

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedra

Justino Poderio
V kurso komercinės teisės
studijų šakos studento

Magistrinis darbas

Ekspedijavimo sutarties institutas Lietuvos sutarčių teisėje

Vadovas: lekt. dr. Stasys Drazdauskas
Recenzentas: doc. dr. Algirdas Taminskas

Vilnius 2012

TURINYS

Ižanga.....	3-5
1. Reguluojantys ekspedijavimo veiklą pagrindiniai šaltiniai.....	6-11
2. Ekspedijavimo veiklos samprata.....	12-13
3. Ekspedijavimo sutartis.....	14-45
3.1. Ekspedijavimo sutarties vieta civilinėje teisėje.....	14-15
3.2. Ekspedijavimo sutarties sąvoka ir jos požymiai.....	15-18
3.3. Ekspedijavimo sutarties dalykas.....	18-19
3.4. Ekspedijavimo sutarties forma.....	20-22
3.5. Ekspedijavimo sutarties šalys.....	22-45
3.5.1. Ekspeditorius kaip ekspedijavimo sutarties šalis.....	22-36
3.5.2. Ekspeditoriaus teisės bei pareigos.....	36-39
3.5.3. Užsakovas kaip ekspedijavimo sutarties šalis.....	39-45
ir jo teisės bei pareigos	
4. Ekspedijavimo sutarties sudarymas.....	46-47
5. Ekspedijavimo sutarties santykis su kitomis paslaugų sutartimis.....	48-53
5.1. Ekspedijavimo ir pavedimo sutartys.....	48-50
5.2. Ekspedijavimo ir komiso sutartys.....	50-52
5.3. Ekspedijavimo ir pasaugos sutartys.....	52-53
5.4. Ekspedijavimo ir vežimo sutartys.....	53
Išvados.....	54-55
Literatūros sąrašas.....	56-63
Santrauka.....	64
Summary.....	65

Ižanga

1. Temos aktualumas.

Darbo temos aktualumą lemia ekspedijavimo, kaip ūkinės-komercinės veiklos, augimas. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2010 metais Lietuvoje buvo pervežta 115 192,4 tūkstančių tonų krovinių – beveik dešimt tūkstančių tonų daugiau nei 2009 metais¹. Augant krovinių pervežimo mastams ir vystantis krovinių pervežimo infrastruktūrai neišvengiamai auga ir ekspedijavimo, kaip krovinių pervežimo organizavimą užtikrinančios ūkinės-komercinės veiklos, mastas. Taigi vystantis ir plečiantis ekspedijavimo veiklai būtina užtikrinti pakankamą šios veiklos ir jos pagrindu susiklostančių visuomeninių santykių reglamentavimą bei tinkamą aiškinimą.

Darbo tema aktuali ir dėl ekspedijavimo sutartinių teisinių santykių reglamentavimo ir jų tinkamo kvalifikavimo problemų. Ekspedijavimo veikla pasižymi nacionalinio pobūdžio reguliavimu, kadangi ji nėra reglamentuota nei tarptautiniu, nei regioniniu mastu. Taigi, ekspedijavimo veiklai įgijus tarptautinį elementą, praktikoje dažnai gali tekti vadovautis ne tik nacionaliniais, bet ir užsienio valstybių teisės aktais. Todėl yra būtinas aiškus ir nedviprasmiškas nacionalinis ekspedijavimo veiklos reglamentavimas ir aiškinimas. Visgi dėl ekspedijavimo veiklą galinčių sudaryti faktinių veiksmų plataus masto praktikoje dažnai kyla problemų kvalifikuojant tarp šalių kilusius teisinius santykius ir sprendžiant dėl jų tarpusavio teisių, pareigų, atsakomybės apimties. Taigi aktualu nagrinėti ekspedijavimo sutartinių teisinių santykių esminius požymius, šalių tarpusavio teises, pareigas bei santykį su kitomis giminiškomis sutartimis.

2. Darbo objektas.

Darbo objektas – krovinių ekspedijavimo sutarties instituto Lietuvos sutarčių teisėje kokybinė analizė. Darbe nagrinėjama išimtinai krovinių ekspedijavimo sutartis, kadangi kitų ekspedijavimo sutarčių formų nei Civilinis Kodeksas, nei kiti Lietuvos teisės aktai nenumato. Šiame darbe vartojamas terminas „ekspedijavimo sutartis“ yra tapatus terminui „krovinių ekspedijavimo sutartis“.

Pirmoje darbo dalyje „*Reguliuojantys ekspedijavimo veiklą pagrindiniai šaltiniai*“ siekiama nustatyti ekspedijavimo veiklą reglamentuojančius šaltinius, kuriais

¹ Lietuvos statistikos departamentas. [Žiūrėta 2011-11-01]. Prieiga per internetą: <<http://www.stat.gov.lt/>>.

remiamasi kitose darbo dalyse.

Antrojoje darbo dalyje „*Ekspedijavimo veiklos samprata*“ analizuojama ekspedijavimo, kaip ūkinės-komercinės veiklos, samprata. Ekspedijavimo veiklos sampratos atkleidimas identifikuoja faktinius veiksmus, dėl kurių atlikimo šalys sukuria tarpusavio teisinius santykius. Be to, siekiama apibrėžti ekspedijavimo veiklos sampratą, kadangi nuo jos priklauso ekspedijavimo veiklos reguliavimo ribos ir atribojimas nuo kitų ūkinių-komercinių veiklų.

Trečiojoje darbo dalyje „*Ekspedijavimo sutartis*“ nagrinėjama ekspedijavimo sutarties vieta civilinėje teisės sistemoje, jos sąvoka, turinys, kvalifikuojantys požymiai, kuriais vadovaujantis penktoje darbo dalyje „*Ekspedijavimo sutarties santykis su kitomis paslaugų sutartimis*“ atkleidžiamas ekspedijavimo sutarties santykis su kitomis giminiškomis paslaugų sutartimis. Be to, šioje darbo dalyje taip pat nagrinėjamos ekspedijavimo sutarties šalys, jų dinamika bei pagrindiniai jų statusą lemiantys ir identifikuojantys kriterijai, kurie yra ypač svarbūs sprendžiant dėl ekspedijavimo sutarties šalių tarpusavio teisių, pareigų, atsakomybės apimtys.

Ketvirtoje darbo dalyje „*Ekspedijavimo sutarties sudarymas*“ siekiama nustatyti ekspedijavimo sutarties sudarymo tvarką, momentą. Ekspedijavimo sutarties sudarymo momentas yra svarbus, kadangi nuo jo priklauso šalių teisių ir pareigų atsiradimo momentas. Remiantis ekspedijavimo sutarties analize ir atskleistais ją kvalifikuojančiais požymiais penktoje darbo dalyje „*Ekspedijavimo sutarties santykis su kitomis paslaugų sutartimis*“ siekiama atkleisti ekspedijavimo sutarties santykį su kitomis giminiškomis paslaugų sutartimis bei jas skiriančius kvalifikuojančius požymius.

Pažymėtina, kas neįeina į darbo nagrinėjimo objektą. Darbe nėra nagrinėjama ekspedijavimo sutarties šalių sutartinė civilinė atsakomybė. Darbo objektas yra kokybinė ekspedijavimo sutarties instituto Lietuvos sutarčių teisėje analizė, kuri atliekama analizuojant esminius ekspedijavimo sutarties turinio požymius bei atskleidžiant ekspedijavimo sutarties santykį su kitomis giminiškomis paslaugų sutartimis. Kadangi ekspedijavimo sutarties pagrindu kylanti sutartinė civilinė atsakomybė yra išvestinė turtinė prievolė, todėl ji nepatenka į darbo nagrinėjimo objektą.

3. Darbo tikslai.

Sisteminu, lyginamuoju ir kitais žemiau aptariamais darbo metodais siekiama iširti ekspedijavimo sutarties institutą Lietuvos sutarčių teisėje, identifikuojant ekspedijavimo

sutartį, jos turinį, kvalifikuojančius požymius ir jais remiantis atskleisti ekspedijavimo sutarties santykį su kitomis giminiškomis paslaugų sutartimis.

4. Darbo metodai.

Darbe naudotasi lyginamuoju, loginiu, sisteminiu, istoriniu metodais. Siekiant įvertinti ekspedijavimo sutarties instituto raidą, remtasi istoriniu tyrimo metodu, vertinant Civilinio Kodekso normų tarpusavio santykį naudotasi sisteminiu metodu, aiškinant užsienio šalių teisės aktų normas bei Lietuvos teisės aktų normas, – loginiu bei lyginamuoju metodais.

Pažymėtina, kad lyginamuoju metodu analizuota Rusijos, Baltarusijos, Prancūzijos, Vokietijos, Jungtinės Karalystės ir Jungtinių Amerikos Valstijų teisė bei remtasi šių valstybių autorių darbais bei teismų praktika. Rusijos ir Baltarusijos, Vokietijos teisės sistemos pasirinktos dėl to, nes šiose šalyse ekspedijavimo veikla reguliuojama panašiai kaip Lietuvoje. Prancūzijos teisės sistema pasirinkta dėl ekspedijavimo veiklos reguliavimo ypatybių, kurių nėra Lietuvoje. Atitinkamai Jungtinės Karalystės ir Jungtinių Amerikos Valstijų teisės sistemos pasirinktos dėl šiose valstybėse esamos doktrinos gausos, dėl jų priklausymo bendrosios teisės tradicijos valstybėms, kuriose yra kitoks ekspedijavimo veiklos reguliavimas nei Lietuvoje.

5. Darbo originalumas.

Nors ekspedijavimas, kaip ekonominė veikla, yra ypač paplitusi, tačiau su šia veikla susijęs teisinis reguliavimas nėra Lietuvos doktrinoje plačiau nagrinėjamas. Taigi pagrindinės priežastys, lėmusios darbo temos pasirinkimą, – ekspedijavimo veiklos svarba ir paplitimas bei ekspedijavimo veiklos pagrindu atsirandančių teisinių santykių teisinės analizės trūkumas.

6. Naudoti šaltiniai.

Specialiosios lietuviškos teisinės literatūros, kurioje būtų nagrinėjama ekspedijavimo veikla bei jos pagrindu atsirandantys teisiniai santykiai, yra negausu. Todėl darbe daugiausiai naudotasi įvairia užsienio autorių literatūra. Pagrindinis naudotas specialios lietuviškos teisinės literatūros šaltinis – 1999 metais Teisės instituto mokslo tiriamasis darbas „Ekspedicinės veiklos teisinis reguliavimas“, kuris buvo parengtas rengiant Lietuvos Respublikos Civilinį Kodeksą siekiant ištirti ekspedijavimo veiklos įtvirtinimo Lietuvos Respublikos Civiliniame Kodekse galimybes bei tinkamą reguliavimo modelį.

1. Reguliuojantys ekspedijavimo veiklą pagrindiniai šaltiniai

Teisės doktrinoje² išskiriama, kad tarptautinį elementą teisiniai santykiai turi tais atvejais, jeigu teisinių santykių subjektai yra skirtingų valstybių fiziniai ar juridiniai asmenys ir/ar santykio objektas yra užsienio valstybėje ir/ar juridinis faktas, dėl kurio atsirado, pasikeitė ar pasibaigė teisinis santykis, įvyko skirtingose valstybėse. Kadangi ekspedijavimo veikla dažniausiai apima krovinių vežimo organizavimą ir su tuo susijusius veiksmus, kai kroviny yra užsienyje ar ekspeditorius, krovinio siuntėjas, gavėjas arba vežikas yra užsienio valstybių fiziniai ar juridiniai asmenys, todėl ekspedijavimo veiklai ir jos pagrindu atsirandantiems teisiniams santykiams yra būdingas užsienio elementas. Taigi, atsižvelgus į tarptautinį ekspedijavimo veiklos pobūdį, 1967 metais tarptautinis privatinės teisės unifikavimo institutas UNIDROIT parengė tarptautinės konvencijos dėl ekspeditorių sudaromų tarpininkavimo sutarčių, susijusių su tarptautiniu krovinių vežimu, projektą (angl. – Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods) (toliau – UNIDROIT Konvencija). Dėl tarptautinės ekspeditorių asociacijų federacijos FIATA (toliau – FIATA) ir Vokietijos, kuri priešinosi UNIDROIT Konvencijoje įtvirtintiems ekspeditoriaus prilyginimo vežėjui atvejams, nesutikimo UNIDROIT Konvencija taip ir nebuvo priimta.³ Taigi, nors ekspedijavimo veiklai ir jos pagrindu susiklostantiems visuomeniniams santykiams yra būdingas tarptautinis elementas, ekspedijavimo veikla iki šiol nėra tiesiogiai ir imperatyviai reglamentuojama tarptautiniu ar regioniniu mastu.⁴

Atkreiptinas dėmesys, kad tarptautiniai teisės aktai yra aktualūs nagrinėjant sutartinius teisinius santykius, kurių pagrindu vykdoma ekspedijavimo veikla. Tarptautiniai teisės aktai, reguliuojantys krovinių pervežimą, padeda atriboti ekspedijavimo sutartinius teisinius santykius nuo kitų teisinių santykių. Pažymėtina, kad krovinių pervežimo procesas kol kas nėra vieningai unifikuotas – priklausomai nuo pervežimo būdo vežimo santykius reglamentuoja atskiros konvencijos⁵, pritaikytos vienmodaliniams pervežimams.⁶ Siekiant

² MIKELĖNAS, V. *Tarptautinės privatinės teisės įvadas*. Vilnius: Justitia, 2001, p. 15

³ RAMBERG, J. Unification of the Law of International Freight Forwarding. *Uniform law review* [interaktyvus]. 1998, nr. 1 [žiūrėta 2011-11-19], p. 5-13. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1998-1-ramberg-e.pdf>>.

⁴ TETLEY, W. Responsibility of freight forwarders (chapter 23). *Marine Cargo Claims* [interaktyvus]. 4 leid. [žiūrėta 2012-01-07], p. 2. Prieiga per internetą: <<http://www.scribd.com/doc/7263311/Responsibility-of-Freight>>.

⁵ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos

nustatyti, ar vykdant praktikoje vis dažniau pritaikomus multimodalinius⁷ pervežimus šalių sulygta veikla reguliuojama ekspedijavimą ar vežimą reglamentuojančių teisės normų, tenka vadovautis skirtingomis vežimo veiklą reglamentuojančiomis konvencijomis, spręsti jų kolizijų klausimus.

1980 metais norint suvienodinti multimodalinio pervežimo procese dalyvaujančių šalių, tarp kurių yra ir ekspeditorius, teises ir pareigas, buvo priimta Jungtinių Tautų tarptautinio multimodalinio krovinių pervežimo konvencija (toliau – Multimodalinio pervežimo konvencija).⁸ Remiantis šia konvencija ekspeditorius, išipareigojęs krovinių pristatyti į paskirties vietą, galėtų veikti kaip multimodalinio pervežimo operatorius – asmuo, kuris pagal multimodalinio pervežimo sutartį organizuoja multimodalinį pervežimą prisiimdamas atsakomybę už visą pervežimą. Pažymėtina, kad Multimodalinio pervežimo konvencija iki šiol nėra įsigaliojusi⁹, todėl multimodaliniuose pervežimuose dalyvaujančių asmenų teises ir pareigas tenka nustatyti pagal atskiras konvencijas. Tarptautiniai teisės aktai tik netiesiogiai reguliuoja ekspedijavimo veiklos pagrindu susiklostančius sutartinius teisinius santykius¹⁰, o pagrindinis ekspedijavimo veiklos reguliavimo šaltinis yra valstybių nacionaliniai teisės aktai.

Lietuvoje iki naujojo Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso¹¹ (toliau – Civilinis Kodeksas) įsigaliojimo ekspedijavimo veikla nebuvo įstatyminiu lygmeniu reglamentuota.

taisyklės), Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4124 (toliau – Hagos-Visbio taisyklės) reglamentuoja krovinių vežimą jūra. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>; Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435, (toliau – Varšuvos taisyklės) reglamentuoja krovinių vežimą oro transportu. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <http://www.bfdgroup.lt/varšuvos>; Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) reglamentuoja krovinių vežimą keliais, Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS), Valstybės žinios, 2002, Nr. 88-3773, ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF), Valstybės žinios, 1994, Nr. 99-1989, reglamentuoja krovinių vežimą geležinkeliu.

⁶ ATALLAH AL-MUHAISEN, S. *Overview of Trends in Multimodal Transport*. 2005-04-22 [žiūrėta 2011-12-03]. Prieiga per internetą: <http://www.immta.org/uploads/OTMT.pdf>

⁷ 1980 m. gegužės 24 d. Jungtinių Tautų tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad multimodalinis pervežimas – pagal multimodalinio vežimo sutartį vykdomas krovinių pervežimas ne mažiau kaip dviem skirtingomis transporto rūšimis, iš vietos, kur kroviniai priimti multimodalinio pervežimo operatoriaus į kitą šalį. [interaktyvi] [žiūrėta 2011-11-19] Prieiga per internetą: <http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html>

⁸ Jungtinių Tautų tarptautinio multimodalinio krovinių pervežimo konvencija [interaktyvi]. [Žiūrėta 2011-12-11]. Prieiga per internetą: <http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html>.

⁹ Remiantis Jungtinių Tautų tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo konvencijos 36 straipsniu konvencija įsigalioja, kai ją pasirašo 30 valstybių. Šiuo metu konvenciją yra ratifikavusios tik 11 valstybių. [žiūrėta: 2011-12-12]. Prieiga per internetą: http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en.

¹⁰ STASKONIS, V.; MISIŪNAS, J.; VALECKAITĖ, V., *Ekspedicinės veiklos teisinis reguliavimas*: mokslo tiriamasis darbas. Vilnius: Teisės institutas, 1999, Vilnius, p. 19.

¹¹ Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.

Rengiant naujojo Civilinio Kodekso projektą doktrinoje buvo išsakyta pozicija, kad Civiliniame Kodekse turėtų būti tik esminės ekspedijavimo veiklą reglamentuojančios nuostatos, o detalesnis reglamentavimas turėtų būti nustatytas kitu specialiu ekspedijavimo veiklą reglamentuojančiu įstatymu.¹² Pažymėtina, kad tokia praktika yra kai kuriose užsienio valstybėse. Pavyzdžiui, Rusijos Federacijos civilio kodekso (toliau – Rusijos civilinis kodeksas)¹³ atskirame 41 skyriuje yra išskirtos esminės ekspedijavimą reglamentuojančios teisės normos, o detalesnis reglamentavimas nustatytas Rusijos Federacijos krovinių ekspedijavimo įstatyme.¹⁴ Kaip ir buvo siūloma doktrinoje, 2001 m. liepos 1 d. įsigaliojusiame naujajame Civiliniame Kodekse įstatymų leidėjas įtvirtino tik esmines ekspedijavimo veiklą reglamentuojančias teisės normas. Įstatymų leidėjas sutarčiai, kurios pagrindu ekspeditorius vykdo ekspedijavimo veiklą, Civiliniame Kodekse įtvirtino teisinį terminą „ekspedicijos sutartis“. Tačiau tikslinga vartoti sąvoką „ekspedijavimo sutartis“, kadangi veikla, kurios vykdymui yra sudaroma sutartis, yra ekspedijavimas (lot. *expedire* – ruošti, atlikti, sutvarkyti)¹⁵. Taigi, šiame darbe bus vartojama sąvoka „ekspedijavimo sutartis“.

Atsižvelgus į civilinių teisinių santykių dispozityvumo ir sutarties laisvės principus, leidžiančius sutarties šalims sulygti dėl tarpusavio teisių, pareigų ir kitų sutarties sąlygų turinio, specialusis teisės aktas, kuris detaliau už Civilinį Kodeksą reglamentuotų ekspedijavimo teisinius santykius, iki šiol nėra priimtas. Taigi, siekiant detalizuoti teisinius santykius, kurių pagrindu vykdoma ekspedijavimo veikla, ir apsaugoti teisinių santykių šalių teises bei apibrėžti jų pareigas ir atsakomybę Lietuvos ekspeditorius vienijanti asociacija „LINEKA“ yra parengusi rekomendacinio pobūdžio Lietuvos ekspeditorių bendrąsias ekspedijavimo sąlygas¹⁶ (toliau – LINEKA Taisyklės). Pažymėtina, kad ir užsienio šalių nacionalinės ekspeditorių asociacijos yra priėmusios rekomendacinio pobūdžio bendrąsias ekspedijavimo sutarties sąlygas: Jungtinės Karalystės tarptautinė krovinių asociacija priėmė

¹² *Cit. op.* 10, p. 19.

¹³ Rusijos Federacijos civilinis kodeksas. [Žiūrėta 2012-01-03]. Prieiga per internetą: <<http://www.russian-civil-code.com/>>

¹⁴ Rusijos Federacijos krovinių ekspedijavimo įstatymas Nr. 87-FZ. [Žiūrėta 2012-01-03]. Prieiga per internetą: <<http://baltica-trans.ru/en/helpful/>>.

¹⁵ Tarptautinių žodžių žodynas [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-04]. Prieiga per internetą: <<http://www.tzz.lt/search?searchword=ekspedijuoti>>

¹⁶ Lietuvos nacionalinė ekspeditorių asociacija „LINEKA“. *Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos* [interaktyvus], patvirtintos 1997 m. vasario 27 d. [žiūrėta 2011-12-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.lineka.lt/lt/bendrosios-ekspedijavimo-salygos>>

BIFA standartines prekybos taisyklės (toliau – BIFA Taisyklės)¹⁷, Vokietijos ekspeditorių asociacija priėmė bendrąsias ekspedijavimo sąlygas ADSp (toliau – ADSp Taisyklės)¹⁸, Belgijos ekspeditorių asociacija priėmė Belgijos ekspeditorių asociacijos standartines prekybos sąlygas (toliau – CEB Taisyklės)¹⁹, Kanados tarptautinė ekspeditorių asociacija priėmė standartines prekybos sąlygas (toliau – CIFFA Taisyklės)²⁰, Jungtinių Amerikos Valstijų muitinės tarpininkų ir ekspeditorių asociacija priėmė ekspedijavimo paslaugų sąlygas (toliau – NCBA Taisyklės)²¹, Šveicarijos ekspeditorių asociacija priėmė ekspedijavimo taisyklės GC SPEDLOGSWISS (toliau – SSV Taisyklės)²². Be to, yra ir platesnio regiono ekspeditorius vienijančių asociacijų parengtos krovinių ekspedijavimo taisyklės. Pavyzdžiui, FIATA, kurios nare yra ir Lietuvos ekspeditorių asociacija, yra parengusi pavyzdines krovinių ekspedijavimo taisyklės „FIATA Model Rules for freight forwarding services“ (toliau – FIATA Taisyklės)²³, šiaurės šalių ekspeditorių asociacija yra priėmusi bendrąsias ekspedijavimo sąlygas NSAB 2000.²⁴

Pažymėtina, kad bendrosios ekspedijavimo sąlygos, kol nėra sudėtinė ekspedijavimo sutarties dalis, yra rekomendacinio pobūdžio. Todėl jose dažnai yra pabrėžiamas jų privalomas suderinamumas su statutine teise. Pavyzdžiui, BIFA Taisyklių 2 (B) straipsnyje²⁵, FIATA Taisyklių 2.7 ir 20 straipsniuose²⁶ yra tiesiogiai nurodyta, kad taisyklės galioja tik tuo atveju, jeigu neprieštarauja statutinei teisei.

¹⁷ Jungtinės Karalystės tarptautinė krovinių asociacija „BIFA“. *Jungtinės Karalystės tarptautinės krovinių asociacijos BIFA standartinės prekybos taisyklės* [interaktyvus], 2009 [žiūrėta 2012-02-02]. Prieiga per internetą <[http://www.bifa.org/ attachments/Resources/1013_S4.pdf](http://www.bifa.org/attachments/Resources/1013_S4.pdf)>

¹⁸ Vokietijos ekspeditorių asociacija. *Bendrosios ekspedijavimo sąlygos ADSp* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-02]. Prieiga per internetą: <<http://de.rhenus.com/en/rhenus-group/infocenter/business-information/german-freight-forwarders-standard-terms-and-conditions-adsp/>>.

¹⁹ Belgijos ekspeditorių asociacija. *Standartinės prekybos sąlygos* [interaktyvus], [žiūrėta 2012-01-02]. Prieiga per internetą: <<http://www.conexbe.be/img/user/file/AlgBelgExpVw%20ENG.pdf>>.

²⁰ Kanados tarptautinė ekspeditorių asociacija „CIFFA“. *Standartinės Kanados tarptautinės ekspeditorių asociacijos Inc. prekybos sąlygos* [interaktyvus], patvirtintos 2010 m. gegužės 13 d. [Žiūrėta 2012-02-25]. Prieiga per internetą: <http://www.ciffa.com/downloads/2010/08/CIFFA_may_2010_stc_english.pdf>.

²¹ Jungtinių Amerikos Valstijų nacionalinė muitinės tarpininkų ir ekspeditorių asociacija „NCBFAA“. *Terminai ir sąlygos* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-14]. Prieiga per internetą: <http://www.bws.dk/media/11491/ncbfaa_terms_and_conditions.pdf>.

²² Šveicarijos ekspedijavimo ir logistikos asociacija „SPEDLOGSWISS“. *Bendrosios Šveicarijos ekspedijavimo ir logistikos asociacijos sąlygos (2005)*, galiojančios nuo 2005 m. liepos 1 d. [žiūrėta 2012-01-14]. Prieiga per internetą: <http://www.post.ch/en/post-startseite/post-agb/log_agb_spedlogswiss.pdf>.

²³ Tarptautinė ekspeditorių asociacijų federacija „FIATA“. *FIATA model rules on freight forwarding services* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_05.pdf>.

²⁴ Šiaurės šalių ekspeditorių asociacija. *Šiaurės šalių ekspeditorių asociacijos bendrosios sąlygos NSAB 2000* [interaktyvus], galiojančios nuo 1998 m. birželio 1 d. [Žiūrėta 2012-01-01]. Prieiga per internetą: http://www.msdenmark.com/library/nsab_2000.pdf.

²⁵ Cit. op. 17.

²⁶ Cit. op. 23.

Nors, kaip pažymima doktrinoje²⁷, bendrąsias ekspedijavimo sąlygas ekspeditoriai praktikoje dažniausiai inkorporuoja į ekspedijavimo sutartį ir jos tampa neatskiriama ekspedijavimo sutarties dalimi, kai kurios bendrosios ekspedijavimo sutarties sąlygos tiesiogiai nurodo, kad jos galioja tik tuo atveju, jeigu yra inkorporuotos į ekspedijavimo sutartį. Pavyzdžiui, FIATA Taisyklių 1 straipsnyje *expressis verbis* yra nustatyta, kad taisyklės taikytinos, kai jos yra rašytinai, žodžiu ar koku kitu būdu inkorporuotos į sutartį.²⁸ Kyla klausimas dėl bendrųjų ekspedijavimo sąlygų taikymo tuo atveju, jeigu jos nėra tiesiogiai inkorporuojamos į šalių ekspedijavimo sutartį, nėra ekspedijavimo sutarties sudedamąja dalimi ir jose tiesiogiai nėra nurodyta, kad jos galioja tik tuo atveju, jeigu yra inkorporuotos į sutartį. Nors yra galimi atvejai, kai bendrosios ekspedijavimo taisyklės nustato, kad jos galioja ir neinkorporuotos į sutartį (pavyzdžiui, CEB Taisyklių 1 straipsnyje įtvirtinta, kad šios taisyklės yra Belgijos prekybos papročiu ir galioja net tiesiogiai nenurodytos ekspedijavimo sutartyje²⁹) tačiau, remiantis doktrinoje vyraujančia nuostata³⁰, bendrosios ekspedijavimo sutarties sąlygos yra privalomos šalims tik tuo atveju, jeigu jos konkrečiai nurodytos šalių sutartyje, korespondencijoje, nepaisant to, kad jomis anksčiau jau buvo vadovautasi.³¹ Be to, laikomasi pozicijos, kad ekspeditoriaus atsakomybę ribojančios bendrosios ekspedijavimo sąlygos privalo būti nurodytos konkrečiai šalių sulygtoje sutartyje ir nepakanka jų nurodyti tarpusavio susirašinėjime ar vadovautis ankstesne praktika.³² Pagal užsienio doktriną bendrosios ekspedijavimo sąlygos yra privalomos ekspedijavimo santykių subjektams tik tuo atveju, jeigu jos yra inkorporuotos į ekspedijavimo sutartį ar kitaip ekspedijavimo sutarties santykių dalyviai su jomis aiškiai ir tiesiogiai yra susipažinę. Pažymėtina, kad tokią užsienio doktriną bei jos aiškinimą atitinka ir Lietuvos nacionalinis reguliavimas. Civilinio Kodekso 6.185 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad sutarties standartinės sąlygos privalomos kitai šaliai tik tuo atveju, jeigu jai buvo sudaryta tinkama galimybė su tomis sąlygomis susipažinti. Nesudarius kitai ekspedijavimo sutarties šaliai galimybės susipažinti su bendrosiomis ekspedijavimo sąlygomis, jos nėra taikytinos.

Taigi apibendrinus pažymėtina, kad šiuo metu ekspedijavimo veikla pasižymi nacionalinio pobūdžio reguliavimu, kurį harmonizuoja bendrosios ekspedijavimo taisyklės.

²⁷ *Cit. op.* 4, p. 25.

²⁸ *Cit. op.* 23.

²⁹ *Cit. op.* 19.

³⁰ *Cit. op.* 4, p. 26.

³¹ *Ibid.*, p. 26.

³² *Ibid.*, p. 27.

Ekspedijavimo veikla tik netiesiogiai yra reguliuojama tarptautinių teisės aktų. Multimodalinio pervežimo konvencijos įsigaliojimas paskatintų aiškesnį multimodalinių pervežimų reguliavimą, reglamentuotą ekspeditorių veiklą, jų teises, pareigas, atsakomybę šiems organizuojant iki paskirties vietos (angl. – door to door) multimodalinius pervežimus.

2. Ekspedijavimo veiklos samprata

Ekspedijavimo sutarties turinys, šalių teisės, pareigos priklauso nuo pasirinktos ekspedijavimo veiklos, kuriai vykdyti yra sudaroma ekspedijavimo sutartis, todėl analizuotina ekspedijavimo, kaip ekonominės veiklos, samprata. Doktrinoje pažymima, kad ekspedijavimas, kaip ekonominė veikla, prasidėjo vėlyvaisiais viduramžiais.³³ Iki 19 amžiaus pagrindine ekspedijavimo veikla buvo ekspeditorių tarpininkavimas tarp užsakovo ir vežėjo siekiant pervežti reikiamus krovinius. Ši ekspeditorių veikla dar vadinama klasikine ekspedijavimo veikla.³⁴ Transporto (ypač geležinkelio transporto) ir kitų technologijų vystymasis 19 amžiuje sudarė galimybes dar labiau išsiplėsti ekspedijavimo veiklai: ekspeditoriai ėmė konsoliduoti³⁵ krovinius (angl. – cargo consolidation), teikti kitas papildomas su krovinių vežimo organizavimu susijusias paslaugas (krovinių saugojimas, pakavimas ir pan.), o pastaruoju metu ir organizuoti multimodalinius pervežimus. Dėl ekspeditorių aktyvaus vaidmens multimodaliniuose pervežimuose ekspedijavimo veikla doktrinoje pradėta vadinti tarpininkavimu tarp dviejų ar daugiau transporto rūšių.³⁶

Remiantis doktrina³⁷ pagrindinę ekspeditorių šiuo metu vykdomą ekspedijavimo veiklą sudaro šių veiksmų atlikimas: a) krovinių grupavimas ir dalyvavimas multimodaliniuose pervežimuose; b) krovinių perkrovimas³⁸; c) krovinių pakavimas, saugojimas, distribucija; d) krovinių draudimo organizavimas; e) muitinės formalumų ir kitos dokumentacijos tvarkymas³⁹; f) vietinių mokesčių, vežimo išlaidų mokėjimas⁴⁰; g) transporto

³³ SCHRAMM, Hans-Joachim. *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains: A Social Network Approach*. Physica-Verlag A Spring Company, 2012, p. 13.

³⁴ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific "UNESCAP". *The Evolving Role of the Freight Forwarder*: UNESCAP Training module [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.unescap.org/>>.

³⁵ Krovinių konsolidavimas yra veikla, kurią sudaro skirtingų užsakovų krovinių surūšiavimas pagal vežimo kryptį, patalpimas į bendrus konteinerius ir šių konteinerių bendras išsiuntimas. Praktikoje yra skiriama: a) sugrupuotos siuntos (LCL) – šiuo atveju konteinerį sudaro skirtingų užsakovų prekės. b) FCL – šiuo atveju konteinerį sudaro vieno užsakovo sukauptų siuntų siuntimas. [Cit. op. 34].

³⁶ HOEKS, M. *Multimodal Transport Law: The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Erasmus Universiteit Rotterdam, 2009, p. 41

³⁷ Cit. op. 34.

³⁸ Perkrovimas suprantamas kaip krovinio perkėlimas iš vienos rūšies transporto į kitos rūšies transportą. Į šią veiklą dažniausiai įeina: 1. krovinių iškrovimas; 2. kroviniams vietos naujose transporto priemonėse organizavimas; 3. krovinių rūšiavimas; 4. krovinių pakrovimas. [Ibid.]

³⁹ Ekspeditoriai parengia visus dokumentus, reikalingus prekių importui, eksportui pagal teisinius reikalavimus. [Ibid.]

⁴⁰ Ekspeditoriai užsakovo vardu sumoka už krovinio vežimą ir vietinius mokesčius, siekdami išvengti mokėjimų vėlavimo, išskyrus atvejus kai patys veža užsakovo krovinį. [Ibid.]

distribucijos analizė ir transportavimo organizavimas.⁴¹ Šie ekspedijavimo veiklą galintys sudaryti veiksmai atsispindi ir FIATA parengtame ekspedijavimo veiklos apibrėžime. Pagal FIATA, ekspedijavimo paslaugos apima bet kokias su krovinių vežimu susijusias paslaugas (nepriklausomai, ar vežama vienmodaliniu ar multimodaliniu transportu), krovinių konsolidavimą, sandėliavimą, paruošimą išsiuntimui, pakavimą ar distribuciją, taip pat ir papildomas bei konsultacines paslaugas, kurios apima, bet neapsiriboja muitinės ir mokesčių paslaugomis, prekių deklaravimu, prekių draudimu ir mokėjimų ar dokumentų, susijusių su prekėmis, surinkimu ar įgijimu. Ekspedijavimo paslaugos taip pat apima ir logistines paslaugas, įskaitant ir informacinių technologijų, susijusių su vežimu, prekių paruošimu, išsiuntimu ir sandėliavimu bei *de facto* tiekimo grandinės valdymu.⁴² Taigi, FIATA parengtas ekspedijavimo veiklos apibrėžimas yra labai platus, į jį gali įeiti ir vežimo paslaugų teikimas.⁴³

Į FIATA parengtą ekspedijavimo veiklos apibrėžimą įeina ir vežimo paslaugų teikimas, o tai neatitinka Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos ekspedijavimo veiklos sampratos. Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 1 dalimi, ekspedijavimo veikla – krovinių vežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai, numatyti krovinių ekspedijavimo sutartyje. Taigi, Civilinis Kodeksas vežimo neįtraukia į ekspedijavimo veiklą, o veiksmų sąsają su vežimo proceso organizavimu laiko esminiu kriterijumi, pagal kurį sprendžiamas veiksmų priskirtinumas ekspedijavimo veiklai. Civiliniame Kodekse aiškiai susiejant ekspedijavimo veiklos turinį su krovinių vežimo organizavimu, įstatymų leidėjas apibrėžia pagrindinį šios veiklos tikslą – užtikrinti krovinių pervežimą.

Atsižvelgus į aukščiau aptartus skirtingus ekspedijavimo veiklos apibrėžimus, teigtina, kad turėtų būti vadovaujamosi Civiliniame Kodekse įtvirtinta ekspedijavimo veiklos samprata, pagal kurią ekspedijavimo veikla – komplekso veiksmų, susijusių su krovinių vežimo organizavimu, teikimas. Tokia ekspedijavimo veiklos samprata aiškiai apibrėžia ekspedijavimo veiklos tikslus bei jos ribas.

⁴¹ Ekspeditoriai analizuoja transportavimo galimybes siekdami parinkti labiausiai užsakovo interesus atitinkantį vežimo būdą ar derinti skirtingus vežimo būdus multimodalinio pervežimo metu. Suradę tinkamiausią krovinių vežimo būdą ekspeditoriai užsakovo vardu sudaro vežimo sutartis su vežėjais. Tačiau praktikoje galimi ir atvejai, kai ekspeditoriai savo vardu sudaro vežimo sutartis su vežėjais ar patys veža užsakovo krovinius. [*Ibid.*]

⁴² Tarptautinė ekspeditorių asociacijų konfederacija „FIATA“. *Freight forwarders adopt an official description of freight forwarding and logistics services* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-14]. Prieiga per internetą: <http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406_09.pdf>.

⁴³ *Cit. op.* 36.

3. Ekspedijavimo sutartis

3.1. Ekspedijavimo sutarties vieta civilinės teisės sistemoje

Valstybių nacionalinė civilinė teisė skirtingai traktuoja ekspedijavimo sutartinius santykius, kurių pagrindu krovinį siuntėjas ar krovinį gavėjas paveda ekspeditoriams atlikti veiksmus, susijusius su krovinį vežimo organizavimu.

Vokietijoje ekspedijavimo sutarties institutas yra reglamentuojamas Vokietijos komercinio kodekso⁴⁴ (vok. – Handelsgesetzbuch) penktajame skyriuje, kuriame ekspedijavimo sutartis išskirta kaip savarankiška civilinė sutartis. Taip pat ir Baltarusijoje bei Rusijoje ekspedijavimo sutartis reglamentuojama specialių teisės normų, įtvirtintų šių valstybių civiliniuose kodeksuose. Kaip pažymima doktrinoje, ekspedijavimo sutartis Baltarusijoje, Rusijoje yra savarankiška civilinė sutartis.⁴⁵ Prancūzijos civilinės teisės sistemoje ir valstybėse, kurios savo teisės sistemos pagrindu priėmė Prancūzijos civilinius įstatymus, ekspedijavimas laikomas komiso sutarties atmaina⁴⁶, kuri yra reglamentuota Prancūzijos komerciniame kodekse⁴⁷ (pranc. – Code de Commerce). Jungtinėje Karalystėje ekspedijavimo sutartis traktuojama kaip agentavimo sutartis.⁴⁸

Lietuvos teisės doktrinoje dar iki Civilinio Kodekso priėmimo laikytasi pozicijos, kad ekspedijavimo sutartis turi būti pripažįstama kaip savarankiška civilinė sutartis.⁴⁹ Tokios koncepcijos įstatyminiu pagrindu laikyta Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Transporto Kodeksas) 41 straipsnio 2 dalis, kurioje nustatyta, kad ekspedijavimo veiklą reguliuoja įstatymai. Taigi, kaip ir buvo teigiama doktrinoje⁵⁰, įstatymų leidėjas naujajame Civiliniame Kodekse ekspedijavimo sutarties institutą įtvirtino atskirame Civilinio Kodekso XLI skyriuje, taip pabrėždamas ekspedijavimo sutarties atskirumą, savarankiškumą ir jos specifiką.

⁴⁴ Vokietijos komercinis kodeksas [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.handelsgesetzbuch.de/>>.

⁴⁵ ZHUMINA, M. *Legal Norms Governing the Forwarder's Liability in the Legislation of Republic of Belarus, the Russia Federation and Ukraine*. Belarusian Journal of International Law and International Relationships [interaktyvus]. 2005, No. N4. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://evolutio.info/>>.

⁴⁶ *Cit. op.* 10., p. 10.

⁴⁷ Prancūzijos komercinis kodeksas [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-02-01]. Prieiga per internetą: <<http://perlpot.net/cod/commerce.pdf>>.

⁴⁸ KORNEYCHUK, D. *Legal Nature of International Freight Forwarding Obligation*. Belarusian Journal of International Law and International Relationships [interaktyvus]. 2003, No. N3. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://evolutio.info/>>.

⁴⁹ *Cit. op.* 10, p. 5.

⁵⁰ *Ibid.* p. 20.

Analizuotinas ekspedijavimo sutarties institutą sudarančių teisės normų santykis su kitomis Civilinio Kodekso normomis, kurios taikomos kitoms sutartims. Nors pagal prigimtą ekspedijavimo sutartis yra paslaugų sutartis, nes pagal ją ekspeditorius atlieka sutartimi sulgytas paslaugas, tačiau, remiantis Civilinio Kodekso 6.716 straipsnio 3 dalimi, atlygintinų paslaugų sutartį reglamentuojančios Civilinio Kodekso normos nėra taikytinos ekspedijavimo sutarčiai. Tai paaiškinama tuo, kad atlygintinų paslaugų sutartis yra savarankiška civilinė sutartis⁵¹. Ekspedijavimo sutarties institutui be specialiųjų Civilinio Kodekso XLI skyriaus normų yra taikytinos bendrosios sutarčių teisės ir prievolių teisės normos, kurios pagal Civilinio Kodekso 6.154 straipsnio 3 dalį ir 6.155 straipsnio 1 dalį taikytinos tiek, kiek neprieštarauja specialiosioms Civilinio Kodekso XLI skyriuje įtvirtintoms ekspedijavimo institutą reglamentuojančioms normoms. Esant prieštaravimui tarp bendrųjų sutarties reglamentuojančių teisės normų ir specialiųjų Civilinio Kodekso XLI skyriuje įtvirtintų normų, prieštaravimas turi būti sprendžiamas vadovaujantis principu *lex specialis derogat legi generali*.⁵² Ekspedijavimo sutartis yra sandoris, todėl remiantis Civilinio Kodekso 6.154 straipsnio 2 dalimi ekspedijavimo sutarčiai taip pat taikytinos sandorius reglamentuojančios Civilinio Kodekso normos bei kitos sutartims taikytinos normos, pavyzdžiui, reglamentuojančios terminus, civilinių teisių objektus, ieškinio senatį.⁵³

3.2. Ekspedijavimo sutarties sąvoka ir požymiai

Civiliniame Kodekse yra apibrėžta ekspedijavimo sutarties sąvoka ir požymiai. Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3 dalimi, krovinių ekspedijavimo sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies – užsakovo (užsakovo kliento) – lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu. Pažymėtina, kad Civiliniame Kodekse įtvirtinta ekspedijavimo sutarties sąvoka analogiškai apibrėžta ir Rusijos civiliniame kodekse.⁵⁴ Ekspedijavimo sutarties sąvoka atskleidžia šios sutarties pagrindinius požymius: sutarties atlygintinų, dvišališkumą, ekvivalentiškumą, konsensualumą.

⁵¹ KABIŠAITIS, A. Paslaugų sutartis – Lietuvos civilinės teisės naujovė (1). *Justitia*, 2003 m. nr. 5 (47), p. 2.

⁵² MIKELĖNAS, V. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2003. I t., p. 193.

⁵³ *Ibid.* p. 192.

⁵⁴ Rusijos Civilinio Kodekso 801 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad krovinių ekspedijavimo sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja atlygintinai kitos šalies (užsakovo arba užsakovo kliento) lėšomis teikti arba organizuoti paslaugas, susijusias su krovinių vežimu. [*Cit. op.* 13].

Ekspedijavimo sutartis yra dvišalė sutartis. Kaip pažymima doktrinoje, dvišalės yra tokios sutartys, kai kiekviena šalis turi ir teisių, ir pareigų, t.y., jas sieja priešpriešinės teisės ir pareigos.⁵⁵ Kaip matyti iš Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3 dalyje įtvirtintos ekspedijavimo sutarties sąvokos, ekspeditorius pagal ekspedijavimo sutartį turi pareigą užsakovui teikti paslaugas, susijusias su krovinių vežimo organizavimu, o kita sutarties šalis – užsakovas (užsakovo klientas) – turi pareigą ekspeditoriui mokėti atlyginimą, atitinkamai ekspeditoriaus turi teisę gauti atlyginimą už paslaugas, o užsakovas (užsakovo klientas) turi teisę gauti ekspedijavimo paslaugas.

Ekspedijavimo sutartis yra konsensualinė sutartis.⁵⁶ Šios sutarties konsensualumas įtvirtintas Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 4 dalyje, kurioje nurodoma, kad krovinių ekspedijavimo sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina gautą užsakymą. Pažymėtina, kad ekspedijavimo sutarties konsensualumo nepaneigia ir Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 2 dalis, kurioje numatyta, kad krovinių ekspedijavimo sutartimi gali būti laikomas ir ekspeditoriaus užpildytas krovinio vežimo važtaraštis, pasirašytas užsakovo (užsakovo kliento). Sistemiskai aiškinant 6.824 straipsnio 4 dalį ir Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 2 dalį, teigtina, kad ekspedijavimo sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina užsakymą, o ekspeditoriaus užpildytas krovinio vežimo važtaraštis gali patvirtinti tik tarp ekspeditoriaus ir užsakovo (užsakovo kliento) susiformavusią ekspedijavimo sutarties dinamiką.

Remiantis Civilinio Kodekso 6.160 straipsnio 3 dalyje išskirtu sutarčių skirstymu pagal naudos apibrėžtumą, ekspedijavimo sutartis yra ekvivalentinė sutartis. Doktrinoje ekvivalentine sutartimi yra laikoma tokia sutartis, kurią sudarant šalys konkrečiai žino, ką viena iš kitos gaus, ir yra aiškus būsimos naudos dydis.⁵⁷ Ekspedijavimo sutarties atveju ekspeditorius žino, kad įvykdęs sutartį gaus atlyginimą, o užsakovas (užsakovo klientas) žino, kad gaus ekspedijavimo sutartyje sulygtas paslaugas. Taigi, ekspedijavimo sutartis yra ekvivalentinė sutartis.

Ekspedijavimo sutartis gali būti tiek tęstinio vykdymo, tiek vienkartinio įvykdymo sutartimi. Doktrinoje išskiriama, kad vienkartinio įvykdymo sutartis yra sutartis, kuri baigiasi tinkamai įvykdyta vieninteliu veiksmu, o tęstinio vykdymo sutartimi laikytina sutartis, kuri

⁵⁵ *Cit. op. 52*, p. 199.

⁵⁶ CIRTAUTIENĖ, S. et al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004, p. 504.

⁵⁷ *Cit. op. 52*, p. 201.

vykdoma atliekant tam tikrus veiksmus, dažnai – tam tikrais periodais.⁵⁸ Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3, 5 ir 6 dalių sisteminė analizė leidžia teigti, kad ekspedijavimo sutartimi šalis gali sulygti dėl labai plataus rato paslaugų, susijusių su krovinių vežimu, teikimo. Galimi atvejai, kad užsakovui (užsakovo klientui) bus reikalingas tik konkretaus krovinio vežimo organizavimas, pavyzdžiui sulygstant su ekspeditoriumi, kad šis užtikrins krovinio išsiuntimą, o užsakovas (užsakovo klientas) už tai jam sumokės vienkartinį atlygį. Tokiu atveju ekspedijavimo sutartis būtų traktuojama kaip vienkartinio vykdymo sutartis. Tačiau atitinkamai galimos ir tokios ekspedijavimo sutarties variacijos, kai užsakovas (užsakovo klientas) sulygsta su ekspeditoriumi, kad šis teiks kompleksą tam tikrais periodais paslaugų, susijusių su krovinių vežimo organizavimu, užsakovui (užsakovo klientui), šiam periodiškai už šias paslaugas atsiskaitant. Tokiu atveju ekspedijavimo sutartis būtų tęstinio vykdymo sutartis.

Ekspedijavimo sutartis yra atlygintinė sutartis. Teisės doktrinoje išskiriama, kad atlygintinė sutartis yra sutartis, kuria viena sutarties šalis už sutarties įvykdymą iš kitos šalies gauna tam tikrą priešpriešinį turtinio pobūdžio patenkinimą.⁵⁹ Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3 dalyje tiesiogiai įtvirtinta, kad užsakovas (užsakovo klientas) ekspeditoriui už šio atliekamą ekspedijavimo sutartyje sulygtą veiklą moka atlyginimą. Pažymėtina, kad ir užsienio šalių teisės aktuose yra tiesiogiai įtvirtintas ekspedijavimo sutarties atlygintinumas. Pavyzdžiui, Vokietijos komercinio kodekso⁶⁰ 453 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad krovinio siuntėjas turi prievolę sumokėti sutartimi sulygtą atlyginimą, Rusijos civilinio kodekso⁶¹ 801 straipsnio 1 dalyje, Baltarusijos civilinio kodekso⁶² 755 straipsnio 1 dalyje taipogi yra įtvirtinta užsakovo pareiga mokėti ekspeditoriui atlyginimą.

Ekspedijavimo sutartis gali būti terminuota arba neterminuota sutartis (Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 8 dalis). Priklausomai nuo to, ar ekspedijavimo sutartis yra terminuota, ar neterminuota, gali priklausyti jos nutraukimas. Civilinis Kodeksas nustato specialų ekspedijavimo sutarties vienašalį nutraukimo pagrindą jeigu ekspedijavimo sutartis yra neterminuota. Civilinio Kodekso 6.829 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kiekviena šalis turi teisę nutraukti neterminuotą krovinių ekspedijavimo sutartį, įspėjus apie tai kitą šalį prieš

⁵⁸ *Ibid.*, p. 200.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 199.

⁶⁰ *Cit. op.* 44.

⁶¹ *Cit. op.* 13.

⁶² Baltarusijos civilinis kodeksas Nr. 218-Z [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-17]. Prieiga per internetą: <<http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=6700>>.

mėnesį, jeigu sutartyje nenustatytas ilgesnis įspėjimo terminas. Ši teisės norma yra speciali norma Civilinio Kodekso 6.199 straipsnyje įtvirtinto reguliavimo atžvilgiu. Pažymėtina, kad ir užsienio šalyse kaip specialus sutarties nutraukimo būdas yra numatytas neterminuotos ekspedijavimo sutarties vienašalis nutraukimas.⁶³ Tačiau pažymėtina, kad šia teise šalys turi naudotis protingai, kadangi šiuo pagrindu vienašališkai nutraukusi neterminuotą ekspedijavimo sutartį šalis privalo atlyginti kitai šaliai dėl to padarytus nuostolius (Civilinio Kodekso 6.829 straipsnio 2 dalis).⁶⁴

3.3. *Ekspedijavimo sutarties dalykas*

Ekspedijavimo sutarties dalyką atskleidžia Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3, 5 ir 6 dalių sisteminė analizė. Kaip matyti iš Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3 dalies, ekspedijavimo sutarties dalyką sudaro paslaugos, tiesiogiai susijusios su krovinių⁶⁵ pervežimu.

Civilinis Kodeksas nenustato *numerous clausus* ekspedijavimo sutarties dalyką galinčių sudaryti veiksmų sąrašo, tačiau Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 5 ir 6 dalyse yra pateikiamas pavyzdinis veiksmų, galinčių sudaryti ekspedijavimo sutarties dalyką, sąrašas:⁶⁶

- a) krovinių vežimo organizavimas ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ir maršrutu;
- b) savo ar kliento vardu vežimo ir kitų sutarčių sudarymas;
- c) krovinių išsiuntimo, pakrovimo, iškrovimo užtikrinimas;
- d) iš atitinkamų įstaigų krovinio eksportui ar importui reikalingų dokumentų gavimas;
- e) muitinės ir kitų formalumų atlikimas;
- f) krovinio kiekio ir būklės tikrinimas;
- g) krovinių pakrovimas ir iškrovimas;
- h) sumokėjimas rinkliavų, mokesčių bei kitų sumų, kurias privalo mokėti užsakovas (užsakovo klientas);
- i) krovinio saugojimas;
- j) krovinio sandėliavimas;
- k) kitų paslaugų teikimas.

⁶³ Rusijos civilinio kodekso 806 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad kiekviena šalis turi teisę vienašališkai nutraukti neterminuotą ekspedijavimo sutartį apie tai per protingą terminą informavusi kitą šalį. [*Cit. op.* 13].

⁶⁴ Tapatė teisės norma įtvirtinta ir Rusijos civilinio kodekso 806 straipsnio 2 dalyje. [*Cit. op.* 13].

⁶⁵ Pažymėtina, kad Civilinis Kodeksas nenustato krovinio sąvokos. Remiantis krovinių vidaus vežimo kelių transporto taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymu Nr. 300, 2.5. punktu bei sisteminė vežimą reglamentuojančių Civilinio Kodekso normų analize kroviny apibrėžtinai kaip bet koks turtas, išskyrus keleivius, bagažą, pašta.

⁶⁶ Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad šioje straipsnio dalyje numatytos paslaugos yra papildomos lyginant jas su to paties straipsnio 5 dalyje apibrėžtomis paslaugomis, kurių nenumatytas išsamus sąrašas. Pažymėtina, kad lygiai taip pat yra nurodyta ir Vokietijos komercinio kodekso 454 straipsnio 2 dalyje. [*Cit. op.* 44], Rusijos civilinio kodekso 801 straipsnio 1 dalyje [*Cit. op.* 13] bei Baltarusijos civilinio kodekso 755 straipsnio 1 dalyje [*Cit. op.* 62]. Teisiškai tiek Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 5, tiek 6 dalyse įtvirtintos ekspeditoriaus paslaugos vertinamos tapačiai, jeigu jos įeina į sutarties dalyką bei yra susiję su krovinių pervežimu.

Teisės doktrinoje⁶⁷ ekspedijavimo dalyką galintys sudaryti veiksmai pagal savo pobūdį skirstomi į teisinius ir faktinius veiksmus. Teisinių veiksmų pavyzdžiai: krovinių vežimo sutarties sudarymas, krovinių priėmimas, perdavimas, dokumentų surašymas ir pan. Faktinių veiksmų pavyzdžiai: krovinių paruošimas vežimui (įpakavimas, markiravimas ir kt.), jo saugojimas, pakrovimas, iškrovimas. Taigi, ekspedijavimo dalyką gali sudaryti tiek teisinių, tiek faktinių ekspedijavimo sutartyje sulygtų veiksmų kompleksas.

Kaip pažymima užsienio doktrinoje⁶⁸, ekspedijavimo sutarties dalyką sudarantys veiksmai, šalių sulygti atskirai nesant tikslo užtikrinti krovinių pervežimą, gali būti savarankiško reguliavimo dalykas, todėl būtina ekspedijavimo dalyką vertinti kompleksiskai. Pavyzdžiui, ekspeditoriaus įsipareigojimas saugoti, sandėliuoti krovinius, nesant kitų ekspedijavimo dalyko turinį sudarančių veiksmų, gali būtų kvalifikuotas kaip pasaugos, sandėliavimo sutartinių santykių vykdymas. Todėl ekspedijavimo dalyką sudarančius veiksmus būtina vertinti kompleksiskai, atsižvelgiant į bendrą sutarties tikslą užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą, dėl kurio teismų praktikoje⁶⁹ bei doktrinoje⁷⁰ ekspedijavimo sutartis dar vadinama pagalbine sutartimi. Atsižvelgus į ekspedijavimo veiklą sudarančių veiksmų kompleksiskumą, paskirtį ir šių veiksmų privalomą sąsają su krovinių vežimo procesu, ekspedijavimo sutarties dalykas apibrėžtinai kaip tiesiogiai su krovinių pervežimu susijusių veiksmų visuma, kurios tikslas yra užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą.

Pažymėtina, kad dėl ekspedijavimo dalyko kompleksiskumo, paskirties užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą ir jį sudarančios veiksmų visumos sąsajos su krovinių pervežimu, neapimant paties vežimo, ekspedijavimo sutarties dalykas yra kvalifikacinis ekspedijavimo sutarties požymis. Be to, kadangi ekspedijavimo sutartis sudaroma dėl ekspedijavimo sutarties dalyką sudarančių paslaugų visumos atlikimo, kurią atlikdamas ekspeditorius siekia gauti atlyginimą, o užsakovas ekspedijavimo sutarties dalyką sudarančias paslaugas, ekspedijavimo sutarties dalykas laikytinas esmine ekspedijavimo sutarties sąlyga.⁷¹

⁶⁷ *Cit. op.* 10, p. 5.

⁶⁸ *Cit. op.* 48.

⁶⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Jutatransa“ v. UAB „Girteka“. Nr. 3K-3-177/2009, kat. 60; 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

⁷⁰ IMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t. (55)(47), p. 19-31.

⁷¹ Pažymėtina, kad Vokietijos komercinis kodeksas ekspedijavimo sutarties esmine sąlyga taip pat laiko jos dalyką – ekspeditoriaus įsipareigojimą organizuoti krovinių vežimą ir teikti kitas su tuo susijusias paslaugas (453 straipsnio 1 dalis, 454 straipsnis) [*Cit. op.* 44].

3.4. *Ekspedijavimo sutarties forma*

Rengiant ekspedijavimo sutarties institutą, doktrinoje buvo siūloma priklausomai nuo sutarties trukmės ir jos vykdymo ekspedijavimo sutarties sudarymo formai nustatyti skirtingus reikalavimus.⁷² Tuo atveju, jeigu sutartis yra vienkartinė, terminuota sutarties sudarymui siūlyta nustatyti supaprastintą formą – sutarties sudarymą vienkartinio užsakymu.⁷³ Atsižvelgęs į šiuos pasiūlymus įstatymų leidėjas Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 1 dalyje nustatė, kad krovinių ekspedijavimo sutartis turi būti sudaryta paprasta rašytine forma arba pateikiant užsakymą tam tikromis ryšio priemonėmis. Taigi, remiantis šiais įstatymų leidėjo nustatytais ekspedijavimo sutarties formai keliamais reikalavimais analizuotini galimi ekspedijavimo sutarties sudarymo būdai.

Remiantis Civilinio Kodekso 1.73 straipsnio 2 dalimi, 6.192 straipsnio 2 dalimi ekspedijavimo sutartis atitiktų paprastos rašytinės formos reikalavimą, jeigu ji, užtikrinant teksto apsaugą ir siuntusios šalies parašo identifikavimą, būtų sudaroma vienu iš šių alternatyvių būdų: a) surašant vieną šalių pasirašomą dokumentą; b) apsieičiant raštais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais ar kitais telekomunikacijų galiniais įrenginiais. Taigi, rašytinės formos reikalavimas tenkinamas laikiusius visų šių sąlygų: a) pasirinktas sutarties sudarymo būdas užtikrina teksto apsaugą; b) abi šalys pasirašytinai išreiškia savo valią sudaryti sutartį;⁷⁴ c) galima identifikuoti šalių parašus.

Nagrinėtinas yra ir įstatymų leidėjo nustatytas ekspedijavimo sutarties pateikiant užsakymą tam tikromis ryšio priemonėmis sudarymo būdas. Sistemiškai aiškinant Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 1 dalį kartu su Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 4 dalimi teigtina, kad užsakymo pateikimas tam tikromis ryšio priemonėmis yra rašytinė oferta. Tokiu atveju ekspeditoriui išreiškus bet koku būdu valią sudaryti sutartį (įskaitant ir konkludentinius veiksmus, pavyzdžiui, pradėjus vykdyti sutartį) ekspedijavimo sutartis būtų laikoma sudaryta rašytine forma.⁷⁵

Pažymėtina, kad Rusijos, Baltarusijos civiliniai kodeksai, Vokietijos komercinis kodeksas nenumato sutarties sudarymo užsakymo pateikimo būdų, o kai kurių šalių bendrosios ekspedijavimo sutarties sąlygos nustato, kad užsakymas turi būti pateikiamas

⁷² *Cit. op.* 10, p. 23.

⁷³ *Ibid.*, p. 23.

⁷⁴ VILEITA, A. et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos.* Vilnius: Justitia, 2001, p. 169.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 170.

raštu, pavyzdžiui, SSV Taisyklių⁷⁶ 4 straipsnyje nustatyta, kad užsakymas turi būti perduotas ekspeditoriui raštu arba elektronine forma. Taigi, 6.825 straipsnio 1 dalyje, kaip ir Rusijos civilinio kodekso 802 straipsnio 1 dalyje⁷⁷ bei Baltarusijos civilinio kodekso 755 straipsnio 4 dalyje⁷⁸, nustatyta ekspedijavimo sutarties sudarymo forma – paprasta rašytinė forma.

Aptartini padariniai sudarius ekspedijavimo sutartį, kai nesilaikoma paprastos rašytinės formos reikalavimų. Kadangi Civilinis Kodeksas *expressis verbis* nenustato, kad paprastos rašytinės formos nesilaikymas ekspedijavimo sutartį daro negaliojančia, todėl nesilaikius paprastos rašytinės formos reikalavimų sutartis vis tiek galiotų, tačiau šalys, kilus ginčui dėl sutarties sudarymo ar jo įvykdymo fakto, neturėtų teisės remtis liudytojų parodymais siekdamos šį faktą įrodyti (Civilinio Kodekso 1.93 straipsnio 2 dalis). Taigi, tokiu atveju sutarties galiojimas turėtų būti įrodinėjamas kitais įrodinėjimo būdais – faktinėmis aplinkybėmis bei rašytiniais įrodymais.⁷⁹

Atskirai analizuotina yra Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 1 dalies nuostata, pagal kurią krovinių ekspedijavimo sutartimi gali būti laikomas ekspeditoriaus užpildytas važtaraštis, pasirašytas užsakovo (užsakovo kliento). Tokia taisyklė nėra įtvirtinta nei Rusijos, nei Baltarusijos civiliniuose kodeksuose, nei Vokietijos komerciniame kodekse. Šios normos pritaikomumo praktinė problema yra ta, kad praktikoje naudojamuose krovinių transportavimo dokumentuose⁸⁰ nėra numatyta vietos ekspeditoriaus parašui bei kitiems įrašams apie ekspeditorių. Jeigu ekspeditorius užpildo važtaraščius savo vardu, tai jis save įrašo siuntėju arba siuntėjas pagal susitarimą su krovinio pirkėju įrašo ekspeditorių krovinio gavėju. Visgi Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta taisyklė nustato atvejį, kai važtaraštį užpildo ekspeditorius, o užsakovas jį pasirašo. Taigi kyla klausimas, kieno vardu toks važtaraštis yra sudaromas. Jei ekspeditorius surašė važtaraštį savo užsakovo vardu ir užsakovas jį pasirašė, tai vertintina tik kaip dokumento surašymas ir iš šio veiksmo atlikimo ekspeditorius jokių teisių ir pareigų neįgyja. Be to toks važtaraštis negalėtų identifikuoti užsakovo ir ekspeditoriaus sutarties turinio. Taigi, šiuo metu praktiškai Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 1 dalis, kurioje numatyta galimybė sudaryti krovinių ekspedijavimo sutartį

⁷⁶ *Cit. op.* 22.

⁷⁷ *Cit. op.* 13.

⁷⁸ *Cit. op.* 62.

⁷⁹ *Cit. op.* 74, p. 207.

⁸⁰ Pavyzdžiui, CMR važtaraštis [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <<http://www.bfdgroup.lt/>>; oro transporto važtaraštis [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <<http://www.bfdgroup.lt/>>; CIM, SMGS važtaraščiai [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <http://www.albatransa.lt/vaztarastis_lt.htm>.

ekspeditoriui užpildžius važtaraštį, kurį pasirašytų užsakovas, yra nepritaikoma.

3.5. *Ekspedijavimo sutarties šalys*

3.5.1. *Ekspeditorius kaip ekspedijavimo sutarties šalis*

Iki naujojo Civilinio Kodekso įsigaliojimo nebuvo įstatyminiu lygmeniu reglamentuotos ekspeditoriaus sąvokos, tačiau poįstatyminiai teisės aktai nustatė privalomas ekspeditorių vykdomai ūkinei-komercinei veiklai licencijas.⁸¹ Šiuo metu galiojančios privalomos licencijavimo tvarkos vykdyti ekspedijavimo veiklą nėra nustatyta. Visgi pažymėtina, kad kai kuriose valstybės ekspedijavimo veikla yra licencijuojama. Pavyzdžiui, Jungtinėse Amerikos Valstijose ekspeditoriai vykdydami veiklą, susijusią su sausumos pervežimais, privalo gauti Federalinės motorinio transporto vežėjų saugos administracijos (angl. – Federal Motor Carrier Safety Administration) licenciją⁸², kurios išdavimas siejamas su JAV kodekse⁸³ numatytu privalomu ekspedijavimo veiklos apdraudimu⁸⁴, o ekspeditoriai, vykdydami veiklą, susijusią su pervežimais jūroje, turi gauti licenciją iš Federalinės jūrų komisijos (angl. – Federal Maritime Commission)⁸⁵. Atitinkamai ir Prancūzijoje ekspeditorių veikla yra licencijuojama.⁸⁶

Lietuvoje įstatymų leidėjas nereikalauja, kad ekspeditoriai įgytų specialią licenciją, skirtą vykdyti ekspedijavimo veiklą, tačiau dėl ekspedijavimo veiklos įvairovės dalis

⁸¹ Skirtingais laikotarpiais galiojo šios licencijos: a) iki 1998 m. kovo 14 d. galiojo Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. sausio 3 d. nutarimu Nr. 7 patvirtintos licencijų teikti agentavimo ir ekspedijavimo paslaugas oro transporte išdavimo taisyklės. Valstybės žinios, 1996, Nr. 2-50; b) iki 2004 m. rugpjūčio 31 d. galiojo licencijų vežti keleivius ir kroviniu laivais, teikti agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugas vandens transporte, užsiimti laivų vilkimu (bukšyravimu), teikti locmanų paslaugas, užsiimti gelbėjimo ir povandeniniais techniniais darbais, eksploatuoti jūrų uostus pagal jų funkcinę paskirtį išdavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. vasario 9 d. nutarimu Nr. 232. Valstybės žinios, 1996, Nr. 15-397; c) iki 2006 m. kovo 31 d. galiojo agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugų geležinkeliose licencijos, nustatytos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1995 m. lapkričio 30 d. įsakymu Nr. 460. Valstybės žinios, 1995, Nr. 99-2223.

⁸² Licencijavimo tvarkos teisinis pagrindas yra JAV kodekso 13903 straipsnis. Prieiga per internetą: <<http://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/13903>>. Žiūrėti taip pat JAV Transporto departamento Federalinės motorinio transporto vežėjų saugos administracijos tinklalapyje <<http://www.fmcsa.dot.gov/registration-licensing/licensing/registr.htm#ff>>. [Žiūrėta 2011-10-01].

⁸³ Jungtinių Amerikos Valstijų kodeksas [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-10-01]. Prieiga per internetą: <http://www.law.cornell.edu/uscode/text>.

⁸⁴ Ekspeditoriaus pareigą apdrausti vykdydamą veiklą reglamentuoja JAV kodekso 13906 straipsnio c dalis [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-11]. Prieiga per internetą: <<http://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/13906>>.

⁸⁵ Žiūrėti plačiau JAV Federalinės jūrų komisijos tinklalapyje <http://www.fmc.gov/>. [Žiūrėta 2011-11-11].

⁸⁶ Institut du droit international des transports. *Statut compare du commissionnaire de transport et du transporteur*. [Žiūrėta 2012-02-02]. Prieiga per internetą: <<http://www.idit.asso.fr/>>.

ekspedijavimo veiklos gali būti licencijuojama. Pavyzdžiui, ekspeditoriai, vykdančys su kroviniu vežimu susijusias paslaugas, kurias apima krovinių sandėliavimas, turi gauti licenciją sandėliavimui⁸⁷, o teikiant paslaugas, susijusias su krovinio gabenimu per muitines, – muitinės tarpininko liudijimą⁸⁸.

Naujojo Civilinio Kodekso 6.284 straipsnio 2 dalyje įstatymų leidėjas įtvirtino ekspeditoriaus sąvoką. Remiantis Civilinio Kodekso 6.284 straipsnio 2 dalimi, ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus. Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą ekspeditoriaus sąvoką būtina aiškinti sistemiškai kartu su to paties straipsnio 3, 5, 6 dalimis, kuriose atskleidžiama ekspeditoriaus vykdomos ekspedijavimo sutartimi suldytos veiklos specifika, atspindinti ekspeditoriaus sąvoką. Pažymėtina, kad ekspeditoriaus sąvoką aiškinant remiantis išimtinai tik Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 dalies gramatine sąvokos konstrukcija, būtų galima padaryti teisės aiškinimo klaidų, kadangi šioje straipsnio dalyje įtvirtinta ekspeditoriaus pareiga *gabenti* užsakovo krovinį gali būti be pagrindo susieta su Civilinio Kodekso 6.808 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta vežėjo pareiga siuntėjo jam perduotą krovinį *nugabenti* į paskirties punktą. Taigi remiantis tik gramatiniu 6.824 straipsnio 2 dalies aiškinimu ekspeditoriaus samprata gali būti nepagrįstai išplėsta ir apimti vežimo sutarties dalyką – krovinių vežimą. Todėl ekspeditoriaus sąvoka ir jo pareiga gabenti krovinį aiškintina vadovaujantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2, 3, 5, 6 dalimis, pagal kurių sistemine ir loginę analizę ekspeditorius – juridinis asmuo, kuris vykdo įvairių sutartimi suldytą ūkinę-komercinę veiklą, kuriai keliamas vienintelis imperatyvus reikalavimas – ekspeditoriaus teikiamos paslaugos turi būti susijusios su krovinių vežimu. Pažymėtina, kad ir kitų šalių teisės aktai įtvirtina, kad ekspeditoriumi gali būti tik juridiniai asmenys. Antai Vokietijos komercinis kodeksas tiesiogiai įtvirtina, kad ekspeditoriumi gali būti tik verslininkas⁸⁹, nors, pavyzdžiui, Jungtinėse Amerikos Valstijose ekspeditoriumi, organizuojančiu pervežimus jūra, gali būti tiek fiziniai, tiek juridiniai asmenys.⁹⁰

⁸⁷ Lietuvos Respublikos licencijuotų sandėlių ir sandėliavimo dokumentų įstatymas, Žin. 2002, Nr. 74-3139.

⁸⁸ Muitinės tarpininko liudijimas išduodamas vadovaujantis muitinės tarpininkų registravimo ir veiklos taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos finansų ministro 2004 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 1K-405 „Dėl muitinės tarpininkų registravimo ir veiklos taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2004, Nr. 186-6937.

⁸⁹ Vokietijos komercinio kodekso 453 straipsnio 3 dalis. [Cit. op. 44.]

⁹⁰ Žiūrėti plačiau JAV Federalinės jūrų komisijos tinklalapyje <http://www.fmc.gov>. Pažymėtina, kad ekspeditoriai, organizuojantys pervežimus sausumos transportu, gali būti pagal JAV teisę tik įmonės. Priega per internetą: http://www.fmc.gov/ocean_transportation_intermediaries/default.aspx. [Žiūrėta 2011-11-11].

Labai svarbu teisiškai tinkamai kvalifikuoti ekspeditoriaus vaidmenį ekspedijavimo veikloje, kadangi nuo to priklauso šalių teisės, pareigos, ekspeditoriaus atsakomybė bei galimybės ją apriboti. Pavyzdžiui, užsakovo atžvilgiu ekspeditorių pripažinus vežėju, ekspeditoriaus teisės, pareigos, atsakomybę reglamentuoja ne tik šalių sudaryta sutartis, bet ir vežimo veiklą reglamentuojantys nacionaliniai bei tarptautiniai teisės aktai, nustatantys imperatyvius reikalavimus vežėjų vykdomai ūkinei-komercinei veiklai.

Siekiant tinkamai kvalifikuoti ekspeditoriaus vaidmenį, būtina analizuoti konkrečios valstybės teisės normas, reglamentuojančias ekspedijavimo veiklą, bei faktines aplinkybes (šalių sutarties sąlygas, korespondenciją, atlyginimą, ankstesnę verslo praktiką, išduotus transporto dokumentus). Remiantis teisės doktrina⁹¹ ekspeditorius sutartiniuose santykiuose su užsakovu ir trečiaisiais asmenimis gali būti teisiškai kvalifikuojamas kaip:

1. Ekspeditorius kaip krovinio siuntėjo atstovas

Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 dalimi ekspeditorius, vykdydamas ekspedijavimo sutartį, gali su trečiaisiais asmenimis sudaryti sutartis užsakovo vardu. Atitinkamai nustatyta, kad užsakovas turi išduoti ekspeditoriui įgaliojimą, jeigu tai yra būtina ekspeditoriaus pareigoms atlikti (Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 3 dalis). Taigi, Civilinis Kodeksas numato, kad ekspedijavimo sutarties pagrindu gali kilti atstovavimo santykiai, kurie pagal pobūdį skirstytini į išorinius santykius ir vidinius santykius.

Išoriniuose santykiuose ekspeditorius su trečiaisiais asmenimis užsakovo vardu veikia užsakovo išduoto įgaliojimo pagrindu.⁹² Kai ekspeditorius krovinio siuntėjo pavedimu ir jam atstovaudamas jo vardu atlieka ekspedijavimo sutartyje suljgtus veiksmus, susijusius su krovinių vežimu (pavyzdžiui, užsakovo vardu ir sąskaita sudaro vežimo sutartį su vežėju), jis santykiuose su trečiaisiais asmenimis laikytinas užsakovo atstovu.⁹³ Atitinkamai tokiu atveju visos teisės ir pareigos, kylančios iš su trečiaisiais asmenimis suljgtų sutarčių, tenka užsakovui. Kaip pažymima doktrinoje,⁹⁴ ekspeditorius dažniausiai kaip užsakovo atstovas atlieka šiuos ekspedijavimo veiklą sudarančius veiksmus: a) organizuoja transportą ir užsakovo vardu sudaro vežimo sutartis su vežėjais; b) sumoka transportavimo išlaidas; c) užsakovo vardu sudaro draudimo sutartis; d) organizuoja krovinio pakavimą; e) organizuoja

⁹¹ SINKEVIČIUS, E. Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, 2007, 12(102), p. 45-53.

⁹² MIZARAS, V. *Teisiniai atstovavimo santykiai: prokūros samprata ir ypatumai*. Vilnius: Justitia, 2007, nr. 1 (63), p. 33.

⁹³ *Cit. op.* 36, p. 42.

⁹⁴ *Cit. op.* 4, p. 3.

muitinės formalumų tvarkymą. Ekspeditorius turi aiškiai atskleisti, kad veikia užsakovo vardu. Teismų praktikoje pažymima, kad tokiu atveju, kai ekspeditorius su trečiaisiais asmenimis sutartį sudaro ne savo, o kliento vardu, tai turi būti aiškiai matyti sutarties turinyje ar konosamente, darant atitinkamus įrašus („by order“ arba „on behalf“).⁹⁵ Teigtina, kad šis teismų praktikoje pabrėžiamas reikalavimas atspindi atstovavimo santykiuose galiojantį atstovavimo fakto atskleidimo principą⁹⁶, pagal kurį iš atstovo reikalaujama aiškiai tretiesiems asmenimis atkleisti atstovavimo faktą.

Tuo tarpu vidiniai užsakovo ir ekspeditoriaus santykiai būna pagrįsti ekspedijavimo sutartimi ir ekspeditorius užsakovui atsako ekspedijavimo sutartyje nustatyta tvarka ir pagrindais (Civilinio Kodekso 6.826 straipsnio 1 dalis). Atlikus ekspedijavimo sutartyje sulgytas funkcijas, susijusias su krovinių vežimo organizavimu, ekspeditorius gauna iš užsakovo už tai atlyginimą.⁹⁷ Taigi, ekspeditoriaus atlyginimą sudaro pajamos, susijusios su atliktais veiksmais organizuojant krovinių vežimą, o ne pajamos už paties krovinio pervežimą ar skirtumas tarp užsakovo sumokėtos sumos už krovinio pervežimą ir ekspeditoriaus sumokėto mokesčio faktiniam krovinio vežėjui (kai ekspeditorius veikia kaip susitariantysis vežėjas).⁹⁸

Kai kuriuose ekspeditoriaus apibrėžimuose yra pabrėžiamas ekspeditoriaus, kaip tarpininko (angl. – intermediary) vaidmuo, siekiant pabrėžti ekspeditoriaus, kaip užsakovo atstovo, statusą. Pavyzdžiui, ES parengtoje studijoje dėl elektroninių dokumentų transporto srityje ekspeditorius apibrėžiamas kaip tarpininkas, kuris veikdamas užsakovo vardu, imasi visų būtinų veiksmų siekdamas užtikrinti krovinių pervežimą.⁹⁹ Dėl ekspeditoriaus veikimo užsakovo vardu ir interesais ekspedijavimo sutartis Jungtinėje Karalystėje nėra laikoma savarankiška sutartimi. Jungtinės Karalystės doktrina atstovavimą apibrėžia kaip teisinį santykį, kurio viena šalis – atstovaujamas (angl. – principal), įgalioja kitą asmenį – atstovą

⁹⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gegužės 17 d. nutartis UAB „Baltijos grupė“ v. UAB „Koralita“, Nr. 3K-3-218/2010, kat. 61; 95.3;114.9.3.2; 114.11. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

⁹⁶ MIZARAS, V., et. al. *Civilinė teisė. Bendroji dalis*: vadovėlis (moksl. red. Vytautas Mizaras). Vilnius: Justitia, 2009, p. 374.

⁹⁷ JONES, P. *The forwarder: Principal or Agent? The approach of the American Courts* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-15]. Prieiga per internetą: http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=323

⁹⁸ *Cit. op.* 4, p. 3.

⁹⁹ European Commission. *Details and added value of establishing a (optional) single transport (electronic) document for all carriage of goods, irrespective of mode, as well as a standard liability clause (voluntary liability regime), with regard to their ability to facilitate multimodal freight transport and enhance the framework offered by multimodal waybills and or multimodal manifests* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-14], 2009, p. 25. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies_en.htm

(angl. – agent), jo sutikimu veikti atstovaujamojo interesais¹⁰⁰, todėl dėl ekspeditoriaus vaidmens santykiuose su trečiaisiais asmenimis, ekspeditorius Jungtinėje Karalystėje yra laikomas užsakovo atstovu¹⁰¹, o ekspedijavimo sutartis laikytina atstovavimo sutartimi (angl. – agency agreement)¹⁰².

2. Ekspeditorius kaip krovinio siuntėjas

Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 dalimi, ekspeditorius, veikdamas užsakovo sąskaita ir interesais, gali su trečiaisiais asmenimis sudaryti sutartis savo vardu. Pažymėtina, kad ir kitų šalių teisės aktai numato galimybę ekspeditoriui atlikti ekspedijavimo sutartyje sulygtus veiksmus užsakovo sąskaita, bet savo vardu: ši galimybė numatyta Vokietijos komercinio kodekso 454 straipsnio 3 dalyje, Rusijos civilinio kodekso 801 straipsnio 1 dalyje, Baltarusijos civilinio kodekso 755 straipsnio 1 dalyje.

Jeigu ekspedijavimo sutartimi šalys susyngsta, kad ekspeditorius savo vardu sudarys sutartis su trečiaisiais asmenimis dėl užsakovo krovinio pervežimo, tokiu atveju susiformuoja dvejopi santykiai: santykiai tarp užsakovo ir ekspeditoriaus, pagrįsti ekspedijavimo sutartimi, ir santykiai tarp ekspeditoriaus ir trečiojo asmens, kuriuose jis veikia ne kaip ekspeditorius, o kaip krovinio siuntėjas.¹⁰³ Taigi, ekspeditoriui sudarius su trečiaisiais asmenimis sutartis savo vardu ekspeditorius tampa šių sutarčių šalimi ir tik jam tenka visos iš šių sutarčių kylančios teisės ir pareigos¹⁰⁴, net ir tuo atveju, jeigu vėliau ekspeditorius atskleidžia atstovavimo faktą.¹⁰⁵ Pažymėtina, kad kitaip yra bendrosios tradicijos valstybėse (Jungtinė Karalystė, JAV), kur yra pripažįstama neatskleisto atstovaujamojo doktrina (angl. – undisclosed principal)¹⁰⁶. Remiantis neatkleisto atstovaujamojo doktrina jeigu atstovas atstovaujamojo sąskaita, jo interesais sudaro sutartį su trečiuoju asmeniu savo vardu, teisės ir pareigos iš šios sutarties kyla atstovui ir atstovaujajam.¹⁰⁷ Pažymėtina, kad net tuo atveju, jeigu užsakovas

¹⁰⁰ MIKELĖNAS V. *Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija*. Vilnius: Justitia, 1996, p. 204.

¹⁰¹ Supreme Court of Judicature *Royal & Sun Alliance Insurance Plc & Anor v MK Digital Fze (Cyrus) Ltd. & Ors* [2006] EWCA Civ. 629, 17 May 2006 No. A3/2005/1422. Prieiga per internetą: <www.bailii.org>.

¹⁰² CHEBOTARENKO, A.V. LEBEDEV, V.P. *Freight Forwarder As A Carrier & Professional Intermediary: Legal View From Ukraine* [interaktyvus], 2001. [Žiūrėta 2011-10-01]. Prieiga per internetą: http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=743

¹⁰³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Jutatransa“ v. UAB „Girteka“, Nr. 3K-3-177/2009, kat. 60; 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹⁰⁴ *Cit. op.* 92.

¹⁰⁵ RAMBERG, J. *Freight Forwarder Law* [interaktyvus]. Viena, 2007. [žiūrėta 2011-11-19]. Prieiga per internetą: <<http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Ramberg.pdf>>.

¹⁰⁶ Supreme Court of Judicature 12 May 2000 *Western Digital Corporation & Ors v British Airways Plc* [2000] EWCA Civ. 153 No. 99/0826/A312. Prieiga per internetą: <<http://www.bailii.org>>.

¹⁰⁷ ZWEIGERT, K, KOTZ, H. *Lyginamosios teisės įvadas*. Vilnius: Eugrimas, 2001, p. 369.

neduoda ekspedijavimo sutartimi aiškių įgaliojimų ekspeditoriui sudaryti sutartis su trečiaisiais asmenimis, užsakovui kils iš šių sutarčių teisės ir pareigos pagal *apparent authority* doktriną¹⁰⁸, nebent užsakovas ekspeditoriui tiesiogiai pareikštų, kad neįgalioja ekspeditoriaus sukurti trečiųjų asmenų atžvilgiu jam jokių teisių ir pareigų. Taigi, ekspeditoriui bendrosios teisės tradicijos valstybėse (pavyzdžiui JAV, Jungtinė Karalystė) užsakovo sąskaita, įgaliojimais, bet savo vardu sudarius sutartį su trečiaisiais asmenimis, teisės bei pareigos iš šių sutarčių kyla tiek užsakovui, tiek ekspeditoriui.¹⁰⁹

Atitinkamai analizuotinas užsakovo ir ekspeditoriaus tarpusavio teisių ir pareigų vertinimas ekspeditoriui savo vardu, bet užsakovo sąskaita ir interesais sudarius sutartis su trečiaisiais asmenimis. Kaip pažymėta, ekspeditoriaus santykiai su užsakovu tokiu atveju būna pagrįsti ekspedijavimo sutartimi, o užsakovas netampa ekspeditoriaus ir trečiojo asmens sudarytų teisinių santykių šalimi. Doktrinoje pažymima, kad nors ekspeditorius ir savo vardu sudaro sutartis su trečiaisiais asmenimis, tačiau dėl to, kad ekspeditorius veikia užsakovo sąskaita ir interesais, užsakovas išlieka suinteresuotas asmuo ekspeditoriaus vardu sudarytose sutartyse ir todėl ekspeditorius privalo informuoti užsakovą dėl šių sutarčių vykdymo eigos¹¹⁰. Daugelio valstybių teisės aktai¹¹¹ nenumato ekspeditoriaus atsakomybės užsakovo atžvilgiu skirtumo priklausomai nuo to, ar veikdamas užsakovo interesais ir lėšomis su trečiaisiais asmenimis ekspeditorius sutartis sulygsta savo ar užsakovo vardu. Visgi pažymėtinos ir išimtys. Pagal Prancūzijos teisę ekspeditorius, teikiantis su transporto vežimu susijusias paslaugas ir užsakovo sąskaita ir interesais bei užsakovo vardu sudaręs sutartis su vežėju, yra laikomas *transitaire*, kuris atsako užsakovui sutartyje nustatyta tvarka.¹¹² Tuo atveju, jeigu pagal Prancūzijos teisę¹¹³ ekspeditorius sudaro sutartis su vežėju užsakovo sąskaita, interesais, bet savo vardu, jis laikomas *commissionnaire de transport*¹¹⁴, kuris, jeigu

¹⁰⁸ BUSCH, D. *Indirect representation and the lando principles: An Analysis of Some Problem Areas from the Perspective of English Law* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-02-05], p. 24. Prieiga per internetą: <http://www.ejcl.org/23/abs23-1.html>].

¹⁰⁹ United States District Court. M.D. North Carolina, Greensboro Division., April 29, 1986 *Gulf & Western Ind. v. Old Dominion Freight Line*. No. C-85-116-G. Prieiga per internetą: <<http://www.leagle.com/>>.

¹¹⁰ *Cit. op.* 105

¹¹¹ Lietuvos, Vokietijos, Baltarusijos, Rusijos, Anglijos, JAV teisė taip pat vertina ar ekspeditorius veikdamas užsakovo lėšomis ir interesais sutartis su trečiaisiais asmenimis sudarė savo ar užsakovo vardu.

¹¹² *Cit. op.* 36, p. 47

¹¹³ Žiūrėti Prancūzijos komercinio kodekso L132-3 – L132-9 straipsnius. [*Cit op.* 47]

¹¹⁴ *Commissionnaire de transport* ir *transitaire* abudu laikytini ekspeditoriais pagal Prancūzijos teisę, tik jų skirtinga atsakomybė. Nors jei sutartyje nenustatyta kitaip *commissionnaire de transport* garantuoja krovinio sėkmingą pervežimą bei atsako už faktinius vežėjus ir kitus asmenis, vežančius krovinį, tačiau jo negalima laikyti vežėju. Esminis skirtumas tarp *commissionnaire de transport* ir vežėjo, kad *commissionnaire de transport* gali su užsakovu sulygti dėl atsakomybės ribų bei neprisiima vežimą reglamentuojančių įstatymų nustatytų vežėjo teisių ir pareigų.

šalys nesusitaria kitaip, garantuoja sėkmingą krovinio pervežimo procesą ir atsako už trečiųjų asmenų veiksmus pervežant krovinį. Vadinasi, nors ekspeditorius ir veikia užsakovo interesais ir sąskaita, tiek savo, tiek ir užsakovo vardu sudarydamas vežimo sutartis, tačiau pagal Prancūzijos teisę jo atsakomybės ribos skiriasi. Nei vienu iš atvejų (tiek ekspeditoriui sudarant vežimo sutartį savo, tiek užsakovo vardu) ekspeditorius nesiekia teikti vežimo paslaugų, turi tą patį tikslą atstovauti užsakovą veikiant jo interesais ir sąskaita, o vežimo sutarties sudarymo būdas priklauso nuo užsakovo valios ir interesų. Taigi nepagrįsta diferencijuoti ekspeditoriaus atsakomybę priklausomai nuo to, ar jis sutartis su trečiaisiais asmenimis sudaro savo, ar užsakovo vardu.

Atskirai nagrinėtina, ar užsakovas, netampantis ekspeditoriaus savo vardu sudarytų su trečiuoju asmeniu sutarčių dėl krovinio pervežimo šalimi, gali iš pervežimo sutarčių įgyti teisių ir pareigų. Kaip pažymėta, bendrosios teisės tradicijos valstybėse galioja neatskleisto atstovaujamojo doktrina, pagal kurią ekspeditoriui sudarius sutartį savo vardu, bet užsakovo sąskaita ir interesais, iš tokios sutarties teisės ir pareigos kyla ir užsakovui.¹¹⁵ Todėl bendrosios teisės tradicijos valstybėse užsakovas, vežėjui neįvykdžius sutarties, dėl patirtų nuostolių gali reikšti reikalavimus tiesiogiai vežėjui.

Kontinentinės teisės tradicijos valstybėse nėra pripažįstama neatskleisto atstovaujamojo doktrina ir yra laikomasi sutarties uždarumo principo. Lietuvos teismų praktikoje laikomasi pozicijos, kad Lietuvos teisėje įtvirtintas santykinis sutarčių uždarumo principas, pagal kurį sutartis susaisto tik jos šalis, todėl, išskyrus įstatyme numatytas išimtis, turi teisinės įtakos tik jos šalių tarpusavio teisėms ir pareigoms.¹¹⁶ Yra pripažįstamos išimtys, kada šalių sudaryta sutartis sukuria tretiesiems asmenims teises ir pareigas – viena iš šių išimčių – sutartis trečiojo asmens naudai (Civilinio Kodekso 6.191 straipsnis). Doktrinoje pažymima, kad skolininko pareigą sutartį vykdyti trečiojo asmens naudai gali numatyti sutartis ir įstatymai.¹¹⁷ Pagal įstatymą sudaryta trečiojo asmens naudai yra vežimo sutartis,¹¹⁸ kadangi pagal ją vežėjas įsipareigoja prievolę įvykdyti trečiajam asmeniui (Civilinio Kodekso 6.808 straipsnio 1 dalis). Visgi kyla klausimas, ar užsakovas, kurio sąskaita ir

¹¹⁵ BAYS, A. W. Undisclosed principals (chapter 8). *American Commercial Law Series* [interaktyvus]. Callaghan And Company, 1920. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://chestofbooks.com/business/law/American-Commercial-Law-Series/Chapter-8-Undisclosed-Principals.html>>.

¹¹⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. spalio mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baldjoda“ v. *Furniture Production International A/S*, Nr. 3K-3-367/2011, kat. 42.9; 44.5.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹¹⁷ *Cit. op.* 52, p. 446.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 446.

interesai ekspeditorius sudarė vežimo sutartį, gali įgyti reikalavimo teises į vežėją, jeigu jis pagal vežimo sutartį nėra nei krovinio siuntėjas, nei krovinio gavėjas. Teismų praktikoje, aiškinant Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR)¹¹⁹ (toliau – CMR konvencija) nuostatas, suformuota pozicija, kad reikia suteikti teisę užsakovui reikšti ieškinį tiesiogiai vežėjui, jeigu jis nebūdamas nei krovinio siuntėjas, nei krovinio gavėjas yra krovinio savininkas.¹²⁰ Tokia pozicija yra grindžiama keliais argumentais: a) reikia suteikti teisę užsakovui reikšti reikalavimą tiesiogiai vežėjui, kadangi jis faktiškai patyrė nuostolių dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo;¹²¹ b) krovinio gabenimo teisinio reguliavimo tikslas yra užtikrinti tinkamą prekių ar kitų vertybių pervežimo organizavimą iš vienos vietos į kitą, ir šio proceso metu nepažeisti su kroviniu susijusių asmenų teisių ir interesų – krovinio praradimu pažeidžiama savininko nuosavybės teisė, todėl nepriklausomai nuo to, kad jis pats tiesiogiai nedalyvauja pervežimo procese, jo pažeista teisė turi būti ginama; c) krovinio gabenimas nėra savitiksliis, juo patenkinamas interesas to asmens, kurio naudai tai atliekama. Taigi, teisė į ieškinį užsakovui išplaukia iš krovinių pervežimo sutarties, kaip specifinės sutarties trečiojo asmens naudai, pobūdžio.¹²² Su tokia teismų praktika reikia sutikti. Civilinėje teisėje galioja nuostolių realumo principas, todėl asmuo, reiškiantis reikalavimą vežėjui, turi būti faktiškai patyręs nuostolius. Ekspeditorius, nors ir vežimo sutartyje yra nurodytas kaip krovinio siuntėjas, iki tol, kol nėra atlyginęs užsakovui jo patirtų nuostolių, neturi reikalavimo teisės į vežėją, kadangi dėl vežimo sutarties neįvykdymo nėra patyręs jokių nuostolių. Atitinkamai užsakovas gali neturėti reikalavimo teisių į ekspeditorių dėl neįvykdytos vežimo sutarties ir jam faktiškai sukeltų nuostolių, jeigu ekspedijavimo sutartimi ekspeditorius nėra prisiėmęs atsakomybės už vežėjo prievolių tinkamą įvykdymą. Taigi, užsakovui, kaip faktiškai žalą patyrusiam asmeniui, teisė tiesiogiai reikšti reikalavimus vežėjui užtikrina krovinio savininko turtinių teisių apsaugą. Be to, užsakovo teisė reikšti tiesiogiai reikalavimus vežėjui kyla iš vežimo sutarties prigimties ir ekspedijavimo teisių santykių specifikos. Kaip pažymėta, vežimo sutarties tikslas yra pervežti krovinį. Ekspeditoriui sudarius vežimo sutartį savo vardu, bet užsakovo sąskaita ir

¹¹⁹ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) [interaktyvus]. Valstybės žinios, 1998, Nr. 107-2932. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <<http://www.linava.lt/zinynas/cmr.htm>>.

¹²⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugsėjo mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54: Teismų praktika 15. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹²¹ *Ibid.*

¹²² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2000 m. rugsėjo mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje *užsienio kompanija "Radma Corp." v. K. Greičiaus gamybinė įmonė, UAB "Baltų ekspedicija"*, Nr. 3K-3-703/2000, kat. 43. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

interesai, vežimo sutartis sudaroma krovinio gavėjo ir užsakovo, kaip krovinio savininko, naudai ir interesams, kadangi šie asmenys yra suinteresuoti tinkamu vežėjo prievolių vykdymu ir iš tikrųjų vežėjas vykdo sutartinę prievolę pervežti krovinių jų naudai. Taigi, užsakovui yra pagrįstai suteikiama teisė reikšti reikalavimus tiesiogiai vežėjui.

3. Ekspeditorius kaip krovinio vežėjas

Kaip jau pažymėta, ekspedijavimo sutarties dalykas yra krovinių vežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai numatyti ekspedijavimo sutartyje. Taigi, į ekspedijavimo sutarties dalyką nepatenka paslaugų, kurios yra vežimo sutarties dalykas – krovinių vežimas – teikimas (Civilinio Kodekso 6.808 straipsnis). Tačiau ekspeditoriai gauna didesnę ekonominę naudą tuo atveju, jeigu teikia ir vežimo paslaugas, nes užsakovas jiems moka ne tik už atskirų vežimo organizavimui skirtų paslaugų atlikimą, bet ir už patį vežimą.¹²³ Taigi, praktikoje dažnai ekspeditorių vykdoma ūkinė-komercinė veikla apima ekspeditorių tam tikra forma užsakovams išreikštą įsipareigojimą vežti krovinius ir ekspeditoriai faktiškai tam tikroje užsakovų krovinių transportavimo dalyje teikia vežimo paslaugas arba sulygsta su trečiaisiais asmenimis dėl jų teikimo. Atsižvelgus į tai yra aktualu atriboti atvejus, kada ekspeditoriai užsakovų atžvilgiu įgyja vežėjų teises ir pareigas.

Lietuvos Civilinis Kodeksas *expressis verbis* nenustato specialių ekspedijavimo sutarties instituto normų, kurios nustatytų atvejus, kada užsakovo atžvilgiu ekspeditorius laikytinas vežėju. Lietuvos teismų praktikoje, kaip ir užsienio doktrinoje, pripažįstama, kad žodis „vežėjas“ nesiriboja asmeniu, kuris pats veža krovinį.¹²⁴ Yra išskiriama, kad užsakovo atžvilgiu ekspeditorius gali veikti kaip faktinis arba kaip susitariančysis vežėjas.¹²⁵ Ekspeditorius laikytinas faktiniu vežėju tuo atveju, jeigu jis pats vykdo krovinio pervežimą. Praktikoje ekspeditoriai dažnai būna faktiniais vežėjais krovinius transportuojant keliais. Atitinkamai ekspeditorius užsakovo atžvilgiu veikia kaip susitariančysis vežėjas tuo atveju, jeigu jis sutartyje su užsakovu savo vardu, rizika ir atsakomybe įsipareigojęs vežti krovinį jo pats neveža, o tai įpareigoja daryti trečiuosius asmenis – faktinius vežėjus. Tokia praktika yra paplitusi vykdant krovinių pervežimus oro transportu, pagal kurią ekspeditoriai, įsipareigoję užsakovams nugabenti krovinius, išrašo oro transporto važtaraščius (angl. – a house air waybill), o vėliau sudaro vežimo sutartis su oro krovinių vežėjais, kuriuose būna

¹²³ *Cit. op.* 36, p. 43.

¹²⁴ *Cit. op.* 120.

¹²⁵ *Cit. op.* 3.

nurodyti kaip krovinių siuntėjai.¹²⁶ Dažniausiai ekspeditoriai veikia kaip susitariančieji vežėjai ir vykdamas krovinių konsolidaciją. Tokiu atveju ekspeditoriai būna sudarę sutartis su faktiniais vežėjais (pavyzdžiui, geležinkelio, jūros vežėjais) dėl konsoliduoto krovinių vežimo ir užsakovams siūlo konsoliduotą krovinių pervežimą į paskirties vietą.¹²⁷

Praktikoje plačiai taikomos vežimą reglamentuojančios konvencijos¹²⁸ *expressis verbis* neįtvirtina vežėjo sąvokos bei nenustato, kuriais atvejais ekspeditorius laikytinas susitariančiuoju ar faktiniu vežėju. Siekiant nustatyti, ar ekspeditorius vykdydamas tarptautinį elementą turintį ekspedijavimą prisiėmė faktinio, susitariančiojo vežėjo teises ir pareigas bei ar jam taikytinos vežimą reglamentuojančių konvencijų nuostatos, valstybės sprendžia nevienodai, priklausomai nuo nacionalinės teisės, apibrėžiančios vežimo bei ekspedijavimo sutarčių turinį. Taigi, tikslinga detalizuoti Lietuvos ir užsienio doktrinoje bei teismų praktikoje suformuotus kriterijus, pagal kuriuos sprendžiama, ar užsakovo atžvilgiu ekspeditorius laikytinas vežėju:

1) Vertintinas ekspeditoriui užsakovo mokamo užmokesčio turinys

Ekspeditoriai praktikoje dažnai siekia gauti pelną, kurį sudaro skirtumas tarp užsakovų ekspeditoriams mokamų atlyginimų už visą krovinių pervežimą ir ekspeditorių faktiškai patirtų išlaidų mokant atlyginimą faktiniams vežėjams už krovinių pervežimą. Ši praktika yra ypač paplitusi konsoliduotų krovinių pervežimuose, kuriuose ekspeditorių pelną sudaro skirtumas tarp iš užsakovų gautų atlyginimų už konkrečių krovinių visą pervežimą ir ekspeditoriaus patirtų išlaidų apmokant faktiniams vežėjams už konsoliduoto krovinių vežimą.¹²⁹ Tokiu būdu išaugusios ekspeditorių pajamos yra vienas iš kriterijų sprendžiant, kad užsakovo atžvilgiu ekspeditorius prisiėmė vežėjo teises ir pareigas ir šalys iš tiesų sudarė vežimo sutartį.

Bendrosios teisės tradicijos valstybėse ekspedijavimo sutartis laikytina atstovavimo sutartimi, o ekspeditorius yra laikomas užsakovo atstovu, todėl jis nėra laisvas užsakovui nustatydamas mokėtinas sumas – jis privalo veikti palankiausiai užsakovo interesams ir siekti maksimaliai sumažinti užsakovo išlaidas.¹³⁰ Taigi, ekspeditoriaus veikimas nenurodant konkrečios mokėtinos sumos už ekspedijavimo paslaugas ir reikalavimas apmokėti už visą

¹²⁶ *Cit. op.* 36, p. 43.

¹²⁷ *Cit. op.* 107.

¹²⁸ Pavyzdžiui, nei CMR konvencija, nei Varšuvos taisyklės nenustato vežėjo sąvokos.

¹²⁹ United States District Court District of Columbia, May 10, 1962., *National Motor Freight Traffic Ass'n v. United States of America* Civ. A. No 1694-60. Prieiga per internetą: <<http://www.leagle.com/>>.

¹³⁰ JONES, P. *Fixed or all inclusive Price – Criteria for Establishing Role* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012.01.01]. Prieiga per internetą: <http://www.forwarderlaw.com/legal_index/view.php?index_id=85>.

pervežimą, siekiant gauti didesnę pelną, prieštarauja bendrosios teisės tradicijos valstybėse įtvirtintos atstovavimo sutarties esmei. Tokiu atveju ekspeditorius užsakovo atžvilgiu bendrosios teisės tradicijos valstybėse laikomas prisiėmusiu vežėjo teises ir pareigas, o sutartis kvalifikuojama kaip vežimo sutartis.¹³¹

Kontinentinės teisės valstybėse taip pat laikomasi pozicijos, kad ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą pervežimo procesą, yra vežėjas. Vokietijos komercinio kodekso 459 straipsnyje¹³² įtvirtinta, kad ekspeditorius yra vežėjas tuo atveju, jeigu su užsakovu ekspedijavimo sutartimi sulygsta dėl fiksuoto užmokesčio už pervežimą. Tokios pozicijos laikomasi ir Lietuvos teismų praktikoje, pagal kurią ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą pervežimo operaciją arba konkrečiai už vežimą be nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, yra laikomas vežėju.¹³³ Todėl yra analizuojamos mokėjimo už krovinio vežimo paslaugas sąskaitos-faktūros bei vertinama, ar jose nurodyta ekspeditoriui mokama įmoka tik už krovinio pervežimą, ar yra atskirai išskirti mokesčiai už krovinio ekspedijavimo paslaugas.¹³⁴ Taigi, atsižvelgus į fiksuoto užmokesčio už krovinių pervežimą vertinimą pagal užsienio šalių praktiką, Lietuvoje susiformavusi teismų praktika atitinka tarptautinę praktiką ir ekspeditoriui siekiant išvengti užsakovo atžvilgiu vežėjo teisių ir pareigų įgijimo tikslinga ekspedijavimo sutartyje nustatyti, kad užsakovas jam moka tik už ekspedijavimo paslaugų teikimą.

2) *Vertintini ekspeditoriaus užsakovui išduoti dokumentai*

Lietuvos teismų praktikoje pažymima, kad vienas iš faktinių įrodymų, į kuriuos reikia atsižvelgti vertinant ekspeditoriaus statusą užsakovo atžvilgiu, yra vežimo važtaraštis.¹³⁵ Tuo atveju, jeigu ekspeditorius vežimo važtaraštyje save nurodo kaip vežėją, tai yra vienas iš įrodymų sprendžiant, kad užsakovo atžvilgiu ekspeditorius prisiėmė vežėjo teises ir pareigas.¹³⁶

Kai kuriuose vežimo dokumentuose yra tiesiogiai nurodyta, kad juos išduodantis ekspeditorius užsakovo atžvilgiu įgyja vežėjo teises ir pareigas. Pavyzdžiui, FIATA

¹³¹ Queen's Bench Division Oct. 10, 11 and 12, 1979 *Tetroc Ltd. v Cross Con (International) Ltd.* [Žiūrėta 2012-02-09]. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case>>.

¹³² *Cit. op.* 44.

¹³³ *Cit. op.* 120.

¹³⁴ *Cit. op.* 69.

¹³⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „If draudimas“ v. AB „Lietuvos draudimas“, UAB „Portolitus“*, Nr. 3K-3-536/2007, kat. 60; 73.2.6.2; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Arijus“ v. „If P&C Insurance“ AS*, Nr. 3K-3-210/2010, kat. 60; 61.

¹³⁶ Pavyzdžiui, tarptautinio kelių vežimo važtaraštyje CMR nurodo save kaip vežėją.

multimodalinio pervežimo konosamente FBL (angl. – *Bill of lading*)¹³⁷ bei FIATA multimodalinio transporto važtaraštyje FWB yra nurodyta, kad juos išdavęs ekspeditorius prisiima užsakovo atžvilgiu vežėjo teises ir pareigas. Atitinkamai ekspeditorius gali išduoti užsakovams tarptautinį ekspeditoriaus konosamentą FCR (angl. – *Certificate of Receipt*) ar tarptautinį ekspedijavimo perėmimą patvirtinantį dokumentą FCT (angl. – *Forwarder's Certificate of Transport*), kuriuos išdavę jis neįgyja vežėjo teisių ir pareigų.

Pažymėtina, kad ekspeditoriaus išduotas transportavimo dokumentas nėra pakankamas įrodymas sprendžiant dėl ekspeditoriaus prisiimtų teisių ir pareigų. Užsienio teismų praktikoje laikomasi pozicijos, kad vertinant, ar ekspeditorius prisiėmė vežėjo teises ir pareigas, būtina analizuoti ne tik vežimą patvirtinančius dokumentus, bet ir šalių sudarytą ekspedijavimo sutartį bei užsakovo ekspeditoriui mokamą atlyginimą.¹³⁸ Taigi, analizuojant užsakovo atžvilgiu ekspeditoriaus teises ir pareigas būtina remtis visuma įrodymų, kuri patvirtintų ekspeditoriaus tiesioginį arba netiesioginį įsipareigojimą užsakovo atžvilgiu veikti kaip vežėjui.¹³⁹ Siekiant pripažinti ekspeditorių vežėjū, įrodinėjimo našta dėl to tenka šaliai, kuri siekiančiai, kad ekspeditorius būtų vertinamas kaip vežėjas.¹⁴⁰

3) *Vertintina, kokias teises ir pareigas ekspeditorius prisiėmė ekspedijavimo sutartimi*

Ekspeditoriaus ekspedijavimo sutartimi prisiimtos teisės ir pareigos yra vienas iš svarbiausių kriterijų vertinant užsakovo atžvilgiu ekspeditoriaus atsakomybės apimtį.

Lietuvoje teisės aktai *expressis verbis* nenustato specialių taisyklių, pagal kurias ekspeditorius, prisiimdamas tam tikras pareigas užsakovo atžvilgiu, būtų laikomas vežėjū. Taigi, kiekvienu atveju turi būti vertinama, ar į ekspeditoriaus prisiimtas pareigas įeina vežimo sutarties dalykas – krovinių vežimas.

Pažymėtinos užsienio šalių praktikoje suformuotos taisyklės, kada užsakovo atžvilgiu prisiimdamas tam tikras pareigas ekspeditorius yra vežėjas:

a) Ekspeditoriaus įsipareigojimas konsoliduoti krovinius

¹³⁷ Plačiau: <http://www.lineka.lt/lt/fiata-dokumentai>. [Žiūrėta 2012-02-08].

¹³⁸ United States District Court, S. D. New York., January 18, 1980, *Zima Corp. v M. V. Roman Paziski*. No. 75 Civ. 5022 (WCC)

¹³⁹ Pažymėtina, kad FIATA Taisyklių 7 straipsnyje yra numatyta, kad ekspeditorius užsakovui atsako kaip vežėjas tuo atveju, jeigu jis išduodamas savo vardu dokumentus ar kitais būdais tiesiogiai arba netiesiogiai įsipareigojo atsakovui atsakyti kaip vežėjas. Taigi, FIATA bendrosios ekspedijavimo sutarties sąlygos ekspeditoriaus kaip vežėjo atsakomybę sieja su bet kokiais būdais užsakovui išreikštu įsipareigojimu prisiimti vežėjo teises ir pareigas. [Cit. op. 23]. Pažymėtina, kad ir Lietuvos teismų praktikoje identifikuojant, kas laikytinas vežėjū užsakovo atžvilgiu, yra atsižvelgiama į užsakovo subjektyvų ir objektyvų supratimą, ką jis laiko vežėjū jo atžvilgiu. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2002 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje AB „Utenos trikotažas“, UAB „Ekspetra“ v UAB „Transeksedicija“ Nr. 3K-3-1333/2002, kat. 54; 54; Teismų praktika 19. Prieiga per internetą: <<http://www.infollex.lt>>.

¹⁴⁰ Cit. op. 120.

Daugelio valstybių teisės aktai nustato, kad ekspeditoriui konsoliduojant krovinius jis laikytinas vežėju užsakovo atžvilgiu. Pagal JAV teisę tik krovinių išsiuntimo organizavimo paslaugas teikiantys ekspeditoriai, kurie veikia užsakovo sąskaita ir interesais, neprisiima užsakovo atžvilgiu vežėjų atsakomybės¹⁴¹ ir yra laikytini jų atstovais. Jeigu ekspeditoriai patys neturėdami savo transporto priemonių teikia krovinių konsolidavimo paslaugas transportuojant krovinius vandens transportu ir savo vardu sudaro sutartis su faktiniais vežėjais, jie pagal JAV kodeksą yra laikomi *non-vessel-operating common carriers*, kurie prisiima užsakovo atžvilgiu vežėjų teises ir pareigas.¹⁴² Atitinkamai ekspeditoriai, konsoliduojantys krovinius ir vykdantys pervežimą sausumos transportu, taip pat prisiima vežėjo teises ir pareigas.¹⁴³ Atitinkamai ir pagal Vokietijos teisę ekspeditoriai, konsoliduojantys krovinius, yra laikomi vežėjais.¹⁴⁴ Vokietijos komercinio kodekso 460 straipsnyje¹⁴⁵ įtvirtinta, kad tuo atveju, jeigu ekspeditorius organizuoja grupės siuntėjų (konsoliduoto) krovinių išsiuntimą, pagal savo vardu ir sąskaitą sulygtą sutartį dėl konsoliduoto krovinių siuntimo, jis prisiima užsakovo atžvilgiu vežėjo teises ir pareigas. Tuo tarpu pagal Prancūzijos teisę *commissionnaire de transport* yra laikomi vežėjais tik tokiu atveju, jeigu jie patys faktiškai veža užsakovo krovinius. Taigi, kitaip nei pagal Vokietijos ar JAV teisę, pagal Prancūzijos teisę *commissionnaire de transport* faktiškai negabenant krovinių, tačiau juos konsoliduojant ir atliekant kitas susitariančiojo vežėjo funkcijas, jie nėra laikomi vežėjais. Taigi, vertinant ekspeditoriaus veiksmus konsoliduojant krovinius užsienyje vieningos praktikos nėra. Vertinant ekspeditoriaus veiksmus konsoliduojant krovinius Lietuvoje turėtų būti analizuojama, ar ekspeditorius įsipareigojo atlikti veiksmus, sudarančius vežimo sutarties dalyką.

b) Ekspeditorius įsipareigojimas pristatyti krovinį į paskirties vietą

Užsienio šalių doktrinoje pripažįstama, kad tuo atveju, jeigu ekspeditorius užsakovui įsipareigojo krovinį nugabenti į paskirties vietą, jis laikytinas vežėju, nepaisant to, ar jis iš tikrųjų perėmė savo žinion krovinį, ar ne.¹⁴⁶ Ši pozicija tiesiogiai įtvirtinta JAV kodekse bei jos laikomasi ir Lietuvoje. Remiantis Lietuvos teismų praktika, jei krovinių siuntėjo sutartis su ekspeditoriumi yra dėl krovinių pervežimo, ekspeditorius įsipareigoja būti tiek vežėjas,

¹⁴¹ JAV kodekso 1702 straipsnio 17 a dalis. [Cit. op. 82].

¹⁴² OKEAFOR, U.S. *The Role of the International Freight Forwarder in the U.S.*: Dissertation, The Ohio State University, 1982, p. 49.

¹⁴³ JAV kodekso 13102 straipsnio 8 dalis. [Cit. op. 82].

¹⁴⁴ Cit. op. 3.

¹⁴⁵ Cit. op. 44.

¹⁴⁶ Cit. op. 131.

ties tarpininkas. Įsipareigojęs veikti tokiu būdu ekspeditorius prisiima atsakomybę prieš užsakovą už vežimą nepriklausomai nuo to, ar jis prekes vež nuosavomis priemonėmis ar įpareigos jas vežti trečiuosius asmenis.¹⁴⁷ Taigi, ekspeditorius, kuris ekspedijavimo sutartimi prisiėmė atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, be nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, nepriklausomai nuo to, konkrečiai jis pats vežė krovinį ar vežimui pasitelkė trečiuosius asmenis, ar faktiškai tik ekspedijavo krovinį¹⁴⁸, bus laikomas vežėju užsakovo atžvilgiu.¹⁴⁹

Kitokia praktika įtvirtina Prancūzijos teisėje. Pagal Prancūzijos teisę ekspeditorius, įsipareigojęs krovinį pristatyti į paskirties vietą (pranc. – de bout en bout), nėra laikomas vežėju, o yra pripažįstamas *commissionnaire de transport*.¹⁵⁰ Tačiau toks reglamentavimas kritikuotinas, kadangi ekspeditoriui sulygus su užsakovu dėl krovinio pervežimo, jų sutartis apima savarankiškos civilinės sutarties¹⁵¹, vežimo sutarties, dalyką – krovinio vežimą – todėl ekspeditorius pagal tokią sutartį privalo prisiimti vežėjo teises ir pareigas nepriklausomai nuo to, ar jis faktiškai vež krovinį, ar ne.

4) *Ar užsakovas pasirinko vežėją*

Jeigu užsakovas pasirinko vežėją, su kuriuo ekspeditorius savo arba užsakovo vardu ir sąskaitą sudarė vežimo sutartį, ekspeditorius neprisiima vežėjo teisių ir pareigų. Tačiau tuo atveju, jeigu užsakovas net nežino apie faktinius vežėjus, kurie gabena jo krovinį, tai užsienio teismų praktikoje laikytina vienu iš svarbių aplinkybių, pagal kurias sprendžiama, kad ekspeditorius užsakovo atžvilgiu prisiėmė vežėjo teises ir pareigas.¹⁵²

5) *Ar ekspeditorius vykdė transportavimą pasitelkdamas savo paties išteklius*

Remiantis doktrina, tuo atveju, jeigu ekspeditorius pasitelkdamas savo išteklius pats vykdė užsakovo krovinio vežimą, jis yra vežėjas.¹⁵³ Ši pozicija *expressis verbis* įtvirtinta ir Vokietijos komerciniame kodekse¹⁵⁴ bei praktikoje taikomose bendrosiose ekspedijavimo

¹⁴⁷ *Cit. op.* 120.

¹⁴⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „EKSEA“, Nr. 3K-3-104/2006, kat. 60; 61; 91.2. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹⁴⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „EKSEA“, Nr. 3K-3-457/2006, kat. 60; 61; 91.2. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹⁵⁰ *Cit. op.* 36, p. 46.

¹⁵¹ Pažymėtina, kad ir Prancūzijos teisinė sistema vežimo sutartį laiko savarankiška civiline sutartimi.

¹⁵² GIASCHI & MARGOLIS. *Liability of freight forwarders: Bertex Fashions Inc. v Cargonaut Canada Inc. No. T-651-93, May 29, 1995* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-15]. Prieiga per internetą: <http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm>

¹⁵³ *Cit. op.* 36, p. 43.

¹⁵⁴ Vokietijos komercinio kodekso 458 straipsnis numato ekspeditoriaus teisę remiantis savo paties ištekliais

sutarties sąlygose.¹⁵⁵ Atitinkamai Lietuvos teismų praktikoje taip pat vertinama, ar ekspeditorius faktiškai vežė krovinį, bei ar išvis ekspeditorius turi krovinių pervežimui reikiamus išteklius.¹⁵⁶

Atskirai pažymėtina, kad krovinių vežimo pasitelkus savo paties išteklius kriterijus yra ypač svarbus siekiant atriboti ekspeditorių nuo vežėjo pagal Prancūzijos teisę. Ekspeditoriai vežėjais pagal Prancūzijos teisę pripažįstami ne tada, kai jie veikia kaip susitariantieji vežėjai, kurie patys neturėdami transporto priemonių ir kitų priemonių, būtinų siekiant faktiškai vykdyti vežimo veiklą, sudaro sutartis dėl vežimų su faktiniais vežėjais, o tik tada, kai ekspeditoriai faktiškai gabena krovinius.¹⁵⁷ Tačiau net ir tada yra išimčių. Jeigu ekspeditorius tik dalyje pervežimo faktiškai gabena krovinius, jis nėra laikomas vežėju.¹⁵⁸ Taigi, skirtingai nei Lietuvoje bei daugelyje šalių, Prancūzijoje ekspeditoriai nėra pripažįstami vežėjais, kai jie patys neturėdami transporto priemonių bei kitų priemonių, būtinų faktiškai vykdyti vežimo veiklą, sudaro sutartis dėl vežimų su faktiniais vežėjais.

3.5.2. Ekspeditoriaus teisės ir pareigos

Tarptautiniai teisės aktai nereglamentuoja ekspedijavimo veiklos, todėl ekspeditoriaus teisės ir pareigos priklauso nuo nacionalinio reglamentavimo. Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 bei 3 dalimis pagrindinis užsakovui ekspeditoriaus įsipareigojimas yra paslaugų, susijusių su krovinių vežimu, atlikimas. Tai paaiškinama tuo, kad užsakovas ekspedijavimo sutartį sudaro siekdamas gauti konkrečias sutartimi sulgytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu. Taigi, pagrindinė ekspeditoriaus pareiga yra ekspedijavimo sutartyje sulgytų konkrečių paslaugų, sudarančių ekspedijavimo sutarties dalyką, teikimas. Praktikoje taikomose bendrosiose ekspedijavimo taisyklėse pabrėžiama, kad kadangi ekspeditorius sutartimi sulgytas paslaugas vykdo užsakovo sąskaita ir interesais (Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 dalis), todėl ekspeditorius turi teikti sutartimi sulgytas paslaugas atidžiai, siekiant

vežti užsakovo krovinį prisiimant vežėjo teises ir pareigas. [*Cit. op.* 44].

¹⁵⁵ Pavyzdžiui NSAB Taisyklių 2 A straipsnio a dalyje numatyta, kad tuo atveju jeigu ekspeditorius pasitelkdamas savo paties išteklius gabena krovinį, jis laikytinas užsakovo atžvilgiu vežėju. [*Cit. op.* 24].; CIFFA Taisyklių 1 straipsnyje numatyta, kad ekspeditorius neveikia kaip užsakovo atstovas, kai teikia paslaugas pasitelkdamas savo paties išteklius. [*Cit. op.* 20].

¹⁵⁶ *Cit. op.* 121; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. sausio 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-2/2007, kat. 60; 61.

¹⁵⁷ *Cit. op.* 36, p. 45.

¹⁵⁸ Institut du droit international des transports. *Droit des transports: La commission de transport* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-25]. Prieiga per internetą: <http://www.idit.asso.fr/>.

didžiausios naudos užsakovui (angl. – general duty of care)¹⁵⁹.

Ekspeditorius turi pareigą bendradarbiauti su užsakovu. Civilinio Kodekso 6.827 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad ekspeditorius privalo pranešti užsakovui (užsakovo klientui) apie gautos informacijos trūkumus, o jei gauta ne visa informaciją – pareikalauti iš kliento visos reikalingos informacijos. Pažymėtina, kad tapati ekspeditoriaus pareiga įtvirtinta ir Rusijos civilinio kodekso 804 straipsnio 2 dalyje.¹⁶⁰

Ekspeditoriaus bendradarbiavimo pareiga neapsiriboja tik pareiga pranešti užsakovui apie gautos iš jo informacijos trūkumą. Praktikoje taikomose ekspedijavimo sąlygose ekspeditoriaus bendradarbiavimo pareiga aiškinama plačiau. Pavyzdžiui, tarp pagrindinių ekspeditoriaus pareigų LINEKA Taisyklių 3.6.¹⁶¹ punkte numatyta ekspeditoriaus pareiga pranešti užsakovui tarptautinių pervežimų tarifus, uostų ir pasienio stočių rinkliavas, taip pat perkrovų, įpakavimo ir ženklinimo kainas, o 3.2. punkte įtvirtinta pareiga pranešti užsakovui apie gautus ir išsiųstus krovinius. Taip pat doktrinoje pažymima, kad ekspeditoriaus bendradarbiavimo pareiga apima ekspeditoriaus pareigą informuoti užsakovą apie visus esminius įvykius, susijusius su pervežimo procesu.¹⁶² Taip pat bendradarbiavimo pareiga apima ekspeditoriaus pareigą ekspedijavimo veikloje vadovautis užsakovo teikiamomis instrukcijomis¹⁶³, kas *expressis verbis* įtvirtinta ir Vokietijos komerciniame kodekse.¹⁶⁴ Tai paaiškinama tuo, kad ekspeditorius veikia užsakovo sąskaita ir interesais, o sulygdamas sutartis užsakovo vardu su trečiaisiais asmenimis ekspeditorius iš šių sutarčių kylančias teises ir pareigas sukelia užsakovui. Todėl yra ypač svarbu teikti paslaugas remiantis užsakovo valia – duodamomis instrukcijomis. Pažymėtina, kad praktikoje taikomose ekspedijavimo taisyklėse būna įtvirtintos ir kitos su šalių bendradarbiavimu susijusios pareigos: a) ekspeditoriaus pareiga užsakovo vardu sudarius sutartis su trečiaisiais asmenimis užsakovui

¹⁵⁹ BIFA (2005) taisyklių 24. straipsnyje [*Cit. op.* 17], CIFFA Taisyklių 6. (A) straipsnyje [*Cit. op.* 20], FIATA Taisyklių 6.1.1. straipsnyje [*Cit. op.* 23], NCBFAA Taisyklių 8 straipsnyje [*Cit. op.* 21] įtvirtinta ekspeditoriaus pareiga teikti paslaugas atidžiai, siekiant didžiausios naudos užsakovui. Be to pažymėtina, kad SSV Taisyklių 21 straipsnyje [*Cit. op.* 22], NCBFAA Taisyklių 1 straipsnyje [*Cit. op.* 21], NSAB Taisyklių 24 straipsnyje [*Cit. op.* 24], SSV Taisyklių 21 straipsnyje [*Cit. op.* 22] yra atskirai įtvirtinta ekspeditoriaus pareiga atidžiai išsirinkti ir instrukuoti trečiuosius asmenis, su kuriais turi būti sudaromos sutartys siekiant pervežti krovinius.

¹⁶⁰ Rusijos civilinio kodekso 804 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad ekspeditorius turi pareigą informuoti klientą apie aptiktą iš kliento gautos informacijos trūkumą ir pareikalauti iš kliento trūkstamos informacijos [*Cit. op.* 13].

¹⁶¹ *Cit. op.* 16.

¹⁶² *Cit. op.* 4, p. 24.

¹⁶³ Pavyzdžiui, FIATA Taisyklių 5 straipsnis numato, kad ekspeditorius turi teikti sutartimi sulygtas paslaugas vadovaudamasis užsakovo instrukcijomis [*Cit. op.* 23].

¹⁶⁴ Vokietijos komercinio kodekso 454 straipsnio 4 dalyje įtvirtinta, kad ekspeditorius turi pareigą vykdydamas įsipareigojimus veikti užsakovo interesais ir vykdyti jo instrukcijas [*Cit. op.* 44].

teikti dokumentus apie tokias sutartis;¹⁶⁵ b) esant poreikiui perduoti užsakovui reikalavimo teises, kurias ekspeditorius turi į trečiuosius asmenis;¹⁶⁶ c) nuo užsakovo instrukcijų gavimo dienos teikti užsakovui paslaugas per protingą terminą.¹⁶⁷ Taigi, doktrinoje ir praktikoje taikomose ekspedijavimo taisyklėse ekspeditoriaus pareigos siejamos su visu ekspedijavimo sutarties vykdymo procesu ir apima ne tik pareigą tinkamai atlikti sutartyje numatytas paslaugas, tačiau ir kitas su šalių bendradarbiavimu susijusias pareigas, būtinas užtikrinti sėkmingą krovinių pervežimą.

Atskirai pažymėtinos ekspeditoriaus turimos teisės. Kadangi ekspedijavimo veikla yra ūkinė-komercinė veikla, kurią vykdydamas ekspeditorius siekia gauti pajamų, todėl pagrindinė ekspeditoriaus teisė – gauti iš užsakovo atlyginimą už tinkamai suteiktas paslaugas bei patirtas išlaidas.¹⁶⁸ Lietuvos teisės aktai nenumato specialių ekspedijavimo sutartinius santykius reglamentuojančių taisyklių, taikytinų tais atvejais, jeigu užsakovas pažeistų ekspeditoriaus teisę gauti atlyginimą, todėl užsakovui pažeidus ekspeditoriaus teisę gauti atlyginimą būtų taikomi bendrieji pažeistų teisių gynybos būdai. Tuo tarpu Rusijos įstatymai numato specialių normų, susijusių su ekspeditoriaus teisių apsauga, jeigu užsakovas nevykdo pareigos mokėti atlyginimą. Pagal Rusijos Federacijos krovinių ekspedijavimo įstatymo 2 straipsnio 3 dalį ekspedijavimo sutartyje galima numatyti, kad ekspeditorius turi teisę sulaikyti krovinius tol, kol bus sumokėtas atlyginimas ir atlyginamos ekspedijavimo išlaidos arba kol užsakovas pateiks tinkamą užtikrinimą, kad bus laiku sumokėtas atlyginimas ir bus padengtos ekspedijavimo išlaidos. Tačiau šios normos praktikoje taikymo apimtis yra ribota, kadangi ekspeditorius dažnai nebūna krovinio teisėtas valdytojas tuo momentu, kai užsakovas turi sumokėti ekspeditoriui atlyginimą ir kompensuoti jo patirtas išlaidas. Be to tam tikrais atvejais ir pagal Lietuvos teisę ekspeditorius gali sulaikyti krovinį laikydamasis Civilinio Kodekso 6.69 straipsnio ir Civilinio Kodekso XIII skyriaus normų, reglamentuojančių sulaikymo teisę, reikalavimų. Tačiau šio teisių gynybos būdo pritaikymo galimybės Lietuvoje yra ribotesnės nei pagal Rusijos teisę, kadangi remiantis Civilinio Kodekso 4.229 straipsnio 1 dalimi ekspeditorius galėtų sulaikyti krovinį tik tokiu atveju,

¹⁶⁵ CIFA Taisyklių 3 straipsnis numato, kad ekspeditorius esant užsakovo reikalavimui privalo pateikti visus įrodymus apie užsakovo vardu sudarytas sutartis [*Cit. op.* 20].

¹⁶⁶ NSAB Taisyklių 8 straipsnis numato, kad ekspeditorius turi perduoti užsakovui visas teises ir reikalavimus, kuriuos pagal sulygtas sutartis su trečiaisiais asmenimis jis turi [*Cit. op.* 24]; SSV Taisyklių 21 straipsnis numato, kad esant užsakovo reikalavimui ekspeditorius turi perleisti visas teises turimas į trečiuosius asmenimis [*Cit. op.* 22].

¹⁶⁷ CIFA Taisyklių 5 (B) straipsnyje numatyta, kad ekspeditorius po instrukcijų iš užsakovo gavimo turi organizuoti vežimą ir teikti kitas su tuo susijusias paslaugas per protingą terminą [*Cit. op.* 22].

¹⁶⁸ Ši teisė plačiau nagrinėjama darbo dalyje, kurioje analizuojamos užsakovo pareigos (3.5.3. dalis).

jeigu krovinio savininku būtų užsakovas.

Išskirtinos ekspeditoriaus teisės, sudarančios prielaidas ekspeditoriui tinkamai atlikti sutartimi sulygtas paslaugas. Remiantis Civilinio Kodekso 6.827 straipsnio 1, 3 ir 4 dalimis ekspeditorius turi teisę gauti iš užsakovo visą informaciją, reikalingą tinkamam pareigų vykdymui. Užsakovui nesuteikęs reikiamos ekspedijavimo sutarčiai vykdyti informacijos, ekspeditorius gali sustabdyti sutarties vykdymą, iki tokia informacija bus pateikta, bei įgyja teisę reikalauti atlyginti dėl informacijos nepateikimo patirtus nuostolius (Civilinio Kodekso 6.827 straipsnio 3 ir 4 dalys).¹⁶⁹

Jeigu sutartimi nenustatyta kitaip, ekspeditorius turi teisę pasitelkti savo prievolėms įvykdyti trečiuosius asmenis (Civilinio Kodekso 6.828 straipsnio 1 dalis), kurių pasitelkimas neatleidžia ekspeditoriaus nuo sutartimi prisiimtų prievolių įvykdymo (Civilinio Kodekso 6.828 straipsnio 1 dalis, 6.257 straipsnis, 6.50 straipsnio 1 dalis)¹⁷⁰. Pažymėtina, kad šiuo atveju kalbama apie trečiuosius asmenis, kuriuos ekspeditorius pasitelkia įvykdyti ekspedijavimo sutartyje sulygtas prievoles (prievoles, susijusias su krovinių vežimu), o ne asmenis, su kuriais ekspeditorius sudaro sutartis veikdamas užsakovo sąskaita ir interesais pats vykdydamas sutartimi prisiimtas pareigas (pavyzdžiui, įvykdo ekspedijavimo sutartyje numatytą pareigą sudaryti sutartis dėl krovinių vežimo).

Praktikoje taikomose ekspedijavimo taisyklėse ir užsienio šalių teisės aktuose būna įtvirtintos ir kitos ekspeditoriaus teisės: a) ekspeditoriaus teisė, užsakovui nenustačius kitaip, savarankiškai pasirinkti tinkamiausią pervežimui transporto rūšį, pervežimui tinkamiausią kelią bei krovinių vežimą organizuoti skirtingų rūšių transportu;¹⁷¹ b) teisė sunaikinti pavojingu tapusį krovinį.¹⁷²

3.5.3. Užsakovas kaip ekspedijavimo sutarties šalis ir jo teisės bei pareigos

¹⁶⁹ Pažymėtina, ši ekspeditoriaus teisė tiesiogiai įtvirtinta ir Rusijos civilinio kodekso 804 straipsnio 3, 4 dalyse [*Cit. op.* 13].

¹⁷⁰ Tokia pati ekspeditoriaus teisė įtvirtinta ir Rusijos civilinio kodekso 805 straipsnyje [*Cit. op.* 13].

¹⁷¹ Rusijos krovinių ekspedijavimo įstatymo 3 straipsnio 2 dalyje [*Cit. op.* 14], BIFA Taisyklių 4 (B) punkte [*Cit. op.* 17], FIATA Taisyklių 5 straipsnyje [*Cit. op.* 23] įtvirtinta ekspeditoriaus teisė pasirinkti priemonės skirtas įvykdyti sutartimi sulygtas paslaugas bei paslaugų atlikimo būdus.

¹⁷² Vežimą reglamentuojantys tarptautiniai teisės aktai suteikia teisę vežėjui sunaikinti pavojingu tapusį krovinį, jeigu apie jų pavojingumą jis nebuvo informuotas arba jie tapo pavojingi pervežimo metu (CMR konvencijos 22 straipsnio 2 dalis [*Cit. op.* 119]). Kadangi ekspeditorių teisėms nėra taikoma vežimą reglamentuojantys teisės aktai, todėl praktikoje taikomose bendrosiose ekspedijavimo sąlygose ekspeditoriai numato teisę sunaikinti krovinį, jeigu užsakovas nepranešė apie jo pavojingumą (CITFA Taisyklių 12 C straipsnis [*Cit. op.* 20], NSAB Taisyklių 7 straipsnis [*Cit. op.* 24]).

Civilinis Kodeksas numato, kad ekspedijavimo sutartį ekspeditorius sudaro su užsakovu (Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 ir 3 dalys), tačiau nenustato jokių reikalavimų asmenims, siekiantiems tapti užsakovais. Taigi ekspeditorius ekspedijavimo sutartį gali sudaryti tiek su fiziniais, tiek su juridiniais asmenimis. Tuo atveju jeigu ekspedijavimo sutartį su ekspeditoriumi sudaro fizinis asmuo ekspedijavimo sutarčiai gali būti taikomos vartojimo sutarčių normos. Tokia išvada darytina remiantis vartojimo sutartį apibrėžiančiomis Civilinio Kodekso, Lietuvos Respublikos vartotojų apsaugos įstatymo¹⁷³ normomis bei teismų praktika. Vartojimo sutartis – prekių ar paslaugų įsigijimo sutartis, su pardavėju ar paslaugų teikėju sudaroma su vartotojo verslu ar profesija nesusijusiu tikslu, t. y. vartotojo asmeniniams, šeimos, namų ūkio poreikiams tenkinti (Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymo 2 straipsnio 14 dalis, Civilinio Kodekso 1.39 straipsnio 1 dalis). Remiantis vartojimo sutarties sąvoka teismų praktikoje¹⁷⁴ suformuoti kriterijai, kurių visetą atitinkanti sutartis turi būti kvalifikuojama vartojimo sutartimi: a) prekes ar paslaugas įsigyja fizinis asmuo; b) fizinis asmuo prekes ir paslaugas įsigyja ne dėl savo ūkinės-komercinės ar profesinės veiklos, o savo asmeninių, šeimos, namų ūkio poreikiams tenkinti; c) prekes ar paslaugas teikia verslininkas. Taigi, remiantis šiais kriterijais darytina išvada, kad tuo atveju, jeigu vartotojas su profesija ir verslu nesusijusias tikslais sudaro ekspedijavimo sutartį su ekspeditoriumi (verslininku), ekspedijavimo sutartis priskirtina vartojimo sutarčių grupei ir jai taikytinos vartotojų teises ginančios teisės normos (pavyzdžiui, Civilinio Kodekso 6.188 straipsnis). Pažymėtina, kad ir užsienio šalių teisės aktai numato specialias teisės normas, taikytinai tais atvejais, kai ekspedijavimo sutartis sudaroma su vartotoju.¹⁷⁵

Tarptautiniai teisės aktai nereglamentuojama ekspedijavimo veiklos, todėl analizuojant užsakovo teises ir pareigas yra aktualus nacionalinio pobūdžio reguliavimas. Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 ir 3 dalių sisteminė analize užsakovo pagrindinė pareiga – sumokėti ekspeditoriui atlyginimą už jo suteiktas paslaugas ir kitas jo

¹⁷³ 1994 m. lapkričio 10 d. Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymas (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais) Valstybės žinios, 1994-12-07, Nr. 94-1833.

¹⁷⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo 24 d. Vartotojų teisių apsauga vartojimo sutartinuose santykiuose: teisinio reguliavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. 30, kat. 42.3: Teismų praktika 30. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹⁷⁵ Rusijos krovinių ekspedijavimo įstatymo 4 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad kai ekspedijavimo sutartis sudaryta su vartotoju jo asmeniniams, šeimos, namų ūkio poreikiams tenkinti, tai tokiu atveju ekspeditorius privalo vartotojui teikti visą jo reikalaujamą informaciją. Atitinkamai 9 straipsnio 2 dalyje numatyta ekspeditoriaus pareiga mokėti vartotojui įstatymines netesybas vėluojant įgyvendinti sutartyje sulgytas prievoles, o 12 straipsnio 1 dalyje numatyta išimtis, kad vartotojų reikalavimams ekspeditorių atžvilgiu netaikomas privalomas ikiteisminis ginčų nagrinėjimas [*Cit. op.* 14].

turėtas išlaidas.¹⁷⁶ Užsakovo pareigą mokėti ekspeditoriui atlyginimą sudaro dvi pareigos: a) pareiga mokėti atlyginimą už suteiktas paslaugas; b) pareiga atlyginti ekspeditoriaus patirtas išlaidas.

Kaip jau pažymėta, užsakovas ekspeditoriui moka atlyginą už suteiktas paslaugas, kurias ekspeditorius teikia veikdamas užsakovo sąskaita ir interesais. Tuo atveju jeigu užsakovas moka ekspeditoriui fiksuotą atlyginimą už visą krovinio pervežimą, tai pagal Lietuvos teismų praktiką ir užsienio doktriną laikoma vienu iš požymių sprendžiant, kad ekspeditorius turi būti laikomas vežėju.

Atitinkamai užsakovo pareiga atlyginti ekspeditoriaus patirtas išlaidas įtvirtinta Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 2 ir 3 dalyse, kuriose nurodyta, kad ekspeditorius paslaugas teikia užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis. Tai yra bendras principas¹⁷⁷ įtvirtintas Lietuvos, Baltarusijos, Rusijos civiliniuose kodeksuose bei Vokietijos komerciniame kodekse. Praktikoje ekspeditoriai siekia tiksliai numatyti savo patirsimas išlaidas, kad ekspedijavimo sutartyse galėtų sulygti dėl išankstinio atlyginimo ir numatytų išlaidų kompensavimo.¹⁷⁸ Pavyzdžiui, NCBFAA Taisyklių 10 straipsnyje¹⁷⁹, NSAB Taisyklių 10 straipsnyje¹⁸⁰ yra įtvirtinta ekspeditoriaus teisė reikalauti užsakovą sumokėti iš anksto ekspeditoriui atlyginimą ir kompensuoti numatytas patirsimas išlaidas.

Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3 dalimi ekspeditoriaus patirtos išlaidos atlygintinos ekspedijavimo sutartyje sulygta tvarka ir apimtimi. Tačiau kyla klausimas dėl išlaidų, kurios nebuvo numatytos sudarant ekspedijavimo sutartį, atlyginimo. Remiantis suformuota teismų praktika papildomos ekspeditoriaus išlaidos gali būti vertinamos skirtingai: a) tai gali būti išlaidos, kurios nebuvo numatytos sudarant sutartį, tačiau dėl kurių ekspeditorius ir užsakovas susitarė jau vykdydami sutartį. Susitarimas dėl tokių išlaidų gali būti vertinamas kaip pradinės ekspedijavimo sutarties pakeitimas ar papildymas; b) ekspeditoriaus patirtos išlaidos vykdant ekspedijavimo sutartį gali būti kvalifikuojamos kaip ekspeditoriaus nuostoliai, patirti dėl to, kad užsakovas nevykdė ar netinkamai vykdė ekspedijavimo sutartį; c) ekspeditoriaus patirtos išlaidos teisiškai gali būti kvalifikuotos kaip

¹⁷⁶ Pažymėtina, kad Vokietijos komercinio kodekso 453 straipsnio 2 dalyje užsakovo pareiga sumokėti ekspeditoriui atlyginimą įtvirtinta kaip pagrindinė užsakovo pareiga [*Cit. op.* 44].

¹⁷⁷ Plačiau žr. Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3 dalį, Baltarusijos civilinio kodekso 755 straipsnio 1 dalį, Rusijos civilinio kodekso 801 straipsnio 1 dalį, Vokietijos civilinio kodekso 459 straipsnį.

¹⁷⁸ JONES, P. *Charges – obligation to advance: Peter Jones' Commentary* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: http://www.forwarderlaw.com/legal_index/view.php?index_id=7.

¹⁷⁹ *Cit. op.* 21.

¹⁸⁰ *Cit. op.* 24.

papildomos išlaidos, atlygintinos pagal ekspedijavimo sutarties numanomą sąlygą net ir tada, kai šalys dėl tokių išlaidų aiškiai nebuvo susitarusios. Tačiau tokiomis gali būti kvalifikuojamos tik papildomos savo prigimtimi išlaidos, t. y. neaptartos sutartyje išlaidos, kurių šalys protingai negalėjo numatyti sudarydamos sutartį, nepriklausančios nuo šalių elgesio vykdant sutartį bei susijusios su krovinio gabenimo procesu nuo išsiuntimo iki paskirties vietos ir būtinos tam, kad ekspedicijos sutartis būtų įvykdyta.¹⁸¹ Vadinasi, atsižvelgus į teismų praktiką papildomos ekspeditoriaus išlaidos priklausomai nuo faktinių aplinkybių gali būti vertinamos kaip išlaidos, dėl kurių buvo sulygtą modifikavus pradinę sutartį, kaip nuostoliai, patirti užsakovui nevykdant sulygtų pareigų, ir kaip papildomos išlaidos, atlygintinos pagal numanomą sutarties sąlygą. Taigi, remiantis teismų praktika Lietuvoje yra galimas ir papildomų, ekspedijavimo sutartimi nesulygtų, išlaidų atlyginimas. Pažymėtina, kad toks aiškinimas įtvirtintas ir bendrosiose ekspedijavimo sąlygose, pagal kurias užsakovas privalo atlyginti ekspeditoriui papildomas šalių nenumatytas išlaidas.¹⁸²

Kita užsakovo pareiga yra bendradarbiauti su ekspeditoriumi. Remiantis Civilinio Kodekso 6.827 straipsnio 1 dalimi užsakovas (užsakovo klientas) privalo pateikti ekspeditoriui dokumentus ir kitokią informaciją apie krovinio savybes, jo vežimo sąlygas, taip pat kitą būtiną informaciją, kad ekspeditorius galėtų tinkamai įvykdyti savo prievoles. Taigi, užsakovas privalo visą ekspedijavimo sutarties vykdymo laikotarpį bendradarbiauti su ekspeditoriumi jam teikdamas ekspedijavimo sutarties vykdymui būtiną informaciją, dokumentus. Nuo šios pareigos tinkamo įvykdymo priklauso ne tik ekspedijavimo paslaugų suteikimas, tačiau ir tinkamas krovinio vežimas, kadangi krovinių vežimą reglamentuojantys tarptautiniai teisės aktai nustato siuntėjo pareigą pateikti išsamią, teisingą informaciją apie vežtiną krovinį bei nustato siuntėjo atsakomybę už nepilnos, netikslios informacijos vežėjui pateikimą.¹⁸³ Taigi, ekspeditoriui sudarant sutartį su vežėju tiek savo vardu, tiek ir užsakovo vardu yra būtina turėti išsamią ir teisingą informaciją apie krovinį. Pažymėtina, kad dėl šios

¹⁸¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baltic Freight Services“ v. „Instar Lodžistik“, Nr. 3K-3-462/2010, kat. 42.6; 6 1; 121.19.4. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹⁸² FIATA Taisyklių 14 straipsnis [Cit. op. 23].

¹⁸³ Pavyzdžiui, Hagos-Visbio taisyklių 3 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad siuntėjas turi garantuoti informacijos apie krovinį teisingumą ir išsamumą ir prisiima atsakomybę už vežėjo atsiradusią žalą dėl netikslios, nepilnos informacijos pateikimo. Atitinkamai 4 straipsnio 6 dalyje nustatyta siuntėjo pareiga informuoti apie krovinio pavojingumą, o neinformavus vežėjui suteikiama teisė sunaikinti krovinį. Taip pat ir Varšuvos taisyklių 10 straipsnyje numatyta, kad siuntėjas atsako už vežėjui pateiktos informacijos teisingumą ir išsamumą bei prisiima atsakomybę už vežėjo patirtus nuostolius neįvykdžius šitos pareigos [Cit. op. 5]. Atitinkamai ir CMR konvencijos 7 straipsnyje įtvirtinta siuntėjo atsakomybė pateikti vežėjui išsamią ir teisingą informaciją apie krovinį ir taip pat nustatyta atsakomybė už šios pareigos neįvykdymą [Cit. op. 119].

pareigos svarbumo ji atskirai išskiriama ir užsienio šalių įstatymuose¹⁸⁴ bei bendrosiose ekspedijavimo taisyklėse.¹⁸⁵ Į užsakovo pareigą pateikti dokumentus ir informaciją, būtiną ekspedijavimo sutarties vykdymui, įeina ir užsakovo pareiga išduoti ekspeditoriui įgaliojimą, jeigu jis yra būtinas jo pareigų tinkamam vykdymui (Civilinio Kodekso 6.825 straipsnio 3 dalis). Tuo atveju, jeigu ekspeditorius priima iš užsakovo jau parengtą pervežimui krovinį praktikoje taikomose bendrosiose ekspedijavimo taisyklėse ir užsienio šalių teisės aktuose būna įtvirtinta ir pareiga užsakovui užtikrinti, kad krovinyms tinkamai įpakuotas, paženklintas ir parengti visi ekspedijavimui reikiami dokumentai.¹⁸⁶ Kadangi Civilinis Kodeksas nustato užsakovo pareigą atlyginti ekspeditoriaus nuostolius, atsiradusius užsakovui neįvykdžius bendradarbiavimo pareigos (Civilinio Kodekso 6.827 straipsnio 4 dalis), kas atitinka ir užsienio šalių praktiką¹⁸⁷, todėl teigtina, kad Civilinis Kodeksas nustato pakankamą ekspeditoriaus teisių ir teisėtų interesų apsaugą užsakovui nevykdant ar netinkamai vykdant bendradarbiavimo pareigas.

Ekspedijavimo sutartimi užsakovas įgyja ne tik pareigas, bet ir teises. Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 3, 5, 6 dalimis pagrindinė užsako teisė – gauti tinkamos kokybės ekspedijavimo paslaugas, sulygtas ekspedijavimo sutartimi. Pažeidus šią užsakovo teisę ekspeditorius atsako sutarties nustatyta tvarka (Civilinio Kodekso 6.826 straipsnio 1 dalis).

Ekspedijavimo sutartimi šalys gali sulygti, kad ekspeditorius teikdamas išimtinai tik ekspedijavimo paslaugas prisiima atsakomybę už visą pervežimo procesą ir garantuoja

¹⁸⁴ Rusijos civilinio kodekso 804 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta tapati norma kaip ir Civilinio Kodekso 6.827 straipsnio 1 dalyje [*Cit. op.* 13].

¹⁸⁵ FIATA Taisyklių 16 straipsnyje [*Cit. op.* 23]., BIFA Taisyklių 17 straipsnyje [*Cit. op.* 17]., CIFFA Taisyklių 7 B. straipsnyje [*Cit. op.* 20] įtvirtinta užsakovo pareiga garantuoti, kad jis pateikia visą būtiną informaciją ekspeditoriui ir jo pateikta informacija apie krovinį, jo savybes yra teisinga. Be to NSAB Taisyklių 27 straipsnyje [*Cit. op.* 24] papildomai nustatyta, kad jeigu dėl užsakovo informacijos neatskleidimo ekspeditoriui pagal teisės aktų reikalavimus tenka sumokėti baudas, papildomus mokesčius bei patirti kitas išlaidas, visas jas turi atlyginti užsakovas. LINEKA Taisyklių 4.1. punkte nustatyta, kad užsakovas turi pareigą pranešti ekspeditoriui krovinių vežimo organizavimui visą būtiną informaciją apie krovinį ir pateikti ekspeditoriui užsakymo vykdymui būtinus dokumentus, o atitinkamai 4.2. punkte nustatyta užsakovo pareiga pranešti specialias krovinio vežimo sąlygas, jeigu dėl ekspedijuojamo krovinio savybių jis gali pakenkti kitiems kroviniams, žmonėms, aplinkai [*Cit. op.* 16].

¹⁸⁶ Remiantis Vokietijos komercinio kodekso 455 straipsnio 1 dalimi tuo atveju, jeigu užsakovas pats parengia krovinį pervežimui jis privalo tinkamai įpakuoti, paženklinti krovinį. Už netinkamą šios pareigos įvykdymą užsakovas atsako be kaltės (Vokietijos komercinio kodekso 455 straipsnio 2 dalis), išskyrus atvejį, kai užsakovas yra vartotojas (tokiu atveju yra būtina jo veiksmuose kaltė) [*Cit. op.* 44].

¹⁸⁷ Užsakovo pareiga atlyginti nuostolius įtvirtinta Vokietijos komercinio kodekso 455 straipsnyje [*Cit. op.* 44], Rusijos civilinio kodekso 804 straipsnio 4 dalyje [*Cit. op.* 13]., Baltarusijos civilinio kodekso 757 straipsnio 4 dalyje [*Cit. op.* 62].

sėkmingą krovinio pristatymą.¹⁸⁸ Tokiu atveju ekspeditorius atsako ne tik už savo teikiamas paslaugas, jų kokybę, tačiau prisiima visą žalos transportavimo metu atsiradimo riziką. Tačiau Civilinis Kodeksas, kaip ir Rusijos¹⁸⁹, Baltarusijos¹⁹⁰ civiliniai kodeksai, numato ekspeditoriaus atsakomybės ribas, ekspeditoriui garantavus užsakovui sėkmingą krovinio pervežimą. Civilinio Kodekso 6.826 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad jeigu ekspeditorius įrodo, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl to, kad buvo neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tai ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui (užsakovo klientui) nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas. Šia teisės norma siekiama užtikrinti, kad ekspeditorius užsakovo atžvilgiu atsakytų tokiais atvejais, kai atlyginęs užsakovui žalą ekspeditorius turėtų teisę reikšti reikalavimą vežėjui dėl atlygintos žalos. Taigi, nepavykus krovinio tinkamai pervežti tuo atveju, jeigu ekspeditorius prisiėmė atsakomybę už sėkmingą krovinio pervežimą, ekspeditoriaus atsakomybė užsakovo atžvilgiu vertinama pagal vežėjo atsakomybę reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus. Pažymėtina, kad taip ekspeditoriaus prisiimtą atsakomybę aiškina ir teismų praktika.¹⁹¹

Kita užsakovo teisė – teikti ekspeditoriui instrukcijas dėl ekspedijavimo paslaugų vykdymo. Kaip jau pažymėta, tam tikras instrukcijas, informaciją užsakovas privalo teikti ekspeditoriui, kad šis galėtų tinkamai vykdyti savo pareigas ir nuo informacijos, instrukcijų pateikimo priklauso ekspedijavimo sutarties ir viso krovinio pervežimo tinkamas įvykdymas. Tačiau yra ir instrukcijos, kurios tiesiogiai nepriklauso nuo ekspeditoriaus pareigų tinkamo įvykdymo ir užsakovas turi teisę pasirinkti jas teikti, ar ne. Užsakovas praktikoje turi teisę teikti tokio pobūdžio instrukcijas: a) instrukcijas dėl krovinio pervežimo būdo, maršruto. Pavyzdžiui, praktikoje taikomose ekspedijavimo taisyklėse būna įtvirtinta, kad užsakovas gali teikti instrukcijas, kad jo prekės būtų vežamos atskirai nuo kitų prekių (nekonsoliduoto pervežimo būdu),¹⁹² taip pat teikti instrukcijas dėl prabangių prekių¹⁹³, pavojingų prekių pervežimo būdo; b) instrukcijas dėl krovinio apdraudimo.¹⁹⁴ Jeigu įmanoma ekspeditorius privalo šiomis instrukcijomis vadovautis, kadangi jis veikia užsakovo sąskaita ir interesais.

¹⁸⁸ Kaip pažymėta, tokią įstatyminę pareigą turi *commissionnaire de transport* Prancūzijoje.

¹⁸⁹ Rusijos civilinio kodekso 803 straipsnis [*Cit. op.* 13].

¹⁹⁰ Baltarusijos civilinio kodekso 756 straipsnis [*Cit. op.* 62].

¹⁹¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. sausio 25 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“*, Nr. 3K-3-2/2007, kat. 60; 61; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2005 m. lapkričio 2 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“*, Nr. 3K-3-534/2005, kat. 60, 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

¹⁹² CIFFA Taisyklių 5 B straipsnis [*Cit. op.* 20].

¹⁹³ CIFFA Taisyklių 5 straipsnis [*Cit. op.* 20].

¹⁹⁴ FIATA Taisyklių 3 straipsnis [*Cit. op.* 23].

Nesant galimybių vadovautis užsakovo teikiamomis instrukcijomis ekspeditorius apie tai privalo pranešti užsakovui.¹⁹⁵

¹⁹⁵ Pavyzdžiui, praktikoje taikomų CIFFA taisyklių 6 B straipsnyje nustatyta, kad užsakovas turi teisę teikti ekspeditoriui instrukcijas, o ekspeditorius nesant galimybės jų įvykdyti apie tai privalo pranešti užsakovui [*Cit. op. 20*].

4. Ekspedijavimo sutarties sudarymas

Remiantis Civilinio Kodekso 6.162 straipsnio 2 dalimi, sutartis laikoma sudaryta, kai šalys susitaria dėl esminių sutarties sąlygų. Kurios sąlygos esminės, o kurios neesminės priklauso nuo sutarties rūšies, jos pobūdžio, šalių valios ir įstatymo.¹⁹⁶ Sisteminė Civilinio kodekso 6.824 straipsnio 3 dalies ir ją detalizuojančių Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 5 ir 6 dalių analizė leidžia teigti, kad esminė ekspedijavimo sutarties sąlyga yra sutarties dalykas¹⁹⁷ – paslaugų, susijusių su krovinių vežimu, teikimas.

Sutarties galiojimui šalims nebūtina susitarti dėl konkretaus mokėtino ekspeditoriui atlyginimo už jo atliksimas ekspedijavimo paslaugas, atlyginimo mokėjimo tvarkos. Šalims nesulygus dėl atlyginimo, jo mokėjimo tvarkos jis apskaičiuojamas remiantis Civilinio Kodekso 6.198 straipsnio 1 dalimi – atlyginimą sudaro kaina, kuri sutarties sudarymo metu ekspedijavimo, kaip ūkinės-komercinės veiklos, srityje buvo įprasta imti už tokį pat įvykdymą atitinkamomis aplinkybėmis. Pažymėtina, kad ir užsienio šalių doktrinoje laikomasi pozicijos, kad atlyginimo, jo mokėjimo tvarkos nustatymas nėra esminė ekspedijavimo sutarties sąlyga.¹⁹⁸

Kadangi įstatymai nenumato ekspedijavimo sutarties formai imperatyvių reikalavimų, kurių nesilaikius sudaryta sutartis būtų pripažįstama negaliojančia (Civilinio Kodekso 6.159 straipsnis), o esmine ekspedijavimo sutarties sąlyga yra jos dalykas, todėl ekspedijavimo sutarties šalims sulygus dėl konkrečių paslaugų, susijusių su krovinių vežimu, teikimo ekspedijavimo sutartis laikytina sudaryta (Civilinio Kodekso 6.162 straipsnio 2 dalis).

Bendra sutarčių teisės taisyklė, kad sutartis sudaroma pateikiant pasiūlymą (oferta) ir priimant pasiūlymą (akceptas) (Civilinio Kodekso 6.162 straipsnio 1 dalis). Ši taisyklė atsispindi ir ekspedijavimo veiklą reglamentuojančiose Civilinio Kodekso specialiose normose. Remiantis Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 4 dalimi, krovinių ekspedijavimo sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina gautą užsakymą. Taigi, remiantis Civilinio Kodekso 6.162 straipsnio 1 dalimi ir Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 4 dalimi užsakovo pateiktas pasiūlymas laikytinas oferta, o ekspeditoriaus patvirtinimas gauto užsakymo – akceptas.

¹⁹⁶ *Cit. op.* 52, p. 206.

¹⁹⁷ Pažymėtina, kad Vokietijos komercinis kodeksas ekspedijavimo sutarties esmine sąlyga taip pat laiko jos dalyką – ekspeditoriaus išpareigojimą organizuoti krovinių vežimą ir teikti kitas su tuo susijusias paslaugas (453 straipsnio 1 dalis, 454 straipsnis) [*Cit. op.* 44].

¹⁹⁸ DINEKA, A.B. *Features of civil regulation on freight forwarding*: Dissertation. Moscow, 2009.

Bendrosiose ekspedijavimo taisyklėse būna nustatyta ir kitokia ekspedijavimo sutarties sudarymo tvarka. Atskirai pažymėtinos LINEKA Taisyklės. LINEKA Taisyklių 2.1. punkte¹⁹⁹ nustatyta, kad krovinių ekspedijavimo sutartis laikoma sudaryta nuo momento, kai ekspeditorius gauna užsakymą, išskyrus atvejus, kai ekspeditorius nedelsdamas atsisako šį užsakymą vykdyti. Visgi tokia sutarties sudarymo tvarka yra kritikuotina. Kadangi sutartis yra šalių tarpusavio susitarimas (Civilinio Kodekso 6.154 straipsnio 1 dalis), turintis joms įstatymo galią (Civilinio Kodekso 6.189 straipsnio 1 dalis), todėl yra būtinas abiejų šalių aiškus ir nedviprasmiškas valios išreiškimas sudaryti sutartį. Doktrinoje pažymima, kad pagrindinis reikalavimas akcepto turiniui, išplaukiantis iš sutarties kaip suderintos šalių valios išraiškos, yra absoliutus pritarimas ofertos sąlygoms, kurio nesant negalima teigti, kad šalys sudarė susitarimą ir kad jų valia sutapo.²⁰⁰ Net tuo atveju, jeigu ofertoje yra numatytas ofertos akceptavimas kitos šalies neveikimu (Civilinio Kodekso 6.173 straipsnio 3 dalis), kitos šalies neveikimas turi reikšti jos ketinimą sudaryti sutartį ofertoje nustatytais sąlygomis.²⁰¹ Tuo tarpu LINEKA Taisyklės sutarties sudarymą sieja su užsakymo (ofertos) įsigaliojimo momentu (Civilinio Kodekso 6.168 straipsnis), o ne su suderinta šalių tarpusavio valia. Taigi, LINEKA Taisyklėse nustatyta sutarties sudarymo tvarka ir jos įsigaliojimo momentas yra nepagrįstai siejamas su ofertos įsigaliojimu ir prieštarauja sutarties, kaip šalių konsensuso, sampratai bei sudaro galimybes užsakovui piktnaudžiauti ekspedijavimo sutarties sudarymu primetant savo valią ofertos adresatui – ekspeditoriui.

¹⁹⁹ *Cit. op.* 16.

²⁰⁰ DRAZDAUSKAS S. *Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei*: daktaro disertacija. Vilnius, 2008, p. 160.

²⁰¹ *Cit. op.* 52, p. 219.

5. Ekspedijavimo sutarties santykis su kitomis atlygintinų paslaugų sutartimis

5.1. Ekspedijavimo ir pavedimo sutartys

Pavedimo, kaip ir ekspedijavimo sutartis, yra savarankiška civilinė sutartis, įtvirtinta atskirame Civilinio Kodekso XXXVI skyriuje. Remiantis Civilinio Kodekso 6.756 straipsnio 1 dalies ir Civilinio Kodekso 2.133 straipsnio 1 dalies sisteminė analizė pavedimo sutartis – sutartis, kuria viena šalis (įgaliotinis) įsipareigoja kitos šalies (įgaliotojo) vardu ir lėšomis atlikti tam tikrus teisinius veiksmus su trečiaisiais asmenimis, iš kurių teisės ir pareigos atsiranda įgaliotojui. Atitinkamai taip pat ekspedijavimo sutartimi šalys gali sulgyti, kad siekiant pervežti krovinį viena iš ekspeditorius teisių bus užsakovo vardu ir sąskaita sudaryti sutartis su trečiaisiais asmenimis, kurių sudarymui užsakovas išduos ekspeditoriui įgaliojimą. Taigi, tiek pavedimo, tiek ekspedijavimo sutarties pagrindu yra galimas kito asmens atstovavimas santykiuose su trečiaisiais asmenimis. Atsižvelgus į tai būtina nustatyti esminius šių sutarčių skirtumus, kuriais vadovaujantis praktikoje būtų galima tinkamai identifikuoti tarp šalių kilusius sutartinius santykius. Remiantis sisteminė ekspedijavimo bei pavedimo sutartis reglamentuojančių teisės normų analizė esminiai sutarčių skirtumai, padedantys atriboti sutartis:

1. Sutarčių dalykas

Kaip pažymėta, ekspedijavimo sutarties dalykas yra tiesiogiai su krovinių pervežimu susijusių veiksmų visuma, kurios tikslas yra užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą. Taigi ekspeditoriaus sutarčių su trečiaisiais asmenimis užsakovo vardu sudarymas yra tik vienas iš ekspedijavimo dalyko komplekso turinį galinčių sudaryti veiksmų. Be to, ekspedijavimo sutartimi, kitaip nei pavedimo sutartimi, ekspeditorius užsakovo interesais, sąskaita, vardu atlieka ne tik teisinius, bet ir faktinius veiksmus. Tuo tarpu pavedimo sutarties dalyką išimtinai sudaro teisinių veiksmų rezultatas, kuris pasiekiamas įgaliotiniui atstovaujant įgaliotoją.²⁰²

2. Sutarčių tikslas

Pavedimo sutarties tikslas yra sukurti tam tikrą teisinių veiksmų rezultatą, kurį pasiekti įgaliotinis atstovauja įgaliotoją. Todėl teismų praktikoje pavedimo sutartis pagal savo pobūdį

²⁰² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje *E. V. v. K. Š. individuali įmonė*, Nr. 3K-3-113/2009, kat. 56. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

yra vadinama sutartimi dėl atstovavimo.²⁰³ Tuo tarpu ekspedijavimo sutarties tikslas yra krovinių pervežimo proceso užtikrinimas. Taigi ekspedijavimo sutartyje sulygus dėl ekspeditoriaus teisės užsakovo vardu su trečiaisiais asmenimis sudaryti sutartis, tai laikytina tik priemone siekiant užtikrinti sėkmingą krovinių pervežimą.

3. *Santykių tarp šalių pobūdis*

Pavedimo sutartis pagal savo pobūdį yra sutartis dėl atstovavimo, todėl pavedimo sutarties pagrindu tarp šalių atsiradę teisiniai santykiai yra fiduciarinio pobūdžio²⁰⁴. Sutarties šalių santykiai grindžiami aukščiausiu pasitikėjimo laipsniu, o įgaliojimo prievolė priskiriama prie asmeninių prievolių. Todėl įgaliojimo perigalioti gali tik išimtiniais atvejais (Civilinio Kodekso 6.762 straipsnis, Civilinio Kodekso 2.145 straipsnio 1 dalis)²⁰⁵. Tuo tarpu ekspedijavimo sutartis nėra fiduciarinė sutartis ir ekspeditoriaus teisė pasitelkti prievolėms vykdyti trečiuosius asmenis yra preziumuojama (Civilinio Kodekso 6.828 straipsnio 1 dalis). Be to, pavedimo sutarties atveju įgaliojimas veikia tik užsakovo vardu, tuo tarpu ekspedijavimo sutartimi ekspeditorius gali veikti savo vardu ir tik atskiriems veiksams pasiekti veikti užsakovo vardu.

Taigi, siekiant tinkamai kvalifikuoti šalių sutartinius santykius, sprendžiant, ar jiems taikytinos ekspedijavimo, ar pavedimo reglamentuojančios teisės normos, būtina analizuoti sutarties dalyką, sutarties tikslą bei sutartyje nustatytas šalių tarpusavio teises ir pareigas, kurios identifikuoja tarp šalių kilusių santykių pobūdį.

Tačiau tam tikrais atvejais yra galimas subsidarius pavedimo sutartį reglamentuojančių normų taikymas ekspedijavimo sutartiniams santykiams. Ekspedijavimo sutarties šalys gali sulygti, kad į jų sudarytos sutarties dalyką kompleksą įeitų ekspeditoriaus teisė ar pareiga užsakovo sąskaita, interesais ir vardu sudaryti sutartis su trečiaisiais asmenimis. Tokiu atveju ekspedijavimo sutartis apima pavedimo sutarties dalyką sudarančius veiksmus – kito asmens atstovavimą, jo sąskaita, interesais ir vardu sudarant sandorius. Taigi, tokiu atveju ekspeditoriaus ir užsakovo pareigos apima atskirus įgaliojimo bei įgaliojimo prievolių elementus, kurie kyla iš pavedimo sutarties (pavyzdžiui, Civilinio Kodekso 6.760 straipsnio 3 dalis, 6.761 straipsnio 1 dalis). Taigi, tam tikrais atvejais yra galimas subsidarius pavedimo sutartį reglamentuojančių teisės normų taikymas, kiek to

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. rugsėjo 11 d. nutartis civilinėje byloje *S. V. v. J. V.*, Nr. 3K-3-479/2006, kat. 43.2; 114.11. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

²⁰⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje *J. G. v. L. S.*, Nr. 3K-3-461/2010, kat. 28.1; 56. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.

nereguliuoja ekspedijavimo sutartis ir tai neprieštarauja ekspedijavimo sutarties ir ją įtvirtinančių teisės normų tikslams.

5.2. Ekspedijavimo ir komiso sutartys

Komiso sutartis – sutartis, kuria viena šalis (komisionierius) išpareigoja kitos šalies (komitento) pavedimu už atlyginimą sudaryti vieną ar kelis sandorius savo vardu, bet komitento lėšomis iš kurių teises ir pareigas įgyja komisionierius (Civilinio Kodekso 6.780 straipsnio 1 ir 2 dalys). Taigi, kaip matyti iš komiso sutarties sampratos, komiso ir ekspedijavimo sutarčių bendrybė yra ta, kad tiek komisionierius, tiek ekspeditorius civilinėje apyvarčioje veikia kito asmens (užsakovo, komitento) sąskaita ir interesais bei savo vardu (išskyrus atvejus kai ekspeditorius veikia užsakovo vardu) ir pagal jų su trečiaisiais asmenimis sudarytas sutartis teises ir pareigas įgyja komisionierius ir ekspeditorius. Taigi, dėl šių sutarčių panašumo kai kuriose valstybėse ekspedijavimo sutartis laikytina komiso sutarties atmaina.²⁰⁶ Taigi, būtina nustatyti kriterijus, kuriais vadovaujantis galima tinkamai kvalifikuoti sutartinius santykius. Remiantis sisteminė ekspedijavimo bei komiso sutarties reglamentuojančių teisės normų analize esminiai sutarčių skirtumai:

1. Sutarčių dalykas

Remiantis teismų praktika komitento pavedimo turinį sudaro kito sandorio (ar sandorių) komitento sąskaita sudarymas.²⁰⁷ Taigi, komiso sutarties dalykas yra sandorio (ar sandorių) komitento sąskaita sudarymas. Tuo tarpu ekspedijavimo sutarties dalykas yra tiesiogiai su krovinių pervežimu susijusių veiksmų visuma, kurios tikslas yra užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą. Taigi ekspeditoriaus sutarčių su trečiaisiais asmenimis savo vardu bei užsakovo sąskaita sudarymas yra tik vienas iš ekspedijavimo dalyko komplekso turinį galinčių sudaryti veiksmų.

2. Sutarčių tikslai

Komiso sutarties tikslas yra teisinių veiksmų atlikimas netiesiogiai atstovaujant komitentą. Tuo tarpu ekspedijavimo sutarties tikslas yra užtikrinti krovinių vežimo procesą. Taigi ekspedijavimo sutarties pagrindu ekspeditoriui savo vardu sudarius sutartis su trečiaisiais

²⁰⁶ Remiantis Prancūzijos komercinio kodekso 2 skyriaus 2 skirsniu ekspedijavimo sutartis Prancūzijoje laikytina komiso sutarties atmaina [*Cit. op. 47*].

²⁰⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2003 m. rugsėjo 10 d. nutartis civilinėje byloje *A. Lukoševičius v. UAB „Girslas“*, Nr. 3K-3-800/2003, kat. 52, 40.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infollex.lt>>.

asmenimis tai laikytina tik priemone siekiant užtikrinti sėkmingą krovinių pervežimą.

Taigi, siekiant kvalifikuoti šalių sutartinius santykius kaip ekspedijavimo ar komiso sutartinius santykius būtina analizuoti sutarties dalyką bei sutarties tikslą.

Tam tikrais atvejais yra galimas subsidarius komiso sutartį reglamentuojančių normų taikymas ekspedijavimo sutartiniams santykiams. Komiso sutartimi, kaip ir ekspedijavimo sutartimi, susidaro dvejojo pobūdžio santykiai: vidiniai santykiai, reguliuojami komiso sutarties, bei išoriniai santykiai, reguliuojami komisionieriaus ir trečiojo asmens sudarytos sutarties. Tiek ekspedijavimo, tiek komiso išoriniams santykiams būdinga tai, kad juos ekspeditorius (komisionierius) sukuria veikdamas užsakovo (komitento) sąskaita, interesais, o iš šių sutarčių kylančias teises ir pareigas įgyja ne užsakovas (komitentas), o ekspeditorius (komisionierius). Taigi, tiek komiso, tiek ekspedijavimo santykių pagrindu atsiranda netiesioginio atstovavimo santykiai. Tačiau ekspeditoriaus pareigos neapsiriboja užsakovo sąskaita bei savo vardu sandorių sudarymu, kadangi ekspedijavimo sutarties dalyką sudaro visuma veiksmų, kuriais siekiama užtikrinti sėkmingą krovinių pervežimą. Todėl ekspedijavimo sutartį reglamentuojančios teisės normos nedetalizuoja ekspedijavimo sutarties šalių teisių apsaugos, ekspeditoriui sudarius užsakovo sąskaita ir interesais sutartį savo vardu su trečiaisiais asmenimis. Kai ekspeditorius užsakovo sąskaita ir interesais savo vardu su trečiaisiais asmenimis sudaro sutartį, siekiant užtikrinti ekspedijavimo šalių teises, gali būti taikytinos komiso, kaip netiesioginio atstovavimo sutarties, teisės normos. Pavyzdžiui, ekspedijavimo sutarties normos *expressis verbis* nenumato užsakovo teisių tuo atveju, jeigu tretysis asmuo neįvykdo su ekspeditoriumi jo vardu suliygtos sutarties. Jeigu ekspeditorius su trečiaisiais asmenimis sudaro pervežimo sutartį, tai tokiu atveju remiantis vežimo sutarties, kaip sutarties trečiojo asmens nauda, prigimtimi, teismai suteikia teisę užsakovui tiesiogiai reikšti reikalavimus trečiajam asmeniui dėl neįvykdytos vežimo sutarties. Jeigu tretysis asmuo neįvykdo sutarties, kuri nėra pagal prigimtį sutartį trečiojo asmens naudai, tai tokiu atveju remiantis sutarties uždarumo principu užsakovas negali tiesiogiai reikšti reikalavimų trečiajam asmeniui, nebent būtų perėmęs iš ekspeditoriaus reikalavimo teisę. Visgi ekspedijavimo sutartį gali būti nenumačius ekspeditoriaus pareigos perleisti užsakovui turimas reikalavimo teises į trečiuosius asmenis. Tokiu atveju būtų galimas subsidarius Civilinio Kodekso 6.783 straipsnio 2, 3 dalyse įtvirtintų normų taikymas, kuris leistų užsakovui įgyti reikalavimo teisę į tretįjį asmenį ir taip užtikrintų užsakovo teisėtų interesų apsaugą. Taigi, tam tikrais atvejais subsidarius komiso sutarties normų taikymas, kiek tai neprieštarautų ekspedijavimo sutartį reglamentuojančioms teisės normoms

bei ekspedijavimo sutarties dalyko ypatumams, užtikrintų ekspedijavimo sutarties šalių teisių apsaugą.

5.3. Ekspedijavimo ir pasaugos sutartys

Pasaugos sutartis yra savarankiška civilinė sutartis, įtvirtinta Civilinio Kodekso XLII skyriuje. Remiantis Civilinio Kodekso 6.830 straipsnio 1 dalimi, pasaugos sutartimi viena šalis (saugotojas) įsipareigoja saugoti kitos šalies (davėjo) perduotą kilnojamąjį daiktą ir grąžinti jį išsaugotą, o davėjas įsipareigoja sumokėti atlyginimą, jeigu tai nustatyta sutartyje. Kadangi Civilinio Kodekso 6.824 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad ekspedijavimo sutartyje gali būti nustatyta ekspeditoriaus pareiga saugoti krovinį, todėl analizuotinas šių sutarčių tarpusavio santykis.

Remiantis Civilinio Kodekso 6.830 straipsnio 1 dalimi pasaugos sutarties dalykas – paslaugos dėl saugotojui perduoto kilnojamo daikto saugojimo. Pagal teismų praktiką, sprendžiant ar sudaryta sutartis yra pasaugos, vertinama, ar kilnojamas daiktas davėjo buvo perduotas saugojimui, ar buvo įsipareigojimas daiktą išsaugoti ir jį grąžinti išsaugotą.²⁰⁸ Kadangi ekspedijavimo sutarties dalyką sudaro veiksmų kompleksas, skirtas užtikrinti tinkamą krovinio pervežimą ir krovinio saugojimas sudaro tik dalį ekspeditoriaus įsipareigojimų komplekso, todėl tais atvejais, kai užsakovas perduoda ekspeditoriui daiktą, ekspeditoriaus pagrindinis įsipareigojimas būna ne saugoti daiktą ir jį grąžinti išsaugotą, o užtikrinti tinkamą daikto pervežimą. Atitinkamai ir užsakovas daiktą perduoda ekspeditoriui saugoti ne dėl to, kad atgautų išsaugotą daiktą, o kad būtų galima užtikrinti krovinio sėkmingą pervežimą. Taigi, atsižvelgus į ekspedijavimo sutarties dalyką ir tikslus teigtina, kad tais atvejais, kai krovinio saugojimas sudaro tik dalį ekspedijavimo sutarties dalyko, kuri būtina vykdyti siekiant užtikrinti krovinio pervežimą, turėtų būti taikomos tik ekspedijavimo sutartį reglamentuojančios teisės normos.

Galima situacija, kad ekspeditorius turėdamas sandėliavimo licenciją teikia krovinių ekspedijavimo paslaugas, kuriose numatyta ekspeditoriaus pareiga kaupti savo sandėlyje užsakovo produkciją ir sukaupus jos reikiamą kiekį (pavyzdžiui, tokį, kad susidarytų konteineris, būtų užpildytas vagonas ir pan.) organizuoti jos išsiuntimą gavėjui. Tokiu atveju

²⁰⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2003 m. spalio 8 d. nutartis civilinėje byloje L. Šatraitytė v. UAB „Paira“, Nr. 3K-3-931/2003, kat. 39.3; 56.1; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Kemitek“ v. UAB „Algos“, Nr. 3K-3-511/2009, kat. 54.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infollex.lt>>.

saugojimo, sandėliavimo paslaugos yra ne vienos iš daugelio ekspedijavimo sutarties dalyką sudarančių paslaugų, o yra dominuojančios, santykinai savarankiškos paslaugos. Taigi, tokia ekspedijavimo sutartis turėtų būti laikoma mišria sutartimi, kuriai taikytinos ekspedijavimo bei sandėliavimo veiklą reglamentuojančios įstatymų normos (Civilinio Kodekso 6.830 – 6.862 straipsniai bei Lietuvos Respublikos licencijuotų sandėlių ir sandėliavimo dokumentų įstatymas).

5.4. Ekspedijavimo ir vežimo sutartys

Civilinio Kodekso 6.808 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta krovinio vežimo sutarties samprata, pagal kurią krovinio vežimo sutartis – sutartis, kuria vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisë gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį. Taigi, vežimo sutarties dalyką sudaro krovinių gabenimas.

Tuo tarpu ekspedijavimo sutarties dalyko neapima krovinių vežimas ir tai yra vienas iš pagrindinių kriterijų, padedančių atriboti ekspedijavimo sutartį nuo vežimo sutarties.

Atitinkamai skirtingi ir šių sutarčių tikslai. Vežimo sutarties tikslas yra krovinio nuvežimas, o ekspedijavimo sutarties tikslas yra užtikrinti krovinio pervežimo procesą.

Tačiau tam tikrais atvejais ekspedijavimo ir vežimo sutartys persipina, kadangi juridiniai asmenys, siekdami didesnių pajamų, teikia tiek ekspedijavimo, tiek vežimo paslaugas. Teismų praktikoje pripažįstama, kad šalys gali sulygti dėl sutarties, apimančios tiek ekspedijavimo, tiek vežimo paslaugų teikimą.²⁰⁹ Tokiu atveju sudaroma mišri sutartis, kuriai taikytinos tiek vežimą, tiek ekspedijavimą reglamentuojančios teisės normos.²¹⁰

²⁰⁹ *Cit. op.* 120.

²¹⁰ Sutarčių atribojimo kriterijus plačiau žiūrėti darbo dalyje 3.5.1.

Išvados

1. Ekspedijavimo veikla pasižymi nacionalinio pobūdžio reguliavimu, kuri harmonizuoja valstybių ekspeditorių asociacijų priimtos rekomendacinio pobūdžio bendrosios ekspedijavimo taisyklės. Ekspedijavimo veiklos tarptautinio tiesioginio teisinio reguliavimo nebuvimas lemia skirtingą teisinių santykių, kurių pagrindu vykdoma ekspedijavimo veikla, vertinimą. Tai sukelia ne tik ekspedijavimo veikloje dalyvaujantiems asmenims teisinį neapibrėžtumą dėl jų turimų teisių, pareigų, atsakomybės, bet kartu gali sąlygoti ir nevienodą vežimą reglamentuojančių tarptautinių teisės aktų, kuriuose nėra apibrėžta vežėjo sąvoka, aiškinimą bei taikymą.
2. Jungtinių Tautų tarptautinio multimodalinio krovinių pervežimo konvencijos įsigaliojimas sudarytų sąlygas *expressis verbis* reglamentuoti ekspeditorių veiklą multimodalinių pervežimų procese, nustatytų jų teises, pareigas, atsakomybę.
3. Lietuvos Respublikos Civiliniame Kodekse įtvirtinta ekspedijavimo sutartis laikytina savarankiška civiline sutartimi, kurios esminė sutarties sąlyga – sutarties dalykas. Ekspedijavimo sutarties dalykas – tiesiogiai su krovinių pervežimu susijusių veiksmų visuma, kurios tikslas – užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą.
4. Ekspedijavimo sutarties dalyką sudarančių faktinių bei teisinių veiksmų kompleksinis vertinimas bei sutarties tikslo – užtikrinti krovinių pervežimą – nustatymas leidžia atriboti ekspedijavimo sutartį nuo kitų giminiškų paslaugų sutarčių.
5. Dėl ekspedijavimo sutarties pagrindu galinčių atsirasti vidinių ir išorinių atstovavimo santykių ekspeditorius santykiuose su trečiaisiais asmenimis gali veikti kaip krovinio siuntėjas arba kaip užsakovo atstovas. Atitinkamai vidiniai užsakovo bei ekspeditorius santykiai būna pagrįsti ekspedijavimo sutartimi.
6. Atsižvelgus į ekspedijavimo bei komiso sutarties pagrindu galinčius atsirasti netiesioginio atstovavimo santykius, ekspedijavimo sutarčiai gali būti subsidiariai taikytinos komiso sutartį reglamentuojančios teisės normos. Komiso sutartį reglamentuojančių teisės normų taikymas leistų užtikrinti ekspedijavimo sutarties šalių sutartimi nesulygtas teises, kurios kyla iš netiesioginio atstovavimo santykių.
7. Ekspedijavimo sutarčiai gali būti subsidiariai taikytinos pavedimo sutartį reglamentuojančios teisės normos. Tais atvejais, kai ekspeditorius užsakovo vardu, sąskaita ir interesais sudaro sutartis su trečiaisiais asmenimis, tarp ekspeditoriaus ir užsakovo atsiranda atstovavimo santykiai, kurie būdingi pavedimo teisiniams santykiams.

Taigi, tokiu atveju ekspeditoriaus ir užsakovo pareigos apima atskirus įgaliotinio bei įgaliotojo prievolių elementus, kurie kyla iš pavedimo sutarties.

8. Ekspedijavimo sutartis, kurios dalyką sudarančiais dominuojančiais veiksmis yra krovinių sandėliavimas, saugojimas, yra mišri sutartis, kuriai taikytinos ekspedijavimo bei pasaugos (sandėliavimo) sutartis reglamentuojančios teisės normos. Atitinkamai tais atvejais, kai krovinių saugojimas, sandėliavimas sudaro tik dalį ekspedijavimo sutarties dalyko, kurį būtina vykdyti siekiant užtikrinti krovinių pervežimą, turėtų būti taikomos tik ekspedijavimo sutartį reglamentuojančios teisės normos.
9. Ekspedijavimo sutartis neapima krovinių vežimo. Todėl tais atvejais, kai į ekspedijavimo sutartį įeina vežimo paslaugų teikimas, sutartis laikytina mišria sutartimi ir jai taikytinos vežimo bei ekspedijavimo sutartis reglamentuojančios teisės normos. Tais atvejais, kai ekspedijavimo sutartimi šalys susitaria dėl vežimo sutarties dalyką – krovinių vežimą – sudarančių paslaugų teikimo, ekspeditorius užsakovo atžvilgiu įgyja vežėjo teises ir pareigas, nustatytas nacionalinių bei tarptautinių teisės aktų. Pagrindiniai kriterijai, pagal kuriuos sprendžiama, ar ekspeditorius laikytinas vežėju, yra užsakovo mokamas užmokestis, ekspeditoriaus užsakovui išduoti dokumentai, ekspeditoriaus prisiimtos teisės ir pareigos, užsakovo galimybė pasirinkti vežėją bei ar ekspeditorius vykdė transportavimą pasitelkdamas savo paties išteklius.

Literatūros sąrašas

I. Tarptautiniai, Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės). Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1)-4124.
2. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435.
3. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Valstybės žinios, 2002, Nr. 88-3773
4. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF). Valstybės žinios, 1994, Nr. 99-1989.
5. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios, 1998, Nr. 107-2932.
6. Jungtinių Tautų tarptautinio multimodalinio krovinių pervežimo konvencija.
7. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.
8. Lietuvos Respublikos licencijuotų sandėlių ir sandėliavimo dokumentų įstatymas. Valstybės žinios, 2002, Nr. 74-3139
9. Lietuvos Respublikos finansų ministro 2004 m. gruodžio 22 d. įsakymas Nr. 1K-405 „Dėl muitinės tarpininkų registravimo ir veiklos taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2004, Nr. 186-6937.
10. Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 1994-12-07, Nr. 94-1833
11. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. sausio 3 d. nutarimas Nr. 7 „Dėl Licencijų teikti agentavimo ir ekspedijavimo paslaugas oro transporte išdavimo taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios, 1996, Nr. 2-50. (Galiojo nuo 1996-01-11 iki 1998-03-13).
12. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. vasario 9 d. nutarimas Nr. 232 „Dėl Licencijų vežti keleivius ir krovinius laivais, teikti agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugas vandens transporte, užsiimti laivų vilkimu (buksyravimu), teikti locmanų paslaugas, užsiimti gelbėjimo ir povandeniniais techniniais darbais, eksploatuoti jūrų uostus pagal jų funkcinę paskirtį išdavimo taisyklių patvirtinimo“. Valstybės

žinios, 1996, Nr. 15-397. (Galiojo nuo 1996-02-18 iki 2004-08-30).

13. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1995 m. lapkričio 30 d. įsakymas Nr. 460 „Dėl agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugų geležinkeliuose licencijavimo“. Valstybės žinios, 1995, Nr. 99-2223. (Galiojo nuo 1995-12-07 iki 2006-03-30).

II. Užsienio valstybių teisės aktai

1. Rusijos Federacijos civilinis kodeksas (Russian civil code) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-03]. Prieiga per internetą: <<http://www.russian-civil-code.com/>>.
2. Rusijos Federacijos krovinių ekspedijavimo įstatymas Nr. 87-FZ (The law on forwarding activities) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-03]. Prieiga per internetą: <<http://baltica-trans.ru/en/helpful/>>.
3. Vokietijos komercinis kodeksas (Handelsgesetzbuch) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.handelsgesetzbuch.de/>>
4. Prancūzijos komercinis kodeksas (Code de Commerce) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-02-01]. Prieiga per internetą: <<http://perlpot.net/cod/commerce.pdf>>.
5. Baltarusijos civilinis kodeksas Nr. 218-Z (Belarus Civil Code) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-17]. Prieiga per internetą: <<http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=6700>>
6. Jungtinių Amerikos Valstijų kodeksas (USA Code) [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-10-01]. Prieiga per internetą: <http://www.law.cornell.edu/uscode/text>.

III. Specialioji literatūra lietuvių kalba

1. MIKELĖNAS, V. *Tarptautinės privatinės teisės įvadas*. Vilnius: Justitia, 2001.
2. STASKONIS, V.; MISIŪNAS, J.; VALECKAITĖ, V., *Ekspedicinės veiklos teisinis reguliavimas: mokslo tiriamasis darbas*. Vilnius: Teisės institutas, 1999, Vilnius.
3. KABIŠAITIS, A. Paslaugų sutartis – Lietuvos civilinės teisės naujovė (1). *Justitia*, 2003 m. nr. 5 (47).
4. SINKEVIČIUS, E. Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, 2007, 12(102).
5. MIKELĖNAS, V. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2003. I t.

6. CIRTAUTIENĖ, S., et. al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004.
7. VILEITA, A. et. al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Vilnius: Justitia, 2001.
8. MIZARAS, V. *Teisiniai atstovavimo santykiai: prokūros samprata ir ypatumai*. Vilnius: Justitia, 2007, nr. 1 (63).
9. MIKELĖNAS, V.; JUZIKIENĖ, R.; SMALIUKAS, A.; BOSAITĖ, A.; BUTOV, S., et al. *Civilinė teisė. Bendroji dalis: vadovėlis (moksl. red. Vytautas Mizaras)*. Vilnius: Justitia, 2009.
10. MIKELĖNAS V. *Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija*. Vilnius: Justitia, 1996.
11. DRAZDAUSKAS S. *Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei: daktaro disertacija*. Vilnius, 2008.
12. IMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t. (55)(47).

IV. Specialioji literatūra užsienio kalbomis

1. RAMBERG, J. Unification of the Law of International Freight Forwarding. *Uniform law review* [interaktyvus]. 1998, nr. 1 [žiūrėta 2011-11-19]. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1998-1-ramberg-e.pdf>>.
2. TETLEY, W. Responsibility of freight forwarders (chapter 23). *Marine Cargo Claims* [interaktyvus]. 4 leid. [žiūrėta 2012-01-07]. Prieiga per internetą: <<http://www.scribd.com/doc/7263311/Responsibility-of-Freight>>.
3. ATALLAH AL-MUHAISEN, S. *Overview of Trends in Multimodal Transport*. 2005-04-22 [žiūrėta 2011-12-03]. Prieiga per internetą: <<http://www.immta.org/uploads/OTMT.pdf>>.
4. SCHRAMM, Hans-Joachim. *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains: A Social Network Approach*. Physica-Verlag A Spring Company, 2012.
5. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific "UNESCAP". *The Evolving Role of the Freight Forwarder: UNESCAP Training module* [interaktyvus]. [žiūrėta 2011-11-12]. Prieiga per internetą: <http://www.unescap.org/>.

6. HOEKS, M. *Multimodal Transport Law: The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Erasmus Universiteit Rotterdam, 2009.
7. Tarptautinė ekspeditorių asociacijų konfederacija „FIATA“. *Freight forwarders adopt an official description of freight forwarding and logistics services* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-14]. Prieiga per internetą: <<http://www.fiata.com/>>.
8. ZHUMINA, M. *Legal Norms Governing the Forwarder's Liability in the Legislation of Republic of Belarus, the Russia Federation and Ukraine*. Belarusian Journal of International Law and International Relationships [interaktyvus]. 2005, No. N4. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://evolutio.info/>>.
9. KORNEYCHUK, D. *Legal Nature of International Freight Forwarding Obligation*. Belarusian Journal of International Law and International Relationships [interaktyvus]. 2003, No. N3. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://evolutio.info/>>.
10. CHEBOTARENKO, A.V. LEBEDEV, V.P. *Freight Forwarder As A Carrier & Professional Intermediary: Legal View From Ukraine* [interaktyvus], 2001. [Žiūrėta 2011-10-01]. Prieiga per internetą: <<http://www.forwarderlaw.com/>>.
11. RAMBERG, J. *Freight Forwarder Law* [interaktyvus]. Viena, 2007. [žiūrėta 2011-11-19]. Prieiga per internetą: <<http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Ramberg.pdf>>.
12. ZWEIGERT, K, KOTZ, H. *Lyginamosios teisės įvadas*. Vilnius: Eugrimas, 2001..
13. BUSCH, D. *Indirect representation and the lando principles: An Analysis of Some Problem Areas from the Perspective of English Law* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-02-05]. Prieiga per internetą: <http://www.ejcl.org/23/abs23-1.html>].
14. BAYS, A. W. Undisclosed principals (chapter 8). *American Commercial Law Series* [interaktyvus]. Callaghan And Company, 1920. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://chestofbooks.com/>>.
15. JONES, P. *Fixed or all inclusive Price – Criteria for Establishing Role* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012.01.01]. Prieiga per internetą: <<http://www.forwarderlaw.com/>>.
16. OKEAFOR, U.S. *The Role of the International Freight Forwarder in the U.S.:* Dissertation, The Ohio State University, 1982.
17. GIASCHI & MARGOLIS. *Liability of freight forwarders: Bertex Fashions Inc. v Cargonaut Canada Inc. No. T-651-93, May 29, 1995* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-15]. Prieiga per internetą: <http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm>]
18. Institut du droit international des transports. *Droit des transports: La commission de transport* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-25]. Prieiga per internetą:

<http://www.idit.asso.fr/> .

19. JONES, P. *Charges – obligation to advance: Peter Jones' Commentary* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-14]. Prieiga per internetą: <<http://www.forwarderlaw.com/>>.
20. DINEKA, A.B. *Features of civil regulation on freight forwarding*: Dissertation. Moscow, 2009.
21. JONES, P. *The forwarder: Principal or Agent? The approach of the American Courts* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-12-15]. Prieiga per internetą: <<http://www.forwarderlaw.com/>>
22. European Commission. *Details and added value of establishing a (optional) single transport (electronic) document for all carriage of goods, irrespective of mode, as well as a standard liability clause (voluntary liability regime), with regard to their ability to facilitate multimodal freight transport and enhance the framework offered by multimodal waybills and or multimodal manifests* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-14]., 2009. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/strategies_en.htm

V. Praktinė medžiaga

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Jutatransa“ v. UAB „Girteka“. Nr. 3K-3-177/2009, kat. 60; 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt/>>.
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gegužės 17 d. nutartis UAB „Baltijos grupė“ v. UAB „Koralita“, Nr. 3K-3-218/2010, kat. 61; 95.3;114.9.3.2; 114.11. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt/>>.
3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Jutatransa“ v. UAB „Girteka“, Nr. 3K-3-177/2009, kat. 60; 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt/>>.
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. spalio mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baldjoda“ v. Furniture Production International A/S, Nr. 3K-3-367/2011, kat. 42.9; 44.5.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt/>>.
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugsėjo mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54: Teismų praktika 15. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt/>>.

6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2000 m. rugsėjo mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje *užsienio kompanija "Radma Corp." v. K. Greičiaus gamybinė įmonė, UAB "Baltų ekspedicija"*, Nr. 3K-3-703/2000, kat. 43. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „If draudimas“ v. AB „Lietuvos draudimas“, UAB „Portolitus“*, Nr. 3K-3-536/2007, kat. 60; 73.2.6.2. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Arijus“ v. „If P&C Insurance“ AS*, Nr. 3K-3-210/2010, kat. 60; 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
9. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2002 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje *AB „Utenos trikotažas“, UAB „Ekspetra“ v. UAB „Transeksedicija“* Nr. 3K-3-1333/2002, kat. 54; 54; Teismų praktika 19. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje *AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „EKSEA“*, Nr. 3K-3-104/2006, kat. 60; 61; 91.2. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje *AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „EKSEA“*, Nr. 3K-3-457/2006, kat. 60; 61; 91.2. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
12. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo 24 d. Vartotojų teisių apsauga vartojimo sutartiniuose santykiuose: teisinio reguliavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. 30, kat. 42.3: Teismų praktika 30. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. sausio 25 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“*, Nr. 3K-3-2/2007, kat. 60; 61; Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
14. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2005 m. lapkričio 2 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“*, Nr. 3K-3-534/2005, kat. 60, 61. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
15. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje *E. V. v. K. Š. individuali įmonė*, Nr. 3K-3-113/2009, kat. 56. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
16. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. rugsėjo 11 d. nutartis

- civilinėje byloje *S. V. v. J. V.*, Nr. 3K-3-479/2006, kat. 43.2; 114.11. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje *J. G. v. L. S.*, Nr. 3K-3-461/2010, kat. 28.1; 56. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
 18. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2003 m. rugsėjo 10 d. nutartis civilinėje byloje *A. Lukoševičius v. UAB „Girslas“*, Nr. 3K-3-800/2003, kat. 52, 40.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
 19. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2003 m. spalio 8 d. nutartis civilinėje byloje *L. Šatraitytė v. UAB „Paira“*, Nr. 3K-3-931/2003, kat. 39.3; 56.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
 20. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kemitek“ v. UAB „Algos“*, Nr. 3K-3-511/2009, kat. 54.1. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
 21. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Baltic Freight Services“ v. „Instar Lodzistiks“*, Nr. 3K-3-462/2010, kat. 42.6; 6 1; 121.19.4. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt>>.
 22. Supreme Court of Judicature *Royal & Sun Alliance Insurance Plc & Anor v MK Digital Fze (Cyrus) Ltd. & Ors [2006]* EWCA Civ. 629, 17 May 2006 No. A3/2005/1422. Prieiga per internetą: <<http://www.bailii.org>>.
 23. Supreme Court of Judicature 12 May 2000 *Western Digital Corporation & Ors v British Airways Plc [2000]* EWCA Civ. 153 No. 99/0826/A312. Prieiga per internetą: <<http://www.bailii.org>>.
 24. United States District Court. M.D. North Carolina, Greensboro Division., April 29, 1986 *Gulf & Western Ind. v. Old Dominion Freight Line*. No. C-85-116-G. Prieiga per internetą: <<http://www.leagle.com/>>.
 25. United States District Court District of Columbia, May 10, 1962., *National Motor Freight Traffic Ass'n v. United States of America* Civ. A. No 1694-60. Prieiga per internetą: <<http://www.leagle.com/>>.
 26. Queen's Bench Division Oct. 10, 11 and 12, 1979 *Tetroc Ltd. v Cross Con {International} Ltd.* [Žiūrėta 2012-02-09]. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case>>.

VI. Travaux préparatoire

1. Lietuvos nacionalinė ekspeditorių asociacija „LINEKA“. *Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos* [interaktyvus], patvirtintos 1997 m. vasario 27 d. [žiūrėta 2011-12-15]. Prieiga per internetą: <http://www.lineka.lt/>
2. Jungtinės Karalystės tarptautinė krovinių asociacija „BIFA“. *Jungtinės Karalystės tarptautinės krovinių asociacijos BIFA standartinės prekybos taisyklės* [interaktyvus], 2009 [žiūrėta 2012-02-02]. Prieiga per internetą <<http://www.bifa.org>>.
3. Vokietijos ekspeditorių asociacija. *Bendrosios ekspedijavimo sąlygos ADSp* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-02]. Prieiga per internetą: <<http://de.rhenus.com/>>.
4. Belgijos ekspeditorių asociacija. *Standartinės prekybos sąlygos* [interaktyvus], [žiūrėta 2012-01-02]. Prieiga per internetą: <<http://www.conexbe.be/>>.
5. Kanados tarptautinė ekspeditorių asociacija „CIFFA“. *Standartinės Kanados tarptautinės ekspeditorių asociacijos Inc. prekybos sąlygos* [interaktyvus], patvirtintos 2010 m. gegužės 13 d. [Žiūrėta 2012-02-25]. Prieiga per internetą: <<http://www.ciffa.com/>>.
6. Jungtinių Amerikos Valstijų nacionalinė muitinės tarpininkų ir ekspeditorių asociacija „NCBFAA“. *Terminai ir sąlygos* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012-01-14]. Prieiga per internetą: <http://www.bws.dk/media/11491/ncbfaa_terms_and_conditions.pdf>.
7. Šveicarijos ekspedijavimo ir logistikos asociacija „SPEDLOGSWISS“. *Bendrosios Šveicarijos ekspedijavimo ir logistikos asociacijos sąlygos (2005)*, galiojančios nuo 2005 m. liepos 1 d. [žiūrėta 2012-01-14]. Prieiga per internetą: <http://www.post.ch/en/post-startseite/post-agb/log_agb_spedlogswiss.pdf>.
8. Tarptautinė ekspeditorių asociacijų federacija „FIATA“. *FIATA model rules on freight forwarding services* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2011-11-11]. Prieiga per internetą: <http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_05.pdf>.
9. Šiaurės šalių ekspeditorių asociacija. *Šiaurės šalių ekspeditorių asociacijos bendrosios sąlygos NSAB 2000* [interaktyvus], galiojančios nuo 1998 m. birželio 1 d. [Žiūrėta 2012-01-01]. Prieiga per internetą: http://www.mscdenmark.com/library/nsab_2000.pdf.

Santrauka

Ekspedijavimo, kaip ūkinės-komercinės veiklos, spartus augimas ir vystymasis lemia būtinybę užtikrinti pakankamą šios veiklos ir jos pagrindu susiklostančių visuomeninių santykių reglamentavimą bei tinkamą aiškinimą. Be to, ekspedijavimo veiklą galinčių sudaryti faktinių veiksmų platus mastas praktikoje dažnai sukelia problemų kvalifikuojant tarp šalių kilusius teisinius santykius ir sprendžiant dėl jų tarpusavio teisių, pareigų, atsakomybės apimties. Taigi, darbe siekiama iširti ekspedijavimo sutarties institutą Lietuvos sutarčių teisėje, identifikuojant ekspedijavimo sutartį, jos turinį, kvalifikuojančius požymius ir jais remiantis atskleisti ekspedijavimo sutarties santykį su kitomis giminiškomis paslaugų sutartimis.

Ekspedijavimo veikla pasižymi nacionalinio pobūdžio reguliavimu, kurį harmonizuoja valstybių ekspeditorių asociacijų priimtos rekomendacinio pobūdžio bendrosios ekspedijavimo taisyklės. Lietuvos Respublikoje ekspedijavimo sutartis yra savarankiška civilinė sutartis įtvirtinta Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse. Esminė ekspedijavimo sutarties sąlyga – sutarties dalykas – tiesiogiai su krovinių pervežimu susijusių veiksmų visuma, kurios tikslas – užtikrinti tinkamą krovinių pervežimą.

Ekspedijavimo sutarties dalyką sudarančių faktinių bei teisinių veiksmų kompleksinis vertinimas bei sutarties tikslo – užtikrinti krovinių pervežimą – nustatymas leidžia atriboti ekspedijavimo sutartį nuo kitų giminiškų paslaugų sutarčių. Visgi tam tikrais darbe aptariamais atvejais yra galimas ekspedijavimo sutarčiai subsidarius pavedimo ir komiso sutartis reglamentuojančių teisės normų taikymas bei ekspedijavimo sutarties, kaip mišrios civilinės sutarties, vertinimas.

Summary

Rapid increase and development of freight forwarding, as economic – commercial activity, influences the necessity to secure the sufficient regulation and convenient explanation of this activity and social relationships based on the activity. Moreover, in practice the large extent of factual actions which might form freight forwarding activity often causes some issues in the process of qualifying juridical international relations and deciding about the extent of their rights, duties and responsibilities. Consequently, this paper aims to investigate the freight forwarding contract institute in the Lithuanian Contract Law. The research is based on an identification of freight forwarding contract, its content and qualificatory features that are considered in order to reveal the freight forwarding contract's relation with the other related facility contracts.

Freight forwarding activity is characterised as national regulation which is arranged by common recommendatory rules of freight forwarding enacted by the associations of freight forwarders. Freight Forwarding Contract of Lithuanian Republic is independent civil contract which is firmied in the Civil Code of the Republic of Lithuania. The essential freight forwarding contract condition, contract matter, is the unit of actions directly related with the transportation of freight and it aims to secure proper freight transportation.

The complex assessment of factual and juridical actions, which forms the matter of freight forwarding contracts, and an establishment of the aim of the contract (to secure freight transportation) distinguishes the freight forwarding contract from the other related contracts of facilities. The paper describes several cases when the freight forwarding contract is subsidiary to the application of the rules of law that regulates mandate, commission contracts. Also, the study shows the cases of freight forwarding contact evaluation as a composite civil contract.