

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO  
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA**

TATJANA DAŠKEVIČ

TRANSPORTO TEISĖS PROGRAMA

**KROVINIŲ GABENIMO KELIŲ TRANSPORTU TEISINIS REGLAMENTAVIMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas -

Doc.dr. Rimgaudas Pranas Minalga

Darbo konsultantas -

Lekt. Lina Markevičienė

Vilnius, 2007

## Turinys

Ivadas.....	3
1. Kelių transporto vieta transporto sistemoje.....	6
1.1 Kelių transporto privalumai ir trūkumai.....	6
1.2 Krovinių gabenimo būdai.....	9
1.2.1 Tarpiniai vežimai.....	9
1.2.2 Linijiniai vežimai.....	9
1.2.3. Kombinuotas krovinių gabenimas.....	10
1.2.4. Multimodaliniai pervežimai.....	11
1.3 Kelių transporto vieta multimodaliniuose krovinių gabenimuose.....	12
2. Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimas nacionaliniame lygmenyje.....	16
2.1 LR Kelių transporto kodeksas.....	16
2.2 LR transporto veiklos įstatymas.....	19
2.3 Kelių transporto licencijavimo taisyklės.....	21
2.4 LR Civilinis kodeksas.....	26
2.5 Nacionalinių teisės normų, neatitinkančių CMR konvencijai, analizė.....	26
3. Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimastarptautinėje teisėje.....	32
3.1 CMR konvencija.....	32
3.2 Kiti tarptautiniai teisės aktai, reglamentuojantys krovinių gabenimą kelių transportu.....	45
3.2.1 AETR konvencija.....	45
3.2.2 TIR konvencija.....	47
3.2.3 Europos sutartis dėl pavojingų krovinių vežimo keliais (ADR).....	49
3.2.4 Multimodalinių pervežimų teisinis reglamentavimas.....	50
Išvados ir pasiūlymai.....	53
Santrauka.....	56
Literatūros sąrašas.....	58
Priedai.....	62

## Įvadas

Transportas yra svarbi Lietuvos Respublikos ekonominės ir socialinės infrastruktūros dalis, kurios funkcija yra tenkinti visuomenės ir ūkio objektų poreikius, vežant krovinius bei keleivius. Transportas tiesiogiai įtakoja šalies ekonominį augimą per tarptautinę ir vidaus prekybą, tuo pačiu prisideda įgyvendinat pamatinius Bendrosios rinkos principus – laisvą prekių ir paslaugų judėjimą.

Globalizacija ir didesnės Europos koncepcija iškelia naujus uždavinius transporto sistemai. Greitas krovinių transportu, kuriam visuotinai taikomi ekonominiai sprendimai, gabenamų krovinių apimtys didėjimas prisideda prie ekonomikos augimo ir užimtumo didėjimo.

Pastaraisiais dešimtmečiais visame pasaulyje sparčiai plėtojasi krovinių gabenimas tiek nacionaliniais, tiek tarptautiniais maršrutais kelių transportu. Kelių transportas - sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, susijusi su keleivių ir krovinių vežimu keliais [2]. Kadangi automobilių kelių tinklas yra universalus ir plačiai išvystytas daugelyje pasaulio valstybių, kelių transportas visada yra pirmutinė ir paskutinė transporto grandinės dalis.

Lietuva turi pakankamai gerai išplėtotą transporto sistemą, patogią geopolitinę padėtį, bei pakankamai gerai išvystytą kelių transporto infrastruktūrą, kas leidžia Lietuvos vežėjams sėkmingai konkuruoti ir įsitvirtinti krovinių gabenimo rinkoje.

### *Darbo aktualumas.*

Autorės pasirinktos temos aktualumą lemia pastovus krovinių gabenimo kelių transportu apimčių didėjimas. Didžiąja dalimi tai sąlygoja sparčiai besivystančios Rytų Europos ir Azijos šalių ekonomikos.

Siekiant patekti į Rytų Europos ir Azijos rinkas, Vakarų Europos bei trečiųjų šalių verslininkai savo produkcijai pristatyti labai dažnai pasirenka kelių transportą. Kelių transporto populiarumą, palyginus su geležinkelių ar oro transportu, lemia keli faktoriai.

Pažymėtina, kad krovinių gabenimo kelių transportu populiarumas reikalauja, kad ši sritis būtų kuo detaliau reglamentuota tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu lygiu.

### *Darbo problema.*

Lietuvai tapus ES nare, Lietuvos transporto politika tapo bendros ES transporto politikos dalimi. Itin palankiu pokyčiu Lietuvos vežėjams tapo sienų kirtimas, t.y. fizinių barjerų išnykimas.

Jokie muitinės formalumai prie ES vidinių sienų nebeatliekami, gabenamos prekės nebepateikiamos muitinei ir paprastai muitinės netikrinamos. Tai padeda kelių transportui dirbti efektyviau.

Taip pat svarbu yra naujų rinkų atvėrimas ir perėjimas prie sistemos be leidimų. Iki stojimo į ES galiojančius dvišalius vienkartinis važiavimo į ES valstybes leidimus pakeitė EB leidimai. Vienkartiniai leidimai reikalingi tik važiuojant į ne ES šalis.

Išsiplėtus ES, akivaizdžiai pastebimas konkurencijos augimas tarp Lietuvos vežėjų ir vežėjų iš kitų ES šalių. Nors Lietuva išnaudoja tokius palankius veiksnius, kaip: mažesnės paslaugų kainos, aukšta paslaugų kokybė, personalo profesinė kompetencija, iškovotas pripažinimas Europoje, Rytų rinkos pažinimas, palanki geografinė padėtis, - konkurencingumui išlaikyti, tačiau to negana. Krovinių gabenimas kelių transportu reikalauja kuo detalesnio reglamentavimo ypač tarptautiniu lygiu, siekiant užtikrinti vienodai palankias verslo sąlygas visų šalių narių vežėjams.

*Magistrinio darbo objektas* - krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo aspektai.

*Magistrinio darbo tikslas* – pateikti nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų analizę, remiantis praktiniais pavyzdžiais identifikuoti krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo trūkumus.

*Magistrinio darbo uždaviniai:*

1. Pateikti kelių transporto sampratą, nustatyti kelių transporto privalumus ir trūkumus
2. Atlikti krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo nacionaliniu lygmeniu analizę.
3. Atlikti krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo tarptautiniu lygmeniu analizę.
4. Analizuojant praktinius pavyzdžius, identifikuoti krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo probleminius aspektus.

*Darbo hipotezė* - krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo spragos neigiamai įtakoja kelių transporto verslo vystimąsi.

*Darbe naudojami metodai:*

1. Mokslinės literatūros analizė – metodas, remiantis kuriuo bus atlikta transporto mokslinių tyrimų ir teorijų analizė.
2. Teisinių dokumentų analizė – metodas, padedantis tirti esamą teisinę bazę.
3. Statistinių duomenų analizė – metodas svarbus analizuojant statistinius duomenis, kurie atspindi tam tikras tendencijas krovinių gabenime ir jo teisiniame reglamentavime.
4. Apibendrinimo metodas – metodas, padėsiantis apibendrinti pateiktus faktus ir padaryti atitinkamas išvadas.

*Magistrinio darbo struktūra.*

Darbą sudaro įvadas, trys pagrindinės dalys, trijų pagrindinių dalių skyriai, skyrių poskyriai, išvados ir pasiūlymai.

## 1. Kelių transporto vieta transporto sistemoje.

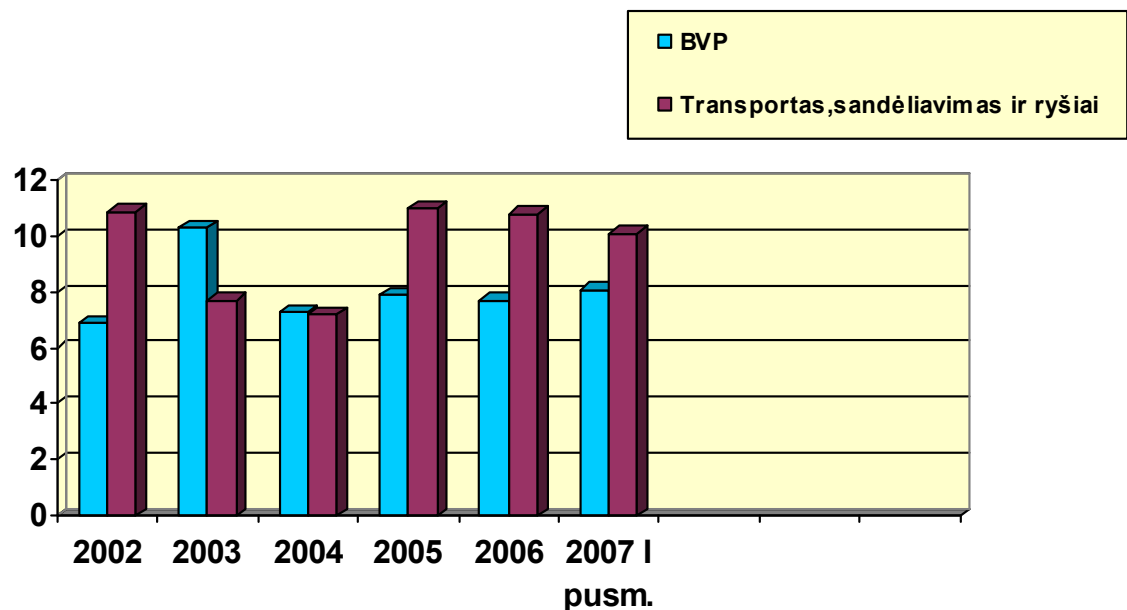
### Kelių transporto privalumai ir trūkumai

**Transportas** – ūkio šaka, atliekanti dvi funkcijas: keleivių vežimą ir krovinių gabenimą įvairiomis transporto priemonėmis.

**Transporto paskirtis** - pristatyti krovinius iš vieno taško į kitą. Krovinių arba keleivių vežimas gali būti paprastas, tai yra, kai naudojamas vienos rūšies transportas ir kombinuotas, kai naudojama keletas rūšių.

Atskiros transporto rūšys – kelių, geležinkelių, jūrų, vidaus vandens, oro transportas- sudaro bendrą transporto sistemą.

Pastarųjų metų Lietuvos transporto sektoriaus sukuriama pridėtinė vertė Lietuvos BVP atžvilgiu vis didėja. Tai atspindi Lietuvos Respublikos Statistikos departamento surinkti duomenis, pavaizduoti pavyzdyje Nr. 1.



1pav. Realus BVP ir transporto sektoriaus sukurtos pridėtinės vertės metiniai pokyčiai, proc.

**Bendrasis vidaus produktas (BVP)** (angl. *Gross Domestic Product – GDP*) – sutrumpinimas – *GDP*) yra vienas iš rodiklių, parodančių tam tikros teritorijos ekonomikos dydį. Bendrasis vidaus produktas yra apibrėžiamas kaip galutinė prekių ir paslaugų sukurtų šalyje rinkos vertė per tam tikrą laiko tarpą [40].

**Realusis BVP** (RBVP) – visų galutinių prekių ir paslaugų, pagamintų per tam tikrą laikotarpį (paprastai per metus), suma, apskaičiuota bazinių metų (sugretinamosiomis) kainomis [40].

**Pridėtinė vertė** – skirtumas tarp firmos pagamintos produkcijos arba paslaugos rinkos kainos ir jos gamybos išlaidų.

Grafiškai pateikti duomenys akivaizdžiai iliustruoja, kad transporto sektoriaus veikla Lietuvos Respublikoje yra pelninga ir sparčiai besivystanti, todėl 2005 m. birželio 23 d. Vyriausybės nutarimu patvirtintoje ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje numatyta, kad transporto infrastruktūros modernizavimui ir plėtrai tenka prioritetas.

Kelių transportas užima ypatingą vietą bendroje transporto sistemoje. Tokį „statusą“ kelių transportui garantuoja jo ypatumai, kurių dėka ši transporto rūšis įgauna bendroje transporto sistemoje prioritetingą vaidmenį.

Mokslinėje literatūroje yra išskiriami tam tikri kelių transporto privalumai ir trūkumai.

Svarbiausia kelių transporto savybė ir pranašumas – *manevingumas* [28, P.22]. Jeigu geležinkelio ir vandens transportas (dažniausiai upių) priklauso nuo kelių ilgio, automobiliais galima vežti krovinius geros dangos neturinčiais keliais, taip pat sunkiai pravažiuojamu reljefu. Daugeliu atveju automobiliai yra pirma ir paskutinė priemonė kroviniams pristatyti daugianarėje transporto priemonių grandinėje.

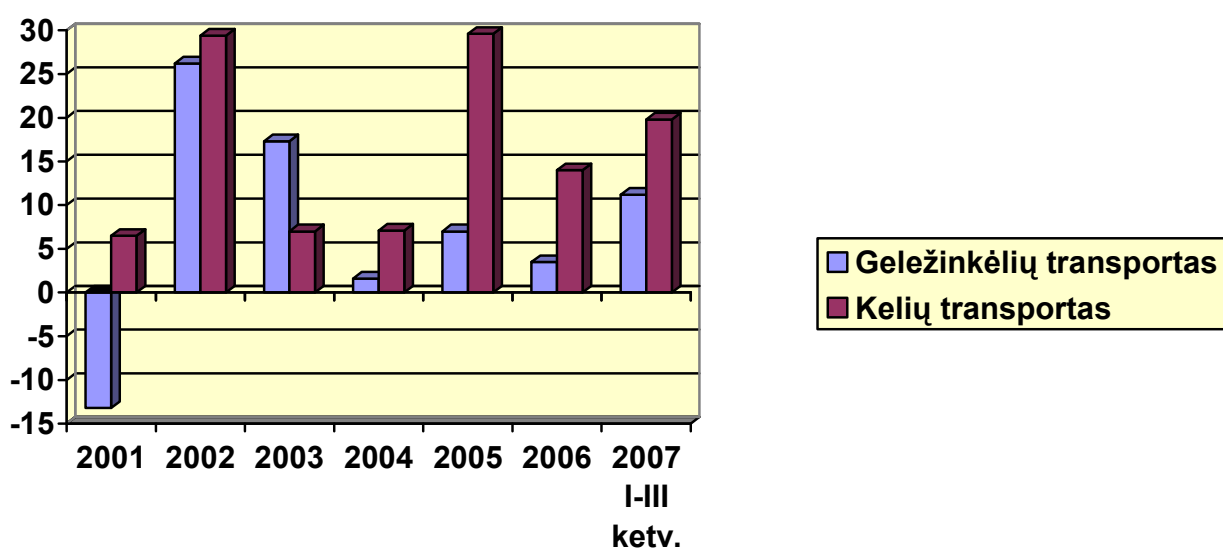
Pagrindiniai automobilių transporto **privalumai**:

- manevingumas krovinių priėmimo, išdavimo ir gabenimo terminų bei transporto priemonės pakeitimo požiūriu;
- galimybė pristatyti krovinius nuo durų iki durų;
- galimybė paskirstyti krovinį 24 valandų laikotarpiu;
- reliatyviai didelis greitis;
- reliatyviai mažos prastovos ir laukimo trukmė;
- reliatyviai maža gabenimo rizika;
- racionalios regiono aptarnavimo paslaugos;
- specialaus transporto panaudojimo galimybės (refrižeratoriai, cisternos, silosai, sunkiasvorių krovinių gabenimas).

Automobilių transporto **trūkumams** galima priskirti:

- eismo trukdymas;
- atmosferos poveikio įtaka;
- apribojimus vežant pavojingus krovinius;
- ribotą transporto priemonės tūrį ir įkrovumą;
- teisinius apribojimus.

Nepaisant tam tikrų trūkumų, konkurencinėje kovoje dėl krovinių pastaraisiais metais laimi kelių transportas. Šią tendenciją atspindi Lietuvos Statistikos departamento surinkti ir susisteminti duomenys.



**2pav. Krovinių apyvartos (tkm) metiniai pokyčiai, proc.**

Iš 2 pavyzdžio aiškiai matyti, kad krovinių gabenimo kelių transportu apimtys kiekvienais metais stabiliai viršija krovinių gabenimo geležinkelių transporto apimtį. Išstudijuotos literatūros pagrindu, autorė išskyrė kelis kelių transporto populiarumą lemiančius faktorius:

- kelių transporto manevringumas;
- operatyvus krovinių pristatymas nuo durų iki durų;
- galimybė pristatyti naują produkciją į užsienio rinką palyginus nedidelėmis partijomis ir kt.



## **1.2 Krovinių gabenimo būdai.**

**Krovinių gabenimas** – tai paslauga, kurios pagalba objektas yra perkeliamas iš vienos vietos į kitą (plačiąja prasme). Pastaruoju metu suintensyvėjęs šalių tarptautinis bendradarbiavimas, palankesnių ekonominių ir teisinių sąlygų verslui vystytis sudarymas, kylančios Lietuvos gyventojų pajamos ir atitinkamai perkamumo galios – visos šios prielaidos skatina tiek šalies vidinę, tiek tarptautinę prekybą. Šias tendencijas atspindi stabilus krovinių vežimų apimtys didėjimas (žr. priedas Nr.1).

Siekiant kuo efektyviau išnaudoti savo darbuotojų ir technikos galimybes, ūkio subjektai, gabenantys krovinius kelių transportu gali organizuoti prekių gabenimą keliais būdais. Žemiau išdėstyti krovinių gabenimo būdai yra pakankamai plačiai išanalizuoti šalies mokslininkų.

### **1.2.1 Tarpiniai vežimai.**

Vežėjas arba pats susiranda klientų, arba patys klientai užsako transportą ar transportavimo paslaugas. Vežėjas stengiasi tikslingai suplanuoti maršrutus, siekdamas; efektyviai išnaudoti transporto priemonės pajėgumus (talpą), todėl dažnai iškrauna krovinius keliose vietose, kur siuntėjai pasirūpina juos perkrauti į artimojo susisiekimo transporto priemones. Šių vežėjų rūpestis yra surasti tinkamą atgalinį krovinį, bent jau tolimojo krovinių vežimo ruožui. Transporto priemonės pajėgumai dažnai išnaudojami tik iš dalies, nes paskirties vietoje paprastai nebūna atgalinio krovinio, tad pirmiausia reikia važiuoti ten, kur yra surinkta parengtinio vežimo krovinių [30, P.93]. Dažnai krovinius tenka gabenti ne į vieną įmonę, o išvežioti į kelias vietas, tad susidaro papildomų atgalinių reisų.

Nesunku įsivaizduoti, kiek daug laiko reikia tokiems vežimams. Dažnai vieniems kroviniams iškrauti prireikia visos dienos (įskaitant ir laukimo laiką), tik kitą dieną galima paimti atgalinį krovinį. Tolimųjų vežimų transporto kelionės, kurios turi tik joms skirtus leidimus, neturi galimybių optimaliai jų formuoti. Todėl daugelis ekspedicijų, vežančių krovinius tolimaisiais reisais ir vežėjai pradėjo formuoti linijinius vežimus.

### **1.2.2 Linijiniai vežimai.**

Linijiniai (maršrutiniai) vežimai - tai vežimai nuolatiniu maršrutu tarp įvairių vietovių. Vežimų linija gali būti formuojama dėl įvairių priežasčių. Pavyzdžiui, firma turi nuolat tam tikrą kiekį kokių

nors produktų gabenti į tam tikrą vietą (pvz.: kokią nors gamyklą). Priešinga kryptimi gali būti vežama jau pagaminta gamyklos produkcija.

Yra ir kita galimybė. Kai įmonė didelė, linijinius gabenimus galima organizuoti tarp atskirų jos filialų. Vežėjai surenka siuntas tam tikriems maršrutams, jas filialui, o šis po to išskirsto prekes savo regione[30, P.93] Kroviniai atgaliniam vežimui paprastai jau būna parengti. Jeigu naudojamos keičiamosios vežimo talpyklos, kroviniai būna iš anksto sukrauti, talpyklas tereikia perkrauti iš vienos transporto priemonės į kitą. Taip eksploatuojant transporto priemones galima optimaliai išnaudoti vežimo leidimą.

Jeigu siuntas sudarytų mažos vienetinės pakuotės, krovinys būtų rinktinis.

Tokias linijas (maršrutus) galima organizuoti su kitais vežėjais, taikant įvairias kooperacijos formas. Visų susitarimų likusios turėtų būti kuo geriau išnaudoti transporto priemonių potencialą. Kartu turėtų būti planuojama klientų apsauga.

### 1.2.3 Kombinuotas krovinų transportavimas.

Kombinuotas krovinų transportavimas yra toks transportavimas, kurį taikant išnaudojami skirtingų transporto priemonių pranašumai. Bet koks kelių transporto priemonių dalyvavimas vienoje grandinėje vienu metu reikalauja didesnių laiko sąnaudų kroviniams perkrauti, taip pat iš galimų pavojų/trūkumų galima būtų paminėti priklausomybę nuo grafiko bei laiko nuostolius perkrovimo stotyse. Todėl kombinuotas gabenimas nėra greitesnė alternatyva kelių transportui. Siekiant išsaugoti šios sistemos teorinį pranašumą ir sklandžiau organizuoti transportavimo procesą, stengiamasi mažinti perkrovimo operacijų skaičių, kontroliuoti jų minutes tikslumu. Šiuo aspektu labai svarbus ekspeditorius, kuris yra būtinas, kadangi būtent jis organizuoja transportavimo procesą ir rūpinasi tuo, kad informaciją apie šį procesą pasiektų ir siuntėją, ir gavėją. Be to, jis pasirenka vežėją ir garantuoja transporto priemonės gavimą.

Pagrindinės kombinuoto gabenimo formos yra **hucke-pack** gabenimo ir krovinų gabenimai talpyklose (konteineriuose). **Hucke-pack** gabenimai tai tokie gabenimai, kai viena transporto priemonė gabena kitą transporto priemonę [30, P.118]. Viena dažniausiai pasitaikančių **hucke-pack** gabenimų kombinacija tai autotransporto ir geležinkelio transporto priemonių kombinacija, kai pakrauti automobiliai dideliais atstumais transportuojami geležinkeliu. Kiti **hucke-pack** gabenimai atliekami naudojant Ro-Ro tipo laivus: kai pakrautos kroviniais autotransporto priemonės gabenamos keltų tipo laivais.

Antroji kombinuoto gabenimo forma - krovinių gabenimas talpyklose arba konteineriuose. Juose kroviniai gabenami ant įvairių padėklų, kurie yra skirti daugkartiniam naudojimui. Konteineriai ir padėklai prekėms vežti leidžia racionalizuoti jų pakrovimo ir iškrovimo procesus [30, P.119]. Taip pakrovimo vienetas gali būti perkeliamas iš geležinkelio į automobilių transportą, iš jo – į vidaus vandenių laivus ir į jūrų laivus. Pagrindiniai **konteinerių pranašumai** yra sekantys:

- Sutelkia daug nedidelių siuntų arba įpakuotus krovinius, sudarydami vienetinę sistemą.
- Trumpesnės krovimo operacijos.
- Mažesni reikalavimai įpakavimui.
- Lengviau vežti krovinius, nes jie geriau sudėti.
- Ekonomiškesnis vežimas dėl efektyvesnio konteinerio tūrio panaudojimo.
- Paprastesnis dokumentacijos ruošimas.
- Mažesnės draudimo išlaidos.
- Leidžia plėtoti mišrius integruotus vežimus.

Siekiant racionaliai išnaudoti transportavimo talpyklas (konteinerius), būtina išvengti jų tuščios eigos.

Kitos svarbios kombinuoto gabenimo formos pateikiamos 2 priede.

#### **1.2.4 Multimodaliniai vežimai**

Pastaruoju metu didesnę vaidmenį įgyja mišrūs (multimodaliniai) vežimai. Multimodaliniai vežimai - tokia krovinių vežimo technologija, kai krovinyje vežamas vienu ir tuo pačiu transporto vienetu, panaudojant kelias transporto rūšis. Tokius vežimus koordinuoja ir kontroliuoja ekspeditorius (kai kuriuose literatūros šaltiniuose jis vadinamas multimodalinio pervežimo operatoriumi), kuris dalyvauja kaip juridinis asmuo santykiuose tarp krovinių savininkų ir subrangovų, atliekančių vežimus, darbus ir paslaugas, suderintas su juo. Be to jis ima atsakomybę prieš krovinio savininką per visą krovinio transportavimo proceso laiką. Sudaroma sutartis tarp operatoriaus ir krovinio savininko apie krovinio transportavimą iš sutartos išsiuntimo vietos iki pristatymo vietos, įforminta kaip multimodalinio vežimo dokumentas, lydintis krovinį viso vežimo proceso eigoje.

Multimodaliniai vežimai geležinkelio-kelių transportu turi būti vykdomi, dažniausiai, specialiais tiesioginiais maršrutiniais traukiniais pagal greitą laiko tvarkaraštį. Traukinių eismo greitis iki

120km ir daugiau km per valandą. Kiekvienas traukinys kursuoja tarp dviejų krovinių terminalų, kuriuose jie pakraunami ir iškraunami.

Priklausomai nuo naudojamų techninių priemonių geležinkelio-kelių transporto susisiekime skiriamos šios multimodalinių vežimų sistemos:

1. **Sistema „piggy-back“** - puspriekabių, keičiamų kėbulų ir pakrautų autotraukinių vežimų organizavimas geležinkelio platformomis.

2. **Sistema „Puspriekabės ant geležinkelio vežimėlių“** – krovinių vežimų organizavimas specialiomis puspriekabėmis, pakrautomis ant geležinkelio vežimėlių, kurie prikabinami prie maršrutinių traukinių.

3. **Sistema „TWT“ ( two-way Trailer)** – krovinių vežimų organizavimas specialiais autotraukiniais, galinčiais važiuoti savarankiškai tiek autokeliu, tiek ir geležinkeliu.

4. **Konteinerinė sistema** – krovinių vežimų organizavimas didelio tonažo konteineriais.

Multimodaliniai vežimai jūrų transportu atliekami daugiausiai dviejų tipo laivais: „Ro-Ro“ (su horizontaliu pakrovimu-iškrovimu) ir „Lo-Lo“ (su vertikaliu pakrovimu-iškrovimu) [24, P. 115].

Pirmasis laivų tipas naudojamas automobilinėms puspriekabėms ir autotraukiniams su vairuotoju vežti nedideliais atstumais.

Antrasis laivų tipas naudojamas daugiausiai didelio tonažo konteineriams vežti dideliais atstumais.

### 1.3 Kelių transporto vieta multimodaliniuose krovinių gabenimuose.

**Multimodalinis pervežimas** - tai transportavimo būdas, kada krovinytis vežamas panaudojant kelias transportavimo rūšis. Multimodalinio vežimo metu už visą vežimo nuo krovinio siuntėjo iki gavėjo procesą atsako vežėjas – multimodalinis operatorius . Išskirtinis multimodalinio vežimo bruožas – vežimo metu krovinių savo vardu draudžia vežėjas – multimodalinis operatorius. Ši krovinių gabenimo technologija turi tam tikrą pervežimo proceso ypatingų *bruožų*: uždarumas, kai kurių transporto sistemos grandžių sukeičiamumas ir kiekvienos transporto grandies įtaka bendram transportavimo procesui. Tam, kad išskirti kelių transporto vaidmenį multimodaliniuose krovinių gabenimuose, būtina susipažinti su transporto sistemomis, organizuojamomis esant multimodaliniam pervežimui.. Kiekviena sistema tam tikromis sąlygomis turi savus privalumus. Lentelėje Nr. 1 parodyti visų sistemų pagrindinių naudojamų transporto priemonių tipai.

Multimodalinių pervežimų pagrindinės sistemos

1 lentelė.

MP organizavimo sistemos	Transporto rūšis				
	Auto transportas	Geležinkelis	Jūrų transportas	Upės transportas	Oro transportas
<i>Konteinerinė</i>	Sunkvežimis su priekaba, autotraukinys	Platforma su ilga baze	Konteinervežis	Barža konteinervežis	Krovininis lėktuvas
<i>Paketinė</i>	Sunkvežimis	Vagonas, pusvagonas, platforma	Sausakrūvis laivas	Sausakrūvis laivas, barža	Krovininis lėktuvas
<i>Treilerinė</i>	Sunkvežimis	Platforma	Ro – ro laivas	Ro – ro laivas	Krovininis lėktuvas
<i>Freidžerinė</i>	-	lokomotyvas	Keltas	Keltas	Krovininis lėktuvas
<i>Fiderinė</i>	Sunkvežimis su priekaba	-	Konteinervežis universalinis laivas	Fiderinis konteinervežis	Krovininis lėktuvas

[26, P.274]

Šių sistemų atsiradimą sąlygojo noras maksimaliai apkrauti naujas pažangias transporto priemones, išvengti krovinio sugadinimo perkrovimo metu, sumažinti perkrovimo proceso laiką ir transporto priemonių prastovas. Tarp kita ko, pervežant krovinį pagal paprasčiausią multimodalinių gabenimų schemą a/m – vagonas – a/m krovinys yra perkraunamas mažiausiai 6 kartus. Jei pridėti tarpinį rūšiavimą, pristatymą į tarpinį sandėlį ir perdavimą kitoms magistralinėms transporto priemonėms gauname 8 – 12, o kartais ir daugiau, perkrovimų.

Žemiau autorė pateikia multimodalinių pervežimo sistemų, kuriuose dalyvauja kelių transportas sampratas.

*Konteinerinė krovinių pervežimo sistema.*

Dabartiniu metu tai labiausiai paplitusi multimodalinių pervežimų sistema. Pagal “Internationale Transport Journal” (Šveicarija) duomenis, 1997 m. linijinėje laivyboje konteinerizuotų krovinių dalis sudarė 95%, iš kurių trečdalis buvo gabenami “uostas – uostas” variantų, du trečdaliai – multimodaliniu pervežimu [27, P.114-116].

Sistemos privalumai:

- Sistemos perkrovimo operacijos automatizuotos, kas žymiai padidina perkrovimo darbų greitį ir kokybę;
- Beveik visiškai išvengiama krovinių praradimų ir vagysčių;
- Sumažintos transporto priemonių prastovos, krantinių, geležinkelio kelių perkrovimo įrangos užimtumo laikas;

- Žymiai sumažinami krovinių įpakavimo reikalavimai ir išlaidos;
- Sumažėja gabenimų savikaina;
- Greitesni krovinių pristatymai.

Sistemos pagrindas yra griežtas techninių priemonių standartizavimas ir unifikavimas tarptautiniu lygiu. Techninių priemonių standartizavimas ir unifikavimas grindžiamas moduline sistema, t.y. konteinerių matmenų ir transporto priemonių atitinkamumas. Konteinerinių gabenimų techninę bazę sudaro: konteinerių parkas, konteinerių pervežimui skirtos transporto priemonės, speciali perkrovimo įranga ir nuolatiniai statiniai konteinerių perkrovimo punktuose.

Pagrindinį pasaulinio konteinerių parko dalį – 80% - sudaro universalūs ISO standarto didelio tonažo konteineriai.

### **Krovinių pervežimo sistema paketuose**

Krovinių pervežimas paketuose yra tarpinis tarp konteinerinės ir įprastinės krovinių pervežimų sistemų. Pagrindinis principas – krovinių vietų sustambinimas plokščių padėklų ir lanksčių aprišimų dėka.

Sistemos privalumai: [27, P.126-128]

- Palyginus su konteinerine sistema, reikalauja 8 – 10 kartų mažesnių kapitalo įdėjimų;
- Plati pervežamų krovinių nomenklatūra;
- Galimybė kompleksiskai mechanizuoti perkrovimo procesus;
- Padidinamas darbo našumas 3 – 4 kartus;
- Sandėliuojant paketus daugiaaukščiu būdu 5 – 7 kartais išauga sandėlio ploto išnaudojimo koeficientas;
- Pristatymo laikas sutrumpinamas 8 – 11 kartu.

### *Treilerinė krovinių pervežimo sistema*

Krovinių pristatymo sistema sustambintomis krovininėmis vietomis – treileriais, t.y. automašinos sunkiasvorėmis priekabomis, puspriekabėmis su uždalais arba specialiais nuimamais kėbulais. Pagrindiniai šios sistemos kroviniai, neįskaitant treilerius, yra mašinos, savaeigė technika, gabaritiniai ir sunkiasvoriniai kroviniai. Gabaritiniai ir sunkiasvoriniai kroviniai (vamzdžiai, metalinės konstrukcijos, t.t.) išdėstomi ir sutvirtinami transporto priemonėse – treileriuose, roltreileriuose, fletuose, sunkiasvorėse važiuoklėse, kas leidžia transportuoti agregatus be jų išardymo. Roltreileriai gali būti pakrauti ir iškrauti tik perkrovimo punktuose todėl jie naudojami treilerinių gabenimų jūra ir upe grandyse. Kiti naudojami kontinentaliniuose gabenimuose naudojant sauskelių transportą.

Perkrovimo operacijos gali būti atliekamos pagal vertikalinę pakrovimo – iškrovimo schemą (kranais) arba pagal horizontalinę pakrovimo – iškrovimo schemą (vilkikais).

*Sistemas privalumai* [27, P.132-135] :

- Palyginus su konteinerinė sistema, reikalauja mažesnių kapitalo įdėjimų;
- Plati pervežimų krovinių nomenklatūra;
- Krovinio savininkai ir vežėjai turi transporto priemonės ir sustambinimo būdo pasirinkimo laisvę;
- Ypač efektyvi atliekant trumpus gabenimus jūra arba upe ro – ro tipo laivais;

Vienas pagrindinių šios sistemos trukumų – žemas transporto priemonių keliamos galios ir krovimo išnaudojimas.

*Fiderinė krovinių pervežimo sistema*

Fiderinės sistemos principas – nedidelių laivų panaudojimas kroviniui surinkti iš negilių uostų į vieną giliavandenį uostą – centrą ir atvirkščiai. Ši sistema aptarnauja palyginus mažus krovinių kiekius ir srautus nedideliuose atstumuose, integruoja keletą transporto rūšių. Dažniausiai naudojama konteinerių pervežimuose.

Pagrindiniai sistemos privalumai – linijinių laivų pakrovimo viename uoste padidėjimas ir pelningas papildomo krovinio transportavimas, greitesnis mažų laivų perkrovimas, kas sumažina krantinių užimtumo laiką ir laivų prastovas. Sistema realiai leidžia sutaupyti krovinių pristatymo laiką atliekant pervežimus linijiniais laivais. [32, P.52-59]

Lentelėje ir lentelės paaiškinime pateiktų duomenų dėka darytinos išvados, kad praktiškai nei viena multimodalinių pervežimų sistema negali būti įgyvendinama nepanaudojant kelių transportą. Kelių transporto svarbą ir vietą multimodaliniuose pervežimuose apsprendžia tokie transporto privalumai kaip manevringumas (lankstumas paimant ir pristatant krovinius), trumpas krovinių pristatymo laikas ir kt.

## **2. Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimas nacionaliniame lygmenyje.**

### **2.1 LR Kelių transporto kodeksas.**

#### *Bendra charakteristika*

Pagrindinis nacionalinis teisės aktas, reglamentuojantis LR kelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą yra Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, kuris reguliuoja keleivių, bagažo, krovinių ir pašto, dokumentų siuntų vežimų organizavimą ir vykdymą, vežimų valstybinį valdymą ir kontrolę bei atsakomybę už turtinę žalą. Kelių transporto kodeksas įsigaliojo 1996 m. gruodžio 11 d. Vėliau jis buvo ne kartą keistas ir pildytas. Paskutinis kodekso pakeitimas, susijęs su reikalavimais krovinius lydintiems važtaraščiams, įsigaliojo 2005 m. balandžio 12 d.

Šio kodekso nuostatos suderintos su: 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekiimo ir miesto autobusais taisyklių; 1992 m. kovo 26 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 881/92 dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas; 1996 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transporto verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje; 1997 m. gruodžio 11 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 11/98, iš dalies pataisančiu reglamentą (EEB) Nr. 684/92 dėl tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekiimo ir miesto autobusais bendrųjų taisyklių; 1998 m. spalio 1 d. Tarybos direktyva 98/76/EB, iš dalies pakeičiančia Direktyvą 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transporto verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje; 2002 m. kovo 1 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 484/2002, iš dalies pakeičiančiu Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 881/92 ir (EEB) 3118/93 dėl vairuotojo liudijimo nustatymo.

Krovinių vežėjams aktualius klausimus reglamentuoja šeštasis Kelių transporto kodekso skirsnis – Krovinių ir pašto vežimas. Šiame skirsnyje reglamentuojami klausimai, susiję su vežimo sutarties sudarymu bei krovinių lydinčiais dokumentais. Nustatyta, kad krovinio vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja priimti krovinį, pateikti transporto priemonę pakrauti bei pristatyti krovinį į paskirties vietą, o krovinio siuntėjas įsipareigoja pateikti krovinį vežėjui ir sumokėti vežimo sutartyje nustatytą mokestį.



Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse yra pateikta krovinių vežimo samprata: krovinių (prekių, produkcijos, iškasenų, atliekų, siuntų, konteinerių ir kitų daiktų) vežimas yra jų gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos ir gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis.

Krovinio vežimu taip pat laikomas vežėjui priklausančio krovinio gabenimas iš vienos paskirties vietos į kitą jo transporto priemonėmis ir sąskaita.

Krovinių vežimo tvarką ir sąlygas reguliuoja Krovinių vežimo taisyklės, kurias tvirtina Susisiekimo ministerija.

Pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja priimti krovinį, pateikti transporto priemonę, pagal važtaraštį nuvežti jam patikėtą krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui, o siuntėjas įsipareigoja pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį.

#### *Užsakymas.*

LR kelių transporto kodekse numatyta, kad užsakymo pateikimo būdą pasirenka siuntėjas. Užsakyme nurodomi šie rekvizitai: krovinio siuntėjo – juridinio asmens pavadinimas arba fizinio asmens vardas ir pavardė, adresas, krovinio gavėjo – juridinio asmens pavadinimas arba fizinio asmens vardas ir pavardė, adresas, krovinio išsiuntimo ir paskirties punktų adresai, krovinio pavadinimas, krovinio svoris ar kiekis, transporto priemonės pateikimo laikas, pakrovimo ir iškrovimo bei vežimo terminai, krovinio specialios vežimo sąlygos[3].

Vežėjas gali pareikalauti ir kitų papildomų duomenų, reikalingų kroviniui vežti.

Užsakymą galima laikyti priimtu, kai vežėjas raštu arba kitomis komunikacijos priemonėmis praneša apie užsakymo priėmimą.

#### *Vāžtaraštis.*

Vāžtaraštyje siuntėjas nurodo: važtaraščio surašymo vietą ir datą, siuntėjo – juridinio asmens pavadinimą arba fizinio asmens vardą ir pavardę, adresą, gavėjo – juridinio asmens pavadinimą arba fizinio asmens vardą ir pavardę, adresą, vežėjo pavadinimą ir adresą, vežėjo pateiktos transporto priemonės markę ir valstybinį numerį, krovinio pavadinimą, krovinio svorį ar kiekį, krovinio pakrovimo vietą ir laiką, krovinio iškrovimo vietą, mokesti už vežimą ir suteiktas paslaugas, vežant pavojingą krovinį – jo klasę ir nustatytą numerį. Vāžtaraštyje gali būti įrašyti ir kiti duomenys, susiję su krovinio pristatymo terminu, jo vertinimu, pakuote ar kitomis vežimo sąlygomis [3].

Privalomus važtaraščio rekvizitus nustato Finansų ministerija.

Vāžtaraščio apskaita tvarkoma Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos nustatyta tvarka, suderinta su Finansų ministerija. Finansų ministerija gali nustatyti reikalavimus naudoti specialius tam tikrų prekių važtaraščių blankus. Finansų ministerija taip pat nustato specialių

važtaraščių blankų apskaitos, užsakymo, gamybos, technologinės apsaugos, platinimo, įsigijimo, naudojimo ir likvidavimo tvarką.

Siuntėjas turi kartu su kroviniumi įteikti vežėjui pasirašytą važtaraštį. Važtaraštis surašomas trimis egzemplioriais. Pirmąjį egzempliorių gauna siuntėjas, antrąjį – kartu su kroviniumi vežėjas atiduoda gavėjui, o trečiasis – lieka pas vežėją. Šalim susitarus, gali būti išrašoma ir daugiau važtaraščių egzempliorių. Vežėjas turi teisę pareikalauti surašyti važtaraštį kiekvienai transporto priemonei ar kiekvienai krovinių siuntai. Tuo atveju, kai vežamas vienos rūšies krovinytis tuo pačiu atstumu iš vieno siuntėjo tam pačiam gavėjui, gali būti surašomas visai vežėjo darbo pamainai vienas važtaraštis, kuris papildomas pakrovimo-iškrovimo aktu.

#### *Krovinių priėmimas.*

Vežėjas privalo sutartu laiku pateikti transporto priemonę kroviniui pakrauti, o užsakovas – krovinį. Krovinytis priimamas pagal važtaraštyje nurodytą jo svorį ar kiekį. Vežėjas privalo padaryti atitinkamą įrašą važtaraštyje, jei priimant krovinį buvo pastebėti krovinių pakuotės trūkumai ar nėra galimybių patikrinti važtaraštyje nurodytų duomenų. Jei priimant krovinį jo svoris ar kiekis neatitinka važtaraštyje siuntėjo nurodytų duomenų arba neatitinka nustatytų krovinius vežti reikalavimų, vežėjas gali atsisakyti priimti krovinį arba įrašyti į važtaraštį pastabas [3].

Krovinytis laikomas priimtu, kai vežėjas priima krovinį ir pasirašo važtaraštyje.

Už įrašomų į važtaraštį duomenų apie krovinį teisingumą atsako siuntėjas. Jeigu dėl to, kad duomenys pateikti važtaraštyje buvo klaidingi ar ne visi, vežėjas ar tretieji asmenys patyrė nuostolių, siuntėjas turi juos atlyginti.

#### *Krovinių pakrovimas ir iškrovimas.*

Jei sutartyje nenurodyta kitaip, krovinį pakrauna siuntėjas, o iškrauna gavėjas. Vežėjui atitenka prievolė tikrinti, ar pakrauto krovinių išdėstymas ir tvirtinimas atitinka eismo saugumo reikalavimus ir kitas krovinių vežimo sąlygas. Siuntėjui priklausanti įranga, reikalinga kroviniui tvirtinti, kartu su kroviniumi išduodama gavėjui arba pagal siuntėjo nurodymą važtaraštyje, vežėjas ją pristato siuntėjui pastarojo sąskaita. Savo ruožtu krovinių pakrovimo, vežimo ir iškrovimo terminai nustatomi šalių susitarime. Vežėjas privalo pristatyti krovinį į paskirties punktą sutartyje nustatytu laiku. Jeigu toks terminas nebuvo nustatytas, krovinytis turi būti nuvežtas gavėjui per tam reikalingą ir įprastą tokio pobūdžio vežimuose terminą. Siuntėjas, kol krovinytis vežamas, turi teisę, nekeisdamas paskirties punkto, keisti važtaraštyje nurodytą gavėją. Gavėjo keitimo tvarką nustato Krovinių vežimo taisyklės. Vežėjas atlieka siuntėjo nurodymus tik tuo atveju, kai krovinytis dar neperduotas ankstesniam gavėjui. Atvežęs krovinį į paskirties vietą, vežėjas privalo jį perduoti gavėjui kartu su antruoju važtaraščių egzemplioriumi. Krovinytis laikomas atiduotu nuo gavėjo

pasirašymo važtaraštyje momento. Priimdamas krovinį, gavėjas tikrina jo svorį ar kiekį, pakuotę, būklę. Nustatęs krovinio trūkumą ar sužalojimą, gavėjas įrašo apie tai važtaraštyje arba atskirame akte. Jei nustatant krovinio trūkumo ar sužalojimo dydį kyla ginčai, gali būti kviečiamas ekspertas. Gavėjas gali atsisakyti priimti krovinį, kai krovinį sugadinus jo negalima naudoti pagal tikslią paskirtį. Tuo atveju, kai gavėjas atsisako priimti krovinį arba kai važtaraštyje gavėjas nėra nurodytas, vežėjas apie tai praneša siuntėjui. Negavęs siuntėjo nurodymo, vežėjas grąžina krovinį siuntėjui arba gali siuntėjo sąskaita priimti krovinį laikinai saugoti [3].

Kroviniai pagal jų technines sąlygas ir standartus turi būti paruošti, įpakuoti ir paženklinėti taip, kad juos vežant nekiltų pavojus ekipažui, tretiesiems asmenims, aplinkai, vežamiems kroviniams ar transporto priemonėms. Kroviniai ženklinami kelių eismo ir kitų taisyklių nustatyta tvarka.

Vežėjas, gabenantis jam priklausančius krovinius savo transporto priemonėmis ir sąskaita, privalo turėti važtaraštį arba kitą dokumentą, įrodantį, kad veža sau priklausančią krovinį. LR kelių transporto kodekse pažymima, kad veždamas krovinius savo sąskaita, vežėjas privalo laikytis darbo ir poilsio režimo, kitų krovinių vežimą reguliuojančių teisės aktų. Siuntėjo ir gavėjo teisės, pareigos ir atsakomybė vežant krovinius savo sąskaita tenka vežėjui.

LR kelių transporto kodeksas tarp visų kitų klausimų reglamentuoja ir vežėjo atsakomybės klausimą. Pagal šį teisės aktą vežėjas, priėmęs nustatyta tvarka iš siuntėjo krovinį ar bagažą, atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės. Vežimu laikomas laikas, per kurį kroviny ar bagažas buvo vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo kelių transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje. Jeigu vežėjas atliko priimto krovinio ar bagažo pakrovimą, perkrovimą ar perdavimą, tai tuo metu padaryta žala laikoma atsiradusia vežimo metu. Krovinio ar bagažo praradimu laikomas jų nepristatymas nustatytu laiku į paskirties vietą, trūkumu – jo kiekio sumažėjimas, o sužalojimu – jo kokybinių savybių pablogėjimas.

## **2.2 LR transporto veiklos pagrindų įstatymas**

Prie pagrindinių Lietuvos Respublikos nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių LR transporto sistemos teisinį reguliavimą, priskirtinas Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. Šis įstatymas priimtas 2002m. Vasario 28d. Įsakymo NR. IX-747. Įstatymas nustato Lietuvos Respublikos transporto viešojo administravimo, vežėjų (operatorių) ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklos, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos

valdymo bendruosius principus transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą, jų santykius su transporto infrastruktūros savininkais bei naudotojais, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, saugaus eismo užtikrinimo ir kitų su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindas. Šis įstatymas nereglamentuoja karinio, bevariklio ir vamzdinių transporto veiklos.

*Transporto veiklos užtikrinimas.* Lietuvos Respublika teisinėmis, o prireikus ir finansinėmis priemonėmis užtikrina:

1. Viešuosius transporto infrastruktūros objektų prieinamumą lygiomis teisėmis ir nediskriminacinėmis sąlygomis visiems vidaus ( šalies) transporto infrastruktūros objektų naudotojams, taip pat šios infrastruktūros naudotojams iš užsienio, remiantis tarptautinėmis sutartimis ir susitarimais;
2. Transporto infrastruktūros valdymo ir vežėjo (operatoriaus) veiklos atskirimą;
3. Vežėjų (operatorių) patekimo i transporto paslaugų rinką nediskriminacinių sąlygų nustatymą;
4. Vežėjų (operatorių) veiklos savarankiškumą, taip pat laisvą ir sąžiningą konkurenciją transporto paslaugų rinkoje;
5. Viešosios transporto infrastruktūros funkcionavimą ir jos plėtrą pagal valstybės tikslines programas;
6. Kombinuotųjų vežimo sistemos kūrimo ir plėtojimo skatinimą, taip pat šiuo pagrindu remiantis ir tranzito skatinimą [4]

*Transporto viešasis administravimas.* LR Transporto veiklos pagrindų įstatyme numatyta, kad transporto viešąjį administravimą vykdo Vyriausybė, Susisiekimo ministerija, bei savivaldybių institucijos.

*Vyriausybė* formuoja subalansuotą valstybės transporto politiką ir koordinuoja jos įgyvendinimą.

*Susisiekimo ministerija:*

- 1) Įgyvendina valstybės transporto politiką;
- 2) Organizuoja strateginių transporto sistemos plėtojimo programų rengimą, tarp jų – viešosios transporto infrastruktūros plėtojimo, modernizavimo, eismo saugos ir aplinkosaugos, ir užtikrina jų įgyvendinimą;
- 3) Dalyvauja rengiant tarptautinius transporto infrastruktūros projektus bei programas ir juos įgyvendinant nustato privalomus reikalavimus transporto veiklai vykdyti valstybės įmonėms, valstybės institucijoms bei asociacijoms, transporto infrastruktūros objektų valdytojams, transporto infrastruktūros objektų naudotojams;

4) Koordinuoja visų transporto rūšių sąveiką: pagal savo kompetenciją leidžia teisės aktus ir tiesiogiai ar per įgaliotas institucijas kontroliuoja, kaip šie aktai vykdomi.

Savivaldybės institucijos formuoja viešojo vietinio transporto veiklos strategiją ir organizuoja jos įgyvendinimą.

Pagal LR transporto veiklos pagrindų įstatymą, transporto objektai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybėms, Lietuvos Respublikos ir užsienio fiziniams bei juridiniams asmenims, užsienio juridinių asmenų filialams arba atstovybėms. Įstatyme pabrėžiama, kad viešojo naudojimo geležinkeliai, valstybinės reikšmės keliai, tarptautinių oro uostų infrastruktūra, skrydžių valdymo sistemos įrenginiai, valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai, valstybinių jūrų uostų infrastruktūra yra Lietuvos valstybės nuosavybė. Viešosios transporto infrastruktūros objektais negali būti užtikrinami trečiųjų asmenų išpareigojimai, taip pat į juos negali būti nukreipti išieškojimai pagal kreditorių reikalavimus. Viešosios transporto infrastruktūros objektus, žemę, akvatoriją (vandens plotus), kitą priskirtą ar sukurtą turtą viešosios transporto infrastruktūros valdytojas valdo, naudoja bei disponuoja turto patikėjimo teisėmis, vadovaudamasis transporto veiklos pagrindų įstatymu, administraciniu aktu ar sutartimi.

*Transporto teisinius santykius Lietuvos Respublikoje reglamentuoja* : LR tarptautinės sutartys ir susitarimai bei konvencijos, ES reglamentai ir direktyvos, LR transporto veiklos pagrindų įstatymas, atskirų transporto rūšių kodeksai, specialieji transporto įstatymai bei kiti teisės aktai.

Nustačius aukščiau paminėtų teisės aktų pagrindines nuostatas, reglamentuojančias krovinių gabenimą kelių transportu, pažymėtina, kad skirtingai negu Kelių transporto kodeksas, Transporto veiklos pagrindų įstatymas įtvirtina bendras teises normas, reglamentuojančias pagrinde tik kelių transporto sektoriaus valdymą.

Todėl tuo atveju, kai specialiuosiuose transporto rūšių įstatymuose, kodeksuose, LR tarptautinėse sutartyse yra numatytos kitokios taisyklės negu LR transporto pagrindų įstatyme, taikomos specialiųjų transporto rūšių įstatymų, kodeksų ar LR tarptautinių sutarčių nuostatos bei taisyklės.

### **2.3 Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės**

Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės (toliau Taisyklės) buvo priimtos Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1170 1997m. spalio 23d.

Šios Taisyklės nustato licencijų vežti keleivius ir krovinius išdavimo, jų galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir licencijų galiojimo panaikinimo tvarką, taip pat svarbiausius reikalavimus, kurių privalo laikytis ūkio subjektai, kurie veža keleivius ir gabena krovinius už atlyginimą. Vežėjas, turintis licenciją, gali vežti keleivius ar krovinius transporto priemone, kuri priklauso jam nuosavybės, turto patikėjimo teise ar nuomos pagrindais ir atitinka nustatytus reikalavimus.

**Taisyklėse** vartojamos sąvokos:

**Licencija** – leidimas vežėjui vežti keleivius arba krovinius už atlyginimą.

**Licencijos kortelė** – vežėjo, turinčio licenciją, transporto priemonei išduodamas leidimas, suteikiantis teisę šia transporto priemone vežti keleivius arba krovinius.

„**Žalasis sunkvežimis**“ – krovininis automobilis, atitinkantis Europos transporto ministrų konferencijos rezoliucijoje Nr. 91/2 nustatytus išmetamųjų dujų nuodingumo, triukšmingumo reikalavimus ir turintis Susisiekimo ministerijos nustatytus sertifikatus.

„**Žalesnis ir saugus sunkvežimis**“ – krovininis automobilis, atitinkantis Europos transporto ministrų konferencijos rezoliucijoje Nr. 95/3 nustatytus išmetamųjų dujų nuodingumo, triukšmingumo bei eismo saugumo reikalavimus ir turintis Susisiekimo ministerijos nustatytus sertifikatus.

Teik Lietuvoje, tiek Europos Bendrijoje kelių transporto veikla yra licencijuojama. Taisyklėse yra išvardytos kelios rūšys licencijų, tarp kurių nurodomos ir licencijos, suteikiančios teisę vežti krovinius vidaus maršrutais – vežti krovinius Lietuvos Respublikos teritorijoje krovininėmis transporto priemonėmis, kurių bendroji masė, įskaitant priekabą, didesnė kaip 3,5 tonos; vežti krovinius tarptautiniais maršrutais – vežti krovinius tarptautiniais maršrutais ir Lietuvos Respublikos teritorijoje krovininėmis transporto priemonėmis, kurių bendroji masė, įskaitant priekabą, didesnė kaip 3,5 tonos. Vežėjo, turinčio licenciją, transporto priemonei, kuri naudojama keleiviams ar kroviniams vežti ir yra įregistruota Lietuvoje, išduodama atitinkanti licenciją licencijos kortelė. Pažymėtina, kad viena transporto priemonė gali turėti tik vieną licencijos kortelę. Puspriekabėms ir priekaboms licencijos kortelių nereikia. Licencijų originalai turi būti įmonėje, o licencijos kortelės – transporto priemonėse. Vežėjas gali turėti kelių rūšių licencijas. Pagal LR teisės aktus, licencijas ir licencijos korteles negalima perduoti kitiems juridiniams ar fiziniams asmenims. Taip pat licencijos kortelė negali būti naudojama kitai transporto priemonei. Duomenys, kurie turi būti nurodyti licencijoje, yra išvardyti Taisyklių 10 punkte.

Licencijos ir licencijos kortelės formas nustato Susisiekimo ministerija. Už licencijos, licencijos kortelės išdavimą ir licencijos kortelės galiojimo laiko pratęsimą mokama valstybės rinkliava Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka.

Licencijas ir licencijų korteles vežti krovinius vidaus ir tarptautiniais maršrutais išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija. Asmuo, norintis įsigyti licenciją, turi pateikti šiuos dokumentus [5]:

1. nustatytos formos prašymą;
2. įmonės registravimo pažymėjimą ir įstatus. Individualios (personalinės) įmonės pateikia registravimo pažymėjimus;
3. dokumentus, įrodančius atitinkamą profesinę vežėjo kompetenciją;
4. dokumentus, įrodančius finansinį vežėjo pajėgumą;
5. mokamąjį pavedimą su banko žymomis arba kvitą, patvirtinantį, kad už licencijos išdavimą sumokėta nustatytoji valstybės rinkliava (mokamasis pavedimas arba kvitas pateikiamas priėmus sprendimą išduoti licenciją).

Tuo tarpu jau turintis licenciją vežėjas, pageidaujantis įsigyti licencijos kortelę arba pratęsti jos galiojimą, turi pateikti šiuos dokumentus:

1. nustatytos formos prašymą;
2. licenciją;
3. transporto priemonės registracijos liudijimą, jeigu transporto priemonė valdoma nuosavybės ar turto patikėjimo teise;
4. transporto priemonės naudotojo pažymėjimą ir nuomos sutarties kopiją, jeigu transporto priemonė nuomojama;
5. transporto priemonės nustatyto pavyzdžio techninės apžiūros taloną su galiojančia žyma;
6. mokamąjį pavedimą su banko žymomis arba kvitą, patvirtinantį apie nustatytos valstybės rinkliavos sumokėjimą [5].

Taisyklėse numatomi tam tikri reikalavimai, kuriuos turi atitikti įmonė, kuri verčiasi licencijuojama kelių transporto veikla:

1. įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti keleivių ar krovinių vežimo veiklai, turi būti geros reputacijos, tai yra jis negali būti:

- a) teistas už sunkius nusikaltimus ar nusikaltimus aplinkos apsaugos srityje, ūkininkavimo tvarkai ir finansams pagal baudžiamuosius įstatymus;
- b) atleistas iš pareigų administracijos iniciatyva dėl jo paties kaltės per pastaruosius 5 metus;
- c) baustas už darbo įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, pažeidimus per pastaruosius 2 metus;

2. įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti krovinių vežimo veiklai, privalo turėti atitinkamą profesinę kompetenciją, kuri nustatoma išlaikius profesinės kompetencijos egzaminą Susisiekimo ministerijos patvirtinta tvarka. Asmenys, turintys Europos Sąjungos valstybės narės pagal Tarybos direktyvą 96/26/EB išduotus profesinės kompetencijos pažymėjimus, laikomi turintys reikiamą profesinę kompetenciją. Profesinė kompetencija tikrinama kas 5 metai, išlaikius žinių atnaujinimo egzaminą Susisiekimo ministerijos patvirtinta tvarka.

Įmonė, kuri nori pradėti verstis krovinių pervežimais, turi turėti pakankamą finansinį pajėgumą. Finansinis pajėgumas nustatomas pagal tą pajėgumą įrodančius dokumentus, kurių sąrašą nustato Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.

Lietuvos Respublikos valdžios atstovams rengiant Taisyklės buvo atsižvelgiama į 1996 m. balandžio 29d. Europos Sąjungos Tarybos priimtos direktyvos „*Dėl leidimo verstis krovinių vežėjo bei keleivių vežėjo keliais veikla ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų, skirtų padidinti šių vežėjų steigimosi laisvę nacionalinių ir tarptautinių transporto operacijų srityje, tarpusavio pripažinimo*“ 96/26/EB nuostatas. Bei spalio 1 d. priimtos ją pataisančios direktyvos „*Dėl teisės vežėjams užsiimti krovinių gabenimu kelių transportu ir keleivių pervežimu kelių transportu bei dėl abipusio pripažinimo diplomų, sertifikatų ir kitų oficialių kvalifikacijos įrodymų, skirtų sudaryti galimybę šiems vežėjams naudotis verslo steigimo laisve, atliekant vietinius ir tarptautinius pervežimus*“ 98/76/EB teisės normas.

Kaip teigiama direktyvos 96/26/EB preambulėje, ji skirta „organizuoti transporto rinkai, kas yra vienas iš esminių veiksnių įgyvendinti sutartyje numatytą bendrą transporto politiką“.



Direktyvoje numatomos priemonės, kurių pagalba siekiama suvienodinti sąlygas, kuriomis vežėjams suteikiamas leidimas verstis krovinių ar keleivių vežimo keliais veikla tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu. Teigiama, kad taip galima užtikrinti aukštesnę vežėjų kvalifikaciją ir prisidėti prie rinkos racionalizavimo, teikiamų paslaugų kokybės, kelių saugumo gerinimo, kas būtų naudinga naudotojams, vežėjams ir visai ekonomikai. Direktyva nustato, kad įmonės, norinčios verstis vežėjo automobiliais verslu, privalo:

1. būti geros reputacijos;
2. būti tinkamos finansinės padėties;
3. atitikti profesinei kompetencijai keliamas sąlygas [15].

Tarybos Direktyva 98/76/EB numato griežtesnius reikalavimus vežėjams (tiek dėl finansinio pajėgumo, tiek dėl profesinio pasirengimo), negu buvo nustatyta direktyvoje 96/26/EB. Šie sugriežtinimai argumentuojami siekiu išlaikyti stabilią rinką ir palaikyti gerą vežėjų reputaciją. Tačiau neatmestina galimybė, kad vežėjų veiklos sąlygų sugriežtinimą inicijavo ES gretas pakildžiusios Austrija, Švedija bei Suomija, kurių teritorijose jau buvo taikomi griežtesni reikalavimai kelių transportui. 98/76/EB Direktyvoje šalims narėms numatytos didesnės galimybės taikyti papildomus reikalavimus vežėjams, įgijusiems licencijas bei kvalifikacinius dokumentus kitose šalyse narėse, argumentuojant tuo, kad „skirtumai tarp nacionalinių nuostatų dėl teisės vežėjams užsiimti kelių transportu ir dėl abipusio pripažinimo diplomų, sertifikatų bei kitų kvalifikacijos įrodymų gali kliudyti konkurencijai.“

Licencijavimo taisyklės yra parengtos remiantis aukščiau minėta Europos Sąjungos Tarybos direktyva 96/26/EB ir atitinka daugumą šios direktyvos reikalavimų, tačiau esama ir neatitikimų (žr. priedas Nr. 3).

Krovinių gabenimo kelių transportu, kaip licencijuojamos veiklos, kontrolę atlieka Valstybinės kelių transporto inspekcija, Valstybinė mokesčių inspekcija prie Finansų ministerijos, muitinės, policijos, apskrities administracijos, savivaldybės ir kitos valstybės institucijos, kurioms įstatymai suteikia teisę kontroliuoti, pareigūnai.

Pažymėtina, kad vykdant tarptautinius pervežimus iš Europos Sąjungos į trečiąsias šalis, galioja ne tik nacionalinė leidimų sistema, bet ir tarptautinė. Daugiašalių leidimų išdavimo tvarką, jų reglamentuojantys teisės aktai, leidimų galiojimo problematika bus analizuojami autorės kitose skyriuose.

## 2.4 LR Civilinis kodeksas

2000m. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas – tai Lietuvos civilines teisės sąvadas, kuris reglamentuoja asmenų turtinius santykius ir su šiais santykiais susijusius asmeninius neturtinius santykius, taip pat šeimos santykius, kitokius asmeninius neturtinius santykius, darbo santykius, kiek jų nereglamentuoja specialūs įstatymai.

Civilinio kodekso 6.807 str. nustato, kad vežimo sąlygas reglamentuoja šis kodeksas (t.y. Civilinis kodeksas), atskirų transporto šakų kodeksai (pvz., Kelių transporto kodeksas) ir kiti įstatymai, tarptautinės sutartys bei kiti teisės aktai. Civilinio kodekso nuostatų, reglamentuojančių vežimų klausimus, yra nedaug ir jos yra gana bendro pobūdžio: Civilinio kodekso normos apibrėžia vežimo sutarties sąvoką, reglamentuoja klausimus, susijusius su vežimo užmokesčiu, prievolę pateikti transporto priemonę pakrauti, vežėjo atsakomybę už vėlavimą bei kt.

Vis dažniau krovinių pervežimuose pasitaiko atvejų, kai sulaikomi kroviniai, tokiu būdu siekiant išsireikalauti apmokėjimą už jų transportavimą. Neatgaudami krovinių, savininkai arba jų atstovai kreipiasi į teisėsaugos organus dėl savavaldžiavimo. Esą, krovinio sulaikymas yra savo teisių įgyvendinimas nesilaikant įstatymo nustatytos tvarkos ir padarant didelės žalos asmens teisėtiems interesams. Nors tarptautinius krovinių pervežimus reguliuoja 1956 metų Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (toliau – CMR konvencija), tačiau ji nereglamentuoja absoliučiai visų situacijų, pasitaikančių krovinių pervežimuose.

Viena iš tokių situacijų yra *krovinių sulaikymas*. Krovinių sulaikymo teisinį pagrindą ir naudojimo ribas autorė apžvelgs 2.5 skyriuje.

## 2.5 Nacionalinių teisės aktų normų, neatitinkančių CMR konvencijai, analizė.

Civilinio kodekso 6.807 str. nustato, kad vežimo sąlygas reglamentuoja šis kodeksas (t.y. Civilinis kodeksas), atskirų transporto šakų kodeksai (pvz., Kelių transporto kodeksas) ir kiti įstatymai, tarptautinės sutartys bei kiti teisės aktai.

Pagrindinis tarptautinis dokumentas, reglamentuojantis krovinių gabenimą kelių transportu yra 1956 m. Tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR konvencija).

Lietuva prisijungė prie CMR konvencijos 1993m. kovo 5d. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas įsigaliojo 1996m., o Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas buvo priimtas 2000 m.

CMR konvencija - tai tarptautinė sutartis, prie kurios prisijungus, Lietuva prisiėmė eilę įsipareigojimų, kurių negalima nepaisyt. Kadangi Lietuvos Respublikos valdžios atstovai visada siekė laikytis tarptautinių įsipareigojimų, visų nacionalinių teisės aktų nuostatos turėjo būti suderintos su pasirašoma tarptautine sutartim. Tuo labiau vėliau priimami nacionaliniai teisės aktai neturėjo prieštarauti Lietuvos Respublikos ratifikuotiems ir pasirašytiems tarptautiniams susitarimams.

Kaip jau buvo autorės minėta, Civilinio kodekso normos, reglamentuojančios vežimo sąlygas yra ganėtinai bendro pobūdžio, žymiai daugiau su krovinių gabenimu susijusių nuostatų galima rasti Kelių transporto kodekse. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad abiejų nacionalinių teisės aktų normos atitinka CMR konvencijos nuostatas, tačiau ne visos. Kelių transporto kodekso nuostatos reglamentuoja ir tokius klausimus, kuriuos CMR konvencija apeina: vežėjo pareiga pateikti transporto priemonę pakrauti, užsakymo krovinio vežimui priėmimas ir kt. Tuo tarpu Civiliniame kodekse, skirtingai nuo CMR konvencijos, galima rasti tokių normų, kurios suteikia vežėjui savigynos teisę.

Toliau autorės bus nagrinėjamos nacionalinių teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios klausimus, susijusius su krovinių lydinčiais dokumentais, transporto priemonės pateikimu, krovinio pateikimu ir priėmimu, atsakomybe už gabenamą krovinį, vežėjo savigynos formomis. Šių normų išskirtinumą lemia tai, kad CMR konvencijoje jos nėra reglamentuotos arba reglamentuotos minimaliai, todėl teismai, sprenddami ginčus, kilusius dėl aukščiau minėtų teisės normų nesilaikymo privalo vadovautis nacionaliniais teisės aktais.

#### *Vežimo sutartis ir krovinio važtaraštis.*

CMR konvencija nereguliuoja pervežimo sutarties turinio bei formos. Pagal LR Civilinį kodeksą sandoriai gali būti sudaromi žodžiu, raštu (paprasta arba notarine forma) arba konkludentiniais veiksmais. Tai reiškia, kad dėl vežimo gali būti susitarta bet kokia forma, t.y. ne tik surašant šalių pasirašomą dokumentą, bet apsieičiant raštais, užsakymais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais ar kitais telekomunikacijų įrenginiais perduodama informacija, taip pat ir žodžiu. Važtaraštis yra vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantis dokumentas, kuris yra įrodymas, kad yra sudaryta vežimo sutartis ir kad krovinyms perėjo vežėjo dispozicijon, nebent bus įrodyta priešingai.

Tuo tarpu Kelių transporto kodekso 28 str. nustato momentą, nuo kurio transporto užsakymas laikomas priimtu: „kai vežėjas raštu arba kitomis komunikacijos priemonėmis praneša apie užsakymo priėmimą“. Pažymėtina, kad kai kurios transporto įmonės savo sutartyse arba užsakymuose numato tokias sąlygas, kaip „vežėjui raštu neatsisakius vykdyti šį užsakymą per 3

valandas nuo jo gavimo, užsakymas laikomas priimtu“, arba – „užsakymas laikomas priimtu, jei vežėjas raštu jo neatšaukia“ ir kt. Tokio pobūdžio užsakymo sąlygos yra negaliojančios, kadangi įstatyme nustatyta, kad „Užsakymas laikomas priimtu, kai vežėjas raštu arba kitomis komunikacijos priemonėmis praneša apie užsakymo priėmimą“ (Kelių transporto kodekso 28str. 5d.)

Važtaraštis pagal Kelių transporto kodekso 29 str. yra laikomas krovinio vežimo sutartį patvirtinančiu dokumentu. Kaip ir CMR konvencijoje, Kelių transporto kodekse nustatyta, kad krovinio vežimo sutartis taip pat laikoma galiojančia, jei važtaraštis surašytas neteisingai.

*Klaipėdos apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus kolegija teismo posėdyje apeliacine tvarka išnagrinėjusi Gintauto Bimbirio firmos "Indruva" apeliacinį skundą dėl Klaipėdos miesto apylinkės teismo 2000 m. sausio 17 d. sprendimo (atsakovas byloje - UAB "Suada" dėl 21 134,40 Lt priteisimo už transporto paslaugas, palikdama galioti pirmosios instancijos teismo sprendimą, nurodė, kad Civilinio kodekso 43 straipsnio 1 p. nustato, kad įmonių, įstaigų ir organizacijų tarpusavio sandoriai turi būti sudaromi rašytine forma, o CK 58 straipsnio 2 d. nustato, kad įstatymo reikalaujamos paprastos rašytinės formos nesilaikymas atima iš šalių teisę, esant ginčui, remtis liudytojų parodymais (civ. byla 2-1033/2000).*

*Tokia teismo išvada, esant byloje CMR važtaraščiui, akivaizdžiai įrodytam faktui, kad pervežimas įvyko, važtaraštyje nurodytam vežėjui ir krovinio gavėjui, yra nepagrįsta, nes važtaraštis yra įrodymas, kad buvo susitarta (sudaryta sutartis) dėl pervežimo, be to, pervežimas atliktas. Teismo vertinimas pervežimo užsakymo kaip neatitinkančio įstatymo reikalavimų negali paneigti pervežimo sutarties sudarymo ir įvykdymo fakto, taip pat ir apmokėjimo už įvykusį pervežimą [10].*

Duomenis, kurie turėtų būti nurodyti važtaraštyje, reglamentuoja Kelių transporto kodekso 29 str., tačiau ten nėra pateikto baigtinio važtaraščio duomenų sąrašo: kaip nustatyta ir CMR konvencijoje, važtaraštyje gali būti įrašyti duomenys, susiję su krovinio pristatymo terminu, krovinio verte, krovinio pakuote ar kitomis vežimo sąlygomis.

Iš pateiktos medžiagos darytina išvada, kad esant tarptautiniam pervežimui, nustatytos formos užpildytas CMR važtaraštis yra įrodymas, kad pervežimo sutartis buvo sudaryta, net gi esant:

- a) krovinio pervežimo sutarties nustatytos formos nesilaikymui,
- b) neteisingai užpildytam krovinio važtaraščiui.

*Transporto priemonės pateikimas, krovinio pristatymo termino viršijimas.*

Skirtingai nuo CMR konvencijos nuostatų, Kelių transporto kodeksas reglamentuoja vežėjo prievolę pateikti transporto priemonę pakrauti. Kelių transporto kodekso 31 str. nustato, kad vežėjas privalo sutartu laiku pateikti transporto priemonę kroviniui pakrauti, o užsakovas savo ruožtu tuo laiku privalo pateikti krovinį.

Civilinio kodekso 6.818 str. nustato, kad atsakomybė už transporto priemonių nepateikimą išskyla vežimo sutarties ar įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka. Tai reiškia, kad krovinių vežimo sutarties šalys krovinių vežimo sutartyse gali laisvai nustatyti, pavyzdžiui, netesybas, taikomas tokiais atvejais (pvz., 300 Lt už kiekvieną dieną, kai vežėjas vėluoja pateikti transporto priemonę ar siuntėjas vėluoja pakrauti krovinį ir pan.). Tačiau reikėtų nepamiršti, kad pagal Civilinio kodekso 6.73 str. aiškiai per didelės netesybos, ypač tais atvejais, kai prievolė yra bent iš dalies įvykdyta (transporto priemonė pateikta ar krovins pakrautas, tačiau pavėluotai), ir teismas gali jas sumažinti, tačiau tik tiek, kad jos netaptų mažesnės už nuostolius.

Pažymėtina, kad tuo atveju, jeigu vežimo sutartyje šalys nustato fiksuotą netesybų dydį už pavėluotą krovinio pristatymą, esant tarptautiniam pervežimui, pradeda galioti CMR konvencija, kurios 23 str. 5 d. numato, kad vežėjas turi atlyginti nuostolius, jei jie atsirado dėl krovinio pavėluoto pristatymo. Tuo tarpu, kompensuojamų nuostolių dydis negali būti didesnis nei užmokestis už vežimą. Žalą patyręs asmuo turi įrodyti patirtus nuostolius, jų patyrimo priežastinį ryšį su pavėlavimu. Priežastinio ryšio identifikavimui turi būti skiriamas ypatingas dėmesys, siekiant, kad numatytų ir reikalaujamų sumokėti netesybų dydis netaptų nepagrįsto praturtėjimo pagrindu.

Atsakomybės už pavėluotą krovinio pristatymą klausimas visiškai sureguliuotas CMR konvencijos, todėl susitarimai, nustatantys pinigines baudas už kiekvieną dieną, negalioja. Civilinio kodekso 1.80 str. 1 d. numato, jog imperatyvioms įstatymo nuostatoms prieštaraujantis sandoris (šiuo atveju tai būtų sandorio dalis) yra niekinis ir negalioja. Civilinio kodekso 6.157 str. 1 d. numato, kad šalys savo susitarimu negali pakeisti, apriboti ar panaikinti imperatyviųjų teisės normų galiojimo ir taikymo, nepaisant to, kokia teisė – nacionalinė ar tarptautinė – šias normas nustato.

Tai gi, netesybos už pavėluotą krovinio pristatymą bus niekinės, todėl siekiant išvengti nepagrįstų ginčų, derėtų vengti į sutartį surašyti vieną kitai prieštaraujančias nuostatas. Tad, jei šalys sudaro sutartį dėl tarptautinio krovinio pervežimo - taikomos CMR konvencijos nuostatos; šiuo atveju atsakomybė už krovinio pristatymo terminų pažeidimą būtų ribojama faktiniais nuostoliais ir negalėtų viršyti frachto kainos.

Reziumuojant, pasakytina, kad pagal CMR konvenciją vežėjas atlygina nuostolius dėl pavėluoto krovinio pristatymo kitai šaliai tiek, kiek nuostolių suma neviršija sulygto užmokesčio už

vežimą. Visi susitarimai, nustatantys nepagrįstai dideles netesybas, taip pat netesybas už kiekvieną pavėluotą dieną, kurias susumavus gautųsi didesnė negu frachtas suma, yra negaliojantys.

*Krovinių sulaikymas, kaip vežėjo savigynos forma.*

Galimybę pasinaudoti šia savigynos forma vežėjams garantuoja Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas, kurio 6.813 str. 4d. numatyta vežėjo teisė sulaikyti jam perduotus krovinius, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos. Ši savigynos forma numatyta LR Civiliniame kodekse, tačiau CMR konvencijoje apie tai nekalbama.

Pagal LR CK savigynos teise galima pasinaudoti tik tuomet, kai vežimo užmokestis vežėjui nėra sumokėtas, kadangi toks yra savigynos tikslas – kad vežėjui būtų sumokėtas vežimo užmokestis.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog vežėjas gali sulaikyti tik jam perduotus krovinius. Kroviniai praktikoje perduodami vežėjams sutarčių arba vežimo užsakymų pagrindu, pagal važtaraščius arba CMR važtaraščius, jei krovinių pervežimas yra tarptautinis ir už užmokestį. Vežėjas negali savavališkai užvaldyti krovinių ir vėliau teigti naudojęs savigyną.

Tačiau tenka pripažinti, kad savigyna galima tik siekiant gauti apmokėjimą už pastarąjį vežimą, tai yra už vežimą tų krovinių, kurie sulaikomi ir tampa savigynos dalyku. Deja, reali praktika yra kitokia. Sutartyje ar užsakymuose būdingai nustatomas 15 – 45 dienų atidėtas už krovinių vežimą arba už krovinių vežimo organizavimo (ekspedicines) paslaugas apmokėjimo terminas. Atitinkamai, sulaikyti krovinių, už kurio pervežimą mokėjimo terminas dar nėra suėjęs ir reikalauti apmokėti už ankstesnius krovinių pervežimus, būtų netinkamas savigynos taikymas. Tokias išvadas patvirtina ir bendrosios daikto sulaikymo taisyklės, išdėstytos Civilinio kodekso 4 knygoje – sulaikymo teisė negali būti įgyvendinama, jei nėra suėjęs reikalavimo įvykdymo terminas (CK 4.229 str. 2 d.).

Pagal vežimo sutartį vežėjas, be kita ko, įsipareigoja išduoti krovinių jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Tai numato CK 6.808 str. 1 dalis. Pažymėtina, kad prievolės turi būti vykdomos nustatytais terminais, numatytais CK 6.38 str. 1 dalyje. Sutarties neįvykdymu laikomas bet koks iš sutarties atsiradusios prievolės neįvykdymas, įskaitant ir įvykdymo termino praleidimą (CK 6.205 str.). Neįvykdžius sutartyje nustatytos pareigos atsiranda civilinė atsakomybė, numatyta CK 6.246 str. 1 dalies. Civilinė atsakomybė – tai turtinė prievolė, kurios kaltoji šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ir sumokėti netesybas (CK 6.245 str. 1d.). Todėl krovinio gavėjui įrodžius, kad tai buvo ne savigyna, tuo pačiu bus įrodytas ir vežėjo sutarties įvykdymo termino praleidimas. Gavėjas galės reikalauti nuostolių (žalos) atlyginimo ir netesybų sumokėjimo.

Tai gi susidaro dvilypė situacija: iš vienos pusės LR Civilinis kodeksas suteikia sąžiningam vežėjui teisę ginti savo teisėtą interesą, taip užpildydamas tarptautinio reglamentavimo spragą, tačiau praktiniai pavyzdžiai rodo, kad realizuoti šią teisę praktikoje faktiškai vežėjas neturės galimybių.

Išeitimi vežėjui gali tapti transportavimo sutarties papildymas sąlyga, kad jis (vežėjas) gali pasinaudoti krovinių sulaikymu kaip siuntėjo pareigos sumokėti sutartą mokestį už pervežimą užtikrinimu iki visiškai pareigos įvykdymo momento. Tam, kad siuntėjas savo pareigą galėtų atlikti kuo operatyviau, rekomenduotina krovinių pervežimo sutartyje numatyti kuo trumpesnę apmokėjimo terminą.

Autorės atliktos analizės pagrindu galima daryti išvadą, kad pagrindinių Lietuvos Respublikos priimtų teisės aktų, reglamentuojančių krovinių gabenimą kelių transportu, nuostatos atitinka tarptautinių dokumentų nuostatas. Tačiau nacionaliniai teisės aktai numato situacijas, kurias tokie tarptautiniai susitarimai, kaip CMR konvencija nereglamentuoja. Pabrėžtina tai, kad sudarant transportavimo sutartis, ūkio subjektams pravartu atidžiai išnagrinėti nacionalinę ir tarptautinę teisinę bazę, visapusiškai įvertinti realias galimybes įstatymo leidėjo suteiktomis teisėmis pasinaudoti. Tai leistų vežėjui išvengti galimų nuostolių atsiradimo ir užkirstų kelią kitos sutarties šalies nepagrįstam praturtėjimui.

### **3. Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimas tarptautinėje teisėje.**

Be nacionalinių teisės aktų, kelių transporto veiklą Lietuvoje taip pat reglamentuoja ir Lietuvos Respublikos tarptautiniai susitarimai bei konvencijos: Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais (AETR), Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR), Muitinės konvencija dėl tarptautinio transporto su TIR knygelėmis (TIR Konvencija) ir kt..

Aukščiau paminėtos konvencijos ir tarptautiniai susitarimai darbe bus trumpai apžvelgti. Ypatingas dėmesys bus skirtas Tarptautinio krovinių vežimo keliais (CMR) konvencijos taikymui Lietuvos Respublikoje. Bus padaryta praktinių Konvencijos taikymo atvejų analizė.

#### **3.1 CMR Konvencija**

Tarptautiniai pervežimai yra sritis, reikalaujanti tam tikrų taisyklių unifikavimo tarptautiniu mastu. Dėl šios priežasties transporto srityje priimta nemažai tarptautinių sutarčių, konvencijų, pasirašyta dvišalių tarpvalstybinių susitarimų.

Viena svarbiausių - 1956 m. Tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (toliau CMR konvencija) buvo pasirašyta Ženevoje. Ji įsigaliojo nuo 1961 m. liepos 2 d. penkioms valstybėms (Austrijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Italijos Respublikai, Nyderlandų Karalystei, Jugoslavijos Federacinei Respublikai) pateikus saugoti ratifikavimo raštus. Konvencijos tekstas buvo parengtas prancūzų ir anglų kalbomis, turinčiomis vienodą juridinę galią. Trumpinimas CMR - iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšminių žodžių - *Convention relative au contrat de transport international de merchandise par route* [23, P.19].

Šiuo metu CMR konvencijos narės yra: Airija, Austrijos Respublika, Baltarusijos Respublika, Belgijos Karalystė, Bosnijos ir Hercegovinos Respublika, Bulgarijos Respublika, Kroatijos Respublika, Čekijos Respublika, Danijos Karalystė, Estijos Respublika, Ispanijos Karalystė, Suomijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Vokietijos Federacinė Respublika, Graikijos Respublika, Vengrijos Respublika, Ispanijos Karalystė, Italijos Respublika, Jugoslavijos Federacinė Respublika, Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė, Kazachstano Respublika, Latvijos Respublika, Lenkijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercegovystė, Makedonijos Respublika, Maroko Karalystė, Moldovos Respublika,



Nyderlandų Karalystė, Norvegijos Karalystė, Portugalijos Respublika, Rumunija, Rusijos Federacija, Slovakijos Respublika, Slovėnijos Respublika, Švedijos Karalystė, Šveicarijos Konfederacija, Tadžikistano Respublika, Tuniso Respublika, Uzbekistano Respublika.

CMR konvencija buvo papildyta 1978 m. liepos 15 d. protokolu, kuriuo pakeistas konvencijos 23 str., numatantis, kad kompensacijos suma, privaloma mokėti vežėjui, praradusiam visą arba dalį krovinio, ribojama nebe auksiniais frankais, kaip buvo numatyta pirminėje CMR konvencijos redakcijoje, bet atsiskaitymo vienetu, apibūdinamu kaip "specialių teisių vienetas", aprobuotas Tarptautinio valiutos fondo. Šis protokolai įsigaliojo nuo 1980 m. gruodžio 28 d.

Lietuva prisijungė prie CMR konvencijos ir šios Konvencijos 1978 m. liepos 5 d. protokolo 1993 m. kovo 5 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkiu Nr. 169p. Oficialus CMR konvencijos tekstas su inkorporuotu į jį 23 str. pakeitimu paskelbtas 1998 m. gruodžio 4 d. "Valstybės žiniuose" [17].

Ši Konvencija pirmą kartą įtvirtino bendras tarptautinės privatinės teisės nuostatas tarptautiniams vežimams kelių transportu. Šio dokumento tikslas visų pirma buvo unifikuoti:

- vežimo dokumentus;
- atsakomybės reguliavimą;
- reikalavimus dėl žalos atlyginimo;
- santykių tarp siuntėjo ir vežėjo, kaip vežimo sutarties šalių, teisinį reguliavimą;
- daugelį nuostatų, reguliuojančių krovinio gavėjo, nesančio vežimo sutarties šalimi, teises ir pareigas.

CMR konvencija yra specialus aktas bendrojo teisės akto - Lietuvos Respublikos civilinio kodekso - atžvilgiu. Ji numato ypatingas taisykles, kurios turi būti taikomos pervežant krovinius tarptautiniais maršrutais kelių transportu, t.y. pervežimo sutarties šalių teises ir pareigas, unifikuotą dokumentų sistemą, pretenzijų ir ieškinių pareiškimo tvarką ir pan. Tokių ypatingų taisyklių nenustato joks kitas Lietuvos teisės aktas. Vadovaujantis principu *lex specialis generalis derogat* (specialus įstatymas pakeičia bendrąjį) ir kolizijos atveju privalu remtis CMR konvencija. Be to, ir Kelių transporto kodekse, įsigaliojusiam nuo 1996 m. gruodžio 11 d., yra nuoroda, kad krovinių tarptautinių vežimų už atlyginimą santykius reguliuoja 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvencija, pasirašyta Ženevoje [3].

*Taikymas.* Konvencijos 1 straipsnio 1 punkte nurodoma, kad „ši konvencija taikoma kiekvienai kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai kroviny yra perduodamas ir yra priimamas (pristatytas) valstybės – Konvencijos narės teritorijoje“.

Siekiant nustatyti, ar tam tikram pavieniam gabenimui yra taikytina CMR konvencija, reikia išsiaiškinti [23, P. 21]:

- ar buvo vežama kelių transporto priemone (automobiliu, automobiliu-vilkiku, priekaba, puspriekabe). "Vežimą transporto priemone" suprantama kaip krovinio, bet ne automobilio, gabenimas būtent transporto priemonėje (ant jos), nes jei automobilis važiuoja savo eiga (nors jis yra prekė), jo transportavimui CMR konvencija netaikoma. Tačiau jei automobilis vežamas kitoje transporto priemonėje (ant jos), toks automobilis yra kroviny, ir jo pervežimui CMR konvencija taikoma,

- ar buvo vežama už užmokestį.

- ar krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų šalių teritorijoje;

- ar krovinio išsiuntimo vietos ir/arba krovinio gavimo vietos valstybė yra Konvencijos narė.

Esant šioms sąlygoms, krovinių tarptautinio vežimo už atlyginimą sutarčiai, vežėjo, siuntėjo ir gavėjo tarpusavio santykiams, pareigoms bei atsakomybei taikoma CMR konvencija.

Galimi dar du CMR konvencijos taikymo krovinių pervežimams atvejai [31]:

1) jei transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu, oro transportu (multimodalinis transportavimas), ir kroviny iš transporto priemonės yra neperkraunamas. Pažymėtina, kad jei kroviny yra iškraunamas patikrinimui, tvarkymui, su sąlyga, kad po to jis bus vežamas automobilių transportu, CMR konvencija taikoma. Bet jei kroviny iškraunamas iš transporto priemonės sandėliavimui pagal CMR konvencijos 16 straipsnio 2 punktą, kai vežėjas negali toliau vykdyti sutarties, vežimas laikomas baigtu, ir tuomet santykiams, atsirandantiems po iškrovimo, CMR konvencija netaikoma.

2) jei sutarties šalys numatė savo susitarime Konvencijos nuostatų taikymą, teismas, sprenddamas ginčą, vadovausis sutartimi, išskyrus atvejus, kai taikoma ginčo sprendimui teisė imperatyviai nustato kitas taisykles arba kai pačioje Konvencijoje yra nurodyta, kad ji netaikoma. Pavyzdžiui, tokie atvejai, kai CMR konvencija negalėtų būti taikoma, nors šalys susitarę ją taikyti, yra numatyti 1 str. 4 p.:

a) vežimams, vykstantiems pagal tarptautines pašto konvencijas;

b) palaikų pervežimams;

c) būsto apstatymo ir baldų vežimams persikraustant.

Tačiau nustačius, kad pervežimas vyko pagal CMR konvenciją, teismas privalės taikyti CMR konvencijos nuostatas ne visiems teisiniams santykiams, o tik tiems, kurie yra Konvencijos konkrečiai reglamentuoti.

Pagrindiniai CMR konvencijos reguliuojami klausimai yra: krovinių vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas; važtaraščio turinys; vežėjo atsakomybė; reklamacijų, pretenzijų ir ieškinių dėl tarptautinių pervežimų pareiškimo tvarka; ieškininė senatis; nurodymai, susiję su vežimais, kai veža keli vežėjai; sutarčių, prieštaraujančių konvencijai, negaliojimas.

*Sutarties sudarymas ir važtaraščio turinys.* CMR konvencija nereguliuoja pervežimo sutarties turinio bei formos. Tai reiškia, kad dėl vežimo gali būti susitarta bet kokia forma, t.y. ne tik surašant šalių pasirašomą dokumentą, bet apsieičiant raštais, užsakymais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais ar kitais telekomunikacijų įrenginiais perduodama informacija, taip pat ir žodžiu. Važtaraštis yra vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantis dokumentas, kuris yra įrodymas, kad yra sudaryta vežimo sutartis ir kad krovinyms perėjo vežėjo dispozicijon, nebent bus įrodyta priešingai.

Vežimo sutartį galima būtų įvardyti kaip sutartį trečiojo asmens (gavėjo) naudai, nes paprastai gavėjas nesutampa su krovinio siuntėju.

CMR važtaraštis - tai dokumentinis įrodymas, patvirtinantis ne tik sutarties sudarymą, bet ir jos turinį (9 str. 1 p.), jei nėra rašytinės formos vežimo sutarties. Šis momentas buvo autorės išanalizuotas 2.5 skyriuje.

Važtaraščio buvimas labai svarbus dėl šių aplinkybių:

1) esant ginčui, jei nėra važtaraščio, labai sunku įrodinėti susitarimo buvimą, nes važtaraštis yra vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad krovinyms vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, kol nebus įrodyta priešingai [17].

2) pagal Konvencijos 7 str. 3 p., jei važtaraštyje nėra nuorodos, kad vežimas vyksta pagal CMR konvenciją (o jei nėra važtaraščio, nėra ir tokios nuorodos), vežėjas neturi teisės riboti savo atsakomybės dydžio pagal Konvencijos nuostatas ir visiškai atsako pagal nacionalinius įstatymus;

3) Konvencijos 9 str. 2 p. įtvirtina įrodymų prezumpciją. Jeigu nėra važtaraštyje įrašyta motyvuotų pastabų dėl krovinio ir pakuotės būklės, tai iki priešingo įrodymo laikoma, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus. Taigi vežėjas turėtų įrašyti atitinkamas sąlygas į važtaraštį, kad prireikus būtų lengviau jas įrodinėti.

Pagal Konvencijos 5 str. išduodami trys važtaraščio egzemplioriai. Tarptautinės kelių sąjungos (IRU) parengta pavyzdinė važtaraščio forma, pagal kurią siuntėjui paliekamas raudonas važtaraščio egzempliorius, vežėjui - žalias, krovinio gavėjui - mėlynas ir vietiniams nacionaliniams tikslams - juodas. Tinkamai patvirtintos kopijos ar fotokopijos, galinčios būti reikalingos muitinės ir kitokiems formalumams atlikti, gali būti išduodamos neribotu kiekiu.

CMR konvencija nenustato važtaraščio formos, bet šią formą, remdamasi CMR konvencijos nuostatomis, nustatė Tarptautinė kelių sąjunga (IRU)(žr. priedą nr.4). Pačiame važtaraščio blanke šalia numerių yra atspausdintos raidės CMR. Visiems vežimo dalyviams aišku, kad vežama pagal CMR konvenciją, todėl kitos specialios nuorodos, numatytos CMR konvencijos 6 str. 1 d. k papunktyje, nereikia.

CMR konvencijoje yra aptartas važtaraščio turinys. Važtaraštyje nurodomi duomenys skirstytini į 2 grupes:

1) duomenys, privalomai nurodomi važtaraštyje (privalomi duomenys);

2) duomenys, nurodomi važtaraštyje prireikus, t.y. priklausomai nuo vežamo krovinio specifikos ir kt. aplinkybių (papildomi duomenys).

Duomenys, kuriuos privalu nurodyti važtaraštyje yra išvardinti CMR konvencijos 6 str. 1 p.

CMR konvencijos 6 str. 2 punkte įtvirtinta, kad prireikus važtaraštyje turi nurodyti ir kai kurie papildomi duomenys.

Tiek 6-ojo str. 1-ajame, tiek 2-ajame punktuose yra išvardyti duomenys, privalomi įtraukti į važtaraštį. Konvencijos 6 str. 3 p. numato galimybę į važtaraštį įtraukti ir kitus duomenis, kurie, šalių nuomone, yra reikalingi.

#### *Vežėjo atsakomybė.*

CMR konvencijos IV skyrius vadinasi "Vežėjo atsakomybė". Būtent vežėjo atsakomybei Konvencijoje skiriamas didžiausias dėmesys. Konvencijos preambulėje įtvirtinta, kad ja siekiama suvienodinti vežėjo atsakomybę. Kaip parodė praktika, daugiausiai ginčų teismuose (išskyrus ginčus dėl atlyginimo už pervežimą) kyla dėl vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėluotą pristatymą. Pažymėtina, kad vežėjo atsakomybės pagrindai pagal CMR konvenciją nėra suprantami visiškai vienodai įvairių valstybių teismų praktikoje. Antai Prancūzijoje, Belgijoje ir Anglijoje vežėjas turi pristatyti krovinį tinkamam asmeniui ir tinkamos būklės, o jei kroviny prarandamas ar sugadinamas, vežėjo atsakomybė (kaltė) yra preziumuojama (presumption de responsabilite - pranc.) [31].

Vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą prezumpcija yra įtvirtinta 17 ir 18 str. Konvencijoje taip pat įtvirtinta vežėjo atsakomybės prezumpcija už nebuvimą važtaraštyje nurodymo, jog vežama pagal CMR konvenciją (7 str. 3 p.), taip pat jo pareiga kompensuoti krovinio vertę, kuri lygi išperkamojo mokesčio dydžiui, jei vežėjas perdavė krovinį gavėjui, nepaėmęs išperkamojo mokesčio, jei pagal vežimo sutartį turėjo jį paimti (21 str.).

CMR konvencija – tai tarptautinė sutartis, kurioje nustatyta ribota vežėjo civilinė atsakomybė už viso ar dalies krovinio praradimą. *Pirma*, atsakomybė už krovinio praradimą ar jo

sugadinimą ribojama tiesioginiais nuostoliais. Negautų pajamų, kurias suinteresuotas asmuo būtų gavęs, jei nebūtų neteisėtų veiksmų (vežimo sutarties pažeidimo), vežėjas neatlygina. Jis taip pat neatlygina kitų su vežimu nesusijusių nuostolių. Taigi, atlyginama tiesioginė krovinio vertė, kuri buvo priimant krovinį vežti pasikrovimo valstybėje pasikrovimo laiku. *Antra*, CMR konvencija įpareigoja krovinį praradusį vežėją kompensuoti nuostolius pinigais ribodama kompensacijos dydį 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio. Bruto svoris skaičiuojamas sudedant ne tik krovinio, bet ir jo įpakavimo svorį.

*Ieškovas Jono Gasiūno individuali įmonė 2002m. rugpjūčio 20d. pateikė užsakymą UAB "Transekspedicija" dėl 11957 kg šaldytų baravykų pervežimo iš Gaiņi, Permės sritis, Rusijos Federacija, į Druskininkus krovinio gavėjui UAB „Hesona“. Pristačius krovinį paaiškėjo, kad paaiškėjo, jog grybai atitirpę, dėl to juos ieškovas buvo priverstas parduoti už 1 euro už kilogramą kainą, tuo tarpu neatšildytus grybus krovinio gavėjas UAB „Hesona“ būtų supirkęs už 13,64 Lt už kilogramą. Tokiu būdu ieškovas dėl atsakovo kaltės sumažėjusios krovinio vertės negavo 121808,48 Lt (163093,48 Lt – 41285 Lt) pajamų. Remdamasis CMR konvencijos 17str. 1d., pagal kurią atsakovas yra atsakingas už prekių praradimą ar sužalojimą, atsiradusį nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, ir iki jo perdavimo gavėjui momento, ieškovas prašė teismo priteisti iš atsakovo 121808,48 Lt negautų pajamų.*

*Priešieškiniu atsakovas UAB „SBA Transekspedicija“ pareiškė reikalavimą priteisti iš ieškovo 7009,15 Lt įsiskolinimą už krovinio tarptautinio pervežimo paslaugas.*

*Pirmosios ir apeliacinės teismai, išnagrinėję visas aplinkybes, nustatė, kad ieškovą ir atsakovą siejo sutartiniai teisiniai santykiai. Krovinį – baravykus į atsakovo(vežėjo) automobilį (refrižeratorių) krovė pats siuntėjas. Vežėjo vairuotojas buvo įspėjęs siuntėją, jog refrižeratorius yra netinkamas užšaldimui, jis gali tik palaikyti prekių temperatūrą. Pakrovus krovinį 2002 m. rugsėjo 11 d. buvo pasirašyti dokumentai (CMR važtaraštis), kuriame jokių atžymų vežėjas nepadarė, ir kroviny išvežtas į paskirties vietą, pristatytas 2002 m. rugsėjo 18 d.*

*Teismai skirtingai sprendė vežėjo kaltės laipsnį dėl krovinio sugadinimo. Pirmosios instancijos teismas kaltu pripažino vežėją, neužtikrinusį pervežimo metu reikiamos temperatūros ir nepadariusį atžymų važtaraštyje dėl netinkamo grybų pakrovimo. Apeliacinės instancijos teismas konstatavo, kad dėl ieškovui atsiradusios žalos yra 70 proc. kaltas pats ieškovas ir 30 procentų atsakovas. Tiek pirmosios tiek apeliacinės instancijos teismai vežėjo veiksmus laikė tyčiniiais ir taikė CMR konvencijos 29 str. Teismai dėl šios priežasties vieningai atmetė atsakovo priešieškinių dėl pervežimo išlaidų priteisimo.*

*Dėl aukščiau išdėstytų aplinkybių, Lietuvos Aukščiausiasis teismas pasisakė taip : „CMR konvencija, įtvirtindama griežtą vežėjo atsakomybę, jo kaltės ir atsakomybės prezumpciją, tuo pat metu numato tam tikras garantijas vežėjui, kurios pasireiškia jam tenkančių atlyginti nuostolių dydžio ribojimu. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą ar jo sugadinimą ribojama tiesioginiais nuostoliais, o kompensacijos suma apskaičiuojama pagal krovinio vertę toje vietovėje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežti; krovinio vertė nustatoma pagal biržos kainas, o jei tokių nėra, - pagal rinkos kainas, o jei nėra ir tokių, - pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę (CMR konvencijos 23 str. 1-3 p. , Senato nutarimo Nr. 31 33 p.). Negautų pajamų ir kitų su vežimu susijusių nuostolių (šalutinių nuostolių) vežėjas neatlygina (Senato nutarimo Nr. 31 35 p.). Teismai, nustatydami kompensacijos dydį, privalėjo vadovautis šiomis konvencijos nuostatomis, bet ne CMR konvencijos 29 str., leidžiančiu vežėjo tyčios atveju išieškoti taip pat ir negautas pajamas, kurios, beje, turi būti realios ir įrodytos. Teisėjų kolegija konstatuoja, kad CMR konvencijos 29 str. taikymas šioje byloje, konstatavus ir paties krovinio siuntėjo kaltę dėl krovinio sugadinimo, vežėjo atžvilgiu nėra galimas. Svarstyтина ir tai, ar nepadarymas atžymos važtaraštyje dėl netinkamų siuntėjo veiksmų, kraunant grybus, tai taipogi galėjo įtakoti krovinio sugadinimą, apskritai galėtų būti traktuojama kaip vežėjo tyčia. Nors tarptautinėje teismų praktikoje nėra visiškai vieningos nuomonės, kurie vežėjo veiksmai prilyginami tyčiniams veiksams, bet praktiškai vieningai yra sutariama dėl to, kad vežėjo veiksmai tokiu atveju turėtų būti nesąžiningi, o žala kaip neišvengiama, o ne tik kaip tikėtina. **Konstatavus ir paties krovinio siuntėjo kaltę dėl krovinio sugadinimo**, t.y. taikant dalinę siuntėjo ir vežėjo atsakomybę, CMR konvencijos 29 str. taikymas, t.y. ir negautų pajamų įtraukimas į kompensacijos siuntėjui sumą prieštarautų teisingumo ir protingumo principams.*

*Pažymėtina taip pat ir tai, kad apeliacinės instancijos teismas, pripažinęs abi sutarties šalis kaltomis dėl krovinio sugadinimo, t.y. paskirstęs atsakomybę, atitinkamai turėjo spręsti ir dėl priešiškinio reikalavimo (CMR konvencijos 23 str. 4 p, Senato nutarimo Nr. 31 34 p.).*

*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo kolegijos nutartimi byla buvo grąžinta nagrinėti apeliacinės instancijos teismui.*

Pažymėtina, kad konstatavus, jog krovinių pervežimas priskirtinas tarptautiniams, vežėjo atsakomybės klausimai sprendžiami pagal CMR konvenciją, o ne pagal nacionalinius teisės aktus. Svarbu pabrėžti, kad sutarties nuostatos, numatančios kitas atsakomybės ribas, negu numatytos CMR konvencijoje, yra niekinės ir negaliojančios.

Lietuvos Respublikos Civilinis kodekse yra įtvirtintas vienas pagrindinių civilinės atsakomybės principų – visiškas padarytų nuostolių atlyginimas. Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.251 str., įtvirtinantis pažeidėjo pareigą visiškai atlyginti padarytus nuostolius, numato ir išimtį, t.y. ribotos atsakomybės galimybę. Civilinę atsakomybę gali riboti įstatymai, be to sutartinę atsakomybę gali riboti šalys tarpusavio sutartimis.

CMR Konvencija – kaip tik ta sutartis, kurioje numatyta ribota vežėjo civilinė atsakomybė. Tačiau CMR konvencijos nuostatas, įtvirtinančias ribotą civilinę atsakomybę, autorė vertina dvejopai.

Be jokios abejonės, ribotos civilinės atsakomybės institutas apsaugo vežėją nuo nepagrįstai didelių netesybų ir baudų mokėjimo siuntėjui. CMR konvencijos nuostatos, įtvirtinančios ribotą vežėjo atsakomybę, vertinamos kaip teisinė vežėjo interesų apsaugos priemonė.

Kita vertus, siuntėjas, perduodamas vežėjo dispozicijon didelės vertės krovinį, smarkiai rizikuoja, kadangi tokio krovinio praradimas arba sugadinimas sąlygotų milžiniškų nuostolių atsiradimą. Tačiau esant situacijai, kai dėl vežėjo tyčinių veiksmų ar aplaidumo, siuntėjas patiria nuostolių, ribotos atsakomybės instituto taikymas būtų nepagrįstas ir prieštarautų protingumo ir sąžiningumo principams. Tai gi, CMR konvencijos 29 str. įtvirtina siuntėjo galimybę reikalauti visiško žalos atlyginimo, esant vežėjo tyčiais. Svarbu yra tai, jog nustatant vežėjo tyčią, neretai gali būti susiduriama su tam tikrais sunkumais: Lietuvoje tik teismas turi prerogatyvą priskirti vienus arba kitus veiksmus tyčiniams; tačiau vieninga Lietuvos teismų praktika šiuo klausimu nėra suformuota. Lietuvos Respublikos Teisėjų Senato Nutarimo Nr. 31 37p. nurodo, kad: “Tarptautinėje praktikoje tyčiniams veiksams prilyginamas grubus aplaidumas (didelis neatsargumas). Pvz., priešingai sutartiniams įsipareigojimams, perdavė krovinį neįgaliotam asmeniui; žala, padaryta kroviniui kontrabandos atveju; vežimas žinomai perkrauto krovinio; palikimas krovinio naktį be priežiūros; vairavimas transporto priemonę pervargus, nesilaikant poilsio taisyklių ir tai buvo autoįvykio priežastis ir pan.“ Akivaizdu, kad tyčinių veiksmų sąrašas nėra baigtinis. Tai leidžia teismams, nagrinėjant bylas, kiekvieną kartą skirtingai interpretuoti vežėjo veiksmų tyčią.

Tačiau CMR konvencija numato dar vieną išimtį - susitarimas dėl didesnės, nei ribotoji, kompensacijos už prarastą krovinį ar jo dalį. Tokius šalių tarpusavio susitarimus krovinių vežimo teisinio santykio dalyviams numato CMR konvencijos 24 str. ir 26 str. Praktikoje tokie susitarimai retai sudaromi. Žinotina, kad papildoma krovinio vertė turėtų būti deklaruota CMR važtaraštyje. Kaip žinia, važtaraštis nėra sutartis, o tik vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas. Taigi siuntėjas ir vežėjas įrodinėti įvairių krovinio vežimo sutarties sąlygų buvimą gali ir kitų dokumentų pagalba.

Susitarimas dėl papildomos krovinio vertės kompensavimo krovinio praradimo atveju yra atlygintinis. Nurodyti papildomą krovinio vertę, duoti atitinkamas instrukcijas ir vėliau reikalauti didesnės kompensacijos siuntėjas galės tik tuomet, jei buvo sumokėtas aptartas užmokesčio už vežimą priedas. Taip pat, reiktų turėti omenyje, kad tokio pobūdžio susitarimais vežėjas prisiima atsakomybę ne krovinių tikrąja verte ir ne už siuntėjo negautas pajamas. Vežėjo mokėtina kompensacija bus lygi važtaraštyje nurodytai deklaruotai ar papildomai krovinio vertei. Skirtumas lyginant Konvencijos 24 ir 26 str. numatytus susitarimus yra tas, jog vienu atveju susitariama dėl vežėjo padidintos atsakomybės krovinio sugadinimo atveju, kitu – dėl krovinio sugadinimo bei pavėluoto jo pristatymo. Papildoma vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą siejama su atitinkamomis važtaraštyje nurodytomis instrukcijomis dėl pasikrovimo ar pristatymo termino, maršruto ir pan.

Apibendrinant, pasakytina, kad vežėjas paranda galimybę vadovautis jo atsakomybę ribojančiomis CMR Konvencijos nuostatomis (minėtu 8,33 sąlyginiu atsiskaitymo vienetu už 1 kg), jei žala padaryta sąmoningai arba dėl vežėjo kaltės, kuri pagal įstatymus prilyginama tyčiniams veiksams.

#### *Reklamacijos.*

Pagal CMR konvencijos 30str., jeigu gavėjas priima prekių siuntą be tinkamo jų būklės patikrinimo drauge su vežėju, arba nepateikia jam reklamacijų, apibūdinančių praradimą ar žalą, ne vėliau kaip krovinio priėmimo metu, jei praradimas ar žala akivaizdūs, ir ne vėliau kaip per 7 dienas nuo pristatymo dienos (neskaitant sekmadienių ir šventės dienų), jei žala ar praradimas nėra akivaizdūs, tai laikoma, kad gavėjas priėmė prekių siuntą tokios būklės, kuri nurodyta važtaraštyje. Tuo atveju, kai praradimas ar žala nėra akivaizdūs, nurodytos pretenzijos turi būti pateikiamos raštu (30 str. 1 p.).

Reklamacija, padaryta CMR važtaraštyje turi įrodymo galią, nes jei nėra pažymėta važtaraštyje apie prekių būklę jų gavimo metu, laikoma, kad prekės gautos tinkamos kokybės. CMR reglamentuoja reklamacijas dėl akivaizdžių ir dėl neakivaizdžių trūkumų. Jei trūkumas akivaizdus (matomas net ir be išpakavimo), reklamacija padaroma nedelsiant. Tokios pastabos gali būti tiek žodinės, tiek rašytinės. Jei trūkumai nėra akivaizdūs, reklamacijos turi būti pateiktos raštu: telegrama, faksograma ir pan.

Be to, tokios reklamacijos turi būti pateikiamos ne vėliau kaip per 7 dienas neįskaitant išėjinių ir šventinių dienų.

*Ieškinio senatis.* CMR konvencijoje nustatyti senaties terminai taikomi tiek ieškiniams ir pretenzijoms vežėjui, tiek ir vežėjo ieškiniams kitiems vežimo santykio dalyviams. Šie terminai



taikytini taip pat priešieškiniams bei priešinių reikalavimų įskaitymams (set-off – angl), t.y. pasibaigus terminui yra negalimi reikalavimai dėl priešinių reikalavimų įskaitymo.

Konvencijos 32 str. nustato vienerių metų ieškininės senaties terminą dėl vežimų, taikant šią konvenciją. Tačiau tyčinių veiksmų atveju senaties terminas yra treji metai. Senaties termino skaičiavimo eiga prasideda:

a) krovinio dalinio praradimo, sugadinimo ar pristatymo termino viršijimo atvejais - nuo krovinio pristatymo dienos;

b) visiškai praradus krovinį, - trisdešimtąja diena praėjus sutartam pristatymo terminui, o jeigu dėl termino nebuvo sutarta, - šešiasdešimtąja diena po to, kai vežėjas priėmė krovinį;

c) visais kitais atvejais - praėjus trimis mėnesiams po vežimo sutarties pasirašymo.

Pažymėtina, kad Civilinis kodeksas nustato bendrą dešimties metų ieškinio senaties terminą (CK 1.125 str. 1 d.), tai ryškūs terminų skirtumai. Todėl šalių susitarimu taikant CMR konvenciją sutarčiai ar jos daliai, reglamentuojančiai šalių atsakomybę pavėluotą krovinio pristatymą, pažeistas teises būtina ginti operatyviai (jei krovinio pristatymo terminas yra pažeistas - per vienerius metus, skaičiuojant nuo krovinio pristatymo dienos) ir laikantis išankstinės pretenzijos pareiškimo procedūros.

Apibendrinant būtų galima pažymėti, kad šalių susitarimas krovinių vežimo sutarčiai ar jos daliai, reglamentuojančiai šalių atsakomybę, taikyti CMR konvencijos nuostatas užtikrina objektyvesnę vežėjo funkcijas prisiėmusio ūkio subjekto atsakomybę – bei įpareigoja dėl krovinio pristatymo terminų pažeidimo žalą patyrusį asmenį ginti savo teises neatidėliotinai [47].

#### *Sutarties šalys*

Konvencija mini siuntėją, vežėją ir krovinio gavėją, bet tiksliai nenusako jų teisinio statuso. Paprastai krovinio siuntėjas ir vežėjas ir yra sutarties šalys.

Siuntėju laikytinas asmuo, sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas, jei pastarasis pats nesudarė sutarties su vežėju. Krovinio siuntėjas gali būti tiek fizinis, tiek ir juridinis asmuo.

Pagal Lietuvos įstatymus vežėju, vežančiu krovinius tarptautiniais maršrutais, gali būti tikrai įmonės, turinčios licenciją, išduotą Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos (KTK 8 str. 2 p.).

Dažnai pats vežėjas yra ir ekspeditorius, į kurio funkcijas įeina ne tik vežimas, bet ir prekių iš siuntėjo priėmimas, saugojimas, tvarkymas, draudimas, muitinės formalumų atlikimas ir kt.

Taigi krovinių gabenimo procese gana dažnai dalyvauja ne tik asmuo, tiesiogiai gabenantis krovinį, bet ir kiti asmenys: ekspeditoriai, agentai, komisionieriai. Taikant CMR konvenciją, vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus ir klaidas savo agentų ir kitų asmenų,

kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai ir kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus. Tokiais asmenimis laikytini ūkio subjektai (įmonės), kurių išipareigojimai vežėjui neretai aptariami detalioje rašytinėje pavedimo sutartyje, arba asmenys (vairuotojai), susiję su vežėjo įmone darbo teisiniais santykiais. Pažymėtina, kad Konvencijos originalo kalbomis 3 str. minimos trys asmenų grupės, tarp jų ir tarnautojai (darbuotojai) (carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents, servants and of any other persons), t.y. yra minimi vežėjo darbuotojai (tarnautojai). Tai svarbu, nes dažnai konkretų vežimą atlieka būtent vežėjo įmonės darbuotojas, su kuriuo sudaryta darbo sutartis. Tokiu atveju vežėjo (įmonės) atsakomybei yra taikomos CMR konvencijos nuostatos, o darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartį, ar kitų asmenų, sudariusių pavedimo sutartį, atsakomybė vežėjui nustatoma vadovaujantis nacionaliniais įstatymais.

*Nuostatos, susijusios su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai.*

Konvencijos 34 str. nurodyta, kad jeigu vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje.

Terminas vienintelė sutartis yra reikšmingas, nes jei tas pats pervežimas vykdomas sudarant atskiras pervežimo sutartis kiekvienoje valstybėje, per kurios teritoriją juda kroviny, tai tokioms sutartims bus taikomi atitinkamos valstybės nacionaliniai įstatymai, bet ne CMR. Tai sutartis, apimanti visus vežimo etapus.

Tais atvejais, kai pervežant dalyvauja keli vežėjai, viena pervežimo dalis (paprastai paskutinė) vykdoma tik vienoje atskiroje valstybėje. Gali kilti klausimas, ar šią pervežimo dalį reglamentuoja CMR konvencija ar nacionaliniai tos valstybės įstatymai. Kadangi visas pervežimas vykdomas pagal vieningą sutartį, paskutinė vežimo atkarpa taip pat yra reglamentuojama Konvencijos nuostatų.

*CMR konvencijos praktinio taikymo problemos.*

Kaip jau buvo paminėta autorės, CMR konvencijos teisės normos neapėmia visų krovinių gabenimo keliais situacijų. Tarp jų tokie klausimai, kaip: vežėjo atsakomybė už transporto priemonės nepateikimą, vežėjui suteikiamos teisės palikti jo vežamą krovinį kaip užstatą arba areštuoti, pavojingų krovinių vežimo specifika, muitinės procedūros, atliekant pervežimą, vežėjo regreso tvarka savo darbuotojams ir agentams, transporto priemonių nuoma ar panauda pervežimams ir kt. Tokie ginčai spęstini pagal nacionalinius įstatymus.

Akivaizdu, kad šalių, prisijungusių prie CMR konvencijos, nacionaliniams įstatymų leidėjams paliktas platus spektras klausimų, kuriuos reikia sureguliuoti nacionalinėje teisėje. Viena

vertus, CMR konvencijos dispozityvumas leidžia nacionaliniams įstatymų leidėjams kuo daugiau reglamentuoti krovinių gabenimo kelių transporto sritį, tuo pačiu operatyviau reaguoti į besikeičiančias verslo ir ekonomines tiek Europos Bendrijos, tiek atskiros šalies, sąlygas. Kita vertus, kuo daugiau CMR konvencija suteikia laisvės įvairių šalių įstatymų leidžiamajai valdžiai, tuo daugiau atsiranda prieštaravimų prisijungusių šalių nacionalinėje teisėje.

Pastaruoju metu Lietuvoje padaugėjo atvejų, kai Lietuvos vežėjai, vykdydami tarptautinius pervežimus yra baudžiami už CEMT Ministrų Tarybos (Conference Europeene des Ministres des Transports – Europos transporto Ministrų Taryba, nuolatinė Europos susisiekimo ministrų konferencija) leidimo neturėjimą. Leidimai išduodami pagal Europos Transporto Ministrų Konferencijos daugiašalės kvotos leidimų tarptautiniam krovinių vežimui kelių transporto priemonėmis naudojimo ir išdavimo tvarką, patvirtintą 1999m rugsėjo 24d. LR Susisiekimo ministro įsakymu Nr.357.CEMT leidimai reikalingi gabenant prekes iš Europos Sąjungos valstybių į trečiąsias šalis, nekertant transporto priemonės registracijos šalies.

Toliau autorės pateikiama situacija, kai Lietuvos vežėjai baudžiami kitose Europos Sąjungos valstybėse-narėse už atitinkamų leidimų neturėjimą, nors iš esmės jų ir neprivalo turėti.

*2007.04.15 UAB „ST“ gavo užsakymą iš įmonės AO „M“ (buveinė registruota Kazachstano Respulikoje) pargabenti krovinį maršrutu Vokietija, Gerncheim – Kazachstanas, Almaty.*

*UAB „ST“ darbo specifika yra tokia, kad iš Vokietijos iki Lietuvos kroviniai pristatomi viena transporto priemone, Vilniuje daromas perkrovimas, o nuo Vilniaus iki paskirties vietos Kazachstane kroviniai pristatomi kita transporto priemone.*

*Vykdydama užsakymą UAB „ST“ krovininis automobilis 2007m. balandžio 23d. pasikrovė Vokietijoje Gerncheime. CMR važtaraštis buvo užpildytas pagal visus tarptautinius reikalavimus. Trečiame važtaraščio langelyje buvo nurodyta išsikrovimo vieta „Vilnius, Lietuva“.*

*2007m. balandžio 23d. minėtas krovininis automobilis buvo sustabdytas Vokietijos Federalinės krovinių pervežimo tarnybos pareigūnų. Patikrinę krovinį lydinčius dokumentus ir aptikę, kad krovinio gavėjas yra trečiosios šalies ūkio subjektas, Vokietijos pareigūnai skyrė 2500EUR baudą už tai, kad vairuotojas neturėjo CEMT leidimo. Pažymėtina, kad bauda buvo skirta neatsižvelgiant į tai, kad CMR važtaraštyje buvo nurodyta faktinė krovinio iškrovimo vieta Lietuvoje. Anot Vokietijos pareigūnų, vairuotojo pateikta EB licencija šiam tarptautiniam pervežimui negaliojo, nes Lietuvos, važiuojant įprastiniu maršrutu kirsti nebuvo galima.*

*Skirdami baudą, Vokietijos pareigūnai rėmėsi savo nacionaline teise, t.y. Krovinių vežimo automobiliais įstatymo (Güterkraftverkehrsengesetz – GuKG) 19 str. 1 dalies 1b punktu, 3 str. 1 dalimi ir 6 str.[48]. Krovinių vežimo automobiliais įstatymo 6str. numato, kad verslininkas, turintis verslą*

*ne Vokietijos teritorijoje ir norėdamas verstis tarptautinių krovinių gabenimu, privalo turėti tam tikrus leidimus. Tuo tarpu Vokietijos verslininkas, užsiimdamas ta pačia veikla, nuo prievolės turėti aibę (tarp jų ir CEMT) leidimų atleidžiamas. Minėto įstatymo 3 str. nurodyta, kad įstatymas galioja tuo atveju ir tiems teisiniams santykiams, kurių nereglamentuoja tarptautiniai teisės aktai (tame tarpe ir CMR konvencija).*

Autorės nuomone, UAB „ST“ – ne vienintelė įmonė, patekusi į tokio pobūdžio situaciją, tačiau ir kiti Lietuvos vežėjai susiduria su sunkumais ir problemomis, kurias bando sudaryti atskirų šalių, tokių kaip Italija, Lenkija, Vokietija valstybinių institucijų pareigūnai. Kadangi CMR konvencija nereglamentuoja situacijos, kai krovinio gavėjas nurodytas CMR važtaraštyje ir išsikrovimo adresas, nurodytas trečiame CMR važtaraščio langelyje, yra skirtingose valstybėse, įvairių šalių valstybės institucijos atstovai dažnai turi galimybę ir net gi teisinį pagrindą bausti kitų šalių vežėjus, tuo pačiu papildydami savo valstybės išdą ir mažindami kitų šalių vežėjų konkurencingumą.

*Panašioje situacijoje atsidūrė įmonė „A“, kai 2006m. gruodžio 1d. Italijos mieste Bolognė buvo sulaikytas įmonei „A“ priklausantis vilkikas. Italijos transporto inspekcijos pareigūnai sulaikė Lietuvos vežėjo automobilį remdamiesi savo nacionaliniais teisės aktais, pagal kuriuos įmonės „A“ vilkikas neturėjo teisės gabenti trečiosios šalies krovinį, neturėdamas trečiųjų šalių leidimų. Įmonės „A“ direktorius kreipėsi į taikos teisėją su pareiškimu. Teisėjas 2006 m. gruodžio 27 d. sustabdė policijos surašyto protokolo galiojimą ir priėmė sprendimą grąžinti sulaikytą įmonės transporto priemonę ir krovinį. Tačiau įmonės atstovams teko ne vieną kartą vykti į teismo posėdžius Italijoje, samdytis advokatus ir t.t. Tik 2007m. balandžio 09d. taikos teisėjas priėmė palankų mūsų šalies įmonei sprendimą ir nuostoliai buvo kompensuoti.*

Nagrinėdama abiejų įmonių dokumentaciją, autorė parengė eilę rekomendacijų, kaip Lietuvos vežėjams galima būtų išvengti tokių aiškiai kenčiančių verslui situacijų:

1. Pildant CMR važtaraštį:
  - a) Skiltyje Nr.3 nurodyti Lietuvos miestą, kur bus atidaromas TIR Carnet.
  - b) Skiltyje Nr. 13 nurodyti muitinės sandėlio pavadinimą, kur TIR Carnet ruošiamas atidaryti.
2. Forminant Eksporto deklaraciją:
  - a) Skiltyje Nr. 29 nurodyti Lietuvoje esančio muitinės posto adresas, kur ruošiamasi uždaryti Eksporto deklaraciją.
  - b) Skiltyje Nr. 53 nurodyti Lietuvos Respubliką ir muitinės posto (Lietuvoje) kodą, kuriame bus uždaroma EX deklaracija.

- c) Skiltyje Nr. 21 - žinant, kad prekės bus perkrautos į kitą transporto priemonę, pildant EX galima iš karto įrašyti kitos transporto priemonės, kuri išgabens krovinių į trečią šalį, registracijos numerius.

Kaip jau buvo minėta, pasinaudojus autorės pateiktomis rekomendacijomis, verslo subjektai sumažintų galimybes užsienio šalių pareigūnams bausti mūsų šalies vežėjus faktiškai be pagrindo.

Tai gi darytina išvada, kad CMR konvencijos normų „bendrumas“ leidžia prisijungusioms prie konvencijos šalims kurti nacionalinius teisės aktus, iš esmės diskriminuojančius kitų šalių vežėjus. Tai be abejo turi neigiamos įtakos Lietuvos verslininkas, jų verslo vystimuisi.

### **3.2 Kiti tarptautiniai teisės aktai, reglamentuojantys krovinių gabenimą kelių transportu**

#### **3.2.1 Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais darbo (AETR).**

Šis susitarimas buvo sudarytas 1970 m. Liepos 7 d. Ženevoje. Pagrindinis šio dokumento sudarymo tikslas – skatinti gerinti keleivių ir krovinių tarptautinius vežimus kelių transporto priemonėmis.

Lietuvos Respublika AETR susitarimą ratifikavo 1998m. lapkričio 30d.[18]. Tai buvo svarbus žingsnis Lietuvai įsijungiant į tarptautinių pervežimų sistemą ir tobulinant eismo saugumą kelių transporto srityje. Susitarimas reguliuoja kelių transporto priemonių, vykdančių tarptautinius keleivių ir krovinių vežiojimus, ekipažų sudėtį bei sąlygas, reglamentuoja ekipažų darbo ir poilsio režimą. Jame pateikiami reikalavimai, privalomi pamainos ir savaitinės vairavimo laiko nuostatos. Susitarimas apsprendžia ekipažų darbo ir poilsio režimo kontrolę, naudojant kontrolinius prietaisus – tachografus. Nusakomos šių prietaisų įrengimo, eksploatacijos ir patikros sąlygos.

#### *AETR susitarimo pagrindiniai aspektai:*

- Vairavimo laikas tarp dviejų kasdieninio poilsio laikotarpių arba tarp kasdieninio poilsio laikotarpio ir kassavaitinio poilsio laikotarpio negali viršyti 9 valandų. Jis gali būti pratęstas iki 10 valandų ne daugiau du kartus per savaitę.

- 4,5 valandas vairavęs vairuotojas turi ilsėtis ne mažiau kaip 45 minutes, išskyrus tą atvejį, kai prasideda poilsio laikotarpis. Ši pertrauka gali būti pakeičiama ne mažiau kaip 15 minučių trukmės pertraukomis, kurios paskirstomos per visą vairavimo laiką. Per šias pertraukas vairuotojas negali dirbti jokio darbo. Pertraukos negali būti laikomos kasdieninio poilsio laikotarpiu. -

Grafiškai vairavimo ir poilsio laikas atrodytų taip:

Poilsio laikas	Vairavimo laikas 9h	Poilsio laikas
----------------	---------------------	----------------

Arba:

Vairavimo laikas 4,5h	PR* 45min	Vairavimo laikas 4,5h	PR 45min	Vairavimo laikas 1h
--------------------------	--------------	--------------------------	-------------	------------------------

\*PR-pertrauka

- Maksimali vairavimo trukmė per savaitę - 56 valandos, o dviejų savaitių bendra vairavimo trukmė negali viršyti 90 valandų.
- Ne vėliau kaip po šešių pilnų darbo dienų vairuotojui turi būti suteiktas kas savaitinio poilsio laikotarpis. Kas savaitinio poilsio laikotarpis gali būti atidėtas iki šeštos dienos pabaigos, jei bendras vairavimo laikas per šešias dienas neviršija maksimumo. -
- Per kiekvieną 24 valandų laikotarpį vairuotojo kasdieninio poilsio laikotarpis privalo nepertraukiamai tęstis ne mažiau kaip 11 valandų. Šis laikotarpis gali būti sutrumpintas iki 9 valandų, bet ne daugiau kaip tris kartus per savaitę, jei atitinkamas poilsio laikotarpis bus suteiktas kaip kompensacija iki kitos savaitės pabaigos. Kai poilsis yra pertraukiamas, tai vienas periodas turi būti nepertraukiamas mažiausiai 8 valandas, o minimali poilsio trukmė pailginama iki 12 valandų.
- Per kiekvieną 30 valandų laikotarpį, kai transporto priemonę vairuoja du vairuotojai, kiekvienas vairuotojas turi nepertraukiamai ilsėtis ne mažiau kaip 8 valandas.

- Kassavaitinis poilsis turi būti 45 valandos. Jis gali būti sutrumpintas iki 36 valandų firmos dislokacijos vietoje arba iki 24 valandų kitoje vietoje. Visi sutrumpinimai turi būti kompensuoti iki trečios savaitės pabaigos.
- Per kasdieninį poilsį vairuotojas gali ilsėtis transporto priemonėje, jei joje yra gultas ir transporto priemonė stovi.
- Darbo ir poilsio režimas fiksuojamas tachografu

Šis Susitarimas taikomas kiekvienos Susitariančiosios Šalies teritorijoje visiems tarptautiniams vežimams keliais, kai važiuojama bet kokia transporto priemone, registruota Susitariančiosios Šalies teritorijoje.

### 3.2.2 TIR Konvencija

Siekdama supaprastinti tarptautinius pervežimus automobilių transportu ne tik Europoje bei Vidurio Rytuose, bet ir Afrikoje, bei Lotynų Amerikoje, iš karto pasibaigus II Pasauliniam karui, Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija pradėjo kurti TIR tranzito sistemą. Pirmąjį TIR susitarimą 1949 m. pasirašė kelios Europos valstybės, kas paskatino 1959 m. priimti Muitinės konvenciją dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (toliau – TIR konvencija), kuri įsigaliojo 1960 m., ir buvo papildyta 1975 m.

Šiuo metu TIR konvencija jungia 64 susitariančias šalis. Konvencijos galiojimo sritis apima visą Europą, dalį Šiaurės Afrikos, Artimuosius ir Vidurio Rytus, taip pat Kanadą, Jungtines Amerikos Valstijas, Čilę, Urugvajų, Japoniją.

Pagrindinis šios konvencijos *tikslas* - muitinės formalumų, gabenant prekes tranzitu, supaprastinimas.

TIR vežimą sudaro kelios operacijos. Kiekvienoje susitariančioje šalyje TIR pradedama išvykimo (įvažiavimo) muitinės įstaigoje, o baigiama paskirties (išvažiavimo) muitinės įstaigoje. Kiekviena TIR operacija kontroliuojama panašiai, kaip ir atliekant įprasto tranzito procedūrą, naudojant TIR knygelės 1-ąjį ir 2-ąjį išplėšiamus lapus. Išvykimo ar įvažiavimo muitinės įstaiga iš TIR knygelės išplėšia 1-ąjį lapą. Tos pačios susitariančios šalies paskirties ar išvažiavimo muitinės įstaiga išplėšia 2-ąjį lapą ir gražina jį išvykimo arba centrinei muitinės įstaigai, kad jį galima būtų palyginti su 1-uoju išplėštu lapu bei patikrinti ir patvirtinti TIR operaciją. Panašios tvarkos laikomasi viso vežimo metu kiekvienoje susitariančioje šalyje. TIR vežime gali dalyvauti kelios išvykimo ir paskirties muitinės įstaigos, bet iš viso ne daugiau kaip keturios.

Atliekant šią procedūrą Europos Bendrijos muitų teritorija laikoma viena bendra teritorija.

TIR sistemos pagrindą sudaro 5 pagrindiniai ramsčiai:

1. *Transporto priemonių arba konteinerių patikimumo ir saugumo užtikrinimas*

TIR konvencija numato, kad prekės turi būti gabenamos konteineriuose arba transporto priemonių krovinių sekcijose, sukonstruotuose taip, kad nebūtų įmanoma pasiekti krovinių, nepalikus matomų pėdsakų ar nepažeidus muitinės plombų.

2. *Tarptautinė garantijų grandinė*

Tokia sistema užtikrina, kad tuo atveju, jei muitų ir mokesčių bus neįmanoma išieškoti iš TIR knygelė turėtojo (vežėjo), juos sumokės nacionalinė garantuojančioji asociacija.

Kiekvienoje TIR konvencijos susitariančioje šalyje yra tos šalies muitinėje pripažinta garantuojanti asociacija (Lietuvoje tai yra Lietuvos nacionalinė vežėjų asociacija - LINAVA). Tokia asociacija garantuoja, kad bus sumokėti muitai ir mokesčiai tuo atveju, jeigu bus išaiškintas TIR procedūros pažeidimas, padarytas tos šalies teritorijoje, nepriklausomai nuo to, ar prekės buvo gabenamos su tos asociacijos išduota TIR knygele, ar su kitos tai pačiai garantijų grandinei priklausančios garantuojančiosios asociacijos išduota TIR knygele.

Kiekviena šalis nustato savo garantijos ribą, bet rekomenduojama maksimali suma, kurios galima pareikalauti iš kiekvienos nacionalinės asociacijos pažeidimo atveju yra 50 000 JAV dolerių (gabenant prekes su TIR knygelėmis Bendrijos muitų teritorijoje šios garantijos dydis yra 60 000 EUR arba jos ekvivalentas nacionaline valiuta). TIR konvencija numato, kad vežant alkoholinius gėrimus ir tabako gaminius gali būti naudojama speciali TIR knygelė, su kuria susijusios garantijos dydis 200 000 JAV dolerių, tačiau šiuo metu dėl didelės rizikos tokių knygelių naudojimas suspenduotas.

Paminėtina, kad ginčai, kilę dėl tranzito procedūros atlikimo su TIR knygelėmis Lietuvoje yra teisingi specializuotiems – administraciniams teismams. Lietuvos Vyriausias administracinis teismas, formuojantis vieningą teismų praktiką, pateikė 2005 m. išnagrinėtų bylų apžvalgą. Remiantis apžvalga, 2005 metais buvo išnagrinėta daugiau nei 10 bylų pagal pareiškėjo – garantinės asociacijos – skundus dėl teritorinių muitinės įstaigų bei Muitinės departamento priimtų sprendimų.

Prekės yra vežamos su tarptautiniu lygiu pripažįstamu dokumentu – TIR knygele, kuri patvirtina garantijos egzistavimą ir išvykimo, tranzito ir paskirties šalyse yra naudojama kaip muitinės kontrolės dokumentas.

TIR knygelės nacionalinėms garantuojančiosioms asociacijoms išduoda Tarptautinė kelių transporto sąjunga (angl. – IRU).



### 3.2.3 Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR)

Pavojingų krovinių vežimas - viena iš sudėtingiausių bendros krovinių vežimo sistemos sričių, kuriai keliama bene daugiausia saugos reikalavimų. 1957 metais tarp Europos valstybių buvo sudaryta tarptautinė sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR). 1995 metais šios sutarties Susitariančiaja šalimi tapo ir Lietuvos Respublika. Nuo 2000 metų sutarties nuostatos taip pat taikomos vežant pavojingus krovinius keliais šalies viduje. Tačiau vien reikalavimų nustatymas neužtikrina, kad visi pavojingų krovinių vežimo dalyviai jų laikysis. Šiam tikslui pasiekti būtinas suderintas kontrolės mechanizmas, kuris jau ne pirmus metus efektyviai veikia Europos Sąjungos šalyse.

Pavojingų krovinių vežimo samprata apima:

2. Pavojingų krovinių parengimą išsiųsti.
3. Pavojingų krovinių priėmimą iš siuntėjo.
4. Pavojingo krovinio vežimą.
5. Pavojingo krovinio pateikimą gavėjui.
6. Saugų krovinio pakrovimą, perkrovimą ir laikinąjį sandėliavimą.

Visi ADR krovinio pervežime dalyvaujantys asmenys – siuntėjai, krovėjai, vežėjai, gavėjai, sandėlininkai - privalo būti susipažinę su ADR reikalavimais, kadangi jie atskirai atsako už kiekvieną transportavimo proceso dalį.

ADR atnaujinama kas dveji metai. Todėl ADR šalims kas dveji metai skiriamas tam tikras pereinamasis laikotarpis, kai galioja senoji ADR redakcija ir nauja restruktūrizuota pavojingų krovinių vežimo sutartis. Pereinamasis laikotarpis trunka pusę metų, tai yra iki birželio restruktūrizuota pavojingų krovinių vežimo sutartis. Pereinamasis laikotarpis trunka pusę metų, tai yra iki birželio 30 d. Tų metų, nuo kurių sausio 1 d. Įsigaliojo nauja sutarties redakcija. Tačiau svarbu žinoti, kad kai kurioms krovinių rūšims, atsižvelgiant į jų transportavimo būdą (smulkių krovinių vežimas, skysčių gabenimas automobilių cisternose ar kitose pavojingiems kroviniams pritaikytose talpose) gali būti numatyti skirtingi pereinamieji terminai, nesutampantys su bendru pereinamuoju laikotarpiu.

Visą informaciją apie ADR taisyklių pasikeitimus, medžiagų klasifikavimą, būtinus pavojingų krovinių gabenimo dokumentus ir naujus saugos reikalavimus vežėjų įmonėse privalo

žinoti jų vadovai arba jų įgalioti asmenys, atsakingi už pavojingų krovinių gabenimą. Šie asmenys iš anksto turi informuoti ir visus vairuotojus, gabenančius bet kurio pavojingumo klasės krovinius.

Papildomi ADR reikalavimai turi derėti su nacionaliniais teisės aktais pagal keletą pagrindinių nuostatų. Jos apima pavojingų krovinių gabenimo tvarką, įgaliojimo (pavedimo) teisės suteikimą gabenti pavojingus krovinius, pavojingų krovinių gabenimo taisyklių išimtis, pavojingų krovinių gabenimo organizavimą pagal kryptis ir pavojingų krovinių vežimo kontrolės tvarką.

ADR sutartis nustato ir transporto priemones, kuriomis gali būti vežami pavojingi kroviniai..

### **3.2.4 Multimodalinių pervežimų teisinis reglamentavimas**

Krovinių gabenimo verslui sparčiai besivystant, vis dažniau atsiranda nauji krovinių gabenimo būdai. Labai dažnai tiek įstatymų leidėjas, tiek tarptautinių dokumentu ruošėjai nespėja reaguoti į besikeičiančias verslo sąlygas. Panaši situacija šiomis dienomis yra multimodalinių pervežimų srityje. Nesant specialaus teisinio reguliavimo, ginčai dėl multimodalinio pervežimo operatoriaus (toliau MTO) civilinės atsakomybės sprendžiami taikant esamas, unimodalinio transporto teisės normas. Daugeliu atvejų MTO civilinė atsakomybė nustatoma vadovaujantis CK 6.826str. 2d., pagal atskirų transporto sričių tarptautines konvencijas, priklausomai nuo to, kokiam gabenimo grandinės etape atsirado nuostoliai.

Tačiau atskirų gabenimo rūšių (unimodalinių) konvencijų galimybės yra ribotos. Unimodalinės konvencijos negali patenkinti specifinių ginčų dėl MTO atsakomybės poreikių visų pirma dėl to, kad jos (unimodalinės konvencijos) buvo priimtose praeitame amžiuje. Natūralu, kad tuomet negalima buvo numatyti ir reglamentuoti dar neegzistuojančio krovinių gabenimo būdo. Tačiau mūsų dienomis praktikoje gali susiklostyti situacija, kai nustatyti, kuriame krovinių vežimo etape buvo padaryta žala kroviniui bus neįmanoma arba bus nustatyta, jog žala atsirado palaipsniui, o ją lėmė keletas skirtingų faktorių.

Pavyzdžiui, egzistuoja vienodai tikėtinos galimybės, jos krovinius buvo sugadintas:

- A. transportuojant jūra ( atsakomybė ribojama).
- B. transportuojant kelių transportu ( atsakomybė ribojama).
- C. Tarpinio sandėliavimo metu ( atsakomybė neribojama)

Teisiniai problemos sprendimo variantai gali kisti, priklausomai nuo valstybės teisės aiškinimo ir taikymo tradicijų:

- a) jeigu aiškinant ir taikant teisę šalyje vadovaujamosi tik įstatymo raide, gali būti, jog neišvengiamai, kuriame gabenimo etape atsirado nuostoliai, MTO atsakomybė bus neribojama. Motyvuojant, jog nesama konkretaus teisinio atsakomybės ribojimo pagrindo (neaišku kokią konvenciją taikyti, vadinasi netaikysime jokios)
- b) Kitokia situacija susiklostys, jeigu šalies, kur sprendžiamas ginčas, teismuose vadovaujamosi ne tik įstatymo raide, bet ir teisingumo bei protingumo principais. Tokiu atveju, tikėtina, kad teismas atsižvelgs į aplinkybę, jog žala atsirado procese, kurio beveik visose etapuose civilinė atsakomybė yra ribojama, tad neribotos atsakomybės taikymas tiesiog prieštarautų elementariai logikai.

MTO civilinė atsakomybė bandyta sureguliuoti tarptautiniu lygiu:

1. 1980m. JTO Konvencijoje Dėl Multimodalinio gabenimo (United Nations Multimodal Convention) MTO atsakomybė ribojama 2,75 SDR/kg kai be kitų operacijų, buvo gabenama jūrų transportu, ir 8,33 SDR/kg, kai buvo gabenta keliomis transporto rūšimis, negabenant jūra. Tačiau Konvencija iki šiol neįsigaliojusi, todėl vertina tik kaip rekomendacinio pobūdžio dokumentas.
2. 1991m. Tarptautiniai Prekybos Rūmai (International Chamber of Commerce/ICC) patvirtino UNCTAD/ICC Taisyklės dėl Multimodalinio gabenimo dokumentų (Rules for Multimodal Transport Documents). Taisyklėse numatyta, jog MTO atsako 2 SDR/kg (kai į operacijų grandinę įeina gabenimas jūra). Jeigu buvo gabenama keliomis transporto rūšimis, tačiau nebuvo gabenama jūra, vežėjo atsakomybė didinama iki 8,33 SDR/kg. Tačiau reikalas tas, jog UNCTAD/ICC Taisyklės neturi įstatymo galios, tai tik rekomendacinio pobūdžio dokumentas.
3. Susidariusį teisinio reguliavimo vakuumą bando spręsti patys MTO. Tarptautinė ekspeditorių asociacijų federacija FIATA (International Federation of Freight Forwarders Association) įtraukia UNCTAD/ICC Taisyklės į savo nariams rekomenduojamą vieningą transportavimo dokumentą – FIATA konosamentą (FIATA bill of lading). Jame nurodoma, jog MTO atsakomybė ribojama 2 SDR už prarasto ar sugadinto krovinio kilogramą. Akcentuotina tai, jog visi įvardyti dokumentai yra

rekomendacinio pobūdžio, tai yra neturi įstatymo galios – teismas jais neprivalo vadovautis.

Apibendrinant, autorė pažymi, kad Lietuvos įstatymų leidėjas, nors multimodalinį gabenimą kaip teisinių santykių sritį („reiškinį“) pripažįsta, tačiau jo reglamentuoti kol kas neskuba. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, savo ruožtu, taip pat vengia gilintis į reikalo esmę. Jeigu ginčas MTO civilinės atsakomybės atsidurtų Lietuvos teisme, proceso baigtį sunku prognozuoti. Sunku pasakyti, ar būtų pritaikyti atsakomybės ribojimai, kokia apimtimi jie būtų taikomi ir kokiais kriterijais būtų vadovaujama pasirenkant vieną ar kitą tarptautinę atskirų transporto šakų konvenciją. Galimas bylos baigties variantas, kad nesant galimybės nustatyti kokioje stadijoje atsirado žala, būtų nueita lengviausiu keliu – priteista pilna vežėjo atsakomybė, motyvuojant CK įtvirtintu visiško nuostolių atlyginimo principu (CK 6,251 str.)

Faktiškai, tik gerai parengta gabenimo sutartis gali padėti išvengti įvardintų problemų. Esant tokiai neapibrėžtai situacijai dėl taikytinų atsakomybės apribojimų ir t.t., rekomenduojama dėl MTO atsakomybės susitarti MT sutartyje, žinoma, nepažeidžiant privalomų įstatymų nuostatų.

## IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Išanalizavus krovinių gabenimo kelių transportu teisinį reglamentavimą nacionaliniu ir tarptautiniu lygiu, galima daryti tokias išvadas:

7. Pagrindinės kelių transporto savybės yra manevringumas, krovinio pristatymo greitis, galimybė gabenti prekes palyginus nedideliais kiekiais, jos lemia kelių transporto populiarumą.
8. Siekiant panaudoti kelių transporto ir kitų transporto rūšių pranašumus, pagreitinti krovinių pristatymą bei sumažinti gabenimo kaštus, yra organizuojami multimodaliniai vežimai, kurie suprantami kaip krovinių transportavimas kombinuojant kelias transporto rūšis.
9. Multimodaliniai vežimai pastaruoju metu tampa viena iš perspektyviausių tendencijų krovinių vežimo srityje, kadangi dėl pranašumų derinio leidžia užtikrinti greitesnį, pigesnį, stabilesnį krovinio pristatymą.
10. Krovinių gabenimo kelių transportu imperatyvios nuostatos numatytos Lietuvos Respublikos nacionaliniuose ir tarptautiniuose teisės aktuose.
11. Pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis krovinių gabenimą kelių transportu nacionaliniu lygmeniu yra Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. Visų nacionalinių teisės aktų normos yra suderintos su Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis.
12. Pagrindinis tarptautinis teisės aktas, reglamentuojantis krovinių gabenimą tarptautiniais maršrutais, yra 1956 m. Tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR konvencija).
13. Lietuvos Respublikos 2000m. Civilinis kodeksas numato bendro pobūdžio vežimo nuostatas. Civilinio kodekso garantuojama savigynos forma - krovinio sulaikymas - sunkiai įgyvendinama praktikoje.
14. CMR konvencija yra specialus teisės aktas LR Civilinio kodekso atžvilgiu. Esant šių dviejų teisės aktų normų kolizijai, taikytinos tarptautinės CMR konvencijos nuostatos. Nacionaliniai teisės aktai taikomi tiems teisiniams santykiams, kurių nereglamentuoja CMR konvencija.
15. CMR konvencija - tai pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis krovinių gabenimą kelių transportu kertant sienas, tačiau neapimantis visų problemų ir klausimų, su kuriais susiduria vežėjas.

16. CMR konvencija nenusako tikslaus sutarties šalių teisinio statuso, tai sudaro teises kliūtis Lietuvos vežėjams vykdyti tarptautinius pervežimus.
17. Spendžiant vežėjo atsakomybės ribas krovinio praradimo ar sugadinimo atveju, svarbu nustatyti kokiais veiksmais buvo padaryta žala: tyčiniiais ar dėl neatsargumo. Šis faktas lemia nuostolių išieškojimo dydį.
18. Multimodalinio operatoriaus civilinė atsakomybė neregamentuojama nei nacionaliniu, nei tarptautiniu lygiu. Priimti tarptautiniai teisės aktai yra rekomendacinio pobūdžio.
19. Multimodalinio operatoriaus civilinė atsakomybė gali būti apribojama įstatymo arba sutarties. Sutartyje šalys gali susitarti, kilus ginčui, taikyti rekomendacinio pobūdžio teisės aktus.

Remiantis išnagrinėta teisinė baze ir padarius aukščiau išdėstytas išvadas, galima pateikti tokius pasiūlymus:

1. Siekiant užtikrinti efektyvią Lietuvos vežėjų teisių ir jų teisinių interesų apsaugą nacionaliniame lygmenyje, siūlytina iš dalies keisti galiojančius teisės aktus:
  - Įtvirtinti teisės normas, leidžiančias realizuoti vežėjams realizuoti savignos teisę.
  - Sukurti nacionalinę bei tarptautinę teisinę bazę, leidžiančią vienareikšmiškai kvalifikuoti vežėjo veiksmus.
  - Rengiant teisės aktų pataisų projektus rekomenduotina konsultuotis su verslo atstovais. Remiantis jų pateiktų praktinių pavyzdžių analizės metu gautomis išvadomis, pildyti arba keisti galiojančius teisės aktus tam, kad sudaryti palankesnes sąlygas šiai verslo sričiai vystytis.
2. Siūloma keisti tarptautinius teisės aktus, atsižvelgiant į sunkumus, su kuriais susiduria vežėjas, gabendamas krovinį.
3. Siekiant užtikrinti mūsų šalies vežėjų įmonių konkurencingumą Europos ir tarptautinėje rinkoje, rekomenduojama vesti derybas su užsienio šalių Vyriausybėmis dėl tam tikrų teisinių normų unifikavimo, ypač transporto įmonių licencijavimo srityje.
4. Kuo skubiau priimti atitinkamus privalomus teisės aktus multimodalinio transporto srityje.

Apibendrinant, pasakytina, kad autorės darbo pradžioje iškelta hipotezė, kad krovinių gabenimo kelių transportu teisinio reglamentavimo spragos neigiamai įtakoja kelių transporto verslo

vystimasi, pasitvirtino. Norminių teisės aktų ir praktinių pavyzdžių analizė padėjo identifikuoti teisės aktų spragas, trukdančias vystyti krovinių gabenimo verslui.

## **Santrauka**

### **Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimas**

**Pagrindinės sąvokos:** transporto sistema, kelių transportas, krovinių gabenimas, multimodalinio gabenimo būdai, teisinis reglamentavimas, nacionalinė teisinė bazė, tarptautinės sutartys.

**Santraukos turinys:** Magistro baigiamojo darbo pavadinimas : „Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimas“. Darbą sudaro įvadas, trys pagrindinės dalys, išvados bei pasiūlymai. Analizuojant krovinių gabenimo kelių transportu reglamentuojančius teisės aktus, autorė rėmėsi teisės tarptautinėmis bei nacionalinėmis teisės normomis.

Magistro baigiamojo darbo „Krovinių gabenimo kelių transportu teisinis reglamentavimas“ įvade autorė nurodo minėtos temos aktualumą, tikslus bei pagrindinius metodus, kuriais remiamasi analizuojant tranzitinio gabenimo teisinius aspektus, taip pat yra iškeliami darbo hipotezė.

Pirmoje dalyje autorė įvardina pagrindines sąvokas, atskleidžia kelių transporto vietą transporto sistemoje, aprašo multimodalinio krovinių gabenimo būdus.

Antroje dalyje autorė aprašo pagrindinius nacionalinius teisės aktus, reglamentuojančius krovinių gabenimą kelių transportu, taip pat atliekama teisės normų, neatitinkančių tarptautinių teisės aktų, analizė. Analizės metu pateikiami teismų praktikos pavyzdžiai.

Trečioje dalyje darbo autorė pateikia CMR konvencijos reguliuojamų teisinių santykių analizę, analizuojami CMR konvencijos taikymo teisminės praktikos pavyzdžiai.

Magistro darbas baigiamas išvadomis ir pateikiamais pasiūlymais bei rekomendacijom.



## Summary

### Legal regulation of carriage of goods by road means of transport

**Key words:** transport system, road transport, carriage of goods, methods of multimodal carriage of goods, legal regulation, national law, international contract.

**The content of the summary.** The topic of final master thesis is “Legal regulation of carriage of goods by road means of transport”. The master thesis consists of introduction, three main parts, conclusions and propositions. The Author analysis is based on national and international rules of carriage of goods by road transport.

The Author points on main problems, aims of the work, main methods being used while writing the thesis in the introduction of master thesis “Legal regulation of carriage of goods by road means of transport”.

The first part of the thesis consists of analysis of road transport, specificity of goods transportation by road means of transport and multimodal transport as well.

In the second part of the thesis the Author discusses the main aspects of Lithuanian national legal regulation in carriage of goods by road. The Author analyses the ununified rules of national law too.

The third part consists of: analysis of CMR convention, analysis of judgments of the Supreme Court of Lithuania, the analysis of carrier’s legal cases in Germany and Italy.

The master thesis ends by conclusions and suggestions.

## Literatūros sąrašas

### *Lietuvos Respublikos teisės aktai*

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262;
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės Žinios, 1996.12.11, Nr.:119-2772;
4. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804, aktuali red. - Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034;
5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23d. nutarimas Nr. 1170 „Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo“// Valstybės žinios. 1994, Nr. 97-2464.
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas 2005 m. birželio 23 d. Nr. 692 “Dėl ilgalaikės (iki 2025 m.) transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo”//Valstybės žinios. 2005, Nr. 79-2860;
7. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1998, Nr. 115-3261.
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)” // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001, Nr. 15;
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993m. kovo 5d. potvarkis Nr. 169p.
10. Klaipėdos apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus kolegijos sprendimas, priimtas civilinėje byloje Nr. 2-1033/2000.
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004.
12. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-104/2006.
13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis, priimta civilinėje byloje Nr.3K-3-215/2006.

### ***Europos Sąjungos teisės aktai***

14. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr.561/2006 „Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85.
15. Tarybos Direktyva 96/26/EB „Dėl leidimo verstis krovinių vežėjo bei keleivių vežėjo keliais veikla ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų, skirtų padidinti šių vežėjų steigimosi laisvę nacionalinių ir tarptautinių transporto operacijų srityje, tarpusavio pripažinimo“
16. Tarybos Direktyva 98/76/EB „Dėl teisės vežėjams užsiimti krovinių gabenimu kelių transportu ir keleivių pervežimu kelių transportu bei dėl abipusio pripažinimo diplomų, sertifikatų ir kitų oficialių kvalifikacijos įrodymų, skirtų sudaryti galimybę šiems vežėjams naudotis verslo steigimo laisve, atliekant vietinius ir tarptautinius pervežimus“.

### ***Tarptautiniai teisės aktai***

17. 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932;
18. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) // Valstybės žinios. 2000. Nr. 59–2184.
19. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) // Valstybės žinios. 1998. Nr. 106–2930.
20. 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155.
21. 1980 m. Konvencija dėl multimodalinių krovinių pervežimų.
22. 1991m. Tarptautinių Prekybos Rūmų patvirtintos UNCTAD/ICC Taisyklės dėl Multimodalinio gabenimo dokumentų (Rules of Multimodal Transport Documents).

### ***Specialioji literatūra***

23. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr. 55(47). P. 19-31.
24. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika, 2002.
25. Baublys A. Tarptautiniai vežimai kelių transportu. Vilnius: Technika, 1996.
26. Baublys A. Transporto ekonomika. Vilnius: Technika. 2003.
27. Butkevičius J. Kelių transporto veiklos teisinis reguliavimas. Mokomoji knyga. – Vilnius: Technika, 2005.
28. Bischof K. D., Meister H., Pyell G., Roj G., Stadler U., Wagner G. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. Vilnius: Presveka, 2002.
29. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla, 1998
30. Minalga R. Logistika. Vilnius: Petro ofsetas, 2001.
31. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo Liber, 2004.
32. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties ( CMR) normas, apžvalga.,2001m.
33. Мирославская С.В. Мультимодальные и Интермодальные перевозки, Москва, РосК, 2001. 217стр.

### ***Internetiniai puslapiai***

34. Lietuvos Respublikos Vyriausybė // <http://www.lrv.lt>, prisijungimo laikas: 2007-12-02
35. LR Susisiekimo ministerijos internetinė svetainė // [www.transp.lt](http://www.transp.lt); prisijungimo laikas: 2007-11-13
36. Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ internetinė svetainė // [www.linava.lt](http://www.linava.lt); prisijungimo laikas:2007-11-15
37. Europos Komisija (EK) // <http://ec.europa.eu>, prisijungimo laikas: 2007-11-05
38. Europos Sąjunga (ES) // <http://europa.eu.int>, prisijungimo laikas:2007-11-07
39. Europos Sąjungos teisė // <http://eur-lex.europa.eu>, prisijungimo laikas: 2007-10-30
40. Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=197&ArticleID=1310&Page=0&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>, prisijungimo laikas: 2007-10-28
41. Tarptautinė vežėjų sąjunga (IRU) // <http://www.iru.org>, prisijungimo laikas: 2007-12-15
42. Lietuvos automobilių kelių direkcija // <http://www.lra.lt>, prisijungimo laikas: 2007-12-12
43. Lietuvos Respublikos Seimas // [www.lrs.lt](http://www.lrs.lt), prisijungimo laikas: 2007-12-14

44. Statistikos Departamentas // <http://www.std.lt>, prisijungimo laikas:2007-11-26
45. Teisinės informacijos portalas // <http://www.litlex.lt>, prisijungimo laikas: 2007-11-03
46. UAB „Transporto pasaulis“ // <http://www.cargo.lt>, prisijungimo laikas:2007-11-10
47. Lietuvos Respublikos valstybinė kelių transporo inspekcija prie Susisiekimo ministerijos // <http://www.vkti.gov.lt/>, prisijungimo laikas:2007-12-01
48. Mindaugo Šimkūno advokato kontoros interneto svetainė// <http://www.verum.lt/view.php?lg=LT&id=145>, prisijungimo laikas: 2007-12-16
49. Internetinė informacijos paieška // [www.google.lt](http://www.google.lt), prisijungimo laikas:2007-12-03
50. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas // <http://www.lat.lt>, prisijungimo laikas 2007-12-15

## **PRIEDAI**