



University
of Wrocław



ISSN 2029–2236 (print)
ISSN 2029–2244 (online)
SOCIALINIŲ MOKSLŲ STUDIJOS
SOCIAL SCIENCES STUDIES
2009, 2(2), p. 263–00

DISPONAVIMO GABENAMU KROVINIU MECHANIZMAS IR DISPONAVIMO KROVINIU TEISĖS PERĖJIMO PROBLEMINIAI ASPEKTAI

Edvardas Sinkevičius

Mykolas Romeris universiteto Teisės fakulteto
Verslo teisės katedra

Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius, Lietuva
Telefonas (+370 5) 2714 525

Elektroninis paštas edvardas.sinkevicius@bsplegal.lt

Pateikta 2008 m. lapkričio 3 d., parengta spausdinti 2009 m. birželio 15 d.

Anotacija. *Straipsnyje, nagrinėdamas disponavimo gabenamų kroviniais teisę¹ ir jos perėjimą iš krovinio siuntėjo gavėjui, taip pat disponavimo kroviniais teisės grąžimo siuntėjui atvejus, autorius analizuoja krovininių vežimų reglamentuojančius tarptautinius ir nacionalinius teisės aktus.*

Teisės aktuose, reglamentuojančiuose krovininių vežimų sutarčių vykdymo dinamiką atskirose transporto šakose, disponavimo tranzite esančių kroviniais teisės įgijimo ir ypač šios

- 1 Šiame straipsnyje disponavimo gabenamų kroviniais teisė neturi būti tapatinama su nuosavybės teisės turinį sudarančia teise savo nuožiūra disponuoti nuosavybės objektu. Terminas *teisė disponuoti kroviniais* Lietuvos teisinėje sistemoje atsirado į lietuvių kalbą išvertus autentiškus Tarptautinio krovininių vežimų keliais sutarties konvencijos (CMR), Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo ir Vienodųjų tarptautinio krovininių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIM – Sutarties B Priedas) tekstus, kai terminai anglų kalba „*the right to dispose of the goods*“ arba prancūziškai „*le droit de disposer de la marchandise*“ buvo išversti kaip *teisė disponuoti kroviniais*. Pažymėtina, kad tais atvejais, kai autentiškai laikomi ir kai kurie kitų kalbų teisės aktų tekstai, pavyzdžiui, vokiečių kalba nagrinėjama teisė įvardijama kaip „*Verfügungsrecht ueber das Gut*“ arba rusų kalba „*право распоряжаться грузом*“, tiksliausias šių terminų vertimas taip pat būtų *teisė disponuoti kroviniais*. Ši teisė disponuoti kroviniais reiškia, kad asmuo, turintis teisę disponuoti kroviniais, esant tam tikroms sąlygoms ir laikydamasis teisės normų gali keisti krovinio vežimo sutarties sąlygas, tai yra reikalauti perduoti krovinį kitam gavėjui, pristatyti krovinį į kitą vietą, grąžinti tranzite esantį krovinį į išsiuntimo vietą, reikalauti, kad vežėjas jo valdomą krovinį perduotų disponuojančiam kroviniais asmeniui ir kt.

teisės įgyvendinimo mechanizmas tik labai bendrais bruožais gali būti laikomas panašiu. Tyrinėdamas konkrečioje transporto teisės šakoje galiojantį teisinį reglamentavimą tarptautinėje teisėje ir nacionalinėje teisėje, autorius nustatė ryškius skirtumus. Taip pat atkreipiamas dėmesys į nacionalinėje teisėje numatyto teisinio reglamentavimo neišsamumą.

Pagal galiojantį teisinį reglamentavimą, išskyrus krovinių vežimą jūra, kai išduodamas konosamentas, paprastai disponavimo tranzite esančiu kroviniu teisė priklauso krovinio vežimo sutartį sudariusiam asmeniui, tai yra krovinio siuntėjui. Ir tik siuntėjas gali suteikti teisę disponuoti kroviniu gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento. Del tokios teisės suteikimo gavėjui siuntėjas ir vežėjas privalo susitarti bei šį susitarimą įtvirtinti važtaraštyje ar kitame krovinio transportavimo dokumente. Nesant minėto susitarimo arba šio susitarimo neįtvirtinus važtaraštyje, krovinio gavėjas kol kroviny bus pristatytas į paskirties vietą, jokių disponavimo gabenamu kroviniu teisių neįgyja. Teisės aktuose, kuriuose disponavimo kroviniu teisė nuo važtaraščio surašymo momento numatyta gavėjui, šios teisės įgyvendinimo mechanizmas reikalauja atlikti tam tikrus formalumus, kurių be siuntėjo valios ir aktyvių veiksmų krovinio gavėjas įvykdyti praktiškai negali, todėl gavėjo turimos disponavimo kroviniu teisės įgyvendinimas vis tiek priklauso nuo krovinio siuntėjo valios.

Krovinio gavėjo teisė disponuoti kroviniu pagal galiojantį teisinį reglamentavimą atsiranda nuo krovinio pristatymo į paskirties vietą, stotį, oro uostą arba uostą. Gavėjui pradėjus įgyvendinti disponavimo kroviniu teisę, tokią pat teisę siuntėjas praranda sąlyginai, nes gavėjui atsisakius priimti krovinį, ši teisė pagal galiojantį teisinį reglamentavimą grįžta krovinio siuntėjui.

Galutinai ir negrįžtamai turėtas disponavimo tranzite esančiu kroviniu teisės siuntėjas praranda tuomet, kai krovinio gavėjas krovinį priima arba įgyvendina jam priklausiusią disponavimo gabenamu kroviniu teisę, arba esant fiktyviam krovinio praradimui savo vardu pateikia vežėjui reikalavimą atlyginti nuostolius.

Reikšminiai žodžiai: tarptautinė ir nacionalinė transporto teisė, krovinių vežimo sutartis, disponavimo kroviniu teisė, disponavimo kroviniu teisinis mechanizmas.

Įvadas

Sudarant ir vykdant krovinių vežimo sutartis į krovinio siuntėjo ir vežėjo sukurtų teisinių santykių sferą dažniausiai įsiterpia trečiasis asmuo, kuris iš krovinio vežimo sutarties įgyja naudą. Esant krovinių vežimo teisiniams santykiams naudą gaunantys tretieji asmenys vadinami krovinio gavėjais.

Krovinio vežimo sutartyje krovinio gavėjas vienu autorių nelaikomas sutarties šalimi, o laikomas naudos gavėju, kuriam naudą išderėjo krovinio siuntėjas². Kiti autoriai

2 Ambrasienė, D.; Sinkevičius, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keilais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 21; Брагинский, М. И.; Витрянский, В. В. *Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке*. [Braginskij, M. I.; Vitriajanskij, V. V. *Contract Law. Book Four: Contracts of Carriage*]. Москва: Статут, 2004. с. 295; Fre-

laikosi priešingos nuomonės ir krovinio gavėją laiko krovinio vežimo sutarties šalimi³. Būtina pažymėti, kad Lietuvos teisės doktrinoje ir teismų praktikoje požiūris į krovinio gavėjo teisinę padėtį krovinio vežimo sutartyje nėra nusistovėjęs, bet Lietuvos Aukščiausiojo Teismo metodinėje medžiagoje buvo nurodyta, jog krovinio gavėjas nelaikomas sutarties šalimi, nes jis viso labo yra iš krovinio vežimo sutarties naudą gaunantis asmuo⁴. Jei krovinio gavėjas nelaikomas krovinio vežimo sutarties šalimi, tai jis tik nuo tam tikro momento krovinio siuntėjo valia arba esant tam tikram krovinio vežimo etapui savo aktyviais veiksmais gali įgyti ir įgyvendinti subjektines teises į krovinį.

Šiame straipsnyje analizuojant krovinį vežimą reglamentuojančius teisės aktus siekiama atskleisti disponavimo gabenamu krovinium mechanizmą bei krovinio gavėjo subjektinių teisių į krovinį įgijimo ir siuntėjo teisių į krovinį praradimo momentus, taip pat pateikti rekomendacijas dėl tokio pobūdžio teisinių santykių kvalifikavimo.

1. Krovinio vežimo sutartis ir krovinio gavėjas

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 6.808 straipsnio 1 dalyje pateikta krovinio vežimo sutarties definicija, pagal kurią „vežėjas įsipareigoja siuntėjų jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisei gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį“. Kaip matome iš pateikto apibrėžimo, Lietuvos įstatymų leidėjas nustatydamas, kad pagal šią sutartį pareiga mokėti užmokestį už krovinio vežimą tenka krovinio siuntėjui ar krovinio gavėjui, tarsi nesilaiko sutarties trečiojo asmens konstrukcijos, numatytos CK 6.191 straipsnyje. Kita vertus, jei CK 6.808 straipsnį aiškintume sistemiskai su CK 6.813 straipsnio 1 dalies taisykle, numatančia, kad vežimo užmokestis nustatomas šalių susitarimu, taip pat su CK 6.813 straipsnio 3 dalimi, kurioje numatytas krovinio siuntėjo prašymu vežėjo atliekamų papildomų darbų ir paslaugų teisinis reglamentavimas, galime daryti išvadą, kad vis dėlto krovinio vežimo sutarties šalimis reikėtų laikyti krovinio siuntėją bei vežėją.

Jei krovinio vežimo sutarties šalimis laikytini krovinio siuntėjas ir vežėjas, tai be jokios abejonės, krovinio gavėjas turi būti laikomas asmeniu, kuriam sutartimi būna išderėta nauda. Tokiai sutarčiai privalo būti taikomos CK 6.191 straipsnyje numatytos

muth, F., Thume, K.H. *Frachtrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH 1997. s. 48; Ambrasiėnė D. Krovinų tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*. 2004, 55(47); Lenz, U. *Strassenguetertransportrecht*. Koeln: Carl Heymanns Verlag KG, 1988, s. 71; Dubischar, R. *Grundriss des gesamten Guetertransportrechts*. Frankfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987, s. 15; Ruhwedel, E. *Der Luftbefoerderungsvertrag. Ein Grundriss des deutaschen und internatioanlen Rechts der Personen- und Gueterfoerderung auf dem Luftweg*. Berlin: Luchterhand, 1998. p. 130–131; Hinz, R. *Frachvertrag und Frachtfuehrerhaftung*. Hamburg: Verlag Dr. Kovač, 2005, s. 6; Hec, M. *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Krakow, 2005. s. 78; Redakteur Basedow J. *Muenchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. Band 7. Viertes Buch. Handelsgeschaefte, para. 407-457, Transportrecht. Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen. München, 1997, S. 502.

3 Drobitko, O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*. 2006, 4(82): 27–28.

4 *Teismų praktika*. Aukščiausiojo Teismo biuletėnis. 2001, Nr. 15, p. 328.

sutarties trečiojo asmens naudai taisyklės⁵. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog krovinio vežimo sutartis gali būti laikoma sutartimi trečiojo asmens naudai tik tuomet, kai krovinio siuntėjas ir krovinio gavėjas faktiškai nėra tas pat asmuo. Priešingu atveju, jei krovinio siuntėjas ir krovinio gavėjas yra tas pats fizinis arba juridinis asmuo, apie sutartį trečiojo asmens naudai kalbėti negalima, nes tokioje sutartyje tiesiog nebūs trečiojo asmens ir tokia sutartis turi būti kvalifikuojama kaip paprasta dvišalė sutartis.

Autoriai, kurie krovinio vežimo sutartį laiko trišale, mano, kad krovinio gavėjas išreikšdamas savo valią dėl krovinio priėmimo konkludentiniais veiksmais prisijungia prie siuntėjo ir vežėjo sudarytos sutarties bei tampa trečiaja jos šalimi taigi ir prisiima atitinkamas pareigas bei įgyja atitinkamas teises⁶.

Šio darbo objektas nėra sprendimas teisinės problemos, prie kokios sutarčių rūšies priskirti krovinio vežimo sutartį, tai yra ar krovinio vežimo sutartis turi būti laikoma sutartimi trečiojo asmens naudai, arba trišale sutartimi. Neišsprendus minėtos problemos galima atlikti šį tyrimą, nes, ir vienu, ir kitų autorių nuomone, iki tam tikro momento remiantis tarp krovinio siuntėjo bei vežėjo sudaryta krovinio vežimo sutartimi, krovinio gavėjas jokių teisių neturi ir jas įgyja tik aiškiai išreiškęs savo valią priimti jam išderėtą teisę, o kitų autorių nuomone, prisijungti prie jau sudarytos sutarties bei tuo prisiimti teises ir pareigas. Išreikšti valią priimti krovinį reiškia, kad krovinio gavėjas pasinaudoja jam išderėta nauda ir, kita vertus, tai taip pat reiškia, jog teisine prasme krovinio gavėjas užmezgė teisinį ryšį su vežėju. Esant tokiai faktinei ir teisei situacijai galima būtų daryti išvadą, kad jei krovinio gavėjas įgijo visas teises į krovinį ir sukūrė teisinį santykį su vežėju, tuomet tai, ką įgijo gavėjas (turima omenyje teisės, kilusios iš krovinio vežimo sutarties, ir jų apimtis) turėtų prarasti krovinio siuntėjas. Lietuvos nacionalinėje teisėje šiuo klausimu galioja bendra taisyklė, numatyta CK 6.191 straipsnio 1 dalyje. Šios taisyklės esmė sudaro tai, kad pagal sutartį trečiojo asmens naudai teisę reikalauti prievolės įvykdymo turi tiek sudaręs sutartį asmuo, tiek ir trečiasis asmuo, kurio naudai išlygtas prievolės įvykdymas, jeigu ko kita nenumato įstatymai ar sutartis arba nelemia prievolės esmė. Komentuojant šią normą yra pabrėžta, kad tokiais atvejais asmuo, kurio naudai turi būti įvykdyta sutartis, turi teisę kartu su kreditoriumi reikalauti įvykdyti sutartį⁷. Krovinių vežimo sutarties įvykdymu reikėtų laikyti pristatyto krovinio perdavimą gavėjui, todėl CK 6.191 straipsnio 1 dalyje numatyta taisyklė visuomet gali ir turi būti taikoma krovinių vežimo sutartims, tačiau privalu visuomet turėti omenyje, kad vežėjo gabenamu kroviniumi gali disponuoti tik siuntėjas arba tik gavėjas, bet ne abu kartu.

Teisė disponuoti vežėjo gabenamu kroviniumi parodo, koks subjektas konkrečiu krovinio vežimo sutarties vykdymo momentu turi teisinius santykius su vežėju bei turi reikalavimo, susijusio su kroviniumi, teises, taip pat ir teisę reikšti vežėjui pretenzijas ar ieškinius, susijusius su krovinio praradimu ar sugadinimu. Teisė į skundą, pretenziją ar

5 Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. Vilnius: Justitia, 2003, p. 246–247.

6 Drobitko, O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Dakto disertacija. Socialiniai mokslai, (teisė)*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, p. 73.

7 Mikelėnas, V. *Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija*. Vilnius: Justitia, 1996, p. 535–536; Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Vilnius: Justitia, 2003, p. 246–247.

ieškinį nėra tapatinama su nuosavybės teisių į krovinį turėjimu, todėl teisės disponuoti gabenamu kroviniu įgyvendinimas ir disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas visose atskirose transporto srityse turi būti pakankamai preciziškai aiškinamas.

Civiliniame kodekse neminimas iš krovinio vežimo sutarties atsiradusių teisių perėjimas iš krovinio siuntėjo krovinio gavėjui, taip pat nenumatyti tokių teisių grįžimo krovinio siuntėjui atvejai. Antra vertus, tiek nacionaliniuose, tiek ir tarptautiniuose teisės norminiuose aktuose, reglamentuojančiuose atskirų krovinių vežimo sutarčių sudarymą ir vykdymą, teisės disponuoti gabenamu kroviniu įgijimo bei praradimo momentai ir šios teisės įgyvendinimo mechanizmas labai skirtingai reglamentuoti. Tokia situacija lemia teismų praktikos nenuoseklumą nustatant teisę disponuoti kroviniu turintį asmenį ir identifikuojant pagal krovinio vežimo sutartį reikalavimo teisę dėl krovinio praradimo ar sugadinimo turintį asmenį.

2. Teisės disponuoti kroviniu perėjimo teisinis reglamentavimas

2.1. Automobilių kelių transportas

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – KTK) 34 straipsnyje numatyta krovinio siuntėjo teisė, kol kroviny yra vežamas, nekeičiant paskirties punkto, keisti važtaraštyje nurodytą gavėją. Paprastai krovinio gavėjo pakeitimas vykdant krovinio vežimo sutartį vadinamas disponavimu gabenamu kroviniu, ir, kaip matome iš pateiktos normos turinio, krovinio siuntėjas gali pakeisti asmenį, kuriam vežimo sutartimi kito asmens buvo išderėta nauda. Šią teisę krovinio siuntėjas turi iki to momento, kol krovinio gavėjas priima krovinį. Taigi krovinio gavėjas, būdamas naudą iš sutarties gaunančiu asmeniu, teises iš šios sutarties įgyja tik nuo sutikimo priimti jam pristatytą krovinį išreiškimo momento. O tokį sutikimą išreiškęs krovinio siuntėjas praranda teisę disponuoti kroviniu. Iš pirmo žvilgsnio atrodytų, kad krovinio siuntėjo teisių disponuoti kroviniu praradimas yra galutinis ir negrįžtamas, bet iš tikrųjų taip nėra. Krovinio priėmimo teisinis reglamentavimas rodo, kad kroviny laikomas atiduotu nuo gavėjo pasirašymo važtaraštyje momento (KTK 35 straipsnio 2 dalis). Dėl minėtos taisyklės iš principo įmanomos situacijos, kai teisė disponuoti kroviniu gali vėl grįžti krovinio siuntėjui. Tokios teisinės situacijos galimos tuomet, kai išreiškęs valią priimti krovinį gavėjas, pastebėjęs, kad kroviny sugadintas arba ne tokios rūšies, kokios jis laukė, gali krovinio atsisakyti. Antra vertus, KTK 35 straipsnio 4 dalyje numatyta taisyklė, kad gavėjas gali atsisakyti priimti krovinį tik tuomet, kai sugadintą krovinį negalima naudoti pagal tikslinę paskirtį, atrodytų, tarsi labai riboja krovinio gavėjo teisę atsisakyti priimti krovinį. Bet šią normą aiškindami atsižvelgdami į KTK 27 straipsnyje pateiktos krovinio vežimo sutarties sampratą, kuri suformuluota kaip sutartis trečiojo asmens naudai, priešime išvada, kad krovinio siuntėjas ir vežėjas sudaryta sutartimi jokiū būdu negali nustatyti krovinio gavėjui pareigų. Iš tikrųjų yra priešingai, nes iš krovinio vežimo sutarties, kurią sudarant krovinio gavėjas nedalyvavo, jis savo laisva valia gali įgyti subjektinę

teisę, bet jokia būdu jam nei įstatymu, nei sutartimi negali būti nustatyta pareiga priimti krovinį. Ir tik savo laisva valia krovinio gavėjas, įgyvendindamas jam išderėtą naudą ir priimdamas krovinį, taip pat įgyja bei gali įgyvendinti kitas su išderėta nauda susijusias teises. Viena jų, tai teisė pareikšti vežėjui ieškinį dėl nuostolių, praradus ar sugadinus krovinį, atlyginimo. Taigi išvada, kad jei pristatytą krovinį krovinio gavėjas nusprendė priimti, tačiau jo tikrinimo metu paaiškėjo aplinkybės, kurios turėjo įtakos krovinio gavėjui apsispręsti priimti krovinį, ir jis tai padaryti atsisakė, disponavimo kroviniumi teisė grįžta krovinio siuntėjui. Juk krovinio siuntėjas yra sutarties šalis, ir nors jis tam tikram laikui buvo praradęs teisę disponuoti kroviniumi, bet krovinio gavėjui atsisakius priimti krovinį, šios teisės grįžta siuntėjui, ir šis, vadovaudamasis KTK 35 straipsnio 5 dalies nuostatomis, gali disponuoti kroviniumi, teikti nurodymus vežėjui bei galiausiai pareikšti ieškinį dėl netinkamo sutarties vykdymo.

Apžvelgę nacionalinėje teisėje pateiktą teisinį reglamentavimą matome, kad pagal KTK 35 straipsnio 1 dalį krovinio gavėjas gali įgyti teisę į krovinį tik nuo krovinio pristatymo į paskirties vietą momento ir kai jis žodžiu, raštu ar konkludentiniais veiksmais pareikalavo perduoti jam antrąjį važtaraščio egzempliorių bei pristatytą krovinį, tuo išreiškdamas valią priimti krovinio vežimo sutartimi jam išderėtą naudą. Toki valios išreiškimą reikėtų laikyti sąlyginiu, nes krovinio iškrovimo metu iki to momento, kol gavėjas nepasirašė važtaraščio, jis visuomet gali atsisakyti priimti jam pristatytą krovinį. O tai teisine prasme reiškia, kad gavėjas, atsisakydamas priimti krovinį, taip pat atsisako disponavimo kroviniumi teisių, o kartu ir visų kitų su pačiu kroviniumi susijusių teisių, taigi ir teisės pareikšti vežėjui ieškinį dėl krovinio praradimo ar sugadinimo.

Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijoje (CMR) (toliau – CMR konvencija) yra pateiktas detalesnis krovinio siuntėjo turimų disponavimo kroviniumi teisių perėjimo krovinio gavėjui mechanizmo teisinis reglamentavimas. Visų pirma pagal CMR konvencijos 12 straipsnio 3 punktą disponavimo kroviniumi teisė priklauso gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento tais atvejais, kai siuntėjas apie tai įrašo važtaraštyje. Ši taisyklė reiškia, kad nuo važtaraščio surašymo momento teisę disponuoti kroviniumi įgyja krovinio gavėjas, taip pat gavėjas įgyja visas su šiuo kroviniumi susijusias teises ir teisę pareikšti ieškinį vežėjui dėl nuostolių, praradus ar sugadinus krovinį, atlyginimo. Kita vertus, jei mes laikomės sutarties trečiojo asmens naudai koncepcijos, tai krovinio gavėjas jam sutartimi išderėtos naudos visuomet gali atsisakyti. Tai reiškia, kad gavėjas gali atsisakyti priimti krovinį iš esmės nepateikdamas jokių motyvų ar paaiškinimų, ir tai yra krovinio gavėjo, kaip sutarties sudaryme nedalyvavusio bei nesančio sutarties šalimi trečiojo asmens teisė. Atsisakius priimti krovinį susiklosto tokia teisinė situacija, kai krovinio siuntėjas teisę disponuoti kroviniumi yra praradęs, o gavėjas, atsisakęs priimti krovinį, kartu atsisakė ir visų jam krovinio vežimo sutartimi išderėtų teisių. Gavėjui atsisakius krovinio, susidaro labai netipinė situacija, kai tarsi niekas vežėjo gabenamu kroviniumi nedisponuoja. Būtina pažymėti, kad įstatymo leidėjas šią situaciją buvo numatęs ir, siekdamas išvengti teisinės spragos, Konvencijos 15 straipsnio 1 punkte nustatė taisyklę, kad: „jei gavėjas atsisako priimti krovinį, siuntėjas, nepateikdamas važtaraščio pirmojo egzemplioriaus, turi teisę disponuoti kroviniumi“. Kaip matome, įstatymų leidėjas šia taisykle nurodė ne ką kita, o disponavimo kroviniumi teisių sugražinimą krovinio siun-

tėjui. Taip pat siuntėjui sugrįžta visos kitos iš krovinio vežimo sutarties išplaukiančios teisės, taip pat ir teisė pareikšti vežėjui ieškinį.

Įprastos disponavimo kroviniu taisyklės nurodytos CMR konvencijos 12 straipsnio 1 ir 2 punktuose. Remiantis šiomis taisyklėmis krovinio siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu, ir ši teisė prarandama nuo to momento, kai antrasis važtaraščio egzempliorius perduodamas gavėjui arba kai gavėjas veikia pagal teises, numatytas 13 straipsnio 1 punkte. CMR konvencijos 13 straipsnio 1 punkte nurodyta, kad krovinio gavėjas, pristatęs krovinį į paskirties vietą, turi teisę pareikalauti iš vežėjo perduoti jam antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį. Parašu jis patvirtina, kad gavo krovinį. O jei nustatoma, kad kroviny s dingo arba nepristatytas pasibaigus krovinio pristatymo terminui, gavėjas, remdamasis vežimo sutartyje numatyta teise, gali savo vardu pateikti vežėjui reikalavimus. Kaip matome iš minėtų taisyklių, pirmuoju atveju krovinio siuntėjas praranda disponavimo kroviniu teisę nuo to momento, kai vežėjas gavėjui perduoda antrąjį važtaraščio egzempliorių. Taigi visas teises, susijusias su kroviniu, įgyja gavėjas. Kitu atveju krovinio siuntėjas disponavimo kroviniu teisę praranda nuo to momento, kai gavėjas gali laikyti krovinį prarastu ir savo vardu pareikšti reikalavimą vežėjui, tai yra nustatęs, kad kroviny s yra prarastas arba, kaip numatyta Konvencijos 20 straipsnyje, nepristatytas praėjus 30 dienų nuo sutarto pristatymo termino, arba jei dėl pristatymo termino nebuvo susitarta, tai praėjus 60 dienų nuo to momento, kai krovinį perėmė vežėjas, nepateikdamas kitų įrodymų⁸. Ši teisinė situacija ypatinga tuo, kad krovinio gavėjas, nepristačius jam nieko, vis dėlto savo aktyviais veiksmais pareiškdamas reikalavimą vežėjui dėl nuostolių praradus krovinį atlyginimo, taip pat priima ir jam krovinio vežimo sutartimi išderėtą naudą. O savo vardu pateikdamas reikalavimą vežėjui siekia gauti nuostolių atlyginimą, tai yra įgyvendinti įgytą turtinę teisę, nors kroviny s, su kuriuo siejama išderėtoji nauda, nepristačius nieko, objektyviai negali būti priimtas. Krovinio gavėjui pareiškus reikalavimą vežėjui dėl nuostolių, susijusių su krovinio praradimu, atlyginimo, krovinio siuntėjas disponavimo kroviniu teisę ir kitas su kroviniu susijusias teises praranda negrįžtamai.

Tarptautinėje teisėje, reglamentuojančioje krovinių vežimą automobilių keliais, disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmo teisinis reglamentavimas yra lankstesnis nei nacionalinėje teisėje. Pagal šį reglamentavimą krovinio gavėjas teisę disponuoti tranzite esančiu kroviniu gali įgyti nuo važtaraščio surašymo momento, jei taip nurodyta važtaraštyje, taip pat nuo antrojo važtaraščio perdavimo gavėjui momento. Šiais atvejais disponavimo kroviniu teisė krovinio gavėjui pereina tik sąlyginai, nes visais atvejais krovinio gavėjas turi teisę iki krovinio visiško priėmimo bei pasirašymo važtaraštyje momento atsisakyti priimti jam pristatytą krovinį, ir tuomet disponavimo kroviniu teisė vėl grįžta krovinio siuntėjui. Jei pasibaigus krovinio pristatymo terminui kroviny s nebuvo pristatytas arba nustatyta, kad kroviny s dingo, krovinio gavėjas savo vardu pareiškia vežėjui reikalavimus. Tokiu atveju disponavimo kroviniu teisė ir visos kitos su kroviniu susijusios teisės pereina krovinio gavėjui negrįžtamai.

8 Ši teisinė situacija specialiojoje literatūroje vadinama fiktyviu krovinio praradimu.

2.2. Geležinkelių transportas

Geležinkelių transporto krovinių vežimo sutarčių teisinis reglamentavimas yra gana sudėtingas, nes, be nacionalinės teisės, čia galioja ir du tarptautinės teisės norminiai aktai. Turimas omenyje 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) (toliau – SMGS taisyklės) ir 1999 m. Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM – Sutarties Priedas B) (toliau – CIM taisyklės).

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) 49 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad papildomus pavedimus, o tai reikštų disponavimą gabenamu kroviniu, vežėjui gali duoti krovinio siuntėjas (gavėjas). Gramatinis GTK 49 straipsnio 1 dalyje esančios normos aiškinimas leidžia daryti išvadą, kad gabenamu kroviniu gali disponuoti tiek siuntėjas, tiek ir gavėjas. Iš tikrųjų įstatymo leidėjas disponavimo kroviniu procesą yra reglamentavęs konkrečiau. GTK 49 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad krovinio siuntėjas praranda teisę duoti papildomus pavedimus geležinkelio įmonei (vežėjui), jeigu gavėjas priėmė važtaraštį ir krovinį. Kaip matome, krovinio siuntėjas disponavimo kroviniu teises praranda nuo to momento, kai gavėjas priima važtaraštį ir krovinį. Praktikoje vis dėlto galimos situacijos, kai krovinio gavėjas, išreiškęs valią priimti krovinį, po to šios teisės atsisako. Tuomet kyla klausimas, ar esant šiai situacijai krovinio siuntėjas buvo praradęs disponavimo kroviniu teises, o atitinkamai gavėjas buvo įgijęs šias teises? Atsakant į šį klausimą būtina pažymėti, kad įstatymo leidėjas disponavimo kroviniu teisės praradimą susiejo su dviem faktais, tai yra važtaraščio ir krovinio priėmimu, tačiau krovinio priėmimas turi būti vertinamas kaip laike besitęsiantis procesas, pasibaigiantis pasiekus rezultatą, kai krovinio gavėjas krovinio gavimą patvirtina parašu važtaraštyje (GTK 54 straipsnio 5 dalis). Taigi krovinio priėmimo metu gavėjas fiziškai pradėta iškrauti krovinį gali apžiūrėti, vertinti jo kokybę, pristatytų prekių asortimentą, bei tik tuomet, jeigu viskas jam tinka, krovinio gavėjas turi pasirašyti važtaraštyje. Priešingu atveju, pagal GTK 54 straipsnio 5 dalį tol, kol važtaraštis nėra pasirašytas, gavėjo krovinyne nebus laikomas priimtu, o jeigu krovinyne nepriimtas, bei gavėjas aiškiai žodžiu arba konkludentiniais veiksmais parodo, kad jis jo nepriims, tuomet visos disponavimo kroviniu teisės turėtų grįžti krovinio siuntėjui.

Būtina pabrėžti, kad GTK 54 straipsnio 4 dalyje numatyta krovinio gavėjo teisė laikinai atsisakyti priimti krovinį, jei esant atitinkamoms aplinkybėms vežėjas nevykdo pareigos patikrinti krovinį. Antra vertus, GTK nuostatose nėra numatyta krovinio gavėjo pareiga priimti jo vardu pristatytą krovinį, todėl nesant sutartinių santykių tarp krovinio gavėjo ir vežėjo vežėjas neturi teisinio pagrindo reikalauti iš krovinio gavėjo priimti jo vardu pristatytą krovinį.

Krovinio gavėjo disponavimo kroviniu teisė yra numatyta GTK 49 straipsnio 4 dalyje, kur pasakyta, kad krovinio gavėjas gali duoti papildomus pavedimus, jei pagal vežimo sutartį jis privalo sumokėti vežimo išlaidas, taip pat jei važtaraštyje nurodyta, kad gavėjas turi teisę duoti papildomus pavedimus. Aiškinant krovinio gavėjo teisę disponuoti kroviniu tuomet, kai jis pagal vežimo sutartį privalo mokėti vežimo išlaidas, būtina atsižvelgti į GTK 48 straipsnio 3 dalyje numatytą taisyklę, numatančią, kad užmokestį už krovinio vežimą moka siuntėjas arba jo įgaliotas asmuo, pateikdamas

krovinį pradinėje geležinkelio stotyje. Krovinio gavėjas ar jo įgaliotas asmuo sumokėti už krovinį gali tik tuomet, kai vežėjas su tuo sutinka, ir jei tai pažymima važtaraštyje. Taigi darytina išvada, kad įstatymų leidėjas aiškiai supainiojo užmokesčio už vežimą kaip galimą krovinio priėmimo sąlygą ir krovinio gavėjo disponavimo kroviniumi teises. Juk jeigu krovinio gavėjas nedalyvavo sudarant su vežėju sutartį, tai siuntėjas ir vežėjas niekaip negalėtų susitarti dėl to, kad užmokesčių už vežimą privalo mokėti gavėjas, nes taip sutartyje nedalyvavusiai šaliai bus neteisėtai nustatytos pareigos. Kita vertus, jei užmokesčio už krovinio vežimą sumokėjimą mes laikome sąlyga, kurią įvykdęs krovinio gavėjas gali įgyti disponavimo kroviniumi teises, tuomet ši sąlyga visiškai sutaps su GTK 49 straipsnio 4 dalyje numatyta kita sąlyga – „jei važtaraštyje nurodyta, jog gavėjas gali iš karto disponuoti gabenamu krovinium“. Taigi išvada, kad GTK 48 straipsnyje numatyta krovinio gavėjo teisė disponuoti gabenamu krovinium realiai gavėjo gali būti įgyvendinta tik sutartį sudarančiųjų šalių, tai yra krovinio siuntėjo ir vežėjo, valia. O šios taisyklės atitinka, pavyzdžiui, CMR konvencijos 12 straipsnio 3 punkte numatytą disponavimo kroviniumi teisės nuo važtaraščio surašymo momento atsiradimą. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal GTK 49 straipsnio nuostatą disponavimo kroviniumi teisės įtvirtinimas gali būti pasiektas arba apie gavėjo disponavimo kroviniumi teisę įrašant važtaraštyje, arba nurodant važtaraštyje, kad už vežimo išlaidų mokėjimą yra atsakingas krovinio gavėjas. Šiais įrašais bus pasiektas vienodas rezultatas, tai yra krovinio gavėjas nuo važtaraščio surašymo momento įgyja teisę disponuoti gabenamu krovinium. Esant tokiai teisei padėčiai kyla klausimas, ar krovinio gavėjas, disponuojantis krovinium nuo pat važtaraščio surašymo momento, gali atsisakyti priimti jam pristatytą krovinį? Manytina, kad atsižvelgus į sutarties trečiojo asmens naudai konstrukciją bei į tai, jog GTK nėra numatyta gavėjo pareiga priimti krovinį, gavėjas tokią teisę turi, o šią teisę įgyvendindamas jis tiesiog neužmezga teisinių santykių su vežėju. GTK, skirtingai nei CMR konvencijos 15 straipsnio 1 punkte numatytas teisinis reguliavimas, nėra jokių taisyklių, susijusių su disponavimo teisės grįžimu krovinio siuntėjui. Šią teisės spragą buvo siekiama užpildyti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. 174 patvirtintomis Krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklėmis (toliau – KVG taisyklės). Pažymėtina, kad KVG taisyklės buvo priimtos anksčiau nei naujos redakcijos GTK, tačiau oficialiai paskelbtos, jau paskelbus naujos redakcijos GTK. Tokio įstatymų leidybos proceso padarinys – daug prieštaravimų, tarp GTK ir KVG taisyklių nuostatų. Kilus ginčui, net nekyla abejonių, kad Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas daug KVG nuostatų pripažintų prieštaraujančiomis CK ir GTK. Pavyzdžiui, KVG taisyklėse krovinio gavėjo, kaip trečiojo asmens, teisė atsisakyti krovinio remiantis KVG taisyklių 163 punktu yra leidžiama tik tais atvejais, kai krovinys sugedęs ar sugadintas taip, kad viso krovinio ar jo dalies negalima naudoti. Kita vertus, KVG taisyklės užpildo disponavimo kroviniumi teisės grįžimo krovinio siuntėjui teisinį reglamentavimą, tai yra KVG taisyklių 186 punkte numatyta siuntėjo teisė duoti pavedimą, tai yra disponuoti krovinium, jeigu gavėjas atsisako krovinį priimti. Taigi darytina išvada, kad krovinio gavėjui atsisakius krovinio, disponavimo krovinium teisė grįžta krovinio siuntėjui, o atsisakęs priimti krovinį gavėjas kartu atsisako ir visų kitų iš krovinio vežimo sutarties kylančių teisių, taip pat ir teisės pareikšti ieškinį vežėjui dėl krovinio praradimo, sugadinimo

ar pavėluoto pristatymo. Krovinio gavėjui atsisakius priimti krovinį, krovinio siuntėjui grįžta ne tik disponavimo kroviniu teisė, bet ir visos kitos teisės, plaukiančios iš krovinio vežimo sutarties, taip pat ir teisė pareikšti ieškinį. Šios teisės gali būti prarastos negrįžtamai tik vieninteliu atveju, jei krovinio gavėjas ar kitas krovinio siuntėjo disponuojant kroviniu nurodytas gavėjas priima važtaraštį ir krovinį bei pasirašo važtaraštyje, tuo patvirtindamas krovinio priėmimo faktą (GTK 54 straipsnio 4 dalis).

SMGS taisyklių 20 straipsnio 1 paragrafe numatyta, kad sutarties pakeitimo teisė, tai yra disponavimo kroviniu teisė, priklauso siuntėjui arba gavėjui. Siuntėjas disponuoti kroviniu gali iki to momento, kai gavėjas gavo važtaraštį, arba kai krovinyas atvyko į pasienio stotį, per kurią įvažiuojama į galinį geležinkelį, jeigu joje yra raštiškas gavėjo pareiškimas arba galinės stoties telegrafo pranešimas apie gavėjo pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti (SMGS taisyklių 20 straipsnio 7 paragrafas). Krovinio gavėjas disponuodamas kroviniu gali tik galinės šalies ribose pakeisti galinę stotį ir pakeisti krovinio gavėją. Įgyvendindamas disponavimo kroviniu teisę, gavėjas gali keisti vežimo sutartį tik įvažiavimo į galinę šalį pasienio stotyje ir tik tuo atveju, jeigu krovinyas dar neišvyko iš šios stoties. Vėliau disponuoti gabenamu kroviniu gavėjas gali tik remdamasis nacionaline teise, tai yra GTK nuostatomis (SMGS 20 straipsnio 3 paragrafo 2 dalis). Analizuojant SMGS susitarimo nuostatas būtina turėti omenyje, kad šis teisės norminis aktas buvo sukurtas visų pirma planinei ekonomikai aptarnauti, kai dažniausiai tarp siuntėjo ir vežėjo, o kartais tarp siuntėjo, vežėjo ir gavėjo teisiniai santykiai atsirasdavo remiantis administraciniu aktu⁹. Dėl šių priežasčių krovinio gavėjui, kuris nebuvo sutarties šalimi ir nesiderėjo sudarant sutartį, SMGS taisyklėse numatyta nemažai pareigų, pavyzdžiui, važtapinigių sumokėjimo pareiga (SMGS taisyklių 15 straipsnio 1 paragrafo 2 ir 3 punktai) arba pareiga mokėti už krovinio perkrovimą į kitos vėžės vagonus, ar vagonų vežimėlių pakeitimą pasienio stotyje (SMGS taisyklių 15 straipsnio 3 paragrafas). SMGS taisyklėse nėra teisės normos, įpareigojančios krovinio gavėją priimti pristatytą krovinį, tačiau SMGS taisyklių 17 straipsnio 1 paragrafo 3 dalyje taip pat numatyta krovinio gavėjo teisė atsisakyti krovinio tik tais atvejais, kai dėl sugadinimo, gedimo ar kitų priežasčių krovinio kokybė pasikeitė taip, kad panaudoti jo pagal pradinę paskirtį neįmanoma. Minėta SMGS taisyklių teisės norma prieštarauja CK 6. 191 straipsnyje numatytiems sutarties trečiojo asmens naudai taisyklėms, nes krovinio gavėjui, nedalyvavusiam sudarant vežimo sutartį ir nebūnant sutarties šalimi, SMGS taisyklėmis nustatomos pareigos, vienu atveju – pareiga priimti krovinį (SMGS taisyklių 17 straipsnio 1 paragrafo 1 ir 3 dalys), kitu atveju – pareiga mokėti važtapinigių (SMGS taisyklių 15 straipsnio 1 paragrafo 2 ir 3 punktai). Šie prieštaravimai sukelia ir kitų problemų jau įgyvendinant vežimo sutartimi įgytas teises bei jas ginant. Pavyzdžiui, išivaizduokime situaciją, kai asmuo visiškai atsitiktinai, tarkime, per klaidą, nurodomas SMGS važtaraštyje krovinio gavėju. Sužinojęs apie jo vardu pristatytą krovinį, jis kategoriškai atsisako jį priimti, nes krovinio tiesiog nelaukė ir neturi atitinkamos rūšies kroviniui saugoti būtinų patalpų bei įrangos. Šioje situacijoje neįtikėtina atrodo vežėjo galimybė teisme reikalauti iš gavėjo įvykdyti prievolę natūra, tai yra priimti jo vardu pristatytą krovinį. Labai panašią ar net

9 Braginskij, M. I.; Vitrianskij, V. V., p. 79.

identišką faktinę ir teisinę situaciją, matyt, turėjo omenyje įstatymų leidėjas bei siekdamas ją sureguliuoti SMGS taisyklių 15 straipsnio 4 paragrafe numatė taisyklę, kad jei gavėjas atsisakė priimti krovinį, visus važtapinigių ir baudas, susijusius su šio krovinio vežimu, sumoka siuntėjas.

Toliau jau SMGS taisyklių 21 straipsnio 2 paragrafo 6 dalyje nurodoma, kad jei pranešime pradinei stočiai nurodoma, jog gavėjas krovinio atsisakė, siuntėjui suteikiama teisė disponuoti vežėjo žinioje esančiu kroviniu. Dėl to darytina išvada, kad SMGS taisyklėse iš esmės nėra draudimo krovinio gavėjui atsisakyti priimti krovinį, o jeigu gavėjas atsisako jį priimti, disponavimo kroviniu teisė grįžta krovinio siuntėjui.

Atkreiptinas dėmesys, kad SMGS taisyklės savo specifika išsiskiria iš kitų teisės norminių aktų tuo aspektu, jog reikalavimo teisės dėl žalos atlyginimo nėra prarandamos kartu su disponavimo kroviniu teisėmis. Pagal SMGS taisyklių 29 straipsnio 1 paragrafo nuostatas nepriklausomai nuo to, kas disponavo kroviniu ir ar krovinyš buvo priimtas gavėjo, siuntėjas bei gavėjas turi teisę pateikti vežimo sutartimis pagrįstas pretenzijas, tačiau reikalavimo teisę turintis asmuo nustatomas ne remiantis krovinio siuntėjo ar gavėjo teise disponuoti kroviniu, o pagal šių asmenų turimus ir kartu su pretenzija pateikiamus SMGS važtaraščio atitinkamų egzempliorių originalus, bet ne kopijas. Taip nustatant reikalavimo teisę dėl žalos atlyginimo turintį asmenį SMGS važtaraščio legitimacinė funkcija praktiškai yra prilyginama vertybinio popieriaus galiai¹⁰. Kita vertus, išanalizavus SMGS taisyklių 29 straipsnio 7 paragrafą galima pastebėti, kad vis dėlto reikalavimą turinčio asmens legitimavimo taisyklės nėra visiškai atitrūkusios nuo kroviniu disponuojančio asmens teisių į krovinį. Nes, kai krovinyš visiškai prarastas, siuntėjas gali pareikšti pretenziją geležinkeliui tik su sąlyga, kad pateikiamas važtaraščio dublikatas (3 važtaraščio lapas). Ši taisyklė parodo, kad ja reglamentuojama situacija, kai esant krovinio praradimui, krovinio gavėjui nebuvo pristatytas nei krovinyš, nei SMGS važtaraštis. Kitu atveju, kai esant analogiškai situacijai reikalavimą turi gavėjas, jis dėl krovinio praradimo gali reikšti pretenziją tik su sąlyga, kad bus pateiktas važtaraščio dublikatas (3 važtaraščio lapas), kurį gavėjas gali gauti tik iš krovinio siuntėjo. Trečiuoju atveju, jei krovinyš prarastas, tačiau gavėjui pristatyti dokumentai, tai reikšti pretenziją jis gali tik tuomet, kai prie pretenzijos bus pridėtas važtaraščio originalas ir pranešimas apie krovinio atvežimą (1 ir 5 važtaraščio lapai). Paskutinė taisyklė rodo, kad važtaraštį priėmęs krovinio gavėjas, kaip naudą iš krovinio vežimo sutarties priėmęs asmuo, siekdamas įgyti teisę reikalauti iš geležinkelio, privalo priimti vežėjo jam perduodamą važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio atvežimą bei dar papildomai išsireikalauti iš galinės geležinkelio stoties žymą, kad krovinyš neatvežtas, ir tik įvykdęs visas šias sąlygas krovinio gavėjas gali pagrįstai bei teisėtai reikšti vežėjui pretenzijas ir ieškinius (SMGS taisyklių 29 straipsnio 7 paragrafo 1 punktas ir 30 straipsnio 1 paragrafas). Dar įdomesnis teisinis reglamentavimas pateiktas tais atvejais, kai prarasta dalis krovinio, krovinyš sugadintas arba dėl kitų priežasčių yra pablogėjusi jo kokybė. Šiais atvejais pagal SMGS taisyklių 29 straipsnio 7 paragrafo 2 punktą reikalavimo teisę turi tiek siuntėjas, tiek ir gavėjas, tačiau pretenzijai pareikšti būtina sąlyga yra pateikti

10 Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS//CIT – ОЖД, p. 89–91.

važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio atvežimą (važtaraščio 1 ir 5 lapai) bei komercinį aktą. Esant tokiai situacijai krovinių priėmęs gavėjas minėtus dokumentus iš geležinkelio visuomet gaus, tačiau jų originalų niekuomet neturės krovinio siuntėjas, ir pastarasis siekdamas pateikti geležinkeliui pagrįstą pretenziją privalės šių dokumentų originalus gauti iš krovinio gavėjo. Dėl tokio teisinio reglamentavimo darytina išvada, kad jei krovinio gavėjas reikalingų dokumentų originalus perduoda krovinio siuntėjui, tai gavėjas kartu laisva valia atsisako bet kokios naudos, kurią jis galėtų gauti iš krovinio vežimo sutarties, ir šios teisės krovinio gavėjo prarandamos negrįžtamai. Antra vertus, jei priėmęs važtaraštį ir krovinį jo gavėjas pats savo vardu pareiškė pretenziją geležinkeliui, tuomet tokios pat pretenzijos pareikšti geležinkeliui krovinio siuntėjas negali, ir jo teisės į krovinį nuo krovinio gavėjo pretenzijos pateikimo vežėjui momento taip pat yra negrįžtamai prarandamos.

Autoriaus nuomone, CIM taisyklėse pateiktas vienas geriausių disponavimo tranzite esančiu kroviniu teisinis reglamentavimas. CIM taisyklių 18 straipsnio 1 paragrafe numatyta krovinio siuntėjo teisė disponuoti kroviniu ir keisti krovinio vežimo sutartį pateikiant papildomus pavedimus. Siuntėjas netenka teisės disponuoti kroviniu nuo to momento, kai krovinio gavėjas paėmė važtaraštį ir priėmė krovinį arba krovinio gavėjas paėmė važtaraštį ir nustatęs, jog krovinyss prarastas arba nepristatytas CIM taisyklių 29 straipsnyje numatytais terminais, savo vardu pareiškė reikalavimus vežėjui. Krovinio siuntėjo disponavimo kroviniu teisių praradimas lemia tai, jog nuo nurodytų momentų šias teises įgyja krovinio gavėjas. Būtina pažymėti, kad siuntėjas disponavimo kroviniu teises iš karto gali perduoti krovinio gavėjui, ir šis šias teises įgyja nuo važtaraščio surašymo momento, nebent siuntėjas važtaraštyje padaro įrašą, kad disponavimo kroviniu teisės krovinio gavėjui neperduotos (CIM taisyklių 18 straipsnio 3 paragrafas). Atrodytų, kad praktiškai visuomet gavėjas nuo važtaraščio surašymo momento gali disponuoti vežamu kroviniu, ir apie tai byloja CIM taisyklių 18 straipsnio 3 paragrafe įtvirtinta taisyklė. Tačiau disponavimo kroviniu teisė yra labai apsunkinta CIM taisyklių 19 straipsnio 1 paragrafe įtvirtintu disponavimo kroviniu teisės įgyvendinimo mechanizmu, kai asmuo, norintis ir turintis teisę disponuoti gabenamu kroviniu, privalo pateikti vežėjui važtaraščio dublikatą, kuriame turi būti įrašomi pakeitimai (CIM taisyklių 19 straipsnio 1 paragrafas). Šis disponavimo teisių įgyvendinimo mechanizmas rodo, kad įstatymų leidėjas suteikdamas siuntėjui ir gavėjui iš pirmo žvilgsnio plačias galimybes disponuoti vežamu kroviniu iš tikrųjų šių teisių įgyvendinimo mechanizmu disponavimo kroviniu galimybes labai susiaurino. Važtaraščio dublikatui suteikus stiprią legitimacinę funkciją, disponavimo kroviniu galimybės tiesiogiai siejamos su važtaraščio dublikato pateikimu¹¹. Nustačius teisės disponuoti kroviniu mechanizmą, kai, esant CIM taisyklių 18 straipsnio 2 paragrafo ir 3 paragrafo nurodytoms aplinkybėms, krovinio siuntėjas jau yra praradęs teises disponuoti kroviniu, o krovinio gavėjas atitinkamai jau yra įgijęs disponavimo kroviniu teises, bet vis dėlto pristatyto krovinio priėmimo metu krovinio gavėjas, įvertinęs pristatyto krovinio būklę, asortimentą ar kitus parametrus, arba iš viso be motyvų, atsisako priimti pristatytą krovinį, tuomet pagal CIM taisyklių 21 straipsnio

11 Sinkevičius, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*. 2008, 1(103): 51.

3 paragrafą disponavimo kroviniu teisės vėl grįžta krovinio siuntėjui, ir jis jas gali įgyvendinti net ir nepateikdamas važtaraščio dublikato.

Galutinai ir negrįžtamai visas teises į krovinį, taip pat ir teisę pareikšti ieškinį dėl krovinio praradimo arba sugadinimo, krovinio siuntėjas praranda esant aplinkybėms, nurodytoms CIM taisyklių 44 straipsnio 2 paragrafe, tai yra nuo to momento, kai teisę reikšti ieškinius teisme įgyja krovinio gavėjas. Krovinio gavėjas šias teises įgyja nuo to momento, kai jis paėmė važtaraštį ir priėmė krovinį arba paėmė važtaraštį bei CIM taisyklių 17 straipsnio 3 paragrafe numatytais sąlygomis pareiškė reikalavimus vežėjui dėl krovinio praradimo, arba remdamasis CIM taisyklių 18 straipsnio 3 paragrafe nurodyta teise ir laikydamasis 19 straipsnio 1 paragrafe nustatyto mechanizmo pakeitė krovinio vežimo sutartį, tai yra disponavo vežamu kroviniu.

Išanalizavus disponavimo geležinkeliais gabenamų krovinių teisinį reglamentavimą galima teigti, jog pagal CIM taisyklių nuostatas disponavimo vežamu kroviniu teisė priklauso krovinio gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento, nebent siuntėjas įrašo važtaraštyje tokią teisę iš gavėjo atima, o kita vertus, disponavimo tranzite esančiu kroviniu mechanizmas reikalauja pateikti važtaraščio dublikatą, visuomet esantį siuntėjo žinioje, todėl gavėjas gali disponuoti kroviniu tik tuomet, kai važtaraščio dublikatas siuntėjo gavėjui buvo perduotas. Visais atvejais krovinio gavėjo disponavimo vežamu kroviniu teisė iš siuntėjo gavėjui pereina tik sąlyginai, nes gavėjui atsisakius krovinio, disponavimo juo teisė grįžta krovinio siuntėjui. Galutinai ir negrįžtamai disponavimo vežamu kroviniu teisė gavėjui pereina tuomet, kai krovinio gavėjas paėmė važtaraštį ir priėmė krovinį arba pagal CIM taisyklių 17 straipsnio 3 paragrafo nuostatas pareiškė vežėjui reikalavimus, arba disponavo gabenamu kroviniu. SMGS taisyklės ir GTK disponavimo vežamu kroviniu taisyklės yra vienos kitas papildančios, nes SMGS taisyklių 20 straipsnio 2 paragrafe numatytos vežimo sutarties pakeitimo teisės siuntėjo gali būti įgyvendintos tik iki to momento, kai kroviny s nėra pristatytas paskirties valstybės geležinkelio žinion, o po to disponuoti kroviniu galima tik remiantis nacionaline teise. Tais atvejais, kai disponavimo vežamu kroviniu teisę įgyja krovinio gavėjas, siuntėjas teises į krovinį praranda tik iš dalies, kadangi gavėjui atsisakius priimti krovinį disponavimo kroviniu teisės visuomet grįžta siuntėjui. Galutinai ir negrįžtamai siuntėjas praranda teises disponuoti kroviniu tuomet, kai gavėjas pagal nustatytas taisykles įgyvendina disponavimo gabenamu kroviniu teisę arba paima važtaraštį ir priima krovinį, arba savo vardu geležinkeliams pateikia pretenziją dėl krovinio praradimo.

2.4. Oro transportas

Krovinius vežant oru krovinio gavėjo teisių į gabenamą krovinį įgijimą Lietuvoje reglamentuoja tiek nacionalinės teisės, tiek ir tarptautinės privatinės teisės norminiai aktai.

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – AĮ) 68 straipsnio 1 dalyje numatyta taisyklė, kad susisiekimo ministras nustato keleivių, krovinių, bagažo, pašto bei pavojingų krovinių vežimo sąlygas ir tvarką. Mūsų įstatymų leidėjas visą krovinio vežimo oro transportu teisinį reglamentavimą perkėlė į poįstatyminių teisės aktų lygį. Vadovaudamasis AĮ 68 straipsnio 1 dalies nuostatomis susisiekimo ministras įsakymu patvirtino

Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės (toliau – KKO taisyklės), kurių 27–31 punktuose numatyta teisės disponuoti kroviniu tvarka. Pagal KKO taisyklių 27 punktą siuntėjas turi teisę disponuoti vežamu kroviniu, tai yra: a) pasiimti jį išvykimo arba atvykimo oro uoste; b) sulaukyti krovinį pakeliui; c) duoti vežėjui nurodymus išduoti krovinį paskirties punkte arba pakeliui kitam asmeniui, ne krovinio važtaraštyje nurodytam gavėjui; d) reikalauti sugražinti krovinį į išvykimo oro uostą. Disponavimo kroviniu teisė negali būti įgyvendinta padarant žalos vežėjui ar kitiems siuntėjams, ir jei objektyviai neįmanoma įvykdyti siuntėjo nurodymų, oro vežėjas privalo apie tai nedelsdamas pranešti siuntėjui. Siuntėjo disponavimo gabenamu kroviniu procedūra yra gana paprasta, nes nereikalaujama iš siuntėjo pateikti jam išduoto važtaraščio egzemplioriaus ar krovinio kvito. Kita vertus, važtaraščio ar krovinio kvito pateikimas vežėjui yra rekomenduotinas, nes žalos atsiradimo rizika disponuojant vežamu kroviniu, kai nebuvo pateiktas važtaraštis ar kvitas, tenka vežėjui (KKO taisyklių 29 punktą). Ši rizika pasireiškia tuo, jog atsiradus žalai vežėjas tampa atsakingas už žalą, padarytą teisėtam važtaraščio ar krovinio kvito turėtojui. Krovinio siuntėjas disponavimo kroviniu teisę praranda nuo to momento, kai krovins pristatomas į paskirties punktą, sumokamos reikiamos sumos ir įvykdomos vežimo sąlygos, o tai reiškia, jog esant minėtų aplinkybių visumai, krovinio gavėjas įgyja visas disponavimo kroviniu teises (KKO taisyklių 30 ir 31 punktai). Pažymėtina, kad KKO taisyklėse visiškai nėra aptarti atvejai, kai krovinio gavėjas atsisako priimti jo vardu pristatytą krovinį. Tačiau KKO taisyklėse nėra aptartas disponavimo kroviniu teisės grįžimo siuntėjui mechanizmas esant tokiai situacijai. Iš pirmo žvilgsnio tokią teisinę situaciją reikėtų laikyti teisės spraga, tačiau ši spraga turėtų būti užpildyta plečiamai aiškinant KKO taisyklių 31 punktą. Jei KKO taisyklėse nurodyta, kad esant trijų aplinkybių visumai, tai yra: a) krovinio pristatymas į paskirties punktą; b) reikiamų sumų sumokėjimas; c) vežimo sąlygų įvykdymas, siuntėjas netenka teisės į krovinį, tai krovinio priėmimą reikėtų laikyti viena iš vežimo sutarties sąlygų, kuria remiantis krovinio gavėjas, priimdamas krovinio vežimo sutartimi jam išderėtą naudą, kartu įvykdo sutartyje numatytą sąlygą – priima jo vardu pristatytą krovinį. Jei krovins nepriimamas, tai krovinio vežimo oru sutarties sąlyga nėra įvykdyta, ir disponavimo kroviniu teisė krovinio siuntėjo nėra prarandama. Jis išlaiko visas teises į krovinį, o gavėjas, atsisakęs krovinio, neužmezga teisinio santykio su vežėju ir todėl iš šios sutarties neįgyja jokių teisių, taip pat ir teisės pareikšti vežėjui ieškinį dėl krovinio praradimo ar sugadinimo. Išimtis yra numatyta tik KKO taisyklių 33 punkte, kai vežėjas pats pripažįsta praradęs krovinį, arba kai krovins nebuvo pristatytas per 7 dienas, kai jis turėjo būti atvežtas, tai tuomet gavėjas, pasinaudodamas krovinio vežimo sutartyje jam išderėtomis teisėmis, gali vežėjui savo vardu pateikti skundą ir ieškinį, o atlikus šiuos veiksmus tampa akivaizdu, jog krovinio siuntėjas disponavimo kroviniu teises praranda.

Atkreiptinas dėmesys, kad KKO taisyklių 34 punkte pateikiama gana įdomi taisyklė, jog siuntėjas ir gavėjas (kiekvienas savo vardu) gali naudotis visomis Taisyklėse numatytomis disponavimo gabenamu kroviniu teisėmis, nepriklausomai nuo to, ar jis veikia savo, ar kito asmens interesais, bet su sąlyga, kad vykdys krovinio vežimo sutartyje numatytus įsipareigojimus. Ši teisės norma iš esmės leidžia krovinio vežimo oru

sutarties šalims susitarti dėl kitokių disponavimo gabenamu kroviniumi taisyklių. Viena vertus, krovinio vežimo sutartyje gali būti numatyta krovinio gavėjo teisė disponuoti kroviniumi nuo jo perdavimo vežėjui momento, o kita vertus, krovinio siuntėjui numatyta galimybė praradus krovinį ir esant KKO taisyklių 33 punkte nurodytoms sąlygoms savo vardu pareikšti reikalavimus vežėjui. Susitarimai, kuriais nukrypstant nuo KKO taisyklėse numatyto disponavimo gabenamu kroviniumi mechanizmo, yra galimi remiantis KKO taisyklių 35 punkto nuostatomis. KKO taisyklių 35 punkte numatyta, kad sutarties pakeitimo sąlygos turi būti įrašytos į važtaraštį arba krovinio kvitą, arba krovinio vežimo sutartį.

Apibendrinant KKO taisyklėse pateiktą disponavimo gabenamu kroviniumi teisinį reglamentavimą galima teigti, kad disponavimo gabenamu kroviniumi teisę krovinio siuntėjas praranda tik nuo to momento, kai krovinį priima krovinio gavėjas, prieš tai įvykdęs visas sutarties sąlygas ir atlikęs visus mokėjimus, taip pat teisę disponuoti kroviniumi prarandama, kai krovinio gavėjas, praradus krovinį, savo vardu ir savo interesais pareiškia reikalavimus vežėjui. Šios teisės normos nėra imperatyvios, todėl sutarties šalys visuomet gali susitarti dėl kitokio disponavimo gabenamu kroviniumi mechanizmo ir šių teisių įgyvendinimo tvarkos.

Tarptautinėje privatinėje teisėje, reglamentuojančioje krovinių vežimus oro transportu, disponavimo gabenamu kroviniumi mechanizmas numatytas 1999 m. Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) 12–15 straipsniuose. Atkreiptinas dėmesys, kad palyginus disponavimo gabenamu kroviniumi mechanizmo teisinį reglamentavimą Monrealio konvencijoje ir KKO taisyklėse aiškiai matoma Monrealio konvencijos nuostatų įtaka nacionalinei teisei, tik reikia pripažinti, jog Lietuvos nacionalinėje teisėje disponavimo gabenamu kroviniumi taisyklėse kai kurie esminiai momentai yra praleisti, pavyzdžiui, teisės disponuoti gabenamu kroviniumi grįžimas siuntėjui, kai gavėjas krovinio atsisakė, o kai kuriais atvejais sutarties šalims suteikiama platesnė veiksmų laisvė, pavyzdžiui, susitarimai dėl disponavimo taisyklių pakeitimo gali būti įtvirtinti ne tik važtaraštyje ar krovinio kvite, bet ir sutartyje.

Monrealio konvencijos 12 straipsnyje nurodyta, kad siuntėjas turi teisę pasiimti krovinį išvykimo arba atvykimo oro uoste ar sulaukyti krovinį pakeliui, arba duoti vežėjui nurodymus išduoti krovinį paskirties punkte, arba pakeliui kitam asmeniui, ne krovinio važtaraštyje nurodytam gavėjui, arba reikalauti sugrąžinti krovinį į išvykimo oro uostą. Disponavimo kroviniumi teisė negali būti įgyvendinta padarant žalą vežėjui arba kitiems siuntėjams, ir jei objektyviai neįmanoma įvykdyti siuntėjo nurodymų, oro vežėjas privalo apie tai nedelsdamas pranešti siuntėjui.

Disponavimo kroviniumi teisinio reglamentavimo mechanizmas nėra suvaržytas formaliais reikalavimais arba papildomomis sąlygomis, tai yra disponuoti vežamu kroviniumi galima ir nepateikiant vežėjui oro transporto važtaraščio egzemplioriaus arba krovinio kvito, jeigu, aišku, to nereikalauja vežėjas, tačiau, vykdydamas siuntėjo nurodymus, vežėjas ne tik privalo pateikti važtaraštį arba kvitą, bet prisiima visą atsakomybę už žalą, o atlyginęs nuostolius savo reglesinius reikalavimus gali pateikti siuntėjui.

Krovinio siuntėjui priklausančios disponavimo kroviniu teisės baigiasi, kai kroviny atvyksta į paskirties vietą, ir gavėjas, sumokėjęs jam priklausančius mokėjimus bei įvykdyęs kitas sutarties sąlygas, pareikalauja vežėjo jam perduoti krovinį. Krovinio priėmimo faktas paprastai fiksuojamas važtaraštyje arba krovinio kvite, o tai reiškia, kad priėmus krovinį jo siuntėjo teisės disponuoti kroviniu ir su tuo susijusios kitos teisės į krovinį, taip pat ir teisė pareikšti ieškinį dėl krovinio praradimo arba sugadinimo, negrįžtamai prarandamos. Tais atvejais, kai pareikalavęs perduoti jam krovinį krovinio gavėjas jo priėmimo metu dėl kokių nors priežasčių atsisako priimti jam pristatytą krovinį, pagal Monrealio konvencijos 12 straipsnio 4 punktą disponavimo kroviniu teisė grįžta krovinio siuntėjui, o krovinio gavėjas, atsisakęs priimti krovinį, taip pat atsisako ir visų iš krovinio vežimo sutarties plaukiančių teisių į krovinį, taip pat ir teisės pareikšti susijusius su kroviniu ieškinius. Išimtis iš šios taisyklės yra tik viena, ir ji numatyta Monrealio konvencijos 13 straipsnio 3 punkte, kuriame nurodyta, kad jei vežėjas pats pripažino krovinio praradimo faktą arba kroviny nebuvo pristatytas per 7 dienas nuo to momento, kai jis turėjo būti pristatytas, jo gavėjas turi teisę įgyvendinti visas iš krovinio vežimo oro transportu sutarties išplaukiančias teises, taip pat ir savo vardu pareikšti vežėjui skundą bei ieškinį. Manytina, kad nuo to momento, kai gavėjas pradėjo įgyvendinti savo teises, tai yra pateikė skundą, pretenziją arba kitokį panašaus pobūdžio reikalavimą vežėjui, krovinio siuntėjas šių teisių įgyvendinti negali, nes tos pačios teisės iš esmės negali priklausyti dviem skirtingiems asmenims.

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

Ypatingo dėmesio reikalauja Monrealio konvencijos 14 straipsnyje nurodyta taisyklė, kad siuntėjas ir gavėjas gali atitinkamai įgyvendinti Konvencijos 12 ir 13 straipsniuose jiems numatytas teises savo vardu ir nepriklausomai nuo to, veikia jie savo ar kito asmens interesais, tačiau su sąlyga, jog įvykdomi visi sutartyje numatyti įpareigojimai. Lygindami šią normą su KKO taisyklių 34 punktu, pastebėsime, jog KKO taisyklėse iš esmės nukrypstama nuo tarptautinėje teisėje nustatyto teisinio reglamentavimo, susijusio su teisės disponuoti vežamu kroviniu turėtojais ir disponavimo teisės įgyvendinimo tvarka. KKO taisyklėse kalbama apie tai, jog siuntėjas ir gavėjas gali įgyvendinti visas su krovinio disponavimu susijusias teises, tuo tarpu Monrealio konvencijos 14 straipsnyje kalbama tik apie siuntėjui ir gavėjui remiantis Konvencijos 12 ir 13 straipsniu suteiktas teises. Taigi išvada, kad nacionalinėje teisėje siuntėjui ir gavėjui suteiktos daug platesnės disponavimo kroviniu teisės, nes pagal Monrealio konvencijos 12 ir 13 straipsnio nuostatas disponuoti kroviniu esant tam tikram jo vežimo etapui gali tik Konvencijoje nurodyti asmenys, o išimty iš šių taisyklių galimos tik jas pakeitus šalių susitarimu, kuris būtinai turi būti įrašytas į važtaraštį arba krovinio kvitą.

Apibendrinant galima tvirtinti, kad krovinių vežimą oru reglamentuojančiuose teisės aktuose disponavimo tranzite esančiu kroviniu teisė pradiniame etape priklauso siuntėjui, tačiau šalys, susitardamos ir reikiama atvejais tai pažymėdamos važtaraštyje arba krovinio kvite, gali šias taisykles pakeisti. Pats disponavimo vežamu kroviniu procesas yra neformalus, nes galima disponuoti kroviniu ir nepateikus vežėjui važtaraščio,

tačiau tokiais atvejais nuostolių atsiradimo rizika tenka vežėjui. Kaip ir kituose krovinų vežimus reglamentuojančiuose teisės aktuose teisė disponuoti vežamu krovinium pradiname etape siuntėjo prarandama tik sąlyginai, tai yra nuo to momento, kai gavėjas, pristačius krovinį į paskirties vietą, pareikalauja jam perduoti krovinį. Jei net ir išreiškęs valią priimti krovinį, vėliau gavėjas krovinio atsisako, tuomet disponavimo krovinium teisės grįžta krovinio siuntėjui. Krovinio gavėjas, atsisakęs priimti krovinį, kartu atsisako ir bet kokių teisių į krovinį, taip pat ir teisės pareikšti vežėjui ieškinį dėl krovinio praradimo arba sugadinimo. Ši taisyklė turi vienintelę išimtį. Kai visiškai praradęs krovinį, tai yra kai į paskirties vietą nepristatoma nieko ir kai objektyviai nėra ką priimti, gavėjas pasiremdamas Monrealio konvencijos 13 straipsnio 3 punkto nuostatomis vis dėlto savo vardu turi teisę pareikšti vežėjui reikalavimus dėl nuostolių atlyginimo praradus krovinį, tai po tokio skundo arba pretenzijos pateikimo krovinio siuntėjas negrįžtamai praranda disponavimo krovinium teisę, taip pat teisę reikšti vežėjui su krovinium susijusius ieškinius.

2.5. Jūrų transportas

1924 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir 1968 m. Protokole, iš dalies pakeičiančiame tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbi taisyklės) (toliau – šių teisės aktų konsoliduotas *tekstas vadinamas Hagos – Visbi taisyklės*), nėra numatyta jokia disponavimo jūra vežamu krovinium tvarka, todėl galima teigti, jog nesant tokio teisinio reglamentavimo, nei krovinio siuntėjas, nei krovinio gavėjas neturi jokių disponavimo gabenamam krovinium teisių. Iš tikrųjų taip nėra, nes jūra gabenamam krovinium iš principo disponuoti galima, o teisė disponuoti jūra gabenamam krovinium paprastai numatyta įvairių valstybių nacionalinėje teisėje arba konosamento sąlygose. Lietuvos nacionalinė teisė, reglamentuojanti krovinų gabenimą jūra, yra praktiškai neišvystyta. Prekybinės laivybos įstatymo (toliau – PLĮ) 25 straipsnyje numatyta tik krovinio siuntėjo teisė atsisakyti krovinio vežimo jūra sutarties. Krovinio vežimo jūra sutarties atsisakymas remiantis PLĮ 25 straipsnio turiniu suprantamas kaip vežėjui pakrauto krovinio gražinimas siuntėjui, kai laivas dar nėra išplaukęs iš uosto, taip pat krovinio gražinimas į pradinį uostą, kai laivas jau yra išplaukęs iš uosto ir galiausiai, atsisakius sutarties reiso metu, kai krovinys siuntėjui išduodamas tik tame uoste, į kurį laivas turi įplaukti pagal krovinų vežimo sutartį, arba uoste, į kurį laivas įplaukė esant būtinam reikalui. Kaip matyti iš krovinio vežimo jūra sutarties atsisakymo teisinio reglamentavimo, daugeliu atvejų toks atsisakymas kituose transporto teisės aktuose vadinamas krovinio gavėjo pakeitimu, kai vietoj transporto dokumente nurodyto krovinio gavėjo krovinį atsiima jo siuntėjas. Kita vertus, PLĮ nenumato jokio disponavimo krovinium mechanizmo, o tai remiantis PLĮ 25 straipsniu laikoma krovinio vežimo jūra sutarties atsisakymu. Dėl to pirmuoju atveju, kai krovinys gabenamas su konosamentu, disponuoti krovinium turi teisę ir gali tik tas asmuo, kuris vežėjui pateikia konosamento originalą, nes konosamento turėtojas yra laikomas krovinio, esančio pas jūrų vežėją, savininku. Antruoju atveju, jei krovinys gabenamas su jūriniu važtaraščiu, nelaikomu vertybiniu popieriumi, disponavimo tranzite esančiu krovinium mechanizmas Lietuvos

nacionalinėje teisėje yra visiškai nereglamentuotas. Ši įstatymo spraga gali būti užpildyta tik krovinio siuntėjo ir vežėjo sutartimi, nes priešingu atveju vežėjas tiesiog vykdys jau pasirašytą sutartį ir paskirties uoste krovinių išduos važtaraštyje nurodytam krovinio gavėjui. Pabrėžtina, kad disponavimo tranzite esančiu kroviniu teisinio reglamentavimo nebuvimas, ko gero, atitinka faktinę nacionalinės laivininkystės padėtį, kai nacionaliniai vežėjai jūra savo išduodamuose konosamentuose ar standartinėse paslaugų teikimo sąlygose kaip taikytiną teisę nurodo užsienio valstybių jūrinius kodeksus¹².

Išvados

Apibendrinat šiame straipsnyje išdėstytas mintis galima tvirtinti, kad disponavimo gabenamu kroviniu teisė paprastai visuomet priklauso sutartį sudariusiam asmeniui, tai yra krovinio siuntėjui.

Krovinio siuntėjas gali sutartyje suderėti su vežėju dėl disponavimo tranzite esančiu kroviniu suteikimo gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento, o jei pagal galiojančią teisinį reglamentavimą disponavimo kroviniu teisė gavėjui priklauso be siuntėjo valios, tai disponavimo gabenamu kroviniu teisė gavėjo gali būti įgyvendinta, tik jei siuntėjas pateiks gavėjui atitinkamą važtaraščio egzemplioriaus originalą, todėl dėl šių priežasčių gavėjo disponavimo kroviniu teisė ir jos įgyvendinimas teisiškai yra siuntėjo kontroliuojami.

Paprastai disponavimo gabenamu kroviniu teisė krovinio gavėjas įgyja pristatęs krovinį į paskirties vietą, stotį, oro uostą arba jūrų uostą ir perdavęs krovinio važtaraštį, tuomet įgyvendindamas disponavimo kroviniu teisė gavėjas gali pareikalauti perduoti jam pristatytą krovinį arba nurodyti kitą gavėją, arba kitą paskirties vietą.

Krovinio gavėjui pradėjus įgyvendinti disponavimo kroviniu teises, krovinio siuntėjas disponavimo teises praranda tik sąlyginai, nes, gavėjui krovinio atsisakius, disponavimo kroviniu teisės grįžta siuntėjui.

Galutinai siuntėjas disponavimo kroviniu teises praranda tuomet, kai gavėjas paėmė važtaraštį ir priėmė krovinį arba įgyvendino jam priklausiusią disponavimo kroviniu teisę, arba esant „fiktyviam“ krovinio praradimui, kai krovinyš nepristatomas įstatyme numatytais terminais, savo vardu pateikė reikalavimus vežėjui.

Disponavimo gabenamu kroviniu teisės turėjimas yra būtina sąlyga reikšti vežėjui pagrįstas pretenzijas, skundus arba ieškinius dėl krovinio praradimo arba sugadinimo. Teisė į pretenziją, skundą arba ieškinį pagal galiojančią teisinį reglamentavimą nėra tapatinama su nuosavybės teisės į krovinį turėjimu. Išimtis iš šios taisyklės egzistuoja tik krovinio gabenimo jūra panaudojant konosamentus atvejais, kai konosamento turėtojas identifikuojamas pas vežėją esančio krovinio savininku. Visais kitais atvejais reikalavimo teisę dėl krovinio praradimo arba sugadinimo faktiškai turi ne krovinio savininkas, o tas asmuo, kuris tuo metu turi teisę disponuoti pas vežėją esančiu kroviniu.

12 Pavyzdžiui, AB „DFDS Lisco“ nuo 2002 m. sausio 1 d. galiojančių Krovinių vežimo Šiaurės jūra sąlygų 24 punktas.

 Literatūra

- Ambrasienė, D.; Sinkevičius, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
- Ambrasienė, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*. 2004, 55(47).
- Teismų praktika*. Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001, Nr. 15.
- Basedow, J. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7*. Vertes Buch. Handelsgeschäfte para. 407–457. München: Transportrecht. Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, 1997.
- Брагинский, М. И.; Витрянский, В. В. *Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке*. [Braginskij, M. I.; Vitriajanskij, V.V. *Contract Law. Book Four. Contracts of Carriage*]. Москва: Статут, 2004.
- Drobitko, O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai, (teisė). Vilnius, Mykolo Romerio universitetas, 2006.
- Drobitko, O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*. 2006, 4(82): 27–28.
- Dubischar, R. *Grundriss des gesamten Guetertransportrechts*. Frankfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1987.
- Fremuth, F.; Thume, K. H. *Frachtrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1997.
- Hinz, R. *Frachtvertrag und Frachtfuehrerhaftung*. Hamburg: Verlag Dr. Kováč, 2005.
- Lenz, U. *Strassenguetertransportrecht*. Koeln: Carl Heymanns Verlag KG, 1988.
- Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS//CIT – ОСЖД.
- Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras*. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. Pirmas leidimas. Vilnius: Justitia, 2003.
- Mikelėnas, V. *Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija*. Vilnius: Justitia, 1996.
- Ruhwedel, E. *Der Luftbefoerungsvertrag. Ein Grundriss des deutaschen und internationalen Rechts der Personen- und Gueterfoerderung auf dem Luftweg*. Berlin: Luchterhand, 1998.
- Sinkevičius, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*. 2008, 1(103): 46–54.
- Stec, M. *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Krakow: Zakamycze, 2005.
-

THE MECHANISM OF THE RIGHT TO DISPOSE OF THE TRANSPORTED GOODS AND PROBLEMS OF TRANSFERRING OF THIS RIGHT

Edvardas Sinkevičius

Mykolas Romeris University, Lithuania

Summary. *In this article the author analyses international and national legislation regulating cargo transportation, in particular, the right to dispose of the goods transported and its passing from the cargo consigner to the consignee, as well as the cases of return of the right to dispose of the goods to the cargo consignor.*

The legislation that regulates the dynamics of fulfilment of cargo transportation agreements in different transport branches and the mechanism of acquisition of the right to dispose of the goods in transit and especially the mechanism of carrying out of this right can be considered similar only in very general terms.

On the basis of performed research and analysis of legal regulation effective in different transport law branches in the international and national law, the author determined distinct differences and drew attention to incomprehensive legal regulation created by the national law.

According to the effective legal regulation, with the exception of cargo transported by sea, when a consignment is issued, the right to dispose of the goods in transit usually is enjoyed by the person who has concluded the cargo transportation agreement, i.e. the cargo consignor.

It is within the exclusive discretion of the consignor to grant the right to dispose of the goods to the consignee from the moment of execution of the waybill. The consignor and consignee must agree on granting of such right to the consignee and record such agreement in a waybill or any other cargo transportation document. In the absence of such agreement or its record in a waybill, the cargo consignee acquires no rights to dispose of the goods transported until the moment of cargo delivery to the place of destination.

Legal acts that regulate the passing of the right to dispose of goods to the consignee from the moment of drawing of waybill, the mechanism of exercising of this right requires completion of certain formalities. However, in practice these actions may not be taken by the cargo consignee without the will and active actions of the consignor. Therefore, the exercise of the right to dispose of goods held by the consignee depends on the cargo consignor's will.

Pursuant to the effective legal regulation, the cargo consignee acquires the right to dispose of the goods from the moment of cargo delivery to the place, station, airport or port of destination. Upon starting exercising the right to dispose of the goods by the consignee, the consignor loses this right conditionally, provided that if the consignee refuses to accept the cargo, this right returns to the cargo consignor according to the effective legal regulation.

The right to dispose of the goods in transit held by the cargo consignor is finally and irrevocably lost when the cargo consignee accepts the cargo and exercises its right to dispose of the goods transported or in case of "fictitious" loss of the cargo, the consignee on his own behalf submits a claim for damage to the carrier.

Keywords: *international and national transport law, carriage of goods, right to dispose of the goods, mechanism of the right to dispose of the goods.*

Edvardas Sinkevičius, Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Verslo teisės katedros docentas. Mokslinių tyrimų kryptys: transporto teisė ir draudimo teisė.

Edvardas Sinkevičius, Mykolas Romeris University, Faculty of Law, Department of Business Law, associated professor. Research interests: transport law and insurance law.