** Ekspedicinės veiklos teisinis reguliavimas: Mokslo tiriamasis darbas / Užsakovas: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. – Vilnius: Teisės institutas, 1999. – 43 p.
 33. **Mikelėnas V.** Sutarčių teisė. Bendrieji teisės klausimai: lyginamoji studija. - Vilnius: Justitia, 1996. – ISBN 9986-567-09-2.
 34. **Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt.** /red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. ISBN 9955-563-72-9.
 35. **Mikelėnas V. ir kt.** Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003. ISBN 9986-567-88-2.
 36. **Veličkienė A. T.** Ratio scripta. Lotyniški teisės ir bendrosios kultūros frazeologizmai, apibrėžimai, terminai. – Vilnius: Justitia, 2003. – 155 p. – ISBN 9986-567-95-5.
 37. **Fezer Karl-Heinz.** Grundzüge des Wertpapierrechts. Paskaitų dalomoji medžiaga. 2006. – 38 p.

38. Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn. Handelsgesetzbuch. 2. Auflage 2009. - URL: <http://beck-online.beck.de/Default.aspx?words=HGB&btsearch.x=42&filter=&txtkontext=Y-100-G-BGB> [žiūrėta 2009 08 20].

TEISMŲ PRAKTIKA

39. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 “Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)” // „Teismų praktika“, Nr. 15.
40. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „EKSEA“, Nr. 3K-3-104/2006.
41. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2005 m. spalio 12 d. nutartis civilinėje byloje „Northold Investment Group LTD“ v. UAB „Transtira“, Nr. Nr. 3 K-3-481/2005.
42. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. kovo 8 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Transaura“ v. UAB „Revival Svoris“, Nr. 3K-3-168/2004.
43. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. balandžio 7 d. nutartis civilinėje byloje AB “Lietuvos geležinkeliai” v. UAB „Mita”, Nr. Nr. 3K-3-264/2004.
44. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2005 m. lapkričio 2 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Miltzer and Munch Fortransas“ v. UAB „Dalila ir partneriai“, Nr. Nr. 3K-3-535/2005.
45. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2002 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje AB „Utenos trikotažas” ir kt. v. UAB „Transekspedicija”, Nr. 3K-3-1333/2002.
46. Vokietijos Aukščiausiojo Federacinio Teismo 2008 metų vasario 14 dienos nutartis Nr. I ZR 183/05. – URL: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=b21b0efd5087788c423006cd04405b57&client=12&nr=44714&pos=0&anz=2> [žiūrėta 2009 08 07].

Abromavičius, G. Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniai santykiai / Vežimo teisės magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. E. Sinkevičius. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Teisės fakultetas, 2009. – 66 p.

SANTRAUKA

Magistro baigiamajame darbe analizuojamas vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas, šios temos aktualumą lemia tai, kad transporto sritis yra viena iš prioritetinių šalies ūkio sričių, ekspeditoriaus vaidmuo krovinių gabenimo procese pastaruoju metu labai išaugo, o teisiniai santykiai, susiklostantys tarp vežėjo ir ekspeditoriaus nei teisinėje literatūroje, nei teismų praktikoje nebuvo analizuojami.

Autorius kelia mokslinę problemą, kad ekspeditoriaus padėties teisinio reglamentavimo krovinių gabenimo procese neaiškumas neigiamai įtakoja vežėjo ir ekspeditoriaus teisių apsaugą bei gynimą. Todėl šiuo tyrimu siekiama nustatyti, ar vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas Lietuvoje atitinka rinkos poreikius.

Magistro baigiamajame darbe keliami uždaviniai įvertinti, ar teisinis reglamentavimas Lietuvoje nepagrįstai nevaržo ekspeditoriaus teisės sudaryti krovinių vežimo sutarties savo arba užsakovo vardu, taip pat įvertinti vežėjo ir ekspeditoriaus teisinę padėtį, kai ekspeditorius vežimo sutartį sudaro savo arba užsakovo vardu, palyginti Lietuvoje galiojantį vežėjo bei ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinį reglamentavimą su galiojančiu Vokietijoje, aptarti krovinių vežimo dokumentų reikšmę vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams, taip pat įvertinti rekomendacinio pobūdžio teisės normų (angl. *soft law*) įtaką vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniams santykiams. Šiuo tyrimu autorius siekia pagrįsti (arba paneigti) hipotezę, kad teisinis reglamentavimas Lietuvoje užtikrina efektyvią vežėjo bei ekspeditoriaus teisių apsaugą bei gynimą.

Šiame darbe priėjome išvados, kad vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas Lietuvoje neatitinka rinkos poreikių ta apimtimi, kuria nereglamentuoja aiškios ekspeditoriaus teisinės padėties krovinių gabenimo procese. Taip pat nustatėme, kad vežėjo ir ekspeditoriaus sutartinių santykių teisinis reglamentavimas neužtikrina pakankamos vežėjo ir ekspeditoriaus teisės į vežimo užmokestį (atlyginimą už suteiktas paslaugas) apsaugos. Remdamiesi šiomis išvadomis iš dalies paneigėme hipotezę, kad teisinis reglamentavimas Lietuvoje užtikrina efektyvią ekspeditoriaus ir vežėjo teisių apsaugą bei gynimą.

Todėl autorius siūlo patikslinti Civiliniame kodekse nustatytą krovinių vežimo sutarties sąvoką, vežėjo teisę sulaikyti krovinį reglamentuoti imperatyviai, šią teisę taip pat suteikti ir ekspeditoriui, atskirame Civilinio kodekso straipsnyje reglamentuoti ekspeditoriaus teises ir pareigas.

Pagrindiniai žodžiai: transporto teisė, vežėjas, ekspeditorius, sutartis, teisinis reglamentavimas.

Abromavičius, G. Contractual relations between carrier and forwarder / Master thesis in transport law. Supervisor doc. dr. E. Sinkevičius. – Vilnius: Mykolas Romeris University, Law faculty, 2009. – 66 p.

SUMMARY

The subject of the Master thesis is the legal regulation concerning contractual relations between the carrier and forwarder. The relevance of the subject determines the fact, that transport branch has a priority status among other economy branches, the role of the forwarder has increased significant, and the legal relations between these characters were never an object of legal studies.

The scholar question of this Master thesis is that the legal regulation of forwarders activity in the process of the carriage of goods is not explicit and clear enough and it affects the protection of the rights of the carrier and the forwarder. Therefore the purpose of this Master thesis is defining if the legal regulation of the contractual relations between the carrier and forwarder accords the demands of the market.

The Master thesis has a task to define if the legal regulation do not straitens the right to sign the contract of carriage of goods in the name of the forwarder or the name of his customer, to study the legal character of a carrier and a forwarder, in the case of signing the agreement in his name or the name of the customer, to compare the legal regulation applicable in Lithuania and Germany. In the thesis we also examine the papers of the carriage of goods, the soft law legal acts and their influence to the contractual relations. The research must validate or deny the hypothesis that the legal regulation in Lithuania grants an effective protection of the rights of carrier and forwarder.

As a result we made a conclusion, that the legal regulation of the contractual relations between a carrier and forwarder do not accord the demands of the market in so far, that the legal regulation is not explicit and clear enough. We also define, that the legal regulation do not offer an effective protection of the right to the payment for the carriage of goods (provided services). Regarding these conclusions, we denied the hypothesis, that legal regulation in Lithuania offers an effective protection of the rights of the carrier and forwarder.

Therefore we suggest amending the provisions of the Civil Code by changing the concept provision of the carriage of goods, to establish the imperative right to hold the goods and to granting this right also to the forwarder, and to add new provisions regulating the rights and duties of the forwarder.

Key words: transport law, carrier, forwarder, contract, legal regulation.