

KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES TEISINĖ PRIGIMTIS

Oleg Drobitko

Lietuvos teisės universitetas

Anotacija

Vežimo sutartis yra transporto prievolės atsiradimo pagrindas, todėl transporto proceso dalyviams svarbu, kad nebūtų prieštaravimų tarp skirtingų norminių aktų, reguliuojančių transportavimo teisinius santykius. Straipsnyje aptartos transporto teisinių santykių bei vežimo sutarties sąvokos, atliekama Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso bei transporto teisės įstatymų vežimo sutarties sąvokų prieštaravimų analizė, jų atsiradimo priežastys bei jų įveikimo būdų paieška. Minėta analizė leido padaryti išvadą, kad mūsų teisėje pasitaiko prieštaravimų tarp Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso bei kitų transporto teisės norminių aktų vežimo sutarties sąvokų. Šios kolizijos esmė – skirtingas vežimo sutarties teisinės prigimties nustatymas.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: transporto teisinis santykis, vežimo sutartis, vežimo sutarties teisinė prigimtis.

Abstract

Carriage contract is the basis for transport liability, that is why transport participants have to be sure that different normative acts regulating transport legal relations would be harmonized. The article deals with the notions of transport legal relations and carriage contract, makes analysis of the disagreement between the Civil Code of the Lithuanian Republic, on the one hand, and the carriage contract under transport legal acts, on the other; studies the reasons of these disagreements and looks for the ways to overcome them. The essence of this collision is the difference in defining the legal origin of the carriage contract.

KEY WORDS: transport legal relations, carriage contract, legal origin of carriage contract.

Įvadas

Mūsų šalis dėl savo geografinės padėties yra tranzito valstybė, todėl kiekvienos transporto šakos racionalus plėtojimas turi didelę reikšmę stiprinant Lietuvos ūkį. Tai įvertinant, neatidėliotinai reikia ieškoti būdų, kaip teikti krovininių gabenimo bei tranzito paslaugas, atitinkančias šiuolaikines realijas ir poreikius. Klaipėdos valstybinis uostas yra vienintelis išstisus metus neužšalantis uostas Baltijos jūroje, tad jis, manytume, turi tapti kuo patrauklesnis krovininių vežėjams bei savininkams, kurie gabena prekes iš Vakarų į Rytus ir atvirkščiai. Apie krovininių vežimų reikšmę palaikant prekybinius santykius su užsienio valstybėmis bei dabartinį krovininių gabenimų padidėjimą kalba ir užsienio mokslininkai (The Business Environment: What can the law do?, 2003, p. 18).

Klaipėdos regione transporto paslaugas teikiančių įmonių veiklos bei Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos analizė rodo, kad šiuo metu padaugėjo teisminių ginčų dėl vežimų bei kitų teisinių santykių, kurie atsiranda tarp įmonių, teikiančių transporto paslaugas, krovininių siuntėjų, gavėjų, draudimo įmonių ir pan.

Minėtų ginčų objektas yra transporto prievolių nevykdymas arba netinkamas vykdymas. Šios prievolės priklauso nuo teisinių santykių, susiklostančių krovininių bei keleivių vežimo metu. Jų ypatumą rodo nematerialių transporto paslaugų pobūdis. Šie santykiai, be abejo, yra privatūs. Nuo romėnų laikų civilinės teisės teorija žino keletą sutarčių rūšių, tarp kurių yra konsensualinė ir realinė sutartys. Sutarties teisinės prigimties nustatymas yra svarbus ne tik teisės mokslininkams, bet ir praktikiams, nes būtent nuo teisinės prigimties priklauso sutarties sudarymo momentas, taip pat ir teisių bei pareigų atsiradimas jos šalims. Jei pripažįstame, kad vežimo sutartis yra realinė, tai jos šalims teisės bei pareigos įsigalioja nuo krovinio perdavimo momento.

Transporto teisinių santykių bei civilinių ginčų gausa vežant verčia nagrinėti visus teisinius norminius aktus, kurie reguliuoja vežimus.

Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas (toliau – LR CK) bei transporto teisės norminiai aktai, į kuriuos nukreipia LR CK 6.807 str. 2 d., t.y. LR Geležinkelio transporto kodeksas, LR Kelių transporto kodeksas, LR Vidaus vandens transporto kodeksas ir kt., pateikia skirtingas krovinio vežimo sutarties sampratas. LR CK 6.808 str. 1 dalyje įtvirtinta nuostata, kuria remiantis krovinio vežimo sutartis laikoma *realine*, kituose aukščiau minėtuose norminiuose aktuose ši sutartis laikoma *konsensualine*. Kita vertus, LR CK 1.3 str. 2 d. nustato, kad jei yra prieštaravimų tarp Civilinio kodekso ir kitų įstatymų, taikomos šio kodekso normos, išskyrus atvejus, kai LR CK pirmenybę teikia kitų įstatymų normoms. LR CK XL skyriuje norminiams aktams, reguliuojantiems vežimus, pirmenybė neteikiama. Todėl darytina išvada, kad daugelis transporto teisės norminių aktų, susijusių su transportavimu, tiesiog negali būti taikomi, jei neišspręstos minėtos problemos ir nepanaiškinti nurodyti prieštaravimai. Norint išspręsti šią užduotį, būtina panagrinėti, kaip ir kodėl mūsų teisėje krovinio vežimo sutartis traktuojama kaip realinė.

Apie vežimo sutarties konsensualinius bruožus kalbėjo žymus rusų profesorius G. Šeršnevič (Шершеневич, 1924, c. 283), tarybiniais laikais šią problemą nagrinėjo O. Jofe (Юффе, 1975, c. 560). Lietuvoje apie tai, kad krovinio vežimo sutartis kartais tiesiog negali būti realinė, yra pasisakęs V. Staskonis (Staskonis, 1972, p. 31). Jo teigimu iš krovinio vežimo sutarčių tik čarteris bei krovinio vežimo autotransportu sutartis yra konsensualinės, kitos – realinės ir sudaromos nuo krovinio pateikimo vežėjui momento. Ši nuomonė laikytina teisinga tik planinės ekonomikos (socializmo) sąlygomis. Autoriaus manymu, ekonomikoje įsitvirtinus rinkos dėsniams, ši problema turi būti išspręsta konsensualinės krovinio vežimo sutarties naudai ir minėtas prieštaravimas tarp LR CK bei transporto

teisės norminių aktų turi būti panaikintas. Atkūrus nepriklausomybę šiuo klausimu dar niekas nepasisakė, taigi problema yra aktuali, ją reikia nagrinėti.

Tyrimo tikslas – nagrinėjant vežimo sutarties, kaip teisinio instituto, atsiradimą, šios sutarties teisinio reguliavimo evoliuciją, nustatyti jos teisinę prigimtį.

Tyrimo objektas – transporto teisinių santykių bei vežimo sutarties, kaip teisinio instituto, evoliucija.

Tyrimo metodai: loginiai tyrinėjimo – analizė, sintezė, ir taikomieji moksliniai – techninė juridinė analizė, aiškinimas bei lyginimas.

1. Transporto prievolė, kaip viena civilinių teisinių santykių rūšių

Transporto prievolės yra civilinių teisinių santykių sistemos dalis, t. y. įsipareigojimai dėl krovinių, keleivių ir jų bagažo vežimo, ekspedicinio aptarnavimo, laivų buksyravimo ir pan. Šios prievolės turi bendrus, vieni ūkio šakai priklausančius bruožus. *Transporto prievolė* – tai toks visuomeninis teisinis santykis, kurio viena šalis (vežėjas, ekspeditorius) privalo kitos šalies (krovinių siuntėjo, gavėjo, keleivio, bagažo ar krovinių savininko) naudai atlikti teisinius arba faktinius veiksmus – suteikti transporto paslaugas, o kita šalis – sumokėti pirmajai įstatymuose arba sutartyse nustatytą užmokestį (Cepreev, 1998, c. 373).

LR CK 6.2 str. nepateiktas išsamus prievolės atsiradimo pagrindų sąrašas. Pirmiausia atkreiptinas dėmesys į sutartį, kuriai taikomos LR CK normos, reglamentuojančios sandorius. Kiti prievolių atsiradimo pagrindai apibrėžti teiginiu „kitokie juridiniai faktai, kurie pagal galiojančius įstatymus sukuria prievolinius santykius“. Šiame darbe nenagrinėjamos deliktinės atsakomybės bei kiti teisiniai institutai, iš kurių gali atsirasti kitos, o ne transporto prievolės.

Nagrinėjant transporto prievolės, reikia grįžti prie netolimos praeities. LR CK (galiojo iki 2001 m. liepos 1 d.) 4 str. 2 d. 2 p. numatė ir administracinį aktą, kaip juridinį faktą, kurio pagrindu galėjo atsirasti prievolė. Vienas tokių aktų buvo vežimų planas. Rinkos ekonomikos šalyse vežimų planai, kaip administraciniai teisiniai aktai, neegzistavo ir neegzistuoja, o transporto teisinius santykius reguliavo ir dabar reguliuoja įstatymai, kiti norminiai aktai. Be to, čia svarbi teismų praktika (Abbot, 1991, p. 319).

1994 m. gegužės 17 d. įstatymų leidėjas pašalino vežimų planą iš juridinių faktų, kurie sukuria teises bei pareigas teisinio santykio šalims, sąrašo. LR CK (galiojo iki 2001 m. liepos 1 d.) 449 str. buvo pripažintas netekusiu galios. Tą patį modelį pasirinko Ukrainos bei Rusijos Federacijos įstatymų leidėjai, šiose valstybėse taip pat buvo panaikintas vežimų plano teisinis institutas (Дзєпа, 1998, c. 574). Galima tvirtinti, kad buvusioje imperijoje galutinai įsigalėjo požiūris, kad vežimai rinkos ekonomikoje negali būti atliekami pagal administracinį aktą, o yra tik sutartinio (*privataus*) pobūdžio.

Ši tendencija nereiškia, kad galima visiškai atsakyti planavimo transporto sistemoje. Valstybė tam tikru lygiu reguliuos vežimus, šioje srityje visada egzistuos *jus publikum* elementas. Tokia išvada darytina panagrinėjus

LR Geležinkelio transporto kodekso 19 str. 3 d., 32 bei 38 straipsnius. Atliekant viešąjį vežimą, sutartinis elementas praktiškai iš viso dingsta, paliekant siuntėjui ar keleiviui tik vieną apsisprendimo laisvę – naudotis paslauga arba ne. Visiškai planavimo neatsisakė ir Rusijos Federacija (RF CK 794 str.). Prisimintina, kad net sovietiniais laikais buvo mokslininkų, kurie laikėsi nuomonės, kad vežimų planas nėra prievolės atsiradimo pagrindas (Иоффе, 1975, c. 578).

Kadangi transporto prievolės atsiradimo pagrindas yra sutartis, manome, kad reikėtų išsamiau panagrinėti krovinių vežimo sutarties teisinę prigimtį, ypač atkreipti dėmesį į konsensualinių bei realinių sutarties bruožų sąveiką vežimo sutartyje.

2. Vežimo sutarties, kaip teisinio instituto, analizė

Krovinių vežimo sutarties sąvoka pateikiama LR CK 6.808 str. 1 d.

Pagal krovinių vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir perduoti turinčiam teisę krovinį gauti asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinių vežimą sumokėti nustatytą mokestį.

Kadangi visi sutarties subjektai turi teises ir pareigas, vežimo sutartis yra dvišalė.

A. VEŽIMO sutarties tikslas.

Sutarties tikslas yra krovinių pristatymas į nurodytą vietą. Transporto užduotis yra nugabenti prekes iš vienos vietos į kitą ir nesvarbu, ar atstumas tarp jų yra 1000 km, ar paskirties punktas yra kitoje gatvės pusėje, juridinė vežimo sutarties prigimtis nuo to nesikeičia.

B. Vežimo sutarties dalykas.

Vežimo dalyku gali būti daiktai, keleiviai, jų bagažas, kelių transporte – smulkiosios siuntos. Vežėjui neturi reikšmės, ar sutarties dalykas išimtas iš civilinės apyvartos ir turi kažkokią naudą (nekalbama apie baudžiamosios teisės aspektus), ar ne (pvz., lavono vežimas ir pan.).

C. Transporto priemonės.

Vežėjas turi valdyti transporto priemones, nepaisant to, ar valdoma nuosavybės teise. Asmuo, kuris įsipareigojo nugabenti krovinį ir nėra transporto priemonės valdytojas, yra ne vežėjas, o ekspeditorius, atitinkamai ir sutartis šiuo atveju yra ekspedicijos.

D. Vežimo sutarties subjektai.

Vežėjo bei siuntėjo pareigos trumpai buvo paminėtos anksčiau. Vežimo sutartyje gali atsirasti dar vienas subjektas – gavėjas. LR Kelių transporto kodekso 27 str. ir LR Vidaus vandenų transporto kodekso 38 str. numatyta, kad būtintai siuntėjas privalo atsiskaityti su vežėju, nors LR CK 6.808 str. 1 d. leidžia tai daryti ir gavėjui. Turbūt tai neturės didelės reikšmės tuo atveju, kada siuntėjas ir gavėjas yra vienas ir tas pats subjektas arba vienos įmonės filialai, priešingu atveju sutartis sudaryta trečiojo asmens (gavėjo) naudai, kuris privalo – priimti krovinį ir atsakyti už prastovą dėl iškrovimo.

Norint geriau suvokti šios sutarties teisinę prigimtį, reikia padaryti jos juridinės struktūros analizę, santykiškai skaidant ją į atskirus elementus – sudėtinės dalis.

Atliekant sutarties analizę, išaiškėja tokie vežimo sutarties bruožai:

a) nors atskiri vežimo sutarties elementai turi rangos sutarties bruožų (pvz., transportavimo sąlygų nustatymas: vežėjas turi pridengti krovinį, parinkti atitinkamą separaciją bei ją sumontuoti, atlikti vežimą ir pan.), rangos sutarties sandara negali patenkinti šiuolaikinės civilinės apyvartos poreikių, bet reikia pripažinti, kad vežimo sutartis turi *rangos ypatybių*;

b) remiantis vežimo sutartimi, vežėjas įsipareigoja gabenti krovinį savo transportu – tai gali būti vagonai, konteineriai, refrižeratoriai. Vežėjas tam tikra prasme duoda naudotis savo turtu krovinio siuntėjui. Nors tai nėra nuoma grynu pavidalu, lengvai pastebimi nuomos elementai, kurie nuo pastarosios skiriasi tuo, kad siuntėjui neleidžiama naudotis turtu savo nuožiūra taip, kaip tai darytų nuomininkas. Tai yra *nuomos sutarties ypatybės*;

c) vežėjas priima krovinį, taigi įsipareigoja saugoti jį nuo sugadinimo bei praradimo, be to, jis atsako už krovinio ar bagažo neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sugadinimą) nuo krovinio ar bagažo priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui; čia galima paminėti *pasaugos* elementus. Pareiga saugoti krovinį yra antrinė, ji susijusi su pagrindine – nugabenti ir perduoti gavėjui sveiką, nesugadintą krovinį;

d) atiduodant krovinį vežėjui, siuntėjas paveda perduoti daiktus trečiajam asmeniui, tai yra *pavedimo sutarties* ypatybė; čia kyla ir kita diskusija, ar galima traktuoti vežimo sutartį kaip sutartį trečiojo asmens naudai (Шершеневич, 1924, с. 240); Дзєра, 1998, с. 580).

Atskiri vežimo sutarties bruožai ir lemia jos teisinę prigimtį. Iš realinių sutarčių bruožų vežimo sutarčiai atiteko tik *pasaugos* sutarties elementai, visi kiti elementai priklauso konsensualinėms sutartims. Kadangi vežėjo pareiga saugoti krovinį yra antrinė, o pagrindinis vežimų tikslas vis dėlto yra nugabenti krovinį ar keleivius į paskirties vietą, logiška būtų pripažinti, kad ši sutartis yra konsensualinė.

Iš LR CK 6.808 str. 1 d. pateikto vežimo sutarties apibrėžimo (jame esančių elementų) akivaizdžiai matyti, kad ši sutartis yra realinė, nes vežėjas privalo nugabenti jam *perduotą* krovinį. Todėl darytina išvada, kad sutartis laikoma sudaryta ne nuo jos pasirašymo momento, o nuo krovinio perdavimo vežėjui fakto. Siuntėjo arba gavėjo vienintelė pareiga – atsiskaityti su vežėju už suteiktas paslaugas.

LR CK 6.810 str. pateikiama frachtavimo sutarties sąvoka: „Pagal frachtavimo sutartį (čarterį) viena šalis (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už mokesį leisti naudotis transporto priemone (priemonėmis) ar jos dalimi kroviniams, keleiviams ar bagažui vežti“. Ši sutartis yra konsensualinė, tai yra transporto sutartis, nors joje akivaizdūs nuomos elementai.

Kyla klausimas, kodėl mūsų teisėje atsirado realinis vežimo sutarties pobūdis? Kodėl įsitvirtino nuostata, kad tai yra realinė sutartis? Į šį klausimą turbūt padės atsakyti vežimo sutarties, kaip teisinio instituto, atsiradimo analizė istoriniu aspektu.

3. Vežimo sutarties, kaip teisinio instituto, atsiradimas ir evoliucija

Klasikinė romėnų civilinė teisė nepateikia vežimo sutarties sąvokos. Vežimai buvo atliekami pagal rangos sutartis (*locatio-conductio operis*), kurios iš esmės laikytinos konsensualinėmis. Rangovas (*conductor*) buvo vežėjas, užsakovas (*locatores*) – siuntėjas. Manytume, kad netikslinga gilintis į kiekvieną istorijos laikotarpį, todėl savo tyrinėjimą pratęsimė nuo XIX amžiaus pabaigos – XX pradžios, nes būtent tuo laikotarpiu Lietuvoje susiklostė unikali situacija: vienos valstybės teritorijoje galiojo du pažangiausi kontinentinės teisės šalių civiliniai įstatymai – vadinamasis Napoleono civilinis kodeksas ir Vokietijos civilinis kodeksas (Lietuvos teisės istorija, 2002, p. 382–384). Be to, tam tikroje Lietuvos teritorijoje iki bolševikų okupacijos civiliniai teisiniai santykiai reguliuoti, remiantis Rusijos imperijos įstatymų sąvado 10 tomu. Šiuos teisės šaltinius panagrinėsime mus dominančiu aspektu.

Napoleono civilinis kodeksas laikomas seniausiu iš modernių kontinentinės teisės valstybėse, todėl nuo jo ir pradėsime.

Nuo 1808 metų gegužės 1 d. Varšuvos kunigaikštystėje (taip pat ir Užnemunėje) įvestas Napoleono kodeksas (Lietuvos teisės istorija, 2002, p. 294). Lietuvoje Napoleono civilinių kodeksu vadinta tam tikra įstatymų visuma (Ten pat, p. 383). Teisinės normos, reguliuojančios krovinį gabenimą, Napoleono kodekse pateiktos tik „siaurąja prasme“, todėl tik apie tai ir kalbėsime.

Minėto kodekso trečioji knyga vadinasi „Apie įvairius nuosavybės įgijimo būdus“. Joje nustatytos prievolinės teisės normos. Natūralu, kad šioje knygoje yra teisės normų, reglamentuojančių vežimus. Napoleono kodekso 1779 str. nustatyta, kad yra trys paslaugų ir darbų nuomos rūšys: a) darbininkų, kurie pasisamdo kam nors patarnauti, nuoma; b) vežėjų nuoma žmonėms arba prekėms vežti tiek sausuma, tiek ir vandens keliais; c) rangovų nuoma darbui atlikti mažmeninėmis arba didmeninėmis kainomis (Гражданские законы губерний Царства Польского, 1896, с. 385). Vežėjas privalo savo rizika bei transportu suteikti paslaugą, „vežėjų nuoma“ yra ta pati ranga.

Minėto kodekso 1782–1786 str. reguliuojama vežėjo atsakomybė už prarastą ar sugadintą krovinį, be to, 1782 str. nustatyta, kad vežėjų teisėms bei pareigoms nustatyti krovinio išsaugojimo atžvilgiu taikomos pasaugos teisinės normos.

Nors Napoleono kodeksas ir nepateikia „vežimo sutarties“ sąvokos, vežimas čia suprantamas kaip paslaugos teikimas. Vežėjo atsakomybės už pateiktą jam krovinį reguliavimas yra pažangus dalykas, nuo to momento laikomas pasaugos vežimo sutarties elementu.

Rusijos civilinių įstatymų 1738 str. tiesiogiai nurodė, kad „Parangos ir priestatas daiktu gali būti visokios, nepriešingos įstatymams įmonės, kaip antai:

- 1) trobesių statymas, taisymas, perstatymas ir griovimas, apskritai įvairių darbų atlikimas;
- 2) medžiagos, atsargos ir daiktų pristatymas;
- 3) žmonių ir daiktų gabenimas žemės ir vandens keliais“ (Civiliniai įstatymai, 1993, p. 451).

Nurodyta vertime *parangos* sąvoka atitinka dabartinę *rangos sampratą, o priestata* yra „*tiekinimas*“. Akivaizdu, kad Rusijos įstatymo nuostatai nesiskyrė nuo romėniškųjų požiūriu į vežimus. Civilinio įstatymo 1744 str. nustatytos rangos sutarties subjektų teisės bei pareigos, praktiškai jos nepasikeitė ir atitinka mūsų LR CK 6.644 str. nuostatus.

Krovinių saugojimo srityje Rusijos imperijos teismų praktika pildė įstatymus ir rėmėsi Prancūzijos patirtimi. Vežėjas turėjo atsakyti už visus kelyje padarytus nuostolius, žalas ir praradimą, ne tik už save, bet ir už savo agentų veikimą, taip pat už asmenis, su kurių pagalba prekės buvo vežamos (Civiliniai įstatymai, 1993, p. 453).

Klaipėdos krašte veikė 1900 metų Vokietijos civilinis kodeksas bei tų pačių metų Vokietijos imperijos prekybos kodeksas. Iki Antrojo pasaulinio karo tai buvo pažangiausios kapitalistinės epochos privatinės teisės kodifikacija. Atkreiptinas dėmesys, kad šioje kodifikacijoje nėra teisinių normų, kurios tiesiogiai reguliuotų vežimo sutartį. Kadangi vokiečių teisinė tradicija visada buvo artimesnė klasikinei, abejotina, ar šiuo klausimu jie kuo nors išsiskyrė iš bendro konteksto. Vežimo sutartį reguliuoja bendros rangos normos, išdėstytos Vokietijos civilinio kodekso II knygos 7 skyriuje „Ranga“.

Pažymėtina, kad tokios pozicijos iki šiol laikosi vokiškoji civilinės teisės doktrina. Krovinių vežimo sutartis vokiečių teisėje yra konsensualinė, jai sudaryti reikia tik suderinto dviejų šalių valios pareiškimo ir nereikia jokių papildomų dokumentų, tarp jų ir prekių perdavimo dokumento (Bischof, 2002, p. 43).

Kalbant apie naujųjų laikų civilinius įstatymus, būtina įvertinti 1911 m. kovo 30 d. Šveicarijos prievolinį kodeksą. Būtent šioje kodifikacijoje atsiranda *vežimo sutarties* sąvoka. Šiai sutarčiai skirti 440–457 paragrafai.

Remiantis minėto kodekso 440 paragrafu, vežėjas yra asmuo, kuris už tam tikrą atlyginimą (vežimo mokestį) apsiima vežti krovinius (Šveicarijos prievolių teisė, 1925, p. 106). Tame pačiame paragrafe nurodyta, kad vežimo sutarčiai taikomi nuostatai apie įgaliojimus – tai būtų konsensualinės sutarties bruožai. Tradiciškai kodekse išsamiai aptarta vežėjo atsakomybė. Pastebėtina, kad Šveicarijos prievolinio kodekso 450 paragrafas leidžia vežimui taikyti pavidimo sutarties normas.

Apibendrinant Šveicarijos prievolinį kodekso vertinimą mus dominančiu aspektu, darytina išvada, kad ir Šveicarijos prievolinėje teisėje nėra duomenų, iš kurių būtų galima daryti išvadą apie realinį vežimo sutarties pobūdį.

Todėl kyla pagrindinis klausimas: kada ir dėl kokios priežasties mūsų civilinėje teisėje įsitvirtino nuostata, kad vežimo sutartis yra realinė, kokios kilmės yra šios idėjos? Šiuo tikslu pravartu išnagrinėti ir tarybinio laikotarpio norminius teisinius aktus, kurie galiojo Lietuvoje okupacijos laiku.

1944 metais Lietuvoje pakartotinai įsitvirtino okupacinis režimas, kartu su juo buvo atnaujintas ir 1922 metų Rusijos tarybinės socialistinės federacinės respublikos

civilinis kodeksas (Lietuvos teisės istorija, 2002, p. 478) – tai dar vienas kitų valstybių norminis aktas, kuris buvo pristatytas Lietuvai. Šis kodeksas veikė Lietuvoje iki 1965 metų ir, be jokios abejonės, padarė didelę įtaką visam tuometiniam valstybės gyvenimui. Tai pirmas *ius privatum* teisinis aktas sistemos, kuri principingai neigė, o vėliau deklaravo tikslą panaikinti privatų interesą, kuris esą prieštarauja žmogaus prigimčiai. Kodeksas atsirado Rusijoje, kada kardinaliai keitėsi visuomeniniai, tarp jų ir ekonominiai santykiai.

Civilinė teisinė apyvarta priklauso nuo sandorių kiekio valstybėje, atitinkamai nuo jos priklauso ir prievolinės teisės būklė, netgi šios teisės kokybė. Jeigu sandorių yra daug, įstatymų leidėjas turi plėtoti prievolinę teisę, o sistemoje, kurioje mažėja sutarties, kaip pagrindinio rinkos variklio, vaidmuo, atsiranda valstybinės monopolijos, kurios šią rinką keičia; gamybos valdymo civilinės teisės metodai keičiami administraciniais-planiniais. 1922 metų RTFSR CK – tai kodifikacija laikotarpio, kada bolševikai buvo priversti kai kuriose ūkio šakose (pvz., žemės ūkyje) laikinai grįžti prie rinkos, o kitose ūkio šakose taikė planinį, administracinį ūkio valdymą. Nebetaikyti transportui valstybinio reguliavimo ir leisti šioje srityje privačią iniciatyvą buvo tiesiog neįmanoma, nes tai būtų kėlę grėsmę visai bolševikų sistemai. Kita vertus, reikia pripažinti, kad Rusijos valstybės mastas ir atstumai padarė didelę įtaką transporto santykiams, todėl reguliavimo metodas negalėjo būti civilinis-teisinis, jį pakeitė administracinis-planinis. Akivaizdu, kad šioje situacijoje negalėjo atsirasti civilinio kodekso normų, kurie reguliuotų vežimus.

Vis dėlto vežimų buvo visokių, tarp jų ir smulkių, kai fiziniai ir juridiniai asmenys turėdavo gabenti nedidelius krovinius. Suplanuoti ir numatyti kiekvieną tokį vežimą neįmanoma. Šie santykiai, atsirandantys tarp transporto proceso dalyvių, buvo civiliniai-teisiniai. Kadangi neegzistavo civilinių-teisinių normų, reguliuojančių vežimus, tradiciškai jiems buvo taikomos rangos teisinės normos, o vežant krovinius geležinkeliais arba gabenant oro transportu – šių transporto šakų teisiniai norminiai aktai. Todėl reikia išnagrinėti vežimų privatinį elementą, administracinių-norminių aktų nenagrinėsime, nes jie priklauso viešajai, o ne privatinei teisei.

1922 m. RTFSR CK rangos teisinės normos praktiškai nesiskyrė nuo panašių Rusijos imperijos civilinių įstatymų normų, kurios padėjo reguliuoti smulkiuosius vežimus.

1964 metais parengtas ir 1964 m. liepos 7 d. Lietuvos Aukščiausiosios Tarybos priimtas LTSR Civilinis kodeksas, kuris įsigaliojo 1965 m. sausio 1 d. Šis kodeksas sukurtas remiantis TSRS bei sąjunginių respublikų Civilinių įstatymų pagrindais (Lietuvos teisės istorija, 2002, p. 479). Nuo tada Lietuvos teritorijoje pradeda veikti civilinis įstatymas, kuriame atsiranda „vežimo sutarties“ teisinis institutas. Šios sutarties sąvoka iš esmės neprieštaravo jau egzistuojančiai nuo 1911 m. Šveicarijos prievolių kodekse, bet pastarajame nėra nei vienos užuominos, iš kurios būtų galima padaryti išvadą, kad vežimo sutartis yra realinė. Atvirkščiai, Šveicarijos prievolių įstatymų 440 paragrafo 2 dalis nustato, kad vežimo su-

tarčiai taikomi nuostatai apie įgaliojimus, bet visose kontinentinės teisės šalyse pavedimo sutartis yra konsensualinė.

Ir vėl kyla tas pats klausimas, kodėl Lietuvos civilinėje teisėje vežimo sutartis yra realinė, o mūsų įstatymas šiuo požiūriu skiriasi nuo kitų kontinentinės teisės šalių norminių aktų. Kad galėtume paaiškinti, grįšime prie 1964 m. LTSR CK. Šio kodekso 446 str. „siuntėjo patikėta jai (organizacijai) krovini...“ ir lėmė realinį šios sutarties pobūdį.

Krovinio gabenimas, kaip ūkinė operacija, yra sudėtingas procesas. Visi šio proceso dalyviai planuoja savo veiksmus, skaičiuoja atstumus, laiką, transportavimo išlaidas ir pan. Reikia atsižvelgti į visus vežime dalyvaujančių subjektų poreikius, dėl kurių tarp jų atsiranda reguliavimo reikalaujantys teisiniai santykiai. Kartais vežėjas turi pareigų, dar neprasidėjęs gabenimo procesui (pvz., pristatyti transporto priemonę laiku, į sutartą vietą ir tinkamai paruoštą). Savaiame suprantama, griežtai laikantis nuostatos, kad vežimo sutartis yra realinė, vežėjas atsakingas už sąlygų, dėl kurių vežimo proceso subjektai susitarė, nevykdymą situacijoje, kai vežimas neįvyko dėl vežėjo kaltės.

Technologiniu požiūriu vežimo procesas nepasikeitė, vežėjo pareiga pristatyti transporto priemonę egzistuoja dabar, egzistavo ir planiniame ūkyje, bet tai buvo ikisutartiniai santykiai, kurie taip pat buvo reguliuojami. Dėl šių pareigų nevykdymo atsiradavo atsakomybė, bet nesutartinė. 1964 m. LTSR CK 449 str. 1 d. „Valstybinių, kooperatinių ir visuomenių organizacijų krovinių pervežimo sutartis sudaroma, remiantis pervežimų planu, privalomu abiem šalims“. Krovinių vežimai buvo reguliuojami, priimant nemažai tarpusavyje susijusių administracinių teisinių aktų (metiniai, ketvirtiniai vežimo planai ir pan.). 1964 m. LTSR CK 450 str. nustatydavo vežėjui ir siuntėjui atsakomybę už vežimo priemonių nepateikimą, vežtino krovinio nepateikimą ir kitus su vežimų planu susijusius pareigų pažeidimus. Akivaizdu, kad planinės ekonomikos sąlygomis *realinis* vežimo sutarties pobūdis yra visiškai logiškas ir pateisinamas, nes kitos, iki vežimo (faktiniu požiūriu) pradžios atsirandančios vežėjo bei siuntėjo pareigos kilo iš administracinių teisinių aktų. Bet nesuprantama, kodėl rinkos ekonomikos sąlygomis vežimo sutartis turi būti realinė. Tokia padėtis suteikia vežėjui pranašumą kitų transporto proceso dalyvių atžvilgiu, be to, atsiranda kolizija tarp LR CK bei transporto teisės norminių aktų.

4. LR Civilinio kodekso bei transporto teisės norminių aktų, reguliuojančių vežimo sutartį, kolizija

LR CK 6.807 str. 2 dalis yra nurodomojo pobūdžio teisinė norma, kuri nustato, kad vežimo sąlygas ir pan. reglamentuoja šis kodeksas, atskirų transporto šakų kodeksai ir kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys bei kiti transporto teisės aktai. Šių aktų analizė leido padaryti išvadą, kad ne tik čarteris, bet ir kitos vežimo sutartys turi konsensualinių sutarčių bruožų.

LR Kelių transporto kodekso 27 str. pateikta *krovinio vežimo kelių transportu sutarties* sąvoka. Čia galima

nustatyti vežėjo pareigas: pagal priimtą užsakymą priimti krovinį, pateikti transporto priemonę, pagal važtaraštį nuvežti jam patikėtą krovinį į paskirties punktą, išduoti krovinį gavėjui. Čia pat apibrėžtos ir siuntėjo pareigos: pateikti krovinį, už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą mokestį.

Aptariamojo straipsnio turinys leidžia tvirtinti, kad jame apibrėžta vežimo sutartis yra konsensualinė, atitinka gyvenimo realijas bei ūkinės veiklos reikalavimus.

Minėto kodekso 53 str. leidžia krovinio vežimo sutarties šalims nustatyti netesybas už kelių transporto prastovą dėl pakrovimo arba iškrovimo.

Panaši krovinio vežimo sutarties sąvoka yra LR Vandenų transporto kodekso 38 straipsnyje. Šio kodekso 66 str. irgi leidžia sutarties šalims nustatyti netesybas už laivo prastovą dėl pavėluoto pakrovimo, iškrovimo ar dėl dokumentų, susijusių su vežimu, neįforminimo, nepateikimo nustatytu laiku ir už kitus pažeidimus, dėl kurių įvyko laivo prastova. Susitarimas dėl netesybų nustatymo turi būti įformintas raštu.

Minėti kodeksai numato papildomas, t. y. kitokias negu LR CK, pareigas tiek vežėjui, tiek ir siuntėjui. Vežėjas privalo pasirūpinti transporto priemone arba laivu, o siuntėjas – pristatyti krovinį. Tuo atveju, jeigu kroviny n nepristatytas laiku ir įvyko transporto priemonės prastova, kaltas yra sutarties subjektas, kuris ir turi sumokėti netesybas. Remiantis teiginiu, kad vežimo sutartis yra realinė ir sudaryta nuo krovinio pristatymo momento, jeigu sutartis nėra sudaryta, kaip galima reikalauti sumokėti netesybas už krovinio nepristatymą? Netesybų numatymas ir rodo konsensualinį vežimo sutarties būdą. Taigi ši sutartis negali būti pripažinta realine, ji yra konsensualinė, priešingu atveju nebūtų siuntėjo atsakomybės už krovinio nepristatymą.

Matome, kad tarp LR CK normų bei teisinių aktų, kurie reguliuoja transporto teisinius santykius, egzistuoja kolizija. Kadangi LR CK 1.3 str. 2 dalis nustato, jog atsiradus minėto kodekso bei kitų teisinių normų prieštaravimams, taikomos Civilinio kodekso normos, lygiai taip pat ši kolizija turi būti išspręsta ir pagrindinio civilinio įstatymo normų naudai. LR CK 1.3 str. 2 dalyje įtvirtinta nuostata, kuri leidžia taikyti kitus teisės aktus tik tuo atveju, jeigu egzistuoja Civilinio kodekso tiesioginis nurodymas. LR CK 6.807 str. 2 dalis tik skelbia, kad vežimo sąlygas nustato Civilinis kodeksas, atskirų transporto šakų kodeksai ir kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys bei kiti transporto teisės aktai. Minėto straipsnio 2 dalis nesuteikia pirmenybės specialiajam įstatymui, ji tik konstatuoja, kad transporto teisės norminiai aktai gali būti taikomi.

Aukščiau aptarta kolizija tarp Civilinio kodekso ir transporto teisės norminių aktų iš esmės rodo realinės bei konsensualinės vežimo sutarties prigimties konkurenciją.

Išvados

1. Šiuolaikinės civilinės apyvartos realijos reikalauja, kad vežimo sutartis būtų konsensualinė, priešingu atveju transporto proceso dalyviams atsiranda papildomų teisinių santykių reguliavimo sunkumų.

2. Išspręsti koliziją tarp LR CK ir specialių įstatymų normų, kai LR CK nustato realinį vežimo sutarties pobūdį, o kiti norminiai aktai – konsensualinį, galima organizacine sutartimi, kuri paminėta LR CK 6.814 str. 1 dalyje bei numatyta LR Geležinkelio transporto kodekso 38 str. 2 dalyje.

Atliekant vežimus geležinkeliais būtent organizacine sutartimi nustatoma pateikimo bei krovinių pakrovimo tvarka, joje galima numatyti ir netesybas už prastovą. Tiesą sakant, kažkas panašaus yra numatyta LR Kelių transporto kodekso 28 str., kur aptariamas užsakymo kroviniams gabenti institutas. Čia taip pat atsiranda tam tikra preliminarinė sutartis, bet ji nėra tiksliai apibrėžta ir nesuteikia vežėjui apsisprendimo laisvės.

3. Kitas minėtos kolizijos įveikimo būdas yra LR CK 6.808 str. 1 dalies pataisymas: pašalinti žodžiai *jam perduotą* (krovinį).

4. Visi išdėstyti samprotavimai leidžia tvirtinti, kad vežimo sutartis yra kompleksinė. Šių elementų kombinacijos gali veikti tik kaip vientisas mechanizmas, todėl vežimo sutartis kontinentinės teisės šalyse pasireiškė kaip atskiras teisinis institutas.

Gauta 2004 03 09

Pasirašyta spaudai 2004 08 15

Spausdinti rekomendavo: doc. N. Folčenkova,
doc. A. Katkus

Literatūra

- LR Civilinis Kodeksas. (2000). *Valstybės žinios* 74.
LR Geležinkelio transporto kodeksas. (1996). *Valstybės žinios* 59.
LR Kelių transporto kodeksas. (1996). *Valstybės žinios* 119.
LR Vidaus vandenių transporto kodeksas. (1996). *Valstybės žinios* 105.
Abbot, K. (1991). *Norman Pendlebury, Business Law*. TH Edition, London.
Bischof, K. D. ir kt. (2002). *Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba*. Vilnius: Presvika.
„The Business Environment: What can the law do?“. (2003). Mokslinės konferencijos LTU 2003 m. medžiaga.
Civiliniai įstatymai. (1933). T. 10, d. 1. Kaunas: Lietuvos knygyno leidinys.
Lietuvos teisės istorija. (2002). Justicija. Vilnius.
LTSR Civilinis kodeksas. (1964).
Staskonis, V. (1972). Krovinių pervežimo planas ir pervežimų autotransportu sutartis. *LTSR Aukštųjų mokyklų mokslo darbai. Teisė*, t. 10.
Šveicarijos prievolių teisė 1911 m. kovo mėn. 20 d. (1925). Kaunas: Teisingumo ministerijos leidimas.
Гражданские законы губерний Царства Польского. (1896). Том 1. Варшава.
Гражданский кодекс Российской Федерации.
Гражданский кодекс РСФСР. (1922).
Дзера, О. В. (1998). *Забовязальне право: теорія та практика*. Київ.
Иоффе, О. С. (1975). *Обязательственное право*. Москва.
Сергеев, А. П. (1998). *Гражданское право*. Коллектив авторов, часть 2. Москва.
Шершеневич, Г. Ф. (1924). *Курс торгового права*, т. 3. Рига.

THE LEGAL ORIGIN OF THE CARRIAGE OF GOODS CONTRACT

Oleg Drobitko

Summary

Our country is geographically pre-conditioned to be a transit state, thus, rational development of every transport branch has a great impact not only on the Lithuanian economy in general but on every single citizen's welfare too. It is natural, that with the increase of the carriage the number of legal disputes on these legal relations increased as well.

The subject of these disputes is non-fulfillment of the transport liabilities or improper fulfillment. These liabilities depend on the legal relations, forming during the passengers transportation or cargo carriage. Their peculiarity is stipulated by the immaterial nature of transport services. These relations are private. Starting with the Roman times the theory of private law advocates several types of contracts, consensual and real among them.

The definition of the legal origin of a contract is quite important not only for scholars studying law but for practitioners as well. It is because legal origin stipulates the moment of the contract conclusion, the rights and duties of the contract parties. Assuming that carriage contract is real, the rights and responsibilities of the parties start from the moment the cargo is delivered.

The analysis of the current normative acts brings us to the conclusion that Civil Code of the Lithuanian Republic (CC of LR) as well as transport normative acts, to which refer art. 6.807 part 2 of CC LR, that is, LR railway transport code, LR road transport code, LR inner waterways transport code, etc – all they provide different definitions of the cargo carriage contract. The article 6.808, part 1 of the CC LR defines that the contract of the cargo carriage is *real*, while in other above-mentioned legal acts it is *consensual*.

CC of LR article 1.3, part 2 defines, in case there are disagreements between civil code and other laws, this code is being administered, except cases when CC of LR gives priority to other legal acts. CC of LR, XL chapter does not give priority to normative acts, regulating carriage. Conclusion may be done that unless this problem is solved and the disagreements eliminated, the whole number of transport legal acts merely can not be applied.

Outstanding Russian Professor G. Shershnevich was speaking about *consensual* features of the carriage contract, O Joffe was mentioning this problem in soviet times. In Lithuania, in 1970s V. Staskonis stated that cargo carriage contract sometimes simply cannot be *real*. In 1977 he said that of all cargo carriage contracts only charter and road transport carriage contracts are *consensual*, all others are *real* and are concluded only from the moment of cargo delivery to the carrier. This opinion was valid in the conditions of the planned economy, when market economy started this problem should

be solved in favor of the consensual cargo carriage contract, and mentioned disagreement between CC of LR and normative acts of the transport law must be eliminated.

This statement derives from the carriage contract, as legal institution's evolutionary analysis. In 1964 CC of LR art. 4, part 2, p. 2 stipulated administrative act as juridical fact, from which liability could arise, one of these acts being a carriage plan. In the countries with market economy carriage plans as administrative legal acts do not exist, whereas transport legal relations are regulated by laws and other normative acts. In 1994, May 17, carriage plan was eliminated from the list of juridical facts, stipulating rights and responsibilities of the parties in the legal relation.

The carriage contract has features of different contracts, i.e. *contracting, rent, bailment and keeping* contracts. These features define its legal origin. From the real contracts features the carriage contract has inherited only *keeping* contract elements; all other elements belong to the consensual contract. But according to CC of LR art 6.808, part 1 carriage contract is obviously defined as real, because the carrier must transport delivered to him cargo.

There is not a single country with a market economy, where the carriage contract would be defined as real. In Lithuania this definition arose from CC LR art 446, of the year 1964, it was transferred into CC LR of 2001.

The technological aspect of the carriage has not changed, the responsibility of the carrier to deliver the transport means existed in the planned economy, this

were pre-contract relations. The cargo carriage was planned, issuing quite a number of interrelated administrative legal acts (annual, quarterly carriage plans, etc).

1964 CC of LR art 450 defined the responsibility of the carrier and shipper for carriage means undelivery, carried cargo undelivery and other responsibility breaches of carriage plans.

It is obvious, that in the conditions of the planned economy, the appearance of the *real* carriage contract is quite logical and justifiable, as other pre-carriage shipper's and carrier's responsibilities arose from administrative legal acts. But in the market economy the carriage contract must be consensual. It is necessary to mention that in other legal acts consensual character of the carriage contract is defined (LR ROAD TRANSPORT CODE art 27.; LR INNER WATERWAYS TRANSPORT CODE art. 38 and others).

To rectify the collision between CC of LR and special legal acts is possible with the help of organizational contract, mentioned in CC of LR art. 6.814, part 1 and LR RAILWAY TRANSPORT CODE art. 38, part 2. Another way of solving the problem is amendment of the art. 6.808, part 1 of CC of LR by eliminating the words 'delivered to him' (cargo).

All these reasonings give us possibility to state that carriage contract is complex. The combinations of its elements can work only as a single integrated mechanism. That is why the carriage contract in the continental law countries is manifested as a Separate legal institution.