

## KROVINIŲ VEŽIMO DOKUMENTAI, JŲ FUNKCIJOS IR TEISINĖ REIKŠMĖ

Edvardas Sinkevičius \*

Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Verslo teisės katedra  
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius  
Telefonas 271 4525  
Elektroninis paštas edvardas.sinkevicius@bsplegal.lt

Pateikta 2007 m. lapkričio 21 d., parengta spausdinti 2008 m. sausio 25 d.

**Santrauka.** Straipsnyje nagrinėjant krovinių vežimo dokumentų įrodomąją, legitimacinę, instrukcinę ir informacinę funkcijas pateikiama krovinių vežimą reglamentuojančių tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų analizė bei atskleidžiamos konosamentų ir važtaraščių funkcijos, jų turinys ir teisinė reikšmė.

Krovinių vežimo dokumentų įrodomoji funkcija naudojama *prima facie* įrodymų apie egzistavusias aplinkybes dokumentiniam įtvirtinimui, kai vienais atvejais ši funkcija viso labo yra kaip įrodinėjimo priemonė, kitais atvejais tokiai prezumpcijai suteikiama teisinė reikšmė, nes vien prezumpcijos egzistavimas esti ieškinio atmetimo pagrindas.

Legitimacinė krovinių vežimo dokumentų funkcija padeda identifikuoti sutarties šalis ir trečiąjį asmenį, įgyvendinti šiems subjektams pagal sutartį priklausančias teises, disponuoti vežamu kroviniu, taip pat vežėjui pasinaudoti krovinio sulaikymo teise. Straipsnyje aptariamos teisinės disponavimo kroviniu pažeidžiant teisės aktuose nustatytą tvarką teisinės rizikos ir dėl šių rizikų poveikio atsirandantys neigiami teisiniai padariniai.

Krovinių vežimo dokumentų instrukcinė ir informacinė funkcijos, autoriaus nuomone, yra tik pagalbinio pobūdžio, tačiau jos teismui padeda spręsti iš krovinių vežimo sutarčių kilusius ginčus, ypač nustatant žalos kroviniui atsiradimo aplinkybes, priežastis bei sąlygas, taip pat konstatuojant krovinio vežimo sutarties sąlygų pažeidimus.

Nagrinėdamas iškeltas problemas straipsnyje nurodytus teiginius autorius iliustruoja teismų praktikos pavyzdžiais.

**Pagrindinės sąvokos:** tarptautinė ir nacionalinė transporto teisė, krovinių vežimo dokumentai, krovinių vežimo dokumentų funkcijos, *prima facie* įrodymai.

## 1. PROBLEMOS ĮVADAS

Prekių transportavimo procese ypač svarbų vaidmenį atlieka krovinių vežimo dokumentai. Istoriskai susiklostė taip, kad prekybos proceso dalyviams, kiek tai susiję su prekių pristatymu iš vienos geografinės vietovės į kitą, buvo būtina įvairius faktinius ir teisinius veiksmus fiksuoti atitinkamuose dokumentuose, taip pat tiksliai žinoti krovinio svorį, kiekį, savybes, krovinio gavėjo pavadinimą, adresą, krovinio transportavimo maršrutą ir kitą vykdant sutartį reikšmės turinčią informaciją. Šiuo tikslu visose krovinių transportavimo reglamentuojančiuose teisės aktuose krovinių vežimo sutar-

ties šalims buvo numatyta pareiga išrašyti atitinkamą krovinio vežimo dokumentą.

Lietuvos krovinių transportavimą reglamentuojančioje teisėje susiformavo analogiškas požiūris į krovinių gabenimo dokumentus, ir tai savaime suprantama, nes didžioji dalis Lietuvoje sudaromų krovinių vežimo sutarčių yra susijusios su krovinių gabenimu tarptautiniais maršrutais, o šį procesą reglamentuoja tarptautinės privatinės teisės aktai. Antra vertus, kaip rodo Lietuvos teisinė praktika, kartais ginčo šalys bei teismai sprendami ginčus krovinių vežimo dokumentams suteikia jiems nebūdingų funkcijų, o kartais krovinių vežimo dokumentams nesuteikiama tinkama teisinė reikšmė.

Šiame straipsnyje analizuojant krovinių vežimą reglamentuojančius teisės aktus ir teismų praktiką siekiama atskleisti krovinių vežimo dokumentų funkcijas ir

\* Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Verslo teisės katedros docentas.

jų teisinę reikšmę bei pateikti rekomendacijas dėl tokio pobūdžio teisinių santykių kvalifikavimo.

## 2. KROVINIŲ VEŽIMO DOKUMENTŲ RŪŠYS

Lietuvos civilinio kodekso 6.808 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta nuostata, kad vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu. Kaip matome iš pateiktos taisyklės, Lietuvos nacionalinėje teisėje leidžiama naudoti važtaraščius ir bet kokius kitus krovinių vežimo dokumentus, kadangi cituotoje teisės normoje terminas „kitokiu dokumentu“ suteikia sutarties šalims teisę naudoti įvairius krovinių vežimo dokumentus. Iš pirmo žvilgsnio ši teisė yra labai plati ir krovinių vežimo sutarties šalys gali naudoti bet kokius krovinių gabenimo dokumentus, tačiau iš tikrųjų minėta teisė gerokai apribota. Toks ribojimas egzistuoja dėl atskiras transporto šakas reglamentuojančiuose įstatymuose pateiktų taisyklių, tarptautinių transporto konvencijų ir galiausiai atskirose transporto šakose susiformavusios praktikos poveikio. Pavyzdžiui: automobilių transporte – Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – KTK) 29 straipsnio 1 dalyje sutarties šalims nurodoma naudoti važtaraštį, 1956 metų Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) (toliau – CMR konvencija) 4 straipsnyje taip pat nurodomas važtaraštis. 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) (toliau – SMGS taisyklės) 7 straipsnio 1 dalyje minimas tam tikro pavyzdžio važtaraštis, o 1999 metų Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIM) (toliau CIM – taisyklės) 6 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad vežimo sutartis patvirtinama vienodo pavyzdžio važtaraščiu, taip pat Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) 37 straipsnyje minimas tinkamai užpildytas važtaraštis. Gabenant krovinius oru 1999 metų Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) 4 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad vežant krovinių išduodamas oro transporto važtaraštis, tačiau minėto straipsnio 2 dalyje sutarties šalims suteikiama teisė pakeisti važtaraštį bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą. Galiausiai krovinių transportavimo jūra atvejais pagal 1924 metų Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolą, bei 1968 metų Protokolą, iš dalies pakeičiantį tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbi taisyklės) (toliau – šių teisės aktų konsoliduotas tekstas vadinamas Hagos-Visbi taisyklėmis) 3 straipsnio 3 dalyje nurodoma vežėjo, kapitono arba vežėjo agento pareiga priėmus prekes išduoti siuntėjui konosamentą, o pagal Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo (toliau – PLĮ) 14 straipsnio 1 dalį krovinių vežimo jūra sutarties sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu, kuriuo pagal nusistovėjusią praktiką paprastai laikomas jūrinis važtaraštis.

Kaip matome, iš visos gausos krovinių vežimo dokumentų galima išskirti dvi dideles grupes, tai:

- važtaraščiai;
- konosamentai.

Paprastai krovinių vežimo procesą reglamentuojančiuose teisės aktuose važtaraščiu suteikiama ne konstitucinė, o deklaratyvi reikšmė, todėl važtaraščio nebuvimas, jo neteisingas užpildymas ar praradimas nedaro įtakos krovinių vežimo sutartims. Pavyzdžiui, KTK 29 straipsnio 1 dalis, CMR konvencijos 4 straipsnis, CIM taisyklių 6 straipsnio 2 dalis, Monrealio konvencijos 9 straipsnis. Ši pozicija grindžiama tuo, kad krovinių vežimo sutartys sudarytos remiantis minėtų teisės aktų nuostatomis laikomos konsensualinėmis. Krovinių vežimo sutarčių teisinis reglamentavimas, kai krovinių vežimo sutartys laikomos realinėmis, važtaraščiu suteikia konstitucinę reikšmę. Pavyzdžiui, GTK 37 straipsnio 3 dalis, SMGS taisyklių 7 straipsnis. Krovinių vežimo dokumentų nesurašymas, neteisingas surašymas, pametimas ir visi kiti netikslumai beveik visuomet sukelia neigiamas teises pasekmes ar bent jau neigiamų teisinių pasekmių atsiradimo riziką, kuri atsizvelgiant į aplinkybes gali tekti kroviniui siuntėjui, gavėjui arba vežėjui. Jei minėtoji rizika materializuojasi, vežimo sutarties šalys negali išnaudoti krovinių vežimo dokumentų funkcijų, kurios natūraliai glūdi kiekviename krovinių vežimo dokumente.

Pavyzdžiui, krovinių siuntėjas perduoda krovinių vežėjui prieš tai neišforminęs važtaraščio. Šio veiksmo tiesioginis padarinys – siuntėjas ir/ar gavėjas praranda galimybę pririnkti pateikti teismui *prima facie* įrodymą, patvirtinantį, kad krovinyje perėjo vežėjo dispozicijon.

Kitas labai svarbus krovinių vežimo dokumentas yra konosamentas. Konosamentas naudojamas krovinius vežant jūra. Konosamentas rodo, kad tokiam krovinių vežimui jūra turi būti taikomos Hagos arba Hagos-Visbi taisyklės. Jei krovinių vežimas jūra išforminamas jūros važtaraščiu, tokie sutarčiai turi būti taikoma nacionalinė teisė. Konosamentas pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 1.106 straipsnį laikomas prekinio vertybiniu popieriumi, turinčiam konstitucinę reikšmę. Jis ne tik patvirtina sutarties sudarymo faktą ir jo turėtojo nuosavybės teisę į konosamente nurodytus daiktus (krovinių), bet ir būdamas apyvarstinis dokumentas suteikia jo turėtojui teisę disponuoti kelyje esančiu kroviniu.

Teisės literatūroje pateikta įvairių nuomonių dėl krovinių vežimo dokumentų funkcijų skaičius [1, p. 210; 2, p. 37–38; 3, p. 69; 4, p. 537; 5, p. 66–68], bet mes siekdami atskleisti vežimo dokumentų funkcijų teisinę reikšmę nagrinėsime keturias dokumentų funkcijas, dėl kurių egzistavimo teisės doktrinoje nesiginčijama, tai:

- a) dokumento įrodomoji funkcija;
- b) dokumento legitimacinė funkcija;
- c) dokumento informacinė funkcija;
- d) dokumento instrukcinė funkcija.

### 3. KROVINIŲ VEŽIMO DOKUMENTŲ ĮRODOMOJI FUNKCIJA IR JOS TEISINĖ REIŠKĖ

Krovinių vežimo dokumento įrodomosios funkcijos esmė yra tai, kad toks dokumentas *prima facie* laikomas sutarties sudarymo, jos turinio ir sutarties vykdymo įrodymu. Vežant krovinius sutarties šalis beveik niekuomet negali kontroliuoti, kaip vežėjas vykdo sutartį, o krovinio gavėjas, būdamas šioje sutartyje tik trečiuoju naudą gaunančiu asmeniu, paprastai net nežino, koks ar kuris vežėjas gabena jam skirtą krovinį. Į tokias faktines krovinio vežimo proceso aplinkybes kurdamas krovinių vežimo proceso teisinį reglamentavimą turėjo reaguoti ir įstatymų leidėjas. Šis reglamentavimas grindžiamas tam tikra teisinių prezumpcijų sistema, o šioje sistemoje krovinių vežimo dokumentams suteikiama *prima facie* įrodymų reikšmė. Kitaip tariant, vežimo dokumentai laikytini didesnės galios įrodymais, patvirtinančiais tam tikrų faktinių aplinkybių egzistavimą. Dėl to jei faktinės aplinkybės buvo kitokios nei užfiksuotosios važtaraštyje, teismo procese šalis, įrodinėjanti, kad yra kitų aplinkybių, turi pateikti svarius įrodymus, paneigiančius važtaraštyje įtvirtintus duomenis. Teismo proceso metu labai dažnai šaliai įrodyti priešingų nei įtvirtintosios važtaraštyje faktinių aplinkybių egzistavimą yra labai sunku, o kartais dėl objektyvių priežasčių ir neįmanoma. Toliau atskleisime šios funkcijos turinį dėl krovinių vežimo dokumentų įrodomosios funkcijos poveikio.

Tarptautiniuose ir nacionaliniuose teisės aktuose, kuriais reglamentuojama krovinio vežimo sutartis, yra teisės normų, numatančių krovinių gabenimo dokumentuose būtinus įtvirtinti duomenis. Pavyzdžiui, Hagos-Visbi taisyklių 3 straipsnio 3 dalyje nurodoma, kad:

Vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas priėmęs prekes siuntėjo reikalavimu išduoda siuntėjui konosamentą, kuriame, be kita ko, turi nurodyti:

- a) pagrindinius ženklus, būtinus nustatyti, kad prekės yra tokios, kokias siuntėjas raštu nurodo prieš pradėdamas krauti tokias prekes. Šie ženklai turi būti išpausti ar kitaip aiškiai parodyti ant neuždengtų prekių arba dėžių ar dangos, kuria prekės apdengtos, taip, kad esant įprastinėms sąlygoms ženklai išliktų įskaitomi iki reiso pabaigos;
- b) paketų ar vienetų skaičių arba kiekį, arba svorį atsižvelgus į tai, ką konkrečiu atveju raštu nurodo siuntėjas;
- c) akivaizdžią prekių būklę.

Visi šie duomenys, jei jie tinkamai užfiksuoti konosamente, suteikia konosamentui *prima facie* įrodymo galią, o tai reiškia, kad prekių vežėjas gavo jame nurodytas prekes, apibūdintas pagal Hagos-Visbi taisyklių 3 straipsnio 3 dalies „a“, „b“ ir „c“ punktus.

Gabenant krovinius oru, kaip nurodyta Monrealio konvencijos 5 straipsnyje, oro transporto važtaraštyje arba krovinio kvite būtina nurodyti:

- a) išvykimo ir paskirties vietas;

- b) jeigu išvykimo ir paskirties vietas yra vienos Valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje, o viena ar daugiau sutarto sustojimo vietų yra kitos Valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje, nurodoma bent viena tokio sustojimo vieta ir

- c) siuntos svorį.

Oro transporto važtaraščio *prima facie* reikšmė įtvirtinta Monrealio konvencijos 11 straipsnio 1 dalyje: važtaraštis ar kvitas patvirtina sutarties sudarymo, krovinio priėmimo faktines aplinkybes bei susitarimą dėl šiuose dokumentuose minimų krovinio vežimo sąlygų.

Daug išsamesnis važtaraščio turinio reglamentavimas pateiktas KTK, CMR konvencijoje ir CIM taisyklėse. Čia įstatymų leidėjas išskiria privalomus ir fakultatyvinius važtaraščio duomenis. Pavyzdžiui, CMR konvencijos 6 straipsnio 1 punkte įtvirtinti būtini duomenys, tai:

- a) važtaraščio surašymo vieta ir data;
- b) siuntėjo pavadinimas ir adresas;
- c) vežėjo pavadinimas ir adresas;
- d) krovinio priėmimo vieta ir data bei jo pristatymo vieta;
- e) gavėjo pavadinimas ir adresas;
- f) krovinio rūšies nustatytas žymėjimas, jo įpakavimo būdas, o vežant pavojingus krovinius – jo pavojingumo klasė ir numeris;
- g) krovinio vietų skaičius, jų išdėstymo ypatumai ir numeriai;
- h) krovinio bruto masė ar kitais matavimo vienetais išreikštas krovinio kiekis;
- i) su vežimu susiję mokesčiai (mokestis už vežimą, papildomi mokesčiai, muitinės mokesčiai ir rinkliavos bei kiti mokesčiai, imami nuo sutarties surašymo iki krovinio pristatymo momento);
- j) muitinės formalumų ir kitos reikiamos instrukcijos;
- k) nurodymas, kad vežama nepaisant visų išlygų, remiantis šios Konvencijos (CMR – *autoriaus pastaba*) nuostatomis.

Papildomi duomenys gali būti įrašyti važtaraštyje, jei to pagal sutarties sąlygas reikia. Jie paprastai įrašomi, kai sutarties šalys mano, jog šios sąlygos yra svarbios ir įtvirtintoms sąlygoms nori suteikti *prima facie* įrodymų reikšmę, tai:

- a) nurodymas, kad perkrauti draudžiama;
- b) išlaidos, kurias prisiima siuntėjas;
- c) išperkamojo mokesčio suma, kuri turi būti gražinta pristačius krovinį;
- d) deklaruota krovinio vertė ir papildoma jo vertė siuntėjui;
- e) siuntėjo instrukcijos vežėjui dėl krovinio draudimo;
- f) vežimo sutarties įvykdymo terminas;
- g) perduotų vežėjui dokumentų sąrašas.

Labai panašūs duomenys pagal CIM taisyklių 7 straipsnį turi būti įrašyti ir į krovinių gabenimo geležinkeliu sutarties sudarymą patvirtinantį važtaraštį.

Bendra visiems minėtiems teisės aktams yra tai, jog krovinių vežimo sutartys, reglamentuojamos Hagos-Visbi taisyklių, Monrealio konvencijos, CMR konvencijos, CIM taisyklių ir nacionalinėje teisėje KTK, laikytinos konsensualinėmis, todėl jose krovinių transportavimo dokumentai dažniausiai yra antriniai, tai yra jie surašomi sudarius rašytinę sutartį, tačiau net ir tokiais atvejais krovinių vežimo dokumentai išlaiko savo *prima facie* įrodomąją galią. Teisingai ir tinkamai surašytas krovinių transportavimo dokumentas besąlygiškai tinka krovinių vežimo sutarties faktui patvirtinti, ir norėdamas paneigti sutarties sudarymo faktą asmuo privalo pateikti įtikinamus įrodymus, patvirtinančius, kad sutartis nebuvo sudaryta.

Visiškai kitokia teisinė padėtis susiklosto, kai pagal įstatymo leidėjo pasirinktą teisinį reglamentavimą krovinių vežimo sutartis laikytina realine. Visų pirma tokiomis sutartimis reikėtų laikyti krovinių gabenimo geležinkeliais sutartis, pateiktas KTK ir SMGS taisyklėse. Pavyzdžiui, pagal SMGS taisyklių 7 straipsnio 1 paragrafą vežimo sutartis įforminama tam tikro pavyzdžio važtaraščiu. Ši taisyklė reikalauja, kad pagal SMGS taisyklės sudaryta sutartis, kad galiotų, turi būti tam tikros įstatymo reikalaujamos formos, tai yra SMGS važtaraštis. Jei tokios formos nesilaikoma, galima teigti, kad neatsiranda krovinių vežimo geležinkeliu pagal SMGS taisyklės teisinis santykis. Tokiu atveju SMGS važtaraštis apskritai turėdamas konstitucinę reikšmę ir yra krovinių vežimo geležinkeliu teisinio santykio atsiradimo įrodymas. Ši SMGS važtaraščio įrodomoji funkcija yra tokia stipri, kad ji yra ne *prima facie* jau sudarytos sutarties, o teisinių santykių atsiradimo tarp šalių įrodymas. Iš to plaukia, kad nesant SMGS važtaraščio, suinteresuota šalis negali įrodyti krovinių vežimo geležinkeliu pagal SMGS taisyklės teisinių santykių atsiradimo fakto.

Manau, galime teigti, kad jei pagal įstatymo leidėjo krovinių vežimo sutarties teisinį reglamentavimą vežimo sutartis priskiriama prie realinių, tai važtaraštis ar kitas dokumentas turi konstitucinę reikšmę ir yra krovinių vežimo sutartinio teisinio santykio atsiradimo įrodymas. Toks dokumentas nėra viso labo *prima facie* sudarytos sutarties įrodymas, nes jis ir yra paties sandorio forma, kuri šį sandorį paverčia galiojančiu. Nesant važtaraščio nėra ir sutartinių teisinių santykių, o tai reiškia, kad ginčas tarp šalių, jei nėra galiojančios sutarties, gali būti sprendžiamas remiantis daiktinės teisės, nepagrįsto praturtėjimo ar ikisutartinius santykius reglamentuojančiomis teisės normomis. Kitais atvejais, kai atitinkama krovinių vežimo sutartis įstatymo leidėjo valia dėl jo pateikto teisinio reglamentavimo laikoma konsensualine, vežimo dokumentai yra *prima facie* sudarytos sutarties įrodymas, o šalis, ginčijanti sutarties egzistavimą, siekdama nugincyti šią paprastą prezumpciją privalo pateikti sutartinių santykių egzistavimą paneigiančius įrodymus.

Krovinių vežimo dokumentai labai dažnai yra ir vežimo sutarties sąlygų patvirtinimas, kai vežimo dokumentuose užfiksuotos sąlygos *prima facie* laikomos konkrečios vežimo sutarties sąlygomis. Jei krovinių vežimo sutartis yra realinė, tai visiškai akivaizdu, kad važtaraščio ar kito dokumento sąlygos ir yra sutarties sąly-

gos, nes važtaraščio surašymas reiškia teisinio santykio važtaraštyje nurodytomis sąlygomis atsiradimą. Tačiau ši teisinė situacija neužkerta kelio sutarties šalims pateikti kitus dokumentus, kuriuose gali būti įtvirtintos ir papildomos sąlygos, kurios, jei neprieštaruoja važtaraščio turiniui, taip pat gali būti laikomos sutarties sąlygomis. Tačiau jei tarp važtaraščio sąlygų ir kitame dokumente įtvirtintų sąlygų esti prieštaravimas, tai esant realinei krovinių vežimo sutarčiai privaloma vadovautis važtaraštyje nurodytomis sąlygomis.

Visiškai kitaip sprendžiamas krovinių vežimo dokumentuose įtvirtintų vežimo sutarties sąlygų patvirtinimo klausimas, kai krovinių vežimo sutartis konsensualinė. Tuomet krovinių vežimo dokumentuose įtvirtintos sutarties sąlygos laikomos *prima facie* įrodymu, tačiau ši paprasta prezumpcija gali būti nugincyta. Teismų praktika šiais klausimais yra labai įvairi.

Pavyzdžiui, vežant krovinius jūra, kai konosamentas išrašomas remiantis prieš tai sudaryta čarterio sutartimi, JAV teismų praktika suformulavo pagrindinę taisyklę, kad konosamentas, o ne čarteris tampa pagrindiniu instrumentu [6, p. 688]. Kita vertus, taip pat priimta, kad jei konosamento sąlygose paminėta čarterio sutartis, tai jos sąlygos konosamento turėtojui tampa privalomos tuomet, jei paskutinis konosamento turėtojas buvo faktiškai išpėtas apie čarterio sutarties sąlygų įtraukimą į konosamento sąlygas [6, p. 688–689].

Gabenant krovinius dažnai pasitaiko, kad sutarties šalys į važtaraštį įrašo ne visus būtinus duomenis, o tai sukelia neigiamus teisinius padarinius šalims, nes prarandamas *prima facie* sutarties sąlygų įrodymas, ir kam teks patirti šio įrodymo praradimo neigiamas pasekmes, priklauso nuo susiklosčiusios faktinės ir teisinės situacijos. Pažymėtina, kad dėl nesamų įvairių privalomų duomenų važtaraščiuose nusistovėjo gana įvairi teismų praktika, tačiau pastebima viena tendencija, jog neįtvirtintus važtaraštyje esminių sutarties sąlygų neigiami padariniai dažniausiai kyla sutarties šaliam, kuriam *prima facie* įrodymas kilus ginčui būtų labai naudingas.

Pavyzdžiui, vienoje byloje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas sprendė, kad vežėjui nebuvo perduotos T-1 deklaracijos, nes apie tai nėra pažymėta važtaraštyje, o nenustačius T-1 deklaracijų perdavimo nuostolių atsiradimo rizika dėl šių dokumentų nepateikimo tenka ieškovui (krovinių gavėjui), o ne atsakovui (vežėjui) [8].

Kitoje byloje teismas sprendė, kad, siekdamas gauti didesnę kompensaciją nei vežėjo oro transportu atsakomybės už krovinių limitas, ieškovas turėjo nurodyti vežėjui specialų suinteresuotumą savo krovinių pristatymu į paskirties vietą ir sumokėti papildomą pinigų sumą. Specialus suinteresuotumas krovinių pristatymu į paskirties vietą ir jo dydis turi būti įrašytas į oro važtaraščio atitinkamą grafą [9].

Dar vienoje įdomioje byloje Mecheleno komercinis tribunolas sprendė, kad važtaraštyje įrašytos „specialios krovinių transportavimo sąlygos“, jog „vežėjas yra susipažinęs su krovinių pakrovimo į transporto priemonę sąlygomis ir būdu, (...) vežėjas yra atsakingas už krovinių pakrovimo tinkamumą, net jei krovinių pakrovė į transporto priemonę siuntėjas“, laikytinos *prima facie* sutar-

ties sąlygų įrodymu ir už žalą, atsiradusią dėl netinkamo transporto pakrovimo, laikė atsakingą vežėją [10].

Dar vienoje byloje, susijusioje su krovinių vežimu jūra, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas svarstė civilinės atsakomybės už krovinių pavėluotą pristatymą taikymo ekspeditoriui klausimą. Atsižvelgdamas į tai, jog pagal Civilinio kodekso 6.826 straipsnio 2 dalies taisyklės ekspeditorius už vežėjo netinkamą prievolės įvykdymą atsako pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako vežėjas, teismas visiškai pagrįstai vadovavosi ir jūros vežėjo ieškoviui pateikto konosamento sąlygomis ir ieškinyms ekspeditoriui buvo atmestas, nes pagal konosamento sąlygas ir Hagos-Visbi taisykles vežėjas nėra atsakingas už krovinių pavėluotą pristatymą dėl laive kilusio gaisro [11].

Krovinių gabenimo dokumentai padeda fiksuoti sudarytos sutarties vykdymo eigą. Šiai transporto dokumentų funkcijai įstatymų leidėjas suteikė *prima facie* įrodymų galią, kai tam tikri įrašai dokumentuose teisiškai reiškia tam tikrų aplinkybių egzistavimo prezumpciją. CIM taisyklių 12 straipsnio 1 dalyje numatyta prezumpcija, kad važtaraštis, kol neįrodyta priešingai, patvirtina krovinių priėmimo vežti faktą. Tokios pačios taisyklės yra įtvirtintos CMR konvencijos 9 straipsnio 1 punkte, Hagos-Visbi taisyklių 3 straipsnio 3 dalyje, Monrealio konvencijos 11 straipsnio 1 dalyje ir kituose teisės aktuose. Krovinių perdavimo fakto vežėjui prezumpcija yra labai svarbi, nes nuo šio momento atsiranda vežėjo atsakomybė už krovinių ir jo būklę, tačiau ši prezumpcija pradeda galioti tik tuomet, kai krovinių gabenimo dokumente yra vežėjo parašas ar spaudas.

Pavyzdžiui, Vokietijos Aukščiausiasis Teismas vienoje byloje nurodė, kad krovinių siuntėjo nepasirašytas (neužantspauduotas) važtaraštis neturi jokios įrodomosios galios [12].

Jei krovinių perdavimas nėra įformintas važtaraščiu, tai krovinių siuntėjas praranda jam labai naudingą prezumpciją ir krovinių perdavimo vežėjui faktą privalo įrodyti kitomis įrodinėjimo priemonėmis, kurios įtikintų bylą nagrinėjantį teismą, jog iš tikrųjų krovinių vežėjui buvo perduotas.

Suteikdamas krovinių vežimo sutarties šalims krovinių perdavimo vežėjui fakto prezumpciją, įstatymų leidėjas tiesiog privalėjo tokį patį instrumentą suteikti ir krovinių perdavimo gavėjui faktui fiksuoti. O kadangi pagrindinė vežėjo pareiga yra pristatyti krovinių tokios pat būklės ir kiekio, kiek buvo priimta vežti iš siuntėjo, įstatymų leidėjas šalia krovinių perdavimo fakto gavėjui prezumpcijos numatė dar vieną prezumpciją, kuri patvirtinama ne įrašo dokumente padarymu, o priešingai – pasyviu krovinių gavėjo elgesiu, tai yra įrašo krovinių vežimo dokumente nepadarymu arba rašytinės reklamacijos arba skundo nesurašymu.

Reikia pažymėti, kad krovinių vežimų skirtingomis transporto rūšimis teisinis reglamentavimas nėra ir, matyt, niekada nebus suvienodintas, todėl krovinių gavėjo pasyvus elgesys priimančią krovinių sukelia skirtingus teisinius padarinius. Vienuose teisės aktuose tai susiję su tinkamos būklės krovinių pristatymo ir perdavimo gavėjui faktine prezumpcija, kuri gali būti paneigta, kituose

– teisiniai padariniai daug griežtesni, nes atima iš krovinių gavėjo teisė pareikšti vežėjui ieškinį, tai yra šiuose teisės aktuose įtvirtinta nepaneigiama prezumpcija, kuri negali būti nugincyta pareiškus ieškinį teisme.

Prie pirmos grupės teisinio reglamentavimo priskirtina CMR konvencijos 30 straipsnio 1 punkte numatyta taisyklė, jog jei krovinių gavėjas priima krovinių neįvertinęs kartu su vežėju krovinių būklės arba nepareikšdamas jam reklamacijų dėl dalies krovinių praradimo ar sugadinimo, tai kol bus įrodyta priešingai, manoma, kad gavėjas priėmė krovinių tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas vienoje iš sprendimų bylų nurodė, kad vežėjo atsakomybė už krovinių pagal CMR konvenciją pasibaigia, kai CMR važtaraštį pasirašo gavėjas (taip patvirtindamas krovinių pristatymą). Jis tampa atsakingas už krovinių tolesnį likimą [13].

Hagos-Visbi taisyklių 3 straipsnio 6 dalyje nurodoma, kad jei priimančią krovinių nepranešama raštu apie prekių netekimą ar sužalojimą, tai toks perdavimas yra *prima facie* įrodymas, kad vežėjas pristatė konosamente nurodytas prekes.

Antra grupė teisinio reglamentavimo įtvirtina ne tik krovinių priėmimo geros būklės prezumpciją, bet ir nustato neigiamus teisinius padarinius, nes aplinkybė, jog vežėjui per nustatytus terminus nebuvo pareikštos pretenzijos, tampa ieškinio atmetimo pagrindu. Pavyzdžiui, pagal Monrealio konvencijos 31 straipsnio 1 punkte nustatytą taisyklę krovinių pristatymas asmeniui be jokių pastabų, laikomas *prima facie* įrodymu, kad šis buvo atvežtas geros būklės, o nepareiškus pretenzijų per nustatytus terminus jokie ieškiniai prieš vežėją nepriimami, išskyrus jei jis sukčiauja (Monrealio konvencijos 31 straipsnio 4 dalis).

Apibendrinami galime daryti išvadą, kad 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. Būtina pažymėti, kad nei tarptautiniu lygiu, nei nacionalinėje teisėje nėra suvienodintos krovinių vežimus atskiromis transporto rūšimis reglamentuojančios teisės normos, todėl krovinių transportavimo dokumentuose nurodytų aplinkybių prezumpcija sukelia skirtingas teises pasekmes. Vienu atveju ši prezumpcija yra viso labo tik kaip įrodinėjimo priemonė (pvz., CMR konvencijos 30 straipsnio 1 punktas, Hagos-Visbi taisyklių 3 straipsnio 1 punktas), kitu atveju krovinių priėmimas nepareiškus pastabų laikomas pareikšto vežėjui ieškinio atmetimo pagrindu (Monrealio konvencijos 31 straipsnio 4 dalis, CIM Taisyklių 47 straipsnio 1 dalis).

#### 4. KROVINIŲ VEŽIMO DOKUMENTŲ LEGITIMACINĖ FUNKCIJA IR JOS TEISINĖ REIKŠMĖ

Krovinių vežimo sutarties vykdymas pasireiškia vežėjo pareiga krovinį perkelti erdvėje ir įteikti krovinio gavėjui, o toks sutarties pobūdis sukelia būtinumą suteikti sutarties šaliai – krovinio siuntėjui teisę ir galimybę disponuoti gabenamu kroviniu. Kita vertus, toks pat teisinis instrumentas turi būti suteiktas ir krovinio gavėjui. Galiausiai vežėjas taip pat turi teisę žinoti, kieno labui jis privalo vykdyti vežimo sutartį. Įgyvendindamas visus šiuos tikslus įstatymų leidėjas krovinio vežimo dokumentams suteikė legitimacinę funkciją, kuria pasinaudodamos krovinio vežimo sutarties šalys bei naudos gavėjas gali disponuoti gabenamu kroviniu arba įgyvendinti kitas krovinio vežimo sutartyje nurodytas teises.

Nagrinėjant krovinių vežimo dokumentų legitimacinę funkciją būtina prisiminti jau minėtus važtaraščius ir konosamentus.

Konosamentas, būdamas prekinis vertybinis popierius, legitimuoja šio vertybinio popieriaus turėtoją esant prekių savininku ir turinčiu teisę gauti pristatytas prekes. Konosamentai gali būti vardiniai, orderiniai ir pareikštiniai, o iš to plaukia, kad turinčiu teisę gauti prekes asmeniu, kai konosamentas vardinis, yra asmuo, nurodytas konosamente arba savo teises patvirtinantis konosamento turėjimu ir jame esančiais vardiniais perdavimo įrašais. Jei konosamentas orderinis, tai asmuo, turintis teisę disponuoti prekėmis, nurodomas kaip asmuo, „kurio įsakymu“ bus nurodytas turintis tiesę gauti krovinį asmuo, arba jei konosamente yra perdavimo įrašai, tai paskutinis įrašė nurodytas asmuo. Įrašius pareikštinį konosamentą, teisę gauti prekes turintis asmuo identifikuoja save pateikdamas vežėjui konosamentą [14, p. 227–228].

Krovinių vežimo jūra specifika yra ta, kad krovinio siuntėjas išsiųstu kroviniu, kol jis kelyje, gali disponuoti tik tuomet, kai turi konosamentą, o jei šis konosamentas išsiųstas krovinio gavėjui, visos disponavimo kroviniu teisės pereina krovinio gavėjui arba asmeniui, teisėtai įgijusiam konosamentą. Labai svarbu pažymėti, kad konosamento turėtojas gali įgyvendinti savo teises tik pateikęs vežėjui konosamento originalą. Nepaisant to, kad buvo išrašyta keletas konosamento egzempliorių, vežėjas, išdavęs krovinį pagal pirmą pateiktą konosamentą, laikomas tinkamai įvykdęs savo prievoles. Teisės aktuose nėra draudimo daryti konosamentų kopijas muitinės ar kitiems tikslams, tačiau teises, kylančias iš konosamento turėjimo, galima įgyvendinti tik pateikus konosamento originalą.

Pavyzdžiui, vienoje byloje Anglijos apeliacinis teismas patvirtindamas pirmos instancijos teismo sprendimą nurodė, kad prekių perdavimas pažeidžiant įgalioto asmens instrukcijas, kad prekių perdavimas bus įvykdytas tik tuomet, jei iš tikrųjų bus pateiktas konosamento originalas, pažeidžia sutartį ir įgaliotam asmeniui suteikia teisę į nuostolių atlyginimą [15].

Vāztaraščiams nėra suteikta vertybinių popierių savybių, nes, skirtingai nei kroviniai, gabenami jūra dide-

liais atstumais, kroviniai vežami daug greičiau, todėl įstatymų leidėjas nusprendė, kad važtaraščių naudojimas visiškai atitiks civilinės apyvartos dalyvių poreikius. Šiandien važtaraščių naudojimas išplito Baltijos ir Šiaurės jūrų regione, kai kroviniai jūra paprastai gabenami naudojant jūrinius važtaraščius. O jūriniai važtaraščiai neturi konosamento, kaip vertybinio popieriaus, savybių. Skirtingai negu konosamento, važtaraščio legitimacinės funkcijos slypi ne pačiame važtaraščio pateikimo fakte, o važtaraščio turinyje, kuris identifikuoja sutarties šalį bei trečiąjį naudą gaunantį asmenį. Vāztaraščiai laikomi krovinio disponavimo instrumentu, o juose nurodyti krovinio siuntėjas ar gavėjas gali įgyvendinti teises į krovinį ir galiausiai važtaraštyje nurodytas vežėjas taip pat gali pasinaudoti jam krovinio vežimo sutartyje numatytais teisėmis.

Pagal CIM taisyklių 18 straipsnio 1 dalį siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu ir keisti vežimo sutartį. Pateikdamas papildomus pavedimus jis gali pareikalauti vežėjo:

- a) sulaikyti krovinį;
- b) atidėti krovinio išdavimą;
- c) išduoti krovinį kitam, negu numatyta važtaraštyje, gavėjui;
- d) išduoti krovinį kitoje, negu nurodyta važtaraštyje, vietoje.

Disponuodamas kroviniu siuntėjas privalo pateikti vežėjui važtaraščio dublikatą, kuriame įrašomi pakeitimai (CIM taisyklių 19 straipsnio 1 dalis). Panašus teisinis reguliavimas numatytas ir SMGS taisyklių 20 straipsnyje, tik nagrinėjamoju atveju siuntėjas turi pateikti rašytinį pareiškimą ir važtaraščio dublikatą. Labai panašios taisyklės įtvirtintos CMR konvencijos 12 straipsnyje, tačiau disponuodamas kroviniu siuntėjas ar gavėjas privalo pateikti vežėjui pirmą važtaraščio egzempliorių, kuriame turi būti įrašytos naujos instrukcijos (CMR konvencijos 12 straipsnio 5 punkto „a“ papunktis). Monrealio konvencijos 12 straipsnyje siuntėjo disponavimo vežamu kroviniu teisė ir šios teisės realizavimo mechanizmas nėra siejamas su būtinu oro transporto važtaraščio ar krovinio kvito pateikimu. Kita vertus, Monrealio konvencijos 12 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta taisyklė, kad jei vežėjas įvykdo siuntėjo nurodymus dėl disponavimo kroviniu, nereikalaudamas pateikti jam išduoto oro transporto važtaraščio egzemplioriaus ar krovinio kvito, jis, nepažeisdamas savo regreso teisės siuntėjo atžvilgiu, prisiima atsakomybę už žalą, kuri tuo gali būti padaryta bet kuriam teisėtam oro transporto važtaraščio egzemplioriaus ar krovinio kvito turėtojui. Ši taisyklė aiškiai rodo, kad disponuojant kroviniu rekomenduojama pateikti važtaraštį arba kvitą, nes galimų nuostolių rizika tenka vežėjui.

Kaip matome, visuose minėtuose teisės aktuose disponavimo kroviniu procedūra yra pakankamai detaliai reglamentuota ir šios procedūros pažeidimas disponuojant vežamu kroviniu iš esmės yra netoleruotinas. Jokie krovinio siuntėjo ar gavėjo nurodymai dėl disponavimo kroviniu pažeidžiant teisės aktuose nustatytą disponavimo kroviniu procedūrą yra negaliojantys ir vežėjui neprivalomi. Tačiau krovinių vežimo procesas yra

daug įvairesnis nei šio proceso teisinis reguliavimas, todėl galima daryti prielaidą, kad vežimo sutarties šalys iš principo gali susitarti dėl kitokio, nei numatyta teisės aktuose, disponavimo kroviniu mechanizmu. Tačiau visais atvejais, jei dėl krovinio disponavimo pažeidžiant nustatytas taisykles atsirastų žala, tai šios žalos atsiradimo rizika tektų vežėjui ir jis privalėtų atlyginti žalą, tačiau ją atlyginęs įgytų regresinį reikalavimą į instrukcijas pateikusį asmenį.

Kiek kitokia situacija susidarytų, jei pažeisdamas disponavimo kroviniu teisinį mechanizmą vežėjas įvykdytų neturinčio teisės disponuoti kroviniu asmens nurodymus. Tuomet visa tokio disponavimo kroviniu neigiamų pasekmių rizika tektų tik vežėjui ir jis teisine prasme neįgytų regresinio reikalavimo į instrukcijas pateikusį asmenį, nes tokios instrukcijos buvo negaliojančios. Susiklosčiusiomis teisinėmis aplinkybėmis vežėjas galėtų pateikti reikalavimus pagal deliktinės civilinės atsakomybės arba daiktinės teisės taisykles. Pavyzdžiui, Lietuvoje labai išplėtotas krovinių gabenimo į Rusijos Federaciją mechanizmas – krovinio gavėjas tarpininkaujant Lietuvos ekspedicinėms įmonėms užsako vežti krovinius iš Vakarų Europos. Tokiais atvejais ekspeditoriai sudaro sutartis su vežėjais. Jas vykdant Lietuvos muitinės sandėliuose absoliučiai nesilaikant CMR konvencijos nuostatų pakeičiamas krovinio vežimo sutarčių turinys – pakeičiami ne tik gavėjai, bet ir siuntėjai. Krovinių siuntėjas kaip sutarties šalis išlaiko reikalavimą į vežėją, nes jis būna nurodytas važtaraštyje, tačiau naujai išrašytame važtaraštyje neteisėtai nurodžius kitą gavėją, vežėjas negalėtų apsiginti, jei krovinio siuntėjas pareikštų reikalavimą dėl krovinio praradimo, nes teisine prasme jis negalėtų įrodyti, kad krovinį perdavė pagal vežimo sutartį turinčiam teisei gauti krovinį gavėjui. Viso šio kazuso priežastis yra krovinio gavėjo pakeitimas pažeidžiant CMR konvencijos 12 straipsnio taisykles, nes tokiais atvejais keičiant krovinio gavėją niekas vežėjui nepateikia važtaraščio pirmojo egzemplioriaus.

Dėl šių priežasčių būtina atkreipti dėmesį, kad krovinių vežimo dokumentų legitimacinė funkcija užtikrina teisėtą disponavimą kroviniu, ir veiksmu, kai ši funkcija dėl neteisėto ir neteisingo disponavimo gabenamu kroviniu yra pažeidžiama, neigiamų padarinių rizika tenka vežėjui, kadangi gabenamą krovinį jis turi savo žinioje ir privalo vykdyti tik įgaliojimus turinčių asmenų teisėtu būdu pateiktus nurodymus.

Kita vertus, ir vežėjas gali realizuoti jam krovinio vežimo sutartyje numatytas teises, jei jis yra įrašytas į važtaraštį. Pavyzdžiui, pasinaudoti krovinio sulaikymo teise arba reikalauti ir gauti iš krovinio gavėjo išperkamuosius mokesčius gali tik važtaraštyje nurodytas vežėjas.

Apibendrinami tai, kas parašyta, galime daryti išvadą, kad krovinių transportavimo dokumentai pagal savo natūralias savybes padeda identifikuoti krovinio vežimo sutarties šalis ir pasinaudodami šiais dokumentais sutarties šalys ir naudos gavėjas gali įgyvendinti savo teises bei tiksliai žinoti, kokio asmens naudai jie privalo vykdyti savo prievolės.

## 5. KROVINIŲ VEŽIMO DOKUMENTŲ INFORMACINĖ IR INSTRUKCINĖ FUNKCIJOS

Krovinių vežimo dokumentų instrukcinė funkcija yra realizuojama važtaraštyje arba konosamente įtvirtinant nurodymus vežėjui, kurių jis, vykdydamas krovinio vežimo sutartį, privalo laikytis. Paprastai instrukcijose nurodoma:

- krovinio gabenimo maršrutas, tai yra išmuitinimo vieta, sanitarinės-epidemiologinės kontrolės vieta, krovinio gabenimo tarpiniai punktai, valstybės sienos kirtimo punktai ir kita;
- krovinio gabenimo temperatūrinis režimas ar kitos sąlygos ir kita su krovinio gabenimo ir laikymo sąlygomis susijusi informacija;
- instrukcijos dėl krovinio draudimo, vežimo sutarties įvykdymo terminas, išlaidos, kurias prisiima siuntėjas, ir visa kita sėkmingam krovinio vežimui įvykdyti reikalinga informacija.

Krovinių vežimo instrukcinė funkcija nėra tokia „stipri“ kaip įrodomoji arba legitimacinė funkcijos, tačiau tokių duomenų įtvirtinimas važtaraštyje laikomas *prima facie* sutarties vykdymo sąlygų įrodymu ir už šių instrukcijų nesilaikymą arba pažeidimą gali kilti vežėjo atsakomybė.

Pavyzdžiui, vienoje byloje Klaipėdos apygardos teismas taikė vežėjui civilinę atsakomybę už tai, jog gabendamas krovinį vežėjas nesilaikė CMR važtaraštyje nurodyto -20 laipsnių pagal Celsijų temperatūros režimo [16].

Krovinių vežimo instrukcinės funkcijos trūkumas tas, kad dėl krovinio vežimo instrukcijų sutarties šalys gali susitarti ir paprastoje rašytinėje sutartyje ar užsakyme, todėl instrukcijos ne visuomet atsispindi važtaraštyje, nors jas vykdyti vežėjui ir yra privaloma, o šių instrukcijų nevykdymas užtraukia civilinę atsakomybę. Paprastai instrukcijos nėra laikomos esmine krovinio vežimo sutarties sąlyga, todėl instrukcijų neprivalo nurodyti važtaraštyje ar konosamente – užtenka tai įtvirtinti sutartyje arba net susitarti žodžiu. Jei vis dėlto atsitinka taip, kad važtaraštyje, užsakyme ar sutartyje nurodytos instrukcijos skiriasi arba prieštarauja viena kitai, sprendžiant bylą dėmesys turi būti atkreiptas į tai, ar instrukcija yra susijusi su teisiniais veiksmais, ar ji yra techninio pobūdžio. Jei instrukcija, kuri nebuvo paminėta sutartyje, yra teisinio pobūdžio, pavyzdžiui, dėl gabenamo krovinio draudimo, tai prioritetas turi būti suteiktas sutarčiai. Na, o jei instrukcija yra techninio pobūdžio, tarkime, dėl temperatūros režimo, tai prioritetas turi būti suteiktas važtaraštyje nurodytoms instrukcijoms.

Krovinių vežimo dokumentų informacinės funkcijos paskirtis yra supažindinti su vežamo krovinio gabenimo sąlygomis. Ši funkcija pagal savo tikslą neturi jokių *prima facie* įrodomųjų galių ir skirta grynai tiek krovinio gavėjo ir visų kitų asmenų, susinteresuotų tinkamu vežimo sutarties vykdymu, informavimu apie vykdomą krovinio vežimą bei šios sutarties esminėmis ir kitomis sąlygomis. Kai kurie autoriai šios funkcijos kaip savarankiškos neišskiria [17, p. 38], tačiau kartais

ši funkcija įgauna labai svarbią reikšmę. Pavyzdžiui, jei krovinys sugadintas, krovinio gavėjo ar vežėjo pasamdyti ekspertas, siurvejeris ar avarinis komisaras nustatydami žalos dydį ir jos atsiradimo priežastis visų pirma informaciją apie krovinio vežimo sąlygas gauna iš važtaraščio ar konosamento turinio ir ja remdamiesi teikia savo tyrimo išvadas dėl žalos, jos pobūdžio, susidarymo mechanizmą ir kitų sprendžiant ginčą svarbių aplinkybių. Vėliau šių asmenų surašyta tyrimo ataskaita civilinėje byloje tampa svariu rašytiniu įrodymu. Jos paneigimas iš ginčo šalies reikalauja didelio aktyvumo įrodinėjant kitas aplinkybes.

Apibendrinami galime teigti, jog krovininių vežimo dokumentų instrukcinė ir informacinė funkcijos yra pagalbinio pobūdžio, tačiau susiklosčius atitinkamoms faktinėms aplinkybėms, šios funkcijos teismui padeda spręsti kilusius ginčus, o kartais jos gali įgauti esminę reikšmę nustatant sutarties vykdymo eigą, žalos atsiradimo priežastį ir dydį ir kitas teisingam bylos išsprendimui reikšmingas aplinkybes.

## 6. IŠVADOS

Apibendrinant šiame straipsnyje išdėstytas mintis galima teigti, kad krovininių vežimo dokumentų įrodomoji funkcija padeda nustatyti faktines ir teises prezumpcijas. Važtaraščių ar konosamentų duomenys, būdami *prima facie* sutarties sudarymo, jos sąlygų, vykdymo ir įvykdymo įrodymai, turi didesnę įrodomąją galią nei kiti įrodymai. Šiuose dokumentuose įtvirtinta faktinė prezumpcija gali būti paneigta įrodant kitokių aplinkybių egzistavimą. Skirtingai nei faktinės prezumpcijos, teisės aktuose nustatytos teisinės prezumpcijos paneigimas yra negalimas, todėl tokia teisinė prezumpcija esti ieškinio atmetimo pagrindas.

Krovinio vežimo dokumentai yra krovinio disponavimo ir iš krovinio vežimo sutarties įgytų teisių realizavimo teisinis instrumentas bei legitimuoja reikalavimo teises turinčius asmenis.

Instrukcinė ir informacinė krovininių vežimo dokumentų funkcijos yra pagalbinio pobūdžio. Jos padeda sutarties šalims tiksliai vykdyti prisiimtus išpareigojimus bei būdami *prima facie* įrodymai padeda teismams spręsti iš vežimo sutarčių kilusius ginčus.

## LITERATŪRA

1. Fritz Fremuth, Karl-Heinz Thume, *Frachtrecht*. 1 Auflage. Verlag Recht und Wirtschaft GmbH. Heidelberg, 1997.
2. Simon Baughen. *Shipping Law*. Cavendish Publishing Limited. London, 1998.
3. Jason Chuah. *International Trade Law*. Second Edition. Cavendish Publishing Limited. London, 1998.
4. Thomas J. Schoenbaum. *Admiralty and Maritime Law*. Third Edition. West Group. St. Paul. Minn., 2001.
5. H. Ph. Diederiks-Verschoor. *An Introduction to Air Law*. Sixth revised Edition. Kluwer Law International. The Hague-London-Boston, 1997.
6. Thomas, J. Schoenbaum. *Admiralty and Maritime Law*. Third Edition. West Group. St. Paul. Minn., 2001.

7. Thomas, J. Schoenbaum. *Admiralty and Maritime Law*. Third Edition. West Group. St. Paul. Minn., 2001.
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-34/2006 UAB „Baltic Freight Services“ v. A. J. individualių įmonių.
9. Court Justice Geneva 1962 m. kovo 16 d. sprendimas byloje *D'Assurances Alpina v. TWA*.
10. Tribunal de Commerce de Mechelen 1999 m. lapkričio 18 d. sprendimas byloje *Pauwels International NV. v. Alva Transport Salters NV., Salters International Ltd.*//*European Transport Law*. 2000.
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. sausio 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-2/2007 UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“.
12. Bundesgerichtshof 1986 m. spalio 16 d. sprendimas. *European Transport Law*. 1988.
13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-269/2007 UAB „If draudimas“ v. V. J. individualių įmonių, UAB „Ad rem“, UAB DK „PZU Lietuva“, tretieji asmenys UAB „Telekomservisas“ ir UAB „Travedus“.
14. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Pirmas leidimas. Vilnius: Justitia, 2001.
15. English Court of Appeal 2003 m. vasario 2 d. sprendimas byloje *P&O Nedlloyd B.V. v. Utaniko Ltd.; DKBS 1912 ir AKTS Svenborg (trading as Maersk Line) v. East West Corporation*.
16. Klaipėdos apygardos teismo 2007 m. spalio 22 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2-322-123/2007 UADB „Ergo Lietuva“ v. „Simex“ Sp. Z.o.o., tretieji asmenys TuiR „Warta“ ir UAB „Girteka“.
17. Alexander von Ziegler. *Haftungsgrundlage im international Seefrachtrecht*. Schulthess. Nomos Verlagsgesellschaft. Baden-Baden, 2002.

## CARGO WAYBILLS, THEIR FUNCTIONS AND LEGAL MEANING

Edvardas Sinkevičius\*

Mykolas Romeris University

### S u m m a r y

Development of cargo transportation business in Lithuania is accompanied with increasing number of disputes on fulfilment of cargo transportation agreements encountered by the courts. Practically, in the proceedings of every case of this type judges have to deal with cargo waybills and must ensure legal and factual presumptions laid down in such documents. Rather often the courts without having sufficient insight into evidencing, legitimate, instructive and informational functions of cargo waybills, fail to observe presumptions established in the legal acts. At the result, during the judicial proceedings activity of arguing factual circumstances by the parties is directed towards circumstances that are presumed according to the legal acts, while the courts failing to attach necessary importance to such presumptions, sometimes adopt ungrounded decisions.

Discussing proving, legitimate, instructional and informational functions of cargo waybills, the author presents an

\* Assoc. Prof., Department of Commercial Law of the Faculty of Law, Mykolas Romeris University.



analysis of international and national legislation regulating cargo transportation. Functions of bills of lading and waybills, their contents and legal importance are revealed in the article.

Proving function of cargo waybills is used for documentary consolidation of prima facie evidences of circumstances that existed, where in some cases this function serves as a tool of argumentation solely, while in other cases such presumption is given legal meaning, because existence of presumption only serves as a basis for rejection of a claim.

Legitimate function of cargo waybills serves for identification of contracting parties and third party, fulfilment of rights held by these parties under the agreement, disposal of cargo transported, as well as exercise of cargo detention right by the carrier. Legal risks of violation of the established order

in the course of cargo disposal and legal consequences resulting from the effect of such risks are discussed in the article.

Instructional and informational functions of cargo waybills, in the author's opinion, are of auxiliary nature only, but they help the courts to settle disputes arising from cargo transportation agreement, in particular when determining circumstances, reasons and conditions causing damage to cargo, and ascertaining breaches of cargo transportation agreements.

When discussing the problems raised, statements made in the article are illustrated by the author by the examples of court practice and doctrine of other states.

**Keywords:** international transport law; carriage of goods; documentation; function of documents.