

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
CIVILINĖS IR KOMERCINĖS TEISĖS KATEDRA

NERINGA MIELONAITĖ
Civilinės teisės studijų programa

TEMA

VĖŽĖJO ATSAKOMYBĖS YPATUMAI UŽ KROVINIO PRARADIMĄ,
SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI
Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:
Doc. dr. Antanas Rudzinskas

Vilnius, 2011

TURINYS

ĮVADAS	3
1. VEŽIMO SANTYKIUS REGLAMENTUOJANČIŲ TEISĖS NORMŲ RAIDĄ IR PERSPEKTYVAS.....	6
2. CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS INSTITUTAS	10
2.1. Civilinė atsakomybė ir jos taikymas vežimo civiliniuose teisiniuose santykiuose.....	10
2.2. Tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų kolizija ir taikymas vežėjo atsakomybės teisiniams santykiams	11
2.2.1. Tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų kolizija	12
2.2.2. Kelių tarptautinių teisės aktų kolizija vežėjo atsakomybės reguliavime	13
3. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ UŽ KROVINIO PRARADIMĄ, SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI.....	15
3.1. Vežėjo atsakomybės ypatumai civilinės atsakomybės instituto sampratoje ir teismų praktikoje	15
3.1.1. Vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti sąlygos	15
3.1.2. Kaltės principas taikant vežėjo atsakomybę	17
3.2. Vežėjo atsakomybės dydžio ribojimas.....	23
3.3. Pretenzinė nuostolių atlyginimo tvarka	27
3.4. Vežimo dokumentų svarba vežėjo atsakomybei.....	29
3.5. Vežėjo atsakomybės vežimo santykiuose pradžia ir pabaiga	33
3.5.1. Vežėjo atsakomybės pradžios momentas	33
3.5.2. Vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti pabaigos momentas	35
4. VEŽĖJO KELIAIS ATLEIDIMAS NUO ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO PRARADIMĄ, SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI	37
4.1. Atleidimo nuo atsakomybės sąlygos pagal LR Kelių transporto kodeksą.....	37
4.2. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės pagal CMR konvenciją.....	41
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI	48
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	50
SANTRAUKA	55
SUMMARY	56
PRIEDAI	57

IVADAS

Vystantis prekybiniams santykiams svaresnę reikšmę įgyja nacionaliniai bei tarptautiniai pervežimai. Kasmet automobiliais bei kitomis transporto rūšimis pervežama vis daugiau krovinių¹, o krovinių vežimas tampa svarbia verslo plėtojimo priemone. Šiuose santykiuose vežėjui tenka ypač didelė atsakomybė. Atsižvelgiant į tai vežėjas turi rūpintis saugiu ir tinkamu krovinio pristatymu. Siekiant apsaugoti šalis nuo kylančių ginčų, būtina nustatyti vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą ar vėlavimą pristatyti.

Temos aktualumas. Vežėjo atsakomybės reglamentavimas nėra plačiai nagrinėjama sritis, tačiau, dėl besiplečiančių krovinių gabenimo mastų bei su jų pristatymu susijusių problemų, yra verta išsamesnio aptarimo ir nagrinėjimo. Kroviniai gabenami įvairiais būdais: jūra, oru, geležinkeliais, keliais. Visais atvejais šių teisinių santykių stabilumui užtikrinti priimtos tarptautinės konvencijos, o nacionalinė valstybių teisė įtvirtina specifines susitarimams taikomas taisykles. Daugiausia klausimų ir problemų, teismų praktikos aktualijų vežimo santykiuose kyla vykdant vežimus kelių transportu. Dėl šių priežasčių dera išsamiau aptarti pastarajai transporto rūšiai aktualius probleminius aspektus.

Mokslinėje literatūroje bei tiriamuosiuose darbuose nagrinėjama vežimo sutarčių samprata, turinys, tačiau nepakankamai nagrinėjama vežėjo atsakomybės problematika, trūksta nuoseklaus vežėjo atsakomybės ypatumų įvertinimo. Todėl nagrinėjamos problemos aptarimas praturtintų formuojamą vežėjo atsakomybės doktriną.

Atsakomybės institutas apskritai yra vienas svarbiausių teisės subjektų tarpusavio santykiuose, tiesiogiai veikiantis šalių teisių ir pareigų apimtį. Dėl jo taikymo ar netaikymo dažniausiai kyla praktinių ir teorinių problemų. Neretai susidūrus su kebliomis situacijomis, nežinoma, kuriuo teisės aktu derėtų vadovautis ir kaip faktinės aplinkybės turėtų būti vertinamos, kad būtų užtikrinta subjektų interesų pusiausvyra, vienodas teisės aiškinimas. Vežimo keliais teisiniai santykiai dėl savo pobūdžio pasižymi tam tikrais ypatumais, kuriuos ir bus bandoma aptarti baigiamajame darbe.

Siekiant tinkamai aptarti vežėjo atsakomybės specifiką, pateikiamos ir nagrinėjamos įvairių autorių mintys ir įžvalgos. Remdamasi jomis ir patirtimi, autorė daro išvadas apie tam tikrų vežėjo atsakomybės doktrinoje keliamų problemų pagrįstumą. Nagrinėjami Lietuvos autorių— doc. dr. E. Sinkevičiaus, doc. dr. D. Ambrasienės ir kitų— darbai, įvairiuose

¹ Statistikos departamento duomenimis per pastarąjį dešimtmetį krovinių gabenimo mastai ir apyvarta išaugo beveik dvigubai
<http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7010301&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXId=5146&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=> (prisijungimo laikas 2011-01-11)

periodiniuose leidiniuose pateiktos mintys. Atskleidžiamas kitų šalių mokslininkų požiūris į vežėjo atsakomybės problematiką: apžvelgiami prof. M. A. Clarke, prof. Isabelle Bon- Carcin veikalai. Praktiniai aspektai nagrinėjami analizuojant ir apibendrinant Lietuvos Aukščiausiojo teismo praktiką. Ypač daug dėmesio skiriama Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) (toliau tekste — Konvencija), Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso, taip pat kitų teisės aktų nuostatų, reguliuojančių vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, nuostatų aptarimui. Vežėjo atsakomybės ypatumų aspektai nagrinėjami atsižvelgiant ir į užsienio valstybių teismų praktiką. Dėl to suteikiama galimybė semtis patirties, lyginti ir įžvelgti sprendimų bylose trūkumus ir privalumus. Taigi formuojamas platesnis požiūris į vežėjo atsakomybės specifiką.

Magistro baigiamojo darbo objektas ir dalykas. Šio darbo objektas— vežėjo atsakomybė ir jos reglamentavimas. Baigiamojo darbo dalykas yra vežėjo atsakomybės ypatumai už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti. Autorė nagrinės vežėjo kelių transportu atsakomybės aktualius aspektus. Darbe kalbama išimtinai apie krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, taip pat vežėjo atsakomybė nagrinėjama neatsižvelgiant į administracinės, baudžiamosios ar kitos rūšies teisės normų reguliuojamus santykius. Aptariant pasirinktą temą, autorė daugiausia dėmesio skiria Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijai(CMR), jos nuostatas ir teismų praktiką lygindama su nacionalinėje teisėje įtvirtintu reglamentavimu.

Baigiamojo darbo tikslas ir uždaviniai. Atsižvelgiant į nustatytą dalyką, darbe keliamas tikslas išanalizuoti ir sistemiškai pateikti vežėjo atsakomybės ypatumus už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti. Siekiant visapusiškai atskleisti temą ir pasiekti tikslą, nustatyti tokie uždaviniai jam pasiekti:

1. nustatyti vežėjo atsakomybės specialius požymius, išskiriančius ją iš bendrosios atsakomybės sampratos;
2. išanalizuoti teismų praktiką, susijusią su vežėjo atsakomybe;
3. aptarti aplinkybes, kada atsiranda vežėjo atsakomybė už krovinį bei vežėjo atleidimo nuo atsakomybės galimybės;

Ginamieji teiginiai. Teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios vežėjo atsakomybės ypatumus, įtvirtina vežėjui naudingas sąlygas.

Valstybių teismai, taikydami CMR konvencijoje įtvirtintas vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti nuostatas, jas aiškina taip pat.

Darbe naudojami tyrimo metodai.

Analizės metodas pasireiškia dalyko visumos skaidymu į dalis ir konkrečių tam tikros srities aspektų nagrinėjimu. Jo pagalba nusakomas funkcinis taikomų teisės nuostatų ryšys, įtaka

vežimo santykių reguliavimui. Šis metodas yra vienas pagrindinių, kuriuo autorė vadovaujasi baigiamajame darbe. Jis naudojamas iš visų vežimo santykių pažymint vėžėjo atsakomybei svarbius klausimus. Dar labiau gilinantis į problematiką, išskiriami esminiai ypatumai, kurie sudaro pagrindą kalbėti apie vėžėjo atsakomybės specifiškumą kitų santykių atžvilgiu. Tai vėžėjo atsakomybės ribojimas, kaltės klausimas. Nustatoma šių ypatingų savybių įtaka viena kitai ir visam vežimo keliais procesui.

Apibendrinimo metodas pasitelkiamas analizuojant bendrus požymius, vertinant jų įtaką vienas kitam. Šio metodo pagalba įvertinama skirtingų valstybių patirtis nagrinėjant vėžėjo atsakomybės klausimus, aiškinant atsakomybės ypatumų prasmę. Apibendrinant surinktą informaciją paaiškinamas teisės aktuose įtvirtintų nuostatų tarpusavio ryšys, daromos tarpinės ir darbo tikslą atskleidžiančios išvados.

Lyginimo metodu analizuojamos nacionaliniuose ir tarptautiniuose šaltiniuose pateikiamos vėžėjo atsakomybę reglamentuojančios nuostatos. Taip pat pateikiama Lietuvos ir užsienio valstybių teismų praktika interpretuojant ordinarinės teisės aktus. Lygindami autorių dėstomas sampratas turime galimybę įvertinti tam tikrų vėžėjo atsakomybės aspektų reguliavimo prasmę.

Dokumentų analizė — empirinis metodas, kurio tikslas yra rinkti ir analizuoti teisės aktus, kitus dokumentus. Tai vienas plačiausiai autorės naudotų metodų— remiantis juo nagrinėti nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai, jų nuostatos. Vadovaujantis oficialiais dokumentais, nustatyti ir išskirti vėžėjo atsakomybei būdingi specifiniai požymiai. Teismų praktikos nagrinėjimas padėjo nustatyti tam tikrų normų prasmę ir vertinimą ne tik nacionalinėje plotmėje, bet ir kitų valstybių teismų jurisprudencijoje.

Darbo struktūra. Baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstomoji dalis bei išvados, pateikiama santrauka bei naudotos literatūros sąrašas. Prielaidų kilimo priežastys ir jų sprendimo paaiškinimas, atliktas remiantis statistiniais duomenimis, pateikiami prieduose. Dėstomojoje dalyje autorė analizuoja vėžėjo automobilių keliais atsakomybės ypatumus už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti. Pateikia sistemiškai suskirstytą informaciją, kuri padeda atskleisti kiekvieno ypatumo specifiką ir reikšmę sprendžiant vėžėjo atsakomybės klausimus. Nagrinėjami teoriniai civilinės atsakomybės ir vėžėjo atsakomybės klausimai, aptariamoms praktinėms situacijoms ir jų sprendimai, vertinimai teismų praktikoje.

Tyrimo metu surinkti ir išanalizuoti duomenys apibendrinami išvadose.

1. VEŽIMO SANTYKIUS REGLAMENTUOJANČIŲ TEISĖS NORMŲ RAIDA IR PERSPEKTYVOS

Krovinių vežimas kelių transportu yra viena labiausiai paplitusių ir prieinamiausių prekių gabenimo priemonių. Poreikis iš vienos vietos į kitą transportuoti daiktus reiškėsi dėl komercinių, ekonominių, socialinių tikslų. Tačiau pirmiausia buvo atsižvelgiama į prieinamumą visuomenei naudotis tam tikromis paslaugomis.

Europoje kaip transporto rūšis paplito ir seniausiai buvo naudojama gabenimu geležinkeliais. Laivyba buvo vystoma dar anksčiau. Dėl šių priežasčių pirmiausia atsirado poreikis teisiškai sureguliuoti ir imtis vienodinti vežimo taisykles būtent minėtoms transporto priemonėms. Dar 1890 m. buvo parengta pirmoji tarptautinė konvencija dėl prekių vežimo geležinkeliais. Vėliau sekė tarptautiniai dokumentai, teisiškai standartizuojantys vežimą jūrų (1924 m.) ir oro transportu (1929 m.). Vežimas automobilių keliais — vienas vėlesnių transportavimo būdų. Bet ne dėl to užtruko vieningo teisinio dokumento rengimas. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad anksčiau parengtieji dokumentai dabar reikalauja išsamaus jų peržiūrėjimo², pritaikymo pasikeitusiems socialiniams ir technologiniams reiškiniams. Pabrėžtinai turėtume išskirti CMR konvencijos stabilumą, iš dalies pasireiškiantį dėl Susitariančių šalių tam suteikto teisinio tikrumo, taip pat tam tikrų griežtų peržiūros procedūrų³. Juridinių taisyklių kūrimo ir taikymo patirtis leido sukurti patikimą ir aiškų mechanizmą, vienodinantį vežėjų keliais atsakomybės santykių reguliavimą.

Nustačius aiškias reglamentavimo taisykles, vežimo sutarties šalys galėjo laisviau imtis verslo, kadangi buvo žinomos jų santykius ir atsakomybę reguliuojančios normos. Plėtojantis techninėms galimybėms, vežimai kelių transportu užėmė vis didesnę transportavimo paslaugų dalį. Vien Lietuvoje 2005 m. krovinių pervežimas keliais sudarė 41 procentą visų vežimų, o vidaus vežimai kelių transportu siekia net 83 procentus vykdomų vežimų. Nagrinėdami Baltijos jūros regione vežamų krovinių duomenis (Priedai, 1, 2 lentelės)⁴, aiškiai galime matyti, kad per šešerius aptariamus metus žymiai padidėjo krovinių gabenimų apimtys. Neabejodami turėtume teigti, kad gausėjant pervežimų, dera labiau atsižvelgti į tinkamą transporto teisės normų parinkimą ir taikymą. Ir nors Europos Sąjungoje nuo 2008 m. antrosios pusės matomas vežimo

² Bon- Carcin I. The 50th Anniversary of the CMR Convention — Future and Perspectives of International Road Transport. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18- 19 May 2006. 11 Unif. L. Rev. n.s. 698 2006. P. 701// <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&div=57&id=&page=> ; (Prisijungimo laikas 2011-11-18)

³ Ten pat. P. 702

⁴ Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Parengė UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“. 2007// <http://www.sumin.lt/files/uploads/client/gatutine-ataskaita.pdf>; (Prisijungimo laikas 2011-11-18)

keliais mažėjimas (Priedai, 1 schema⁵), šis krovinių gabenimo būdas nepraranda aktualumo. Kartu tai reiškia ir teisės taikymo ir aiškinimo problemų sprendimo plėtojimo reikalingumą tiek doktrinoje, tiek teismų praktikoje.

Šiuo metu vežimo sutartiniai santykiai reguliuojami nacionalinės ir tarptautinės teisės šaltiniais. Bene svarbiausiu dokumentu, reglamentuojančiu krovinių vežėjų atsakomybę, turime laikyti CMR konvenciją. Pagrindinis jos rengėjų tikslas buvo suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties sąlygas, t. y. vežimo dokumentus bei vežėjo atsakomybę. Konvencijos normų įtaką įžvelgiame ir nagrinėdami užsienio valstybių praktiką. Atkreiptinas dėmesys, kad sekant tinkamu CMR konvencijos reglamentavimu ir siekdamas vienodo nacionalinių bei tarptautinių normų taikymo, ne viena valstybė šios Konvencijos normas inkorporavo ar suderino su nacionaliniais teisės aktais (Austrija, Belgija, Nyderlandai⁶). Lietuvos Respublika taip pat teisinius santykius iš dalies reglamentuoja sutinkamai su CMR konvencija. LR Kelių transporto kodeksas netgi pateikia tiesioginę nuorodą į Konvencijos taikymą.

Nepaisant stabilaus konvencijos veikimo, Rolf Herber išskiria kelias problemas, kurias derėtų vertinti atsižvelgiant į pasikeitusias XXI a. aplinkybes. Kaip nurodo autorius, neigiamai vertintina tai, kad visos be išimties CMR konvencijos nuostatos yra privalomos, taigi vežimo sutarties šalys neturi laisvės susitarti dėl atsakomybės taikymo aspektų⁷. Argumentai dėstomi taip, jog Konvencija buvo kurta atsižvelgiant į to meto valstybių privalomą teisę, tačiau iš esmės pasikeitus rinkos veikimui ir įtvirtinus konkurencijos laisvę, kyla būtinybė iš naujo įvertinti nustatyto reguliavimo pagrįstumą. Tam turime pasitelkti ir sutarčių aiškinimą. Tarptautiniu mastu privalomas atsakomybės reguliavimas buvo vienas esminių klausimų derantis dėl konvencijos sąlygų. Be vežimo dokumentų vienodinimo poreikio, CMR konvencijos preambulėje ypač pabrėžiamas atsakomybės unifikavimo siekis kaip jos rengimo pagrindinis motyvas⁸. Autorės nuomone, CMR konvencijos keitimas tokiu būdu, jog jos nuostatos prarastų privalomą galią, paneigtų Konvencijos tikslus, todėl autorė neigiamai vertintų tokios galimybės realizavimą. Imperatyvus Konvencijos normų pobūdis užtikrina kiek įmanoma vienesnę vežėjo atsakomybės nuostatų taikymą įvairių valstybių teisėje, todėl leidimas šalims susitarti dėl sutarties sąlygų reikštų ne ką kitą, kaip grįžimą į pirminę padėtį, kuomet kiekviena valstybė taikė jos teisės aktus. Be to, aplinkybė, kad vyrauja laisva rinka, nereiškia, jog negalimi imperatyvūs

⁵ ES statistikos agentūros duomenys apie vežimo kelių transportu pokyčius// http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Evolution_of_EU_annual_road_freight_transport,_1999-2009-_billion_tkm.PNG&filetimestamp=20110316135434; (Prisijungimo laikas 2011-11-19)

⁶ Herber R. CMR: UNIDROIT Should Not Let This Child Go! 3 Unif. L. n.s. 475 1998. P. 478 // <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit1998&div=44&id=&page=> (Prisijungimo laikas 2011-11-18)

⁷ Ten pat. P. 477

⁸ Tuma O. J. The degree of Default under Article 29 CMR. P. 585 // http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&div=49&collection=journals&set_as_cursor=11&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall; (Prisijungimo laikas: 2011-12-03)

reguliavimo atvejai. Siekiant užtikrinti saugiklius vykdant rizikingą vežimo veiklą, aptarti griežti ribojimai pateisinami.

Taip pat keliama dvejonė, ar pagrįstas išlikęs atsakomybės ribojimo 8,33 SDR dydis. Pasak R. Herber, jis itin mažas ir pasireiškia vos ketvirtadaliu galimų kilti nuostolių apimties. Daroma prielaida, jog galbūt tai viena priežasčių, dėl ko teismai vis dažniau taiko vežėjo didelio aplaidumo kriterijų (tokiu atveju netaikomas nuostolių atlyginimo ribojimas CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustatytu dydžiu) atlyginant nuostolius. Ir išties, sekant teismų praktiką, matome, jog ribotas nuostolių atlyginimas nėra didelis, kartais nesiekia nė 20 procentų krovinio vertės⁹. Tačiau neturėtume minėto ribojimo vertinti tik neigiamai, kadangi vežėjo naudai nustatyta sąlyga iš dalies atsveria griežtą vežėjo atsakomybę. Todėl galimybę keisti egzistuojančią atsakomybės dydžio ribojimo kartelę reikėtų vertinti atsargiai siekiant išvengti tik ieškovui teikiamų privilegijų preferencijos.

Darbo autorės nuomone, minėti nuogaustavimai pagrįsti, tačiau, kaip matyti iš toliau dėstysiamų vežėjo atsakomybės ypatumų, vežėjo atsakomybės prigimtis nusako poreikį atsakomybės standartus nustatyti griežtesnius, imperatyvius. Rizikingas vežėjo veiklos pobūdis ir objektyvi kaltė suponuoja, kad nederėtų iš esmės keisti Konvencijos nuostatų. Kitu atveju gali būti pažeistas teisingas šalių interesų balansas.

Prof. Jaques Putzeys išskiria pastaruoju metu ryškėjančius įvairiapusio vystymosi rodiklius: naujų komunikacijos priemonių tarp prekybininkų atsiradimą bei susitariančių šalių — siuntėjo ir tikrojo, faktinio vežėjo — ryšio mažėjimą¹⁰. Taigi kilo būtinybė imtis modernizavimo veiksmų — elektroninio važtaraščio kūrimo. Toks sprendimas neliko tik idėja. 2008 m. Lietuva ir dar kelios valstybės pasirašė Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomą protokolą dėl elektroninio važtaraščio. O nuo 2011 m. birželio 5 d. šis protokolą¹¹ įsigaliojo Lietuvos Respublikoje. Diegiant šią naujovę siekta sudaryti palankesnę terpę neprivalomo važtaraščio surašymo sąlygoms taikant duomenų elektroninio registravimo ir tvarkymo būdus. Elektroninis važtaraštis, jei jis atitinka Protokolo nuostatas, laikomas lygiaverčiu CMR konvencijoje minimam važtaraščiui ir todėl turi tokią pat įrodomąją vertę ir tokį pat poveikį kaip tradicinis važtaraštis. Būtent pastaroji idėja buvo Protokolo projekto

⁹ Vilniaus apygardos teismo sprendimas 2010 m. spalio 8 d. civilinėje byloje Nr. 2-408-798/2010 AB „Vilkma“ prieš UAB „DSV Transport“ ir UAB „Hofa“

¹⁰ Bon- Carcin I. The 50th Anniversary of the CMR Convention — Future and Perspectives of International Road Transport. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18- 19 May 2006. 11 Unif. L. Rev. n.s. 698 2006, P. 706 //

<http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&div=57&id=&page=> ; (Prisijungimo laikas 2011-11-18)

¹¹ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomas protokolą dėl elektroninio važtaraščio // Valstybės žinios. 2010, Nr. 151-7713

esmė¹². Kaip ir tradiciniai važtaraščio bruožai — vežimo sutarties įrodymas, trijų egzempliorių skaičiaus nustatymas, kopijos sekimas paskui vežamą krovinį bei važtaraščio turėtojo teisę disponuoti kroviniu, — elektroninis važtaraštis išlaiko esmines savybes. Jo naudojimas nėra privalomas, taigi asmenys laisvi pasirinkti patogiausią formą. Be to galimybė prie šio važtaraščio pridėti priedus būtų puiki išeitis sprendžiant problemą dėl gausybės administracinių procedūrų ir joms reikiamų dokumentų pateikimo.

Turėtume teigiamai vertinti taikomas naujoves, padėsiančias paprasčiau ir sparčiau veikti tiek siuntėjui ar gavėjui, tiek vežėjui. Taip pat būtų užtikrintas važtaraščio patikimumas ir apsauga. Pagrindinis trūkumas tas, jog nenumatytas valstybinis reguliavimas, kaip elektroninio važtaraščio forma turėtų būti įgyvendinama. Taip pat neaišku, kaip elektroninį važtaraštį vertintų teismai, spręsdami ginčus. Reikėtų konstatuoti tik tai, kad praktiką reikėtų vystyti ta kryptimi, jog inovatyvios technologijos yra pakankami patikimos, jog būtų traktuojamos kaip lygiavertės įprastiems vežimo dokumentams. Tik sudarius realią galimybę vežimo sutarties šalims veikti elektroninėje erdvėje, galėsime matyti, ar Protokolu įvesta naujovė pateisins keliamus tikslus.

¹² Putzeys J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR concerning the Electronic Consignment Note. P. 534// http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2005&div=33&collection=journals&set_as_cursor=1&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall ; (Prisijungimo laikas 2011-12-03)

2. CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS INSTITUTAS

Kuriant, plėtojant ar nutraukiant teisinius santykius, svarbus teisėtas susitariančių asmenų elgesys. Sudarydamos sandorį, šalys pagrįstai tikisi, kad susitarimuose numatytų sąlygų bus laikomasi. Vykdam sutartis, gali susidaryti situacijos, kurių viena ar abi šalys negali tikėtis, o jei ir gali, nesiima pakankamų priemonių joms išvengti ar sumažinti neigiamas pasekmes. Tokiu atveju imamas taikyti teisinės atsakomybės institutas. Teisinė atsakomybė būdinga visoms teisės šakoms, taip pat ir civilinei.

Civilinė atsakomybė — tai turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius(žalą) ar sumokėti netesybas(baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius(žalą) ar sumokėti netesybas(baudą, delspinigius)¹³. Tokią bendrąją sampratą pateikia įstatymas, o ja galime vadovautis bei taikyti ir specialioms civilinių sutarčių rūšims (taigi ir vežėjo civilinei atsakomybei).

2.1. Civilinė atsakomybė ir jos taikymas vežimo civiliniuose teisiniuose santykiuose

Šalims sutarties neįvykdžius ar netinkamai ją įvykdžius atsiranda nauja prievolė — atlyginti patirtą žalą. Civilinė atsakomybė gali kilti iš sutartinių santykių ar dėl padaryto teisės pažeidimo. Sutartinė atsakomybė kyla sutarties šalims pažeidus sutarties nuostatas. Tuo tarpu deliktinė atsakomybė kyla dėl žalos, atsirandančios iš santykių, nesusijusių su sutartiniais, išskyrus, kai įstatymai nustato, kad deliktinė atsakomybė atsiranda ir dėl žalos, susijusios su sutartiniais santykiais¹⁴. Teisės mokslininkų darbuose neretai galime aptikti diskusijų, kur yra riba, skirianti sutartinę ir deliktinę atsakomybę, ir, galiausiai, kokios rūšies atsakomybę turėtume taikyti kalbant apie vežėjo atsakomybę. Atribojant šias dvi civilinės atsakomybės rūšis, pasitelksime kelių autorių išsakytas mintis, išskirsime pagrindinius jų ypatumus, kurių pagalba galėsime prieiti išvadą dėl to, kurią jų derėtų taikyti kalbant apie vežėjo atsakomybę.

Deliktinė atsakomybė siekia užtikrinti asmens teisės legalizuojančių pareigų vykdymą tais atvejais, kai tokių pareigų vykdymo nepajėgė užtikrinti abipusė nauda¹⁵. Sutartinės atsakomybės atveju atsakomybės dydį gali nustatyti šalys arba susitarti dėl atsakomybės

¹³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262. Aktuali redakcija 2011-10-27. 6.245 str. 1 d.

¹⁴ Ten pat. 6.245 str. 4 d.

¹⁵ Vaišvila A. Teisės teorija. Antras leidimas. Vilnius: Justitia, 2004. P. 446

netaikymo, o deliktinės atsakomybės atveju tokie susitarimai negalimi¹⁶ ir šalių nustatytų atsakomybės ribojimų nepaisoma. Padaręs žalos asmuo turi atlyginti savo veiksmais padarytą žalą nukentėjusiajai pusei. Kalbant apie civilinės atsakomybės taikymą, būtina analizuoti atsakomybės sąlygas. Nagrinėjamo aspekto atžvilgiu itin aktuali kaltė. Laikantis bendrųjų taisyklių pabrėžtina, kad siekiant kaltajai šaliai pritaikyti atsakomybę ir gauti patirtos žalos atlyginimą būtina nustatyti atsakomybės sąlygų visetą: neteisėtus veiksmus, priežastinį ryšį, žalą ir nuostolius bei kaltę. Šią formuluotę galime taikyti sutartinei atsakomybei. Deliktinės atsakomybės atveju galimas atsakomybės taikymas be kaltės. Peržvelgus vežėjo atsakomybę reglamentuojančias normas galime matyti, kad, nepaisant to, kad šių teisinių santykių šalis sieja sutartiniai santykiai, jiems taikoma deliktinei atsakomybei būdingas bruožas — vežėjo kaltės prezumpcija. Pareiga atlyginti žalą pagal tarptautinę transporto teisę seka iš paties žalos padarymo fakto(griežta vežėjo atsakomybė).

Padedant labiau atskleisti šių atsakomybės rūšių skirtumus, gali pasitarnauti toks atskyrimas: esminis skirtumas susijęs su ginamų interesų prigimtimi, t. y. sutarčių teisė gina lūkesčių interesą, o deliktinė teisė — tikrumo interesą. Lūkesčių interesas reiškia, kad šalis tikisi atsidurti tokioje padėtyje, kurioje būtų tinkamai įvykdžius sutartį, todėl sutartinės atsakomybės tikslas — užtikrinti, kad nukentėjusioji šalis tokioje padėtyje atsidurtų. Tikrumo interesas reiškia, kad asmuo tikisi išlikti tokioje padėtyje, kokioje yra, t. y. tikisi, kad padėtis nepablogės. Todėl deliktinės atsakomybės tikslas — grąžinti asmenį į tą padėtį, kurioje jis būtų likęs, jei nebūtų delikto¹⁷. Remiantis pateikta nuomone, matome, kad vežėjo atsakomybei pagrįsti daugiau požymių randame sutartinės atsakomybės sampratoje.

Įvertinus visus argumentus, autorė sutinka, kad vežėjo atsakomybė yra sutartinė su tam tikrais specifiniais požymiais. Nepaisant išimties dėl vežėjo kaltės preziumavimo, dauguma civilinės atsakomybės sąlygų atitinka sutartinės atsakomybės sampratą: tarp vežimo sutarties šalių sudaroma sutartis, žala kyla iš netinkamo sutarties įvykdymo ar neįvykdymo, šiais veiksmais padarant žalos sutarties kontrahentui. Be to, pažeidus sutartį nepateisinami sutarties šalies lūkesčiai, kurių tikėtasi tinkamai įvykdžius prievolę, ieškovas patiria turtinius nuostolius.

2.2. Tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų kolizija ir taikymas vežėjo atsakomybės teisiniais santykiams

Teisiniais santykiams susiklosčius taip, kad tenka taikyti atsakomybę, kyla problema, kokie teisės aktai turėtų reguliuoti šalių santykius. Vežėjo atsakomybė, jos sąlygos numatomos

¹⁶ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004. P. 181

¹⁷ Selelionytė- Drukeitinienė S. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija // Justitia. 2008, Nr. 1 (67). P. 2-3

ties valstybių nacionaliniuose teisės aktuose, tiek tarptautiniuose dokumentuose ir gali būti labai įvairios ar harmonizuojant suderintos su tarpvalstybiniais susitarimais.

2.2.1. Tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų kolizija

Vežimą vykdant vienoje valstybėje paprastai nekyla didesnių keblumų dėl teisės aktų taikymo. Sudarant ir vykdant susitarimą taikomi valstybės vidiniai teisės aktai. Nors ir šiuo atveju šalims paliekama teisė tarpusavyje susitarti dėl tarptautinių teisės aktų nuostatų taikymo vežimo sutarčiai ar tik jos daliai. Susitariančių subjektų teisę pasirinkti, kokią aktą taikyti tarpusavio santykiams lemia tai, kad vežimo sutartis yra sutartinė prievolė, todėl šalys gali išreikšti valią pasirinkdamos taikytiną teisę, jei ji neprieštarauja imperatyvioms normoms. Jei sutarties šalys numatė savo susitarime taikyti Konvencijos nuostatas, teismas, sprendamas ginčas, vadovausis sutartimi, išskyrus atvejus, kai ginčo sprendimui taikoma teisė imperatyviai nustato kitas taisykles arba kai pačioje Konvencijoje yra nurodyta, kad ji netaikoma¹⁸. Jei šalys sutartyje numato taikyti tarptautinės konvencijos nuostatas, jos taikomos ta apimtimi, kuria taikoma pati Konvencija, jei tokio susitarimo nebūtų. Sutarties sąlygoms, kurių taikomi tarptautiniai dokumentai nereguliuoja ar šalys susitarė tik dėl jų taikymo daliai sutarties, ir toliau bus taikomi nacionaliniai teisės aktai.

Didesnė problematika tuo atveju, kai vežimas yra tarptautinis (vykdomas kelių valstybių teritorijoje ir krovinio pakrovimo bei iškrovimo vieta yra skirtingose valstybėse). Esant tokiai situacijai atsiranda galimybė ar poreikis taikyti įvairių lygmenų teisės normas: valstybių nacionalinę teisę, tarptautinius susitarimus ar valstybių dvišales sutartis. Vežimo sutarties sąlygas, vežėjo atsakomybę minėti aktai reglamentuoja tam tikra apimtimi, todėl dera atsižvelgti į teisės aktų taikymo hierarchiją, kurios taisyklės galime rasti pačiuose dokumentuose ar remtis teisės doktrininio aiškinimu. Pirmiausia paminėtina, kad teisės aktai gali numatyti imperatyvias normas, kurių negalima pažeisti ir kurie apriboja galimybę laisvai susitarti dėl atsakomybės nustatančių ar ribojančių sąlygų. Jei tarptautinis dokumentas aiškiai nustato, kad draudžiama susitarti dėl tam tikrų sąlygų, jo negali pažeisti ne tik nacionaliniai teisės aktai, bet ir kiti tarptautiniai susitarimai. Tokia išvada darytina remiantis sutarčių aiškinimo principais ir sudarytais tarpvalstybiniais susitarimais. Vienos konvencija aiškiai nurodo, kad kiekviena

¹⁸ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas //Jurisprudencija. 2004, Nr. 55(47). P. 22

įsigaliojusi sutartis jos šalims yra privaloma, ir šalys privalo sąžiningai ją vykdyti¹⁹. Be to, šalis negali pasitelkti savo vidaus teisės nuostatų, kad pasiteisintų dėl sutarties nesilaikymo²⁰.

Taigi, jei valstybė pasirašo tarptautinį dokumentą, ji prisiima atsakomybę už tinkamą jo nuostatų įgyvendinimą. Šis dokumentas esant teisės aktų dėl vežėjo atsakomybės taikymo normų kolizijai yra viršesnis už nacionalinius aktus, o pastarieji taikomi subsidiariai, kiek atsakomybės santykių nereglamentuoja konvencijos. Dėl tų pačių priežasčių dvišalių tarpvalstybinių susitarimų nuostatos turėtų didesnę teisinę galią nacionalinių įstatymų atžvilgiu.

2.2.2. Kelių tarptautinių teisės aktų kolizija vežėjo atsakomybės reguliavime

Vežimui esant tarptautiniam, vežėjo atsakomybės klausimus paprastai nustato tarptautiniai teisės aktai. Konvencijų valstybės narės įsipareigoja visus jų reglamentuojamus klausimus spręsti remdamosi tarptautinių dokumentų nuostatomis.

Būtent tarptautiniai dokumentai ir pateikia nuorodas ir paaiškinimus, kaip turėtų būti sprendžiamos situacijos, kai kyla abejonių kurias nuostatas taikyti sprendžiant dėl vežėjo atsakomybės.

Kalbant apie vežėjo automobilių keliais atsakomybę, išskirtina situacija, kai vežėjo atsakomybė kyla krovinių gabenant kelių rūšių transportu. Jei krovinyje dalį kelio vežamas kita transporto rūšimi jo neperkraunant, vežimo teisiniais santykiams bus taikomos CMR konvencijos nuostatos. Tačiau taip pat pabrėžiama, kad jeigu bus įrodyta, kad krovinio praradimas, jo sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko vežant krovinį ne keliais, o kita transporto rūšimi ir kelių transporto vežėjas nebuvo kaltas, nes tai įvyko dėl kitos transporto rūšies vežėjo, vežusio krovinį, kaltės, tada kelių transporto vežėjas atsako ne pagal šią Konvenciją, o remdamasis tomis nuostatomis, pagal kurias atsako visų transporto rūšių, išskyrus kelių transportą, vežėjas pagal krovinio vežimo sutartį tarp jo ir siuntėjo privalomo įstatymo nuostatas, susijusias su krovinių vežimu visų rūšių transportu, išskyrus kelių transporto priemones. Tačiau jei tokių nuostatų nėra, tai kelių transporto vežėjo atsakomybė nustatoma pagal šią konvenciją²¹. Apibendrinant teigtina, kad CMR konvencija nukreipia į papildomus vežėjo atsakomybę reglamentuojančius aktus esant šioms sąlygoms: dalis vežimo buvo vykdomas ne kelių transportu, žala padaryta esant kitos rūšies transporto vežėjo kaltei ir egzistuoja imperatyvūs siuntėjo ir kitos rūšies transporto vežėjo atsakomybės klausimą

¹⁹ 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės // Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480. 26 str.

²⁰ Ten pat. 27 str.

²¹ 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932. 2 str.

reguliuojantys teisės aktai. Kitų transporto rūšių vežėjų atsakomybę neretai imperatyviai reguliuoja taip pat tarptautinės konvencijos. Taigi joms būtų suteiktas privalomo įstatymo šio CMR konvencijos straipsnio prasme statusas, o nesant tarpvalstybinių sutarčių — taikytume nacionalines imperatyvias valstybės teisės normas.

Kaip teisės aktų koliziją derėtų spręsti, jei kitos nei kelių transporto rūšies vežėjo kaltės dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėlavimo pristatyti nėra ir šis vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės. Minėta CMR konvencijos norma, nukreipiančia vadovautis kitais tarptautiniais aktais, remtis negalėsime. Vadovaujantis CMR konvencijos 2 str. 1 d. pirmuoju sakiniu, turėtume taikyti CMR konvencijos taisykles — taigi atsakomybė būtų taikoma automobilių kelių transporto vežėjui vadovaujantis Konvencijos reguliavimu.

Būtent pastarąją situaciją galėtume pritaikyti atvejui, kuomet kelte „Lisco Gloria“ įvyko gaisras, kurio metu buvo sunaikintas turtas, taip pat ir gabenami kroviniai. Šiuo atveju didelę reikšmę turi aplinkybės, ar gaisras buvo tyčinis, o gal apskritai galėtume taikyti vežėjo atleidimą nuo atsakomybės. Jei būtų nustatyta, kad kroviniai buvo sugadinti dėl vežėjo keltu kaltės, vadovautumėmės CMR konvencijos 2 str. 1 d. ir taikytume vežėjo atsakomybės nuostatas, numatytas Hagos- Visbiu taisyklėse (šių taisyklių 4 str. 2 d. b) p. nustatoma, kad vežėjas neatsako už netekimą ar sužalojimą, padarytus arba atsiradusius dėl gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo). Taigi, vežėjui sausumos keliais, remiantis tokiu aiškinimu, atsakomybė, jos dydis nustatytinas vadovaujantis minėta norma. Kitu atveju, kai vežėjo jūra kaltės dėl kilusio gaisro nebūtų, multimodalinio pervežimo vežėjo atsakomybė, remiantis minėtu CMR konvencijos 2 str., vertintina pagal šios konvencijos taisykles. Analizuojant konvencijos 17 str. 3 d. reikėtų vertinti aplinkybes, ar gaisras buvo išvengiama aplinkybė, ar — ne. Pirmuoju atveju situacija būtų vertintina Hagos- Visbiu taisyklių kontekste, kadangi įžvelgtume vežėjo tyčią ar didelį neatsargumą. Tačiau jei vežėjas kilusio gaisro galėjo išvengti, jis nebūtų atleidžiamas nuo atsakomybės.

Aptartais atvejais didelę reikšmę turi faktinių aplinkybių nustatymas. Vertinant tam tikrą situaciją ir analizuojant teisės aktų normas, spręstume kurio iš tarptautinių susitarimų reglamentuojamas atsakomybės nuostatas taikytume konkrečiu atveju.

3. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ UŽ KROVINIO PRARADIMĄ, SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI

CMR konvencijoje, Lietuvos ir kitų valstybių teisėje vežėjo keliais atsakomybė kyla už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą. Paminint vežėjo atsakomybės reglamentavimą, Jungtinėje Karalystėje galime aptikti ir vežėjo atsakomybę už nukrypimą nuo numatyto maršruto. Visais atvejais tokie veiksmai sukels vežėjo atsakomybę, išskyrus atvejus, kai numatytas kelio ruožas nesaugus dėl karų, riausių, potvynių, taip siekiant apsaugoti gabenamą turtą²².

Pažeidus vežimo sutartį, taikome atsakomybę. Šiame darbe vežėjo atsakomybės ypatumai bus vertinami aptariant esminius šios sutarties pažeidimus — krovinio praradimą, sugadinimą bei pavėluotą pristatymą.

3.1. Vežėjo atsakomybės ypatumai civilinės atsakomybės instituto sampratoje ir teismų praktikoje

Sudarydamos vežimo sutartį šalys į ją įtraukia visas įstatymais nustatytas bei, jų manymu, būtinas sąlygas. Turint omenyje, kad sutartiniai santykiai reguliuojami privatinės teisės, pažymėtina, kad sutarties šalys gali laisva valia susitarti dėl pageidaujamų sutartinių sąlygų, jei jos neprieštarauja imperatyvioms nacionalinės ar tarptautinės teisės normoms.

Šios bendrosios taisyklės taikomos ir susitarant dėl vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti. Tačiau be bendrųjų civilinės atsakomybės nuostatų, vežėjo atsakomybė pasižymi tam tikrais ypatumais, kurie riboja šalių teisę laisvai susitarti. Be to, nustatomos specialios taisyklės, kurių privalu paisyti siekiant gauti teisingą žalos atlyginimą.

3.1.1. Vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti sąlygos

Praradus, sugadinus krovinį ar pavėlavus jį pristatyti, vežėjo atsakomybė kyla, kai nustatomos vežėjo atsakomybės sąlygos, teisės aktas, kurio nuostatomis remiantis reikėtų vadovautis sprendžiant klausimą, koks vežimas buvo vykdomas ir kokia apimtimi turėtų atsakyti vežėjas.

²² D'Arcey L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Clayford: Shaw & Sons, 1992. P. 22

Kaip minėta, vežimas gali būti vidaus ar tarptautinis. Vykdamas vežimą toje pačioje valstybėje, paprastai taikomi nacionaliniai teisės aktai, jei sutarties šalys nesusitaria santykiams taikyti tarptautinių sutarčių nuostatų. Nustačius, kad vežta kelių transporto priemonėmis Lietuvos Respublikos teritorijoje nekertant valstybės sienos, vežėjo atsakomybės klausimas bus sprendžiamas vadovaujantis LR Kelių transporto kodekso, Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklėmis (toliau tekste — Taisyklės), sutartimi. Šiuo atveju vežėjo atsakomybė nustatoma pagal LR Kelių transporto kodekso 45 str. 1 d., LR CK 6.820 str. 1 d., taip pat Taisyklių 13.1., 15.1. p. Atlikus šių teisės normų analizę, teigtina, kad vežėjo atsakomybė taikytina nustačius vežėjo neteisėtus veiksmus, atsiradusią žalą, priežastinį ryšį tarp neteisėtų veiksmų ir žalos bei esant vežėjo kaltei. Esant aptartų atsakomybės sąlygų visetui vežėjui tenka pareiga atlyginti kaltais veiksmais padarytą žalą.

Jei krovinyje vežamas kelių valstybių teritorija ar krovinio priėmimo vežti ir iškrovimo vieta yra skirtingose valstybėse, vežimas bus laikomas tarptautiniu, turės būti taikomi tarptautiniai teisės aktai. CMR konvencijos nuostatas, taip pat ir reglamentuojančias vežėjo atsakomybę, galėsime taikyti tik nustatę šios konvencijos taikymo galimybę. Pagal CMR konvencijos 1 str. 1 d., Konvencija vežimui taikoma, jei vežami kroviniai — kelių transporto priemone, sausumos keliais, vežimas vykdomas už užmokestį ir yra tarptautinis, o krovinio išsiuntimo vietos ir (arba) krovinio gavimo vietos valstybė yra CMR konvencijos narė. Lingvistiškai aiškinant Konvencijos 17 str. 1 d., nustatytinos tos pačios vežėjo atsakomybės sąlygos kaip ir krovinio vidaus vežimo atveju, tačiau šiuo atveju vežėjo atsakomybės ypatumas tas, kad vežėjo atsakomybė kyla ir nesant vežėjo kaltės dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėlavimo pristatyti.

Apibendrinant pasakytina, kad vežėjo atsakomybė kyla esant bendrosioms atsakomybės sąlygoms su tam tikromis jų taikymo išimtimis. Neteisėti veiksmai ar neveikimas pasireiškia sutartyje ar įstatymuose nustatytų pareigų vežėjui nevykdymu ar netinkamu vykdymu, sąžiningo ir protingo vežėjo elgesio trūkumu. Vežėjas privalo ne tik rūpintis technine transporto priemonės būkle viso vežimo metu, bet ir imtis papildomų priemonių, krovinio išsaugojimui, kai pavojus kyla dėl trečiųjų asmenų veiksmų, gamtinių sąlygų, kurias pagrįstai privalėjo numatyti ir dėti visas pastangas jų išvengti, taigi privalo laikytis protingo vežėjo standarto. Žala — aplinkybė, kuri lemia, ar atsiras vežėjo atsakomybė ir kokios apimties ji bus, nes, jei žala apskritai nepasireiškė, nėra pagrindo reikalauti iš vežėjo kompensacijos. Vežimo santykiuose žala pasireiškia keliomis esminėmis formomis — pavėlavimu krovinių pristatyti, jo sugadinimu arba viso ar dalies krovinio praradimu. Krovinio praradimas nustatomas, kai krovinyje sunaikinamas ar padaromas esminis jo sugadinimas dėl kurio krovinio remontas ekonomiškai nepagrįstas ar neįmanomas, arba krovinyje yra pamestas, nežinant jo buvimo vietos. Darbe kalbant apie

krovinio praradimą, turima omenyje ir dalies krovinio praradimą. Krovinio sugadinimu laikomas krovinio būklės pablogėjimas. Krovinio pristatymo vėlavimas pasireiškia jo nepristatymu suderintais terminais, o jei dėl jų nesusitarta, — kai faktinė vežimo trukmė ilgesnė už laiką, kuris normaliomis sąlygomis reikalingas pareigingam vežėjui atvežti krovinį²³. Jei egzistuoja minėti žalos atvejai, nustatytinas priežastinis ryšys tarp atsiradusios žalos ir neteisėtų veiksmų. Teisiškai reikšmingas yra tiesioginis teisinis ryšys, kai nustatoma, kad būtent dėl tam tikrų vežėjo veiksmų (ar neveikimo) atsirado nuostolių patyrusio asmens teisė reikalauti atlyginti žalą. Nors CMR konvencijoje numatyta galimybė egzistuoti ir tikėtinam tiesioginiam ar netiesioginiam priežastiniam ryšiui. Kaltė, kaip atsakomybės sąlyga, vežimo teisiniuose santykiuose pasižymi tam tikrais ypatumais. Dėl šios priežasties dera ją aptarti detaliau.

3.1.2. Kaltės principas taikant vežėjo atsakomybę

Norint taikyti atsakomybės institutą, nustatytinos atsakomybės sąlygos, kurių viena — vežėjo kaltė. Nenustačius kaltės, kaip atsakomybės atsiradimo sąlygos, civilinė atsakomybė apskritai kilti negali, išskyrus įstatyme numatytus atvejus. Nors civilinėje teisėje galioja šalių sąžiningumo prezumpcija, LR CK 6.248 str. 1 d. nurodoma, kad skolininko kaltė preziumuojama, taigi skolininkas turi paneigti šią atsakomybės sąlygą. Paprastai teisiniuose santykiuose vadovaujamasi nuostata, kad atsakomybė kyla esant skolininko kaltei, tačiau išimtiniais atvejais įstatymai gali numatyti, kad asmuo, padaręs žalos atsako be kaltės (pakanka įstatymuose nurodytų pagrindų jai atsirasti). Sprendžiant klausimą dėl vežėjo atsakomybės pobūdžio, darėme išvadą, kad vežėjo atsakomybė yra sutartinė, todėl vežimo teisiniuose santykiuose taikoma vežėjo (kaip skolininko) kaltės prezumpcija.

Pastarąją idėją ir vadovaujamasi, jei yra vykdomas vidaus vežimas. Remiantis doktrina ir lingvistine analize, turėtume daryti išvadą, jog Lietuvos Respublikos įstatymuose įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija, o vežėjas turi įrodyti, kad dėl susidariusių nuostolių jo kaltės nėra. Taigi vežėjas atsakys už žalos padarymą nustačius visas atsakomybės sąlygas.

Kitaip vežėjo atsakomybė reglamentuojama CMR konvencijoje. CMR konvencijos 17 str. 1 d. nurodyta, kad vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinio praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, ir iki jo perdavimo momento. Įtvirtinus griežto pobūdžio atsakomybę, vežėjas visada yra atsakingas už priimtą vežti krovinį ir jo būklę ir, tik įrodęs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, vežėjas gali tikėtis, kad bus atleistas

²³ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 37-41

nuo atsakomybės²⁴. Toks atsakomybės traktavimas grindžiamas remiantis „rizikos“ teorija, teigiančia, jog nepaisydamas savo veiklos didesnės rizikos, asmuo ją vykdo ir jos neatsisako, nes iš šios veiklos gaunama didesnė nauda. Asmuo prisiima atsakomybę už visą rizikos materializavimąsi, t. y. už žalą atsiradimą²⁵. Autorės požiūriu, nors šis griežtos atsakomybės vertinimas neatitinka tradiciškai suprantamos didelės rizikos, tačiau tai, jog vežimo metu žalą padaroma tiek pačiam krovininui, tiek santykių subjektams, tiek tam tikrais atvejais ir aplinkai, leidžia mums pagrįstai prilyginti vežimo metu galimai kilsiančią žalą itin rizikingai veiklai. Be to, vertinant iš naudos gavėjo pusės, jis nesiryžtų gabenti krovinių turėdamas omenyje, kad visais atvejais vežėjas galės lengvai teikti įrodymus siekdamas išvengti mokėtinos kompensacijos. Vokietijos teismai taip pat pripažįsta objektyvios atsakomybės taikymą. Jei vežėjas nesiėmė apsaugos priemonių kroviniui apsaugoti, jis lieka atsakingas pagal griežtos atsakomybės standartą vadovaujantis Konvencijos 17 str. 1 d²⁶. Apibendrinant išsakytus argumentus, autorė griežtos atsakomybės įtvirtinimą vertina kaip palankų ir naudingą žalą patyrusiam asmeniui. Tuo tarpu vežėjas, imdamasis rizikingos veiklos, pagrįstai prisiima galimus neigiamus jos padarinius ir didesnę atsakomybės naštą.

Griežtos atsakomybės sampratą CMR konvencijoje pabrėžia ir Lietuvos Aukščiausiasis Teismas savo praktikoje: CMR konvencija nustato, įtvirtindama griežtą vežėjo atsakomybę, jo kaltės dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo prezumpciją, kartu nustato tam tikras garantijas, kuriomis ribojamas vežėjui tenkančių atlyginti nuostolių dydis²⁷. Autorė riboto atsakomybės dydžio įtvirtinimą vertintų kaip atsvarą griežtai vežėjo atsakomybei. Jei neegzistuotų toks balansas, šalys atsidurtų iš esmės nelygiavertėje padėtyje, kadangi visada atsakomybės našta tektų išimtinai vežėjui, o neribota atsakomybė galėtų sudaryti sąlygas nepagrįstam siuntėjo ar gavėjo praturtėjimui vežėjo sąskaita.

Taigi, siekdamas išvengti prievolės atlyginti kontrahento patirtus nuostolius, pagal Lietuvos teisę, vežėjas turi įrodyti, kad jo veiksmuose (neveikime) kaltės elementas nepasireiškia, taip pat atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. Įrodinėjimui leidžiama imtis visų leistinų priemonių. Atsakomybės atsiradimo klausimas vertinamas pagal tai, ar vežėjas buvo pakankamai atidus ir rūpestingas, kad galėtų išvengti žalą padarymo. Asmuo gali būti pripažintas kaltu dėl padarytos žalą, jeigu nesugebėjo elgtis taip, kaip jo vietoje turėjo elgtis arba būtų pasielgęs protingas žmogus. Kalto asmens elgesys suprantamas kaip nemokėjimas

²⁴ Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006, Nr. 80. P. 91

²⁵ Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995. P. 229

²⁶ Jung Ch. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 2 Unif. L. Rev. n.s. 148 1997. P. 153// <http://ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf>; (Prisijungimo laikas 2011-11-17)

²⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-318/2009 Uždaroji akcinė bendrovė „If draudimas“ prieš UAB „DSV Transport“

užtikrinti reikiamo atidumo, rūpestingumo ir apdairumo, kuris buvo būtinas konkrečiomis aplinkybėmis²⁸. Vežėjas turi įrodyti, jog krovinys buvo prarastas dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso: civilinėje byloje vežėjas turėjo įrodyti, kad vairuotojas, priėmęs krovinį ir padėjęs vykdyti vežimą, privalėjo užtikrinti krovinio saugumą ir, veždamas jį, iš anksto numatyti ir įvertinti visas galimas grėsmes, galinčias kilti vežant krovinį, imtis visų įmanomų priemonių pašalinti krovinio praradimo veiksnius ar sumažinti krovinio praradimo rizikos laipsnį. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas padarė išvadą, kad vežėjo atsakomybę pašalina tik LR Kelių transporto kodekso 45 str. 1 d. nurodytos aplinkybės, o atsakovas neįrodė aplinkybių, kurios šalintų jo atsakomybę²⁹. Todėl byloje buvo taikyta vežėjo atsakomybė. Teisinėje literatūroje taip pat galime rasti sprendimų, kai vežėjas pripažįstamas kaltu dėl tariamos vagystės, nes nevykdė pareigos bendradarbiauti aiškinantis nusikaltimą, neatskleidė, kokių saugumo priemonių buvo imtasi krovinio praradimo prevencijai. Tai turėtų būti suprantama kaip tikimybė, jog krovinys buvo pavogtas dėl vežėjo tyčios ar neatsargumo, jei vežėjas padarytos žalos priežastis palieka neatskleistas ir nepaaiškintas³⁰.

Vienas svarbių aspektų kalbant apie vežėjo kaltės taikymą yra kaltės laipsnis. Kaltė, kaip pagrindas civilinei atsakomybei, yra nepakankamas skolininko atsargumas, rūpestingumas ar atidumas, kurį jis turi parodyti konkrečioje situacijoje, pagal savo padėtį elgdamasis taip, kad nepadarytų žalos kitam asmeniui ar kad neatsirastų nuostolių³¹. Nyderlandų Aukščiausiasis Teismas (byloje, kurioje pavogti gabenti spausdintuvai pavogus transporto priemonę iš nesaugomos aikštelės šalikelėje) tyčinius vežėjo veiksmus vertino kaip susitariančios šalies žinojimą apie su atliekamais veiksmais (neveikimu) susijusią riziką ir žinojimą, jog didesnės galimybės, kad rizika pasitvirtins, nei kad bus išvengta neigiamų padarinių³². Nustačius, kad vežėjo veiksmuose pasireiškia abu bruožai, jis laikytas atsakingu už žalą, padarytą tyčiniiais veiksmais.

Jungtinėje Karalystėje tyčinis elgesys reiškia ne atsitiktinumą, o būtinas valios pasireiškimas veiksmuose ar neveikime. Asmuo veikia tyčia žinodamas ir suprasdamas, kad esamomis aplinkybėmis jo elgesys neteisėtas ir jis to nepaiso bei tikslingai elgiasi, tęsia

²⁸ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004. P. 188

²⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010 K. D. prieš Uždaroji akcinė bendrovė „Agaras“

³⁰ Clarke M. National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case-law. P. 637-638 // http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&div=52&collection=journals&set_as_cursor=12&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall; (Prisijungimo laikas 2011-12-03)

³¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. kovo 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2002 UAB „Kemi“ prieš Medardo Neverausko individuali įmonė

³² Nyderlandų Aukščiausiojo teismo (Hoge Raad) sprendimas 2002-10-11 byloje CONTAINER TRUCKING VENLO B.V., EISERES tegen "K" LINE (NEDERLAND) B.V., VERWEERSTER// <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1235&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-05)

veiksmus, nesirūpindamas dėl kilsiančių pasekmių³³. Šioje byloje vežėjas, tyčia nepaisęs instrukcijų ir perdavęs krovinį nenustatytiems asmenims, laikytas kaltu dėl tyčinio elgesio. Taip pat ir Graikijoje teismų praktika suformavo tyčinio elgesio sampratą: ji apima ne tik piktavališkus veiksmus ar neveikimą, bet ir tokį vežėjo elgesį, kai jis žino, jog jo veiksmai padidins žalos atsiradimo riziką, bet vis tiek nerodo domėjimosi ar tinkamo dėmesio jai išvengti³⁴. Savo ruožtu, CMR konvencijoje aiškiai išskirta, kad vežėjas negali vadovautis jos nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų arba kurios įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams³⁵. Tokia teisės norma laikytina visiškai pagrįsta, nes vežėjas, kryptingai siekęs padaryti žalos ar nesutrukdęs jai atsirasti, nors pagal aplinkybes ir asmenines savybes privalėjo imtis veiksmų užkirsti kelią nuostoliams atsirasti, negali išvengti neigiamų pasekmių — atsakomybės kompensuojant nuostolius juos patyrusiam asmeniui.

Šalia tyčios CMR konvencija numato kitus jai prilygintus veiksmus, t. y. didelį vežėjo neatsargumą. Tyčia ir didelis neatsargumas sukelia tas pačias teises pasekmes. Lietuvos nacionalinėje teisėje tiesiogiai didelis neatsargumas prilyginamas tyčiai ir yra reikšmingas CMR konvencijos taikymo aspektu kaip vienas iš atsakomybės ribojimą mažinančių pagrindų. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nuosekliai formuoja teismų praktiką aiškindamas didelio neatsargumo turinį. Taikant CMR konvencijos 2 str. 1 d. kartu su LR Kelių transporto kodekso 46 str. 5 d. vežėjo didelis neatsargumas pagal bylos aplinkybes gali būti prilyginamas tyčiniams veiksams. Lietuvos teisėje didelis neatsargumas suprantamas kaip paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių nepaisymas³⁶. Tačiau derėtų pažymėti, kad kalbant apie didelį skolininko neatsargumą, privalu atsižvelgti į faktines bylos aplinkybes ir vežėjo veiksmus vertinti vadovaujantis protingo ir pakankamai atidaus asmens kriterijumi. Dėl to vežėjo papildomi veiksmai siekiant įsitikinti, ar pakrautos transporto priemonės matmenys atitinka nustatytus, kai nukrypimai nėra akivaizdžiai pastebimi, ir kai paprastai toks krovinyss neviršija leistinų matmenų, kolegijos vertinimu, reikštų didesnius negu minimalūs atidumo, rūpestingumo

³³ Jungtinės Karalystės Apeliacinio teismo sprendimas 1997-04-18 byloje Lacey's Footware (Wholesale) Ltd. v. Bowler International Freight Ltd. and Another// <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=172&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-05)

³⁴ Iglezakis I. The Jurisprudence of Greek Courts on International Transport Law. P. 243// http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.inty/rhelldi0057&div=15&collection=intyb&set_as_cursor=5&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall#249; (Prisijungimo laikas 2011-12-03)

³⁵ 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932. 29 str. 1 d.

³⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. balandžio 14 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-172/2009 UADB „ERGO Lietuva“ prieš UAB „Transtira“

standartus³⁷ (bylos faktinės aplinkybės: kreiptasi dėl vežėjo atsakomybės už krovinio sugadinimą — vežant automobilius jie buvo apgadinti dėl pakrautos priemonės per didelio aukščio).

Tarptautinėje praktikoje taip pat pripažįstama didelio neatsargumo kategorija. Vadinamojoje „sušalusių apelsinų“ byloje³⁸ teismas nustatė, kad pagal Vengrijos teisę nustatytų faktinių aplinkybių pobūdis prilygsta tyčiniam aplaidumui remiantis CMR konvencijos 29 str. 1 d., todėl įprastos atsakomybės ribojimo sąlygos nebuvo taikytos. Pagal bylos aplinkybes lengvu tentu dengtu automobiliu žiemos metu buvo gabenami apelsinai. Transporto priemonė vėlavo kelias dienas, o lauko temperatūrai nukritus žemiau nulio vaisiai sušalo. Vengrijos teismas sprendimo argumentus grindė sisteminė kelių ginčo objektų analize: vežimas buvo nutrauktas ir tęsiamas po nepagrįstai ilgo laiko, krovinyje buvo jautrus temperatūrų pokyčiams, žiema pasižymi šalčiu, o krovinyje buvo gabenamas apdengus tik neperšlampamu brezentu, kuris neapsaugo nuo temperatūros pokyčių.

Kitas vežėjo neapdairaus ir prilyginamo tyčiniam elgesio pavyzdys nagrinėtas Vokietijos teisme. Esminės aplinkybės buvo tokios, kad vežėjo vairuotojas paliko vilkiką su elektronine įranga pramoniname rajone užrakinęs pakabinama spyna bei švinine plomba. Po šešių valandų grįžęs vairuotojas pastebėjo, kad į transporto priemonę buvo įsilaužta ir pagrobta dalis krovinio. Teismas sprendė, jog brangios įrangos palikimas nakties metu vertintinas kaip didelis aplaidumas. Bet kas vežėjo vietoje būtų supratęs, kad tamsiu paros metu savaitgalį pramoninis rajonas bus visiškai tuščias, o tik spygnos uždėjimas yra nepakankama priemonė krovinio saugumui užtikrinti³⁹. Kitoje byloje, kurioje vežėjui taikyta atsakomybė dėl penkiasdešimt vienos cigarečių dėžutės vagystės iš transporto priemonės jam sustojus stovėjimo aikštelėje⁴⁰, Vokietijos teismas papildė didelio neatsargumo sampratą. Konstatuota, jog neišvengiamumas CMR konvencijos 17 str. 2 d. prasme reikalauja didžiausio rūpestingumo standarto, maksimalių pastangų apsaugant nuo žalos atsiradimo. Taip pat, kad didžiausio atsargumo standartas turi būti ribojamas ekonominiu pagrįstumu. Nors pastaroji sąvoka nėra įsitvirtinusi Vokietijos teismų praktikoje, šios bylos aplinkybėmis teismas laikė, jos turto pagrobimas ir apiplėšimas yra išvengiamos aplinkybės. Motyvuota tuo, jog nepasinaudota galimybe pasamdyti antrąjį vairuotoją, kuomet vežimas būtų buvęs vykdomas visą naktį, o nesant poreikio sustoti, nebūtų įvykusi ir vagystė. Šias faktines aplinkybes visiškai priešingai traktuoja Jungtinės Karalystės

³⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. birželio 7 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-266/2011 UAB „Valdinta“ prieš UAB „Vitavera“ ir UAB „ERGO Lietuva“

³⁸ Palasti. C. The application of CMR in Hungary. 11 Unif. L. Rev. n.s. 405 (2006). P. 410// <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&div=36&id=&page=>; (Prisijungimo laikas 2011-11-17)

³⁹ Jung Ch. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 2 Unif. L. Rev. n.s. 148 1997. P. 162// <http://ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf>; (Prisijungimo laikas 2011-11-17)

⁴⁰ Ten pat. P. 156

teismai, nenurodydami prievolės pasirinkti gabenimą dviem vairuotojams⁴¹. Autorės nuomone, ekonominio pagrįstumo principų netaikymo neturėtume priskirti dideliame neatsargumui. Ši išvada grindžiama idėja, kad perteklinės papildomos saugumo priemonės neatitinka atidaus vežėjo standarto, formuojamo daugelio valstybių teismų praktikoje. Pernelyg aukštų reikalavimų kėlimas apsunkintų vežimus nustatydami papildomas pareigas vežėjui, be to siuntėjui ar gavėjui atsivertų plačios galimybės reikalauti visos kompensacijos (nes tyčiai prilyginamų veiksmų atveju netaikomas Konvencijos 23 str. nustatytas atsakomybės dydžio ribojimas). Papildomų saugumo priemonių ėmimasis galėtų būti ekonomiškai pateisinamas, jei gabenamas jautrus ar ypač brangus kroviny, kai susidarę trūkumai padarytų didelės žalos.

Vežėjas turi pareigą pristatyti krovinį tinkamam gavėjui. Tik tuomet jis bus laikomas tinkamai įvykdžiusiu vežimo sutartį. Perduodamas krovinį ne krovinio važtaraštyje nurodytam gavėjui arba ne siuntėjo reikalavimu pakeistam gavėjui, vežėjas pažeidžia vežimo sutartimi prisiimtus įsipareigojimus pristatyti krovinį į paskirties vietą ir perduoti jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Jeigu vežėjas perduoda krovinį ne siuntėjo nurodytam gavėjui, tai prilyginama krovinio praradimui⁴².

Tyčiniais vežėjo veiksmiais padaryta žala taip pat įtakoja ir senaties terminų taikymą ieškiniams, reiškiamiems dėl vežimo santykių. CMR konvencija nustato 1 ir 3 m. ieškinio senaties terminus. Bendrasis terminas pagal Konvencijos 32 str. 1 d. yra 1 m., tačiau, jei nuostoliai atsiranda dėl vežėjo tyčios ar veiksmų, prilyginamų tyčiai, senaties terminas yra 3 m. Siekiant apginti siuntėjo interesus, minėti terminai gali būti atnaujinami, jei ieškovas dėl svarbių priežasčių juos praleido. Toks aiškinimas grindžiamas idėja, kad tais klausimais, kurių Konvencija nenumato ar kurie lieka neaiškūs, taikoma nacionalinė valstybių teisė. Jei vykdomas vidinis vežimas, didelė reikšmė teikiama šalių sudarytai sutarčiai (t. y. ar susitariam dėl CMR konvencijos taikymo). O, jei sutartis neapima kokių nors sąlygų, gali būti taikomos CMR konvencijos nuostatos⁴³.

Apibendrinant kaltės vertinimą vežėjo atsakomybės taikyme, autorė siekia pabrėžti, kad nepaisant skirtingo jos nustatymo teisės aktuose, ši sąlyga būtina nagrinėti taikant vežėjo atsakomybę. Tiesiog atitinkamai pasiskirstys šalių teisės ir pareigos, o nustačius vežėjo atsakomybę be kaltės, nuostolių atlyginimo pareiga kyla visais atvejais, išskyrus griežtai numatytus atvejus, kai vežėjas gali remtis nustatytais pagrindais, siekdamas nemokėti kompensacijos už krovinio praradimą, sugadinimą ar vėlavimą pristatyti. Valstybių teismų

⁴¹ Jungtinės Karalystės teismo sprendimas (Queen's Bench Division) 1994-02-01 byloje G. L. Cicatiello S. R. L. and others v. Anglo European Shipping Services Ltd. and others// <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1356&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-04)

⁴² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartis 2011 m. liepos 22 d. civilinėje byloje 3K-3-334/2011 UAB „Šiaulių tauro televizoriai“ prieš UAB „Danetra“ ir UAB „Eksena“

⁴³ Clarke M. A., Yates D. Contracts of carriage by land and air. London: Singapore, 2004. P. 2

praktika savitai aiškina vežėjo kaltės ir didelio neatsargumo aspektus, tačiau autorė daro išvadą, jog iš esmės visuose juose turima omenyje, kad vežėjas yra kaltas, jei sąmoningai ar žinodamas, kad žalai įvykti yra didelė rizika, nesiėmė saugumo priemonių ar dėl nepakankamo atidumo neužkirto kelio neigiamiems padariniams.

3.2. Vežėjo atsakomybės dydžio ribojimas

Vežėjui atsakomybė kyla, jei kroviny yra prarastas, sugadintas ir jeigu vėluojama jį pristatyti. Civilinėje teisėje galioja principas, kad visa žala, kurią patyrė susitariančioji šalis dėl sutarties nevykdymo ar netinkamo vykdymo, turi būti visiškai atlyginta. Tokią atsakomybės apimtį yra pabrėžęs ir Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas, nurodydamas, kad asmuo turi gauti visišką žalos atlyginimą, jei ta žala buvo padaryta. Pabrėžtina ir tai, kad civilinės atsakomybės paskirtis yra kompensacinė, todėl patirti nuostoliai turi būti padengiami. Tačiau kalbant apie vežėjo keliais atsakomybę, jos ypatumas tas, kad vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti yra ribojama.

CK 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. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) kaip tik ir yra tarptautinė sutartis, kurioje nustatyta ribota vežėjo civilinė atsakomybė už viso ar dalies krovinio praradimą⁴⁴. Vežėjo atsakomybės ribojimas pasireiškia visiškos atsakomybės principo netaikymu, kai kroviny sužalojamas ar prarandamas, nes atlyginami tik teigiami nuostoliai — realus turto sumažėjimas ar praradimas, pasireiškiantis išlaidomis atkuriant prarastą ar sugadintą turtą⁴⁵. Vežimo santykiuose tokie nuostoliai galėtų būti išlaidos, susijusios su sugadintų prekių grąžinimu, akcizas, kai jis sumokėtas dėl to, kad kroviny buvo pavogtas ar dar neišgabentas iš šalies, krovinio gavėjo trečiajam asmeniui sumokėti delspinigiai, papildomi mokesčiai⁴⁶. Teismai, sprenddami klausimą, ar reikalaujamos išmokėti sumos yra laikytinos „kitais su vežimu susijusiais mokėjimais“, nustato tiesioginį priežastinį ryšį tarp netinkamo pervežimo įvykdymo ir krovinio siuntėjo ar gavėjo privalomai atliktų mokėjimų. Jei tiesioginis priežastinis ryšys yra, laikytina, kad tai

⁴⁴ Šimkūnas M. Vežėjo civilinės atsakomybės ribos // Kelias. 2006, Nr. 9. Prieiga internetu <http://www.verum.lt/53> (Prisijungimo laikas: 2011-11-02)

⁴⁵ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004. P. 206

⁴⁶ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 102-104

mokėjimai, susiję su vežimu⁴⁷. Siekiant iš vežėjo gauti atlyginimą už kitokias išlaidas, jų dydis būtų įrodinėjamas ir prašoma priteisti nuostolius vadovaujantis bendrosiomis nuostolių atlyginimo taisyklėmis, jei įstatymai nenumato kitaip. Vežėjo atsakomybės atveju nepriteistini netiesioginiai nuostoliai, t. y. negautos pajamos. Tokias pačias krovinio vertės nustatymo taisyklės nustato Lietuvos įstatymai (Kelių transporto kodekso 46 str. 4 d.), taip pat draudžia negautų pajamų atlyginimą (Kelių transporto kodeksas 47 str. 1 d.). Jungtinėje Karalystėje šalys gali susitarti sutartimi dėl mokėtinos sumos siekiant padengti susidariusią žalą. Tuo atveju, jei sutartas atlyginimas reikštų baudą, tai nebūtų laikoma tinkamu išankstiniu galimų nuostolių įvertinimu bei laikytinas negaliojančiu⁴⁸.

Nuostolių atlyginimo klausimo aspektu svarbu pastebėti, kad dėmesys krypsta į krovinio vertę, kadangi ji turi įtakos atsakomybės dydžio apribojimams. CMR konvencijos 23 str. formuluojami pagrindiniai kriterijai, kuriais remiantis nustatomas kompensacijos už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti dydis. Nurodoma, kad krovinio vertė įvertinama pagal biržos kainas, o jeigu tokių nėra, — pagal rinkos, o jeigu nėra ir tokių, tai pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę⁴⁹. Tarptautinėje praktikoje tais atvejais, kai negalima nustatyti kompensuotinos krovinio vertės, pagal kurią prarastas krovinys būtų parduotas, orientuojamasi į kainą, pagal kurią prarastas krovinys būtų parduotas INCOTERMS taisyklių ex work sąlygomis, arba krovinio vertė nustatoma pagal krovinio sąskaitą- faktūrą. Ši praktika įsitvirtinusi ir Lietuvoje⁵⁰.

Atsakomybės dydžio nustatymui reikšmingos ir aplinkybės, koku būdu pasireiškė vežėjo neteisėti veiksmai. Kai vežėjo atsakomybė kyla dėl krovinio ar jo dalies praradimo, taikomos minėtos krovinio vertės nustatymo taisyklės. Be to, jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę yra pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje- faktūroje nurodytą krovinio vertę, ir vežėjas įrodo, kad jis manė priimęs vežti krovinį mažesnės vertės nei rinkos ar biržos vertė, teismas gali vadovautis tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis (siuntėjas, siekdamas išvengti muito mokesčių) negali tikėtis tokio savo interesų gynimo kaip sąžininga šalis⁵¹. Be to, CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustato ribojimą, kad kompensacija negali būti didesnė nei 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstantį kilogramą bruto svorio (toliau tekste 8,33 SDR —

⁴⁷ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Internetinė prieiga: http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26347 (Prisijungimo laikas 2011-11-02)

⁴⁸ D'Arcey L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Clayford: Shaw & Sons, 1992. P. 35

⁴⁹ 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932. 23 str. 2 d.

⁵⁰ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 99

⁵¹ Lietuvos Aukščiausiojo teismo teisėjų senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR). Prieiga internete http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26346 (Prisijungimo laikas: 2011-10-18)

Special Drawing Right). Todėl netgi jei patirti nuostoliai yra didesni, kompensacijos suma negalės būti didesnė, nei paskaičiuotas dydis, atsižvelgiant į nustatytą ribą. Krovinio pagrobimo ginkluoto užpuolimo metu byloje Ispanijos teismas taikė CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustatydamas, jog nebuvo nustatytos papildomos krovinio vertės, taip pat nenustatyta vežėjo tyčios⁵². Taip pat pateiktinas šio straipsnio taikymo pavyzdys, kai vežėjas ta pačia transporto priemone dviejuose kontaineriuose gabeno drabužius bei tuo pačiu automobiliu buvo vežamos kitai įmonei priklausiusios cheminės medžiagos, kurių vienai iš talpų išsiliejus, buvo sugadinti drabužiai. Nustatyta, kad vežėjas važtaraštyje buvo pažymėjęs, jog yra galimybė dėl žalos krovinui padarymo. Šiomis aplinkybėmis teismas konstatavo, jog netaikomas nei Konvencijos 29 str., nei 17 str. 2 d., kadangi vežėjo tyčiniai veiksmai nepasireiškė, todėl nėra pagrindo priteisti visą kompensacijos dydį. Taip pat nenustatyti klaidingi krovinio disponuojančio asmens veiksmai⁵³. Dėl nustatytų aplinkybių ribotos atsakomybės taikymas buvo pagrįstas ir tinkamas.

Praradus ne visą, o dalį krovinio, vežėjui kyla pareiga atlyginti prarastos dalies vertę, tačiau ši kompensacija taip pat neturėtų viršyti CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustatytos ribos. Civilinėje byloje priimtas sprendimas taikyti CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustatytą nuostolių atlyginimo ribojimą pavogus dalį krovinio. Vairuotojai buvo paveikti cheminių medžiagų, todėl negalėjo užkirsti kelio žalai atsirasti. Teismas konstatavo, jog nenustatyta nei vežėjo kaltės, nei atleidimo nuo atsakomybės pagrindų, dėl to pagrįstai taikytas atsakomybės dydžio ribojimas 8,33 atsiskaitymo vienetu už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio⁵⁴. Tuo atveju, jei vežimo sutartis sudaryta ir vykdoma išimtinai Lietuvos Respublikos teritorijoje, vadovausimės Kelių transporto kodeksu, LR CK normomis, nurodančiomis, kad taikomos šalių sutarties ir įstatymų nuostatos. Visgi dėl to vežėjo atsakomybė netampa visiška — blanketinėmis normomis nurodoma laikytis CMR konvencijoje nustatytų maksimalių nuostolių atlyginimo ribų (8,33 SDR). Šios Konvencijos nuostatos yra imperatyvios, todėl šalys neturi galimybių susitarti. Sutarties šalių laisvė sudarinėti sandorius nėra absoliuti, sutartinė laisvė yra ribojama visų pirma imperatyviomis įstatymo normomis. Nepažeidžiant CMR konvencijos 40 straipsnio nuostatų, visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo šios Konvencijos, laikomi negaliojančiais⁵⁵.

⁵² Ispanijos Audiencia Provincial de Barcelona teismo sprendimas 2005-01-20 byloje España Cía. Seguros y Reaseguros S.A / Jose Salvat, SA// <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1208&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-05)

⁵³ Belgijos Cour d'Appel de Gand teismo sprendimas 1992-03-26 byloje N.V. Transport Maenhout / Raemaekers Chr. / N.V. Belgalco// <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=997&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-06)

⁵⁴ Vilniaus apygardos teismo sprendimas 2010 m. spalio 8 d. civilinėje byloje Nr. 2-408-798/2010 AB „Vilkma“ prieš UAB „DSV Transport“ ir UAB „Hofa“

⁵⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2005 m. sausio 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-3/2005 UAB „Senukų prekybos centras“ prieš UAB „AM Trans“

Krovinio sugadinimo atveju vežėjo atsakomybės dydis ribojamas ne tik tiesioginiais nuostoliais bei 8,33 atsiskaitomųjų vienetų. Sugadinus krovinį vežėjas atlygina tokiu dydžiu, kuriuo sumažėjo krovinio vertė. Taip pat privalu vadovautis imperatyvu, kad kompensacija negali būti didesnė nei suma, kurią reikėtų sumokėti visiškai praradus krovinį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinamas visas krovinyss bei suma, kurią reikėtų sumokėti praradus sugadintą krovinio dalį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinama tik dalis krovinio⁵⁶.

Atsakomybė vežėjui taikoma ir tuo atveju, kai vežėjas sutartu laiku ar per protingą terminą nepristato krovinio. Esant tokiam esminiam sutarties pažeidimui, vežėjo atsakomybės dydis imperatyviomis normomis ribojamas užmokesčio už vežimą dydžiu (šis kompensacijos principas įtvirtintas CMR konvencijos 23 str. 5 d.). Aptariant šių aplinkybių reglamentavimą Lietuvos teisėje, galime daryti išvadą, kad draudžiamas tik negautų pajamų kompensavimas, tačiau vežėjas, pažeidęs vežimo terminus, privalo atlyginti krovinio siuntėjui ar gavėjui turėtus nuostolius, atsiradusius dėl transporto priemonės vėlavimo, jeigu sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis⁵⁷. Pastarasis atsakomybės dydžio nustatymo standartas taikomas, kai vežimas vykdomas Lietuvos teritorijoje ir, jei sutarties šalys nėra susitarusios tarpusavio santykiams taikyti CMR konvencijos normų.

Aptarus vežėjo atsakomybės ribas, dera pastebėti, kad visgi nustatomos išimtys, kada gali būti peržengtas vežėjo atsakomybės dydžiui taikomas barjeras. Pirmiausia paminėtina vežėjo tyčia. Jei vežėjas, gabendamas krovinį, jį sugadina, praranda ar vėluoja pristatyti tyčia, kyla pareiga atlyginti visus susidariusius nuostolius. Vežėjo tyčiai taip pat prilyginamas didelis neatsargumas ar neapdairumas, todėl ir pastarosiomis aplinkybėmis taikomas visiškas nuostolių atlyginimas su netiesioginių nuostolių išimtimi. Antra, didesnė kompensacija iš vežėjo gali būti priteisiama, tik tuo atveju, jeigu buvo deklaruota krovinio vertė arba papildoma krovinio vertė⁵⁸. Tokie šalių susitarimai aptariami važtaraštyje ir, atsiradus prievolei atlyginti nuostolius dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar vėlavimo pristatyti, kompensacija už kilusius nuostolius gali būti tokia, kuri buvo nurodyta važtaraštyje.

Sutartyse šalys gali numatyti atsakomybės formą nuostolių atlyginimu, netesybomis, bauda. Vežėjo atsakomybės reguliavime CMR konvencijos atžvilgiu numatytas griežtas draudimas dėl sąlygų, prieštaraujančių šiai konvencijai, nustatymo sutartimi. Kadangi CMR konvencijos normos yra imperatyvios, bet kokie susitarimai, nepagrįstai nustatantys didesnę atsakomybę, laikytini negaliojančiais. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas civilinėje byloje sprendė

⁵⁶ 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932. 25 str. 2d.

⁵⁷ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772. Aktualī redakcija 2011-11-05. 47 str. 1 d.

⁵⁸ 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932. 23 str. 6 d.

dėl galimo baudos mokėjimo, kurio siuntėjas priešieškiniu reikalavo iš vežėjo už pavėluotą krovinio pristatymą. Priešieškinio atmetimą Teismas argumentavo tuo, kad CMR konvencijos 41 str. 1 d. nustatyta, kad visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo šios Konvencijos, laikomi negaliojančiais. CMR konvencijos reglamentuojama vežėjo atsakomybė už krovinio pristatymą ne laiku suponuoja išvadą, kad pavėluotas transporto priemonės pateikimas savaime reikšmingas tiek, kiek pavėluota pristatyti krovinį. Netesybų už pavėluotą transporto priemonių pateikimą taikymas gali lemti CMR konvencijoje nenustatytą dvigubą atsakomybę; susitarimas dėl vežėjo didesnės nei CMR konvencijos nustatytos atsakomybės neatitinka Konvencijos 23 str. įtvirtintų taisyklių⁵⁹.

Kadangi vežimo santykiai yra civiliniai teisiniai, juose galioja šalių laisvos valios susitarti principas. Turint omenyje vežimo sutarties šalių teisę savo susitarimais mažinti atsakomybės dydį, turėtume prieiti išvadą, kad jie negalimi. CMR konvencijos normos, reguliuojančios šalių atsakomybę yra imperatyvios. Taip pat taikytina CMR konvencijos 41 str. 1d., kuri nukrypimus nuo formuluojamų nuostatų laiko negaliojančiais. Vadovaujantis nacionaline teismų praktika, teigtina, kad asmuo visais atvejais turi teisę gauti tolygų patirtai žalai atlyginimą. Lietuvos teisės normose įtvirtintas visiškas nuostolių atlyginimas, todėl ši principą galėtume laikyti imperatyviu, užtikrinančiu sutarties šalies interesų gynybą. Juo nukentėjusi šalis galėtų remtis bet kuriuo atveju ir įrodinėti patirtus nuostolius. Pasakytina ir tai, kad vežėjai, kaip verslo subjektai, veikia savo rizika, prisiima ekonominius įsipareigojimus, taigi mažai tikėtina, kad apdairus vežėjas sudarytų susitarimą, ribojantį atsakomybę mažesniu nei nustatyta dydžiu, nepaisant to, kad atsakomybės ribojimas nedraudžiamas, jei taip susitarti leistų imperatyvios normos. Be to, darytina išvada, jog atsakomybės ribojimas aptartu dydžiu palankiau vertintinas vežėjo atžvilgiu. Taip užtikrinama jo galimybė išlaikyti stabilią finansinę ir teisinę padėtį tais atvejais, kai nėra tyčinių vežėjo veiksmų dėl žalos materializavimosi.

3.3. Pretenzinė nuostolių atlyginimo tvarka

Pretenzinė nuostolių atlyginimo tvarka — dar vienas vežėjo atsakomybės ypatumas. CMR konvencijoje išskirtume dviejų rūšių pretenzijas: pretenzijos (reklamacijos), pranešančios apie krovinio defektus, ir pretenzijos CMR konvencijos 32 str. prasme, nurodančios patirtų nuostolių dydį bei pateikiant įrodymus.

Pastarosios pretenzijos informuoja vežėją apie padarytos žalos mastą ir nurodo reikalavimą atlyginti patirtus nuostolius. CMR konvencijos 32 str. 2 d. prasme tokios pretenzijos

⁵⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės 11 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-213/2009 UAB „Balthana“ prieš UAB „Baltcargo“

pareiškimas pristabdo senaties termino veikimą, kol pretenzija atmetama ar grąžinami prie jos pridėti dokumentai. Tuo tarpu CMR konvencijos 30 str. reglamentuojamomis pretenzijomis padaromi įrašai apie gauto krovinio būklę. Šių įrašų padarymas važtaraštyje turi įrodomąją galią. Tačiau tai nepaneigia galimybės nuginčyti įrašus. Taikant CMR konvencijos 30 str. reikia turėti galvoje, kad Konvencija riboja galimybę ginčyti patikrinimo rezultate užfiksuotą prekių būklę kaip faktą, tačiau visais atvejais galima ginčyti žalos kroviniui atsiradimo priežastis ir sąlygas⁶⁰. Pažymėtina dar ir tai, jog pretenzija nelaikytinas bet koks rašytinis pareiškimas, o tik toks, kuriame aiškiai nurodytas reikalavimas, žalos dydis, atsakomybės pagrindai, taip pat pridėti dokumentai, iš kurių būtų galima spręsti, ar pripažinti pretenziją⁶¹.

Prenzijas galima reikšti tiek esant akivaizdiems, tiek ir neakivaizdiems krovinio defektams. Jei nustatomas akivaizdus atgabento krovinio sugadinimas ar dalies trūkumas, pretenzija turi būti pareiškama nedelsiant, vėliausiai krovinio priėmimo metu, tačiau ne vėliau kaip per 7 dienas, neskaičiuojant sekmadienių ir švenčių dienų. Šios pretenzijos (reklamacijos) tikslas yra koku nors būdu suteikti vežėjui informacijos, apie akivaizdžius trūkumus, kad vežėjas galėtų tuoj pat imtis neatidėliotinų veiksmų žalos dydžiui, jos pobūdžiui ir susidarymo mechanizmui nustatyti. Taigi, jei krovinio defektai akivaizdūs, reklamacija gali būti pateikiama ir vežėjo vairuotojui. Tokiais atvejais pakanka krovinio gavėjo įrašo apie jo atsisakymą priimti krovinį⁶².

Jei krovinio trūkumai jo priėmimo metu nebuvo akivaizdūs, krovinio gavėjas turi teisę per 7 dienas, neskaičiuojant sekmadienių ir švenčių dienų, pareikšti pretenziją išimtinai krovinio pagrindiniam vežėjui ar jo agentams. Be to, tokia pretenzija privalo būti pateikiama raštu, kadangi tokiomis aplinkybėmis vežėjas neturi galimybės patikrinti ir įvertinti esamos krovinio būklės. Nustatant akivaizdžius trūkumus, vežėjo vairuotojas ar įgalioti asmenys gali realiai nustatyti padarytos žalos mastą ir imtis priemonių užtikrinti vežėjo interesų apsaugą. Defektus pastebėjus vėliau, nebeįmanoma vietoje apžiūrėti krovinį ir nustatyti padarytą žalą, sumažėja galimybės operatyviai sužinoti, kokios apimties trūkumai buvo iš karto po atgabenimo. Taip pat apribojama vežėjo teisė imtis krovinio sugadinimo ar dalies praradimo dydžio nustatymo priemonių (pvz., samdant ekspertus krovinio iškrovimo vietoje), apie tai pažymint važtaraštyje ar atskirame patikrinimų akte krovinio priėmimo metu.

⁶⁰ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Internetinė prieiga: http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26347 (Prisijungimo laikas 2011-11-05)

⁶¹ Vilniaus apygardos teismo sprendimas 2011 m. birželio 20 d. civilinėje byloje 2A-680-520/2011 UAB „Vivatrans“ prieš UAB „Šalauta“

⁶² Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Internetinė prieiga: http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26347 (Prisijungimo laikas 2011-11-05)

Apibendrinant pateikiamų pretenzijų tvarką krovinio praradimo ar sugadinimo atvejais pasakytina, kad jų pateikimas vežėjui nereiškia netekimo teisės į reikalavimo patenkinimą padarinių ir nedraudžiama pateikti ieškinio. Šiais atvejais pretenzijos reikšmė pasireiškia ieškinio senaties termino sustabdymu, kol vežėjas atmeta pretenziją ir grąžina prie jos pridėtus dokumentus.

Aukščiau buvo aptariamos situacijos, kai pretenzijos pareiškiamos sugadinus ar praradus dalį krovinio. CMR konvencijoje išskiriama speciali norma, vežėjo atsakomybei taikoma tuomet, kada vėluojama pristatyti krovinį. Šios nuostatos turėtų būti laikomasi itin atidžiai, kadangi nuostolių patyręs asmuo netektų teisės gauti kompensaciją. Kompensacija už pavėluotą pristatymą nemokama, jeigu per 21 dieną po to, kai prekių siunta buvo perduota gavėjui, nebuvo vežėjui pareikštos pretenzijos raštu⁶³. Todėl nustatyto imperatyvaus pretenzijos pareiškimo termino laikymasis užtikrina šalies interesų gynybą. Ši norma vertintina kaip privaloma ikiteisminė procedūra siekiant apginti teisę į kompensaciją, o jos nepareiškimas atima galimybę gauti reikalavimo patenkinimą, jei būtų kreipiamasi į teismą su ieškininiu reikalavimu. Suinteresuotam asmeniui nustatytas reikalavimas pateikti pretenzijas veikia palankiai vežėjui. Taip saugomas teisinių santykių stabilumas ir bylinėjimosi ekonomiškumas, kadangi žalos patyręs asmuo turi teisę ginti savo teises laikydamasis protingumo ir operatyvumo kriterijų. Kitai šaliai sąmoningai vilkinant savo teisių įgyvendinimą, turi būti atsižvelgiama, kad vežėjas nebegali protingai tikėtis po termino reikalaujant nuostolių atlyginimo. Kitu atveju rastųsi teisinio užtikrintumo principo pažeidimų.

Kalbant apie pretenzijų pareiškimo tvarką pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus, pasakytina, kad, priešingai, nei CMR konvencijoje, nei LR Kelių transporto kodeksas, nei Taisyklės nenumato privalomos pretenzijų pareiškimo procedūros. Pareiškėjui nustatoma teisė pareikšti pretenziją, tačiau jis gali ja ir nepasinaudoti ir dėl to vis tiek nepraranda galimybės gauti reikalavimo patenkinimą kreipiantis su ieškiniu į teismą. Šios procedūros privalumas tas, kad pretenzijos pareiškimas pratęsia ieškinio senaties terminą vienu mėnesiu.

3.4. Vežimo dokumentų svarba vežėjo atsakomybei

Vežimo sutartį siuntėjas ir vežėjas gali sudaryti bet kokia forma — žodžiu, raštu, konkliudentiniais veiksmais, telefonu, faksu ar bet kokiomis kitomis ryšio priemonėmis. Nei nacionaliniai, nei tarptautiniai teisės aktai nenumato privalomos šių susitarimų formos. Sudaryti susitarimai įgyja įstatymo galią šalims ir tampa privalomi tinkamai vykdyti. Kaip reikėtų spręsti

⁶³ 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932. 30 str. 3 d.

situaciją, jei iškylus ginčui tarp šalių, viena jų teigtų, kad susitarimo dėl krovinio vežimo nebuvo sudaryta. Galėtume pasiūlyti dvi galimybes: pirma, sutarties sudarymą įrodinėti visais leistinais įrodymais arba, antra, remtis krovinio vežimo važtaraščiu.

Nacionalinė ir tarptautinė teisė važtaraštį laiko vežimo sutarties sudarymą įrodančiu dokumentu. Christian Jung daro išvadą, kad, kai važtaraštis buvo tinkamai užpildytas ir pasirašytas galiojančiu parašu, jo įrodomoji galia, nulemta CMR konvencijos 9 str., Vokietijos teismuose yra labiau vertinama bei sunkiau paneigiama priešingai teigiančiais įrodymais⁶⁴. Tačiau jis tėra viena aplinkybių, iš kurių sprendžiama ar tarp vežimo sutarties šalių yra susiklostę sutartiniai santykiai, taip pat kuo remiantis būtų sprendžiamas atsakomybės klausimas, jei dėl vežimo atsirastų nuostolių.

Vāztaraščio egzistavimo svarbą ir ypatumus sprendžiant dėl vežėjo atsakomybės geriausia galėtume įžvelgti analizuodami važtaraščio funkcijas. Reikėtų paminėti, kad vežimo dokumentai atlieka kelias funkcijas:

- Įrodomąją,
- Legitimacinę,
- Informacinę,
- Instrukcinę⁶⁵.

Kituose šaltiniuose galime rasti ir kitaip išreikštas važtaraščio atliekamas funkcijas. Nors jose išsamiau pateikiama vežimo dokumento esmė, turinys iš esmės yra tapatus:

- Tai prima facie įrodymas, kad sudaryta vežimo sutartis,
- Tai vežimo sutarties sąlygų įrodymas,
- Tai patvirtinimas, kad vežėjas priėmė krovinį vežti,
- Įrodymas, kad kroviny ir pakuotė buvo išoriškai tinkami, o krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeravimas atitiko važtaraštyje nurodytus duomenis⁶⁶ (kai važtaraštyje nenurodomos vežėjo pastabos).

Pirmiausia vežėjo atsakomybės klausimui aktualus važtaraščio, kaip sutarties sąlygų įrodymo, buvimas, t. y. pagal jame įrašytą sumą nustatoma krovinio vertė, o tuo pačiu sprendžiamas vežėjo atsakomybės dydžio nustatymo klausimas. Vežėjas, praradus visą arba dalį krovinio, privalo atlyginti žalą kompensacijos suma, apskaičiuojama pagal krovinio vertę toje

⁶⁴ Jung Ch. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 2 Unif. L. Rev. n.s. 148 1997. P. 162// <http://ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf>; (Prisijungimo laikas 2011-11-15)

⁶⁵ Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė // Jurisprudencija. 2008, Nr. 1 (103). P. 47

⁶⁶ Ambrašienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 22

vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežti⁶⁷. Važtaraštyje nurodomas mokestis už vežimą ir suteiktas paslaugas⁶⁸, taigi ir tuo atveju, kai atsakomybė vežėjui kyla už vėlavimą krovinį pristatyti, važtaraštyje nurodyta suma atlieka nuostolių atlyginimo ribojimo funkciją, nes pristatymo vėlavimo atveju vežėjo atsakomybė ribojama atlyginimo už vežimą suma. Šalys į važtaraštį gali įrašyti ir kitų papildomų sąlygų. Toks jų išreiškimas raštu įgytą didesnę įrodymo galią ir būtų pranašesnis teisminių ginčų metu. Tačiau tuo pačiu derėtų pabrėžti ir tai, kad šios sąlygos gali būti ir nugrinčytos. Jei tam tikros esminės sąlygos važtaraštyje nebūtų įtvirtintos, neigiami padariniai dažniausiai kyla sutarties šalims, kuriai prima facie įrodymas kilus ginčui būtų labai naudingas⁶⁹. Apsvarsčius galimus privalumus ir trūkumus, turėtume daryti išvadą, kad privalu atidžiai pildyti esmines važtaraščio sąlygas, jei norima išsaugoti privilegijuotą padėtį žalos atveju, o papildomų sąlygų įtraukimas taip pat daugiau naudingas nei priešingai, kadangi konkrečios sąlygos būtų patvirtintos ir vertinamos kaip turinčios patikimesnę vertę, kol nėra nugrinčytos.

Kalbant apie privalomų sąlygų nurodymą, atkreiptinas dėmesys į reikalavimą nurodyti, kad vežimas yra vykdomas pagal CMR konvenciją. Ši sąlyga itin svarbi vežėjui kadangi įtakoja jo atsakomybės apimtį vežimo metu atsiradus nuostoliams. Jei važtaraštyje dėl kokių nors aplinkybių nepažymima, kad vežama pagal CMR konvenciją, vežėjas negali riboti atsakomybės dydžio 8,33 atsiskaitymo vienetų riba. Konvencijos 7 str. 3 d. nustatyta, kad, jeigu važtaraštyje nėra nurodymo, numatyto Konvencijos 6 str. 1 d. „k“ p., vežėjas yra atsakingas už visas išlaidas ir nuostolius, kuriuos asmuo, turintis teisę disponuoti krovinium, gali dėl to turėti.

Kita važtaraščio ypatybė, taip pat atitinkanti įrodomąją funkciją, — patvirtinimas apie faktinių aplinkybių egzistavimą. Turima mintyje krovinio priėmimo vežti ir pristatymo gavėjui faktą, kadangi abiem atvejais apie krovinio priėmimą ir pristatymą važtaraštyje daromi atitinkami įrašai. Be to, šiame vežimo dokumente atsispindi krovinio būklė priimant jį vežti, nustatoma, ar nėra aiškiai matomų krovinio trūkumų ir motyvuotos pastabos įrašomos važtaraštyje. Jei jokių pastabų vežėjas nepadaro, preziumuojama, kad krovinys priimtas vežti tinkamos būklės, o vežėjui tenka pareiga įrodyti priešingą faktą. Vokietijos teisėje važtaraštis taip pat sukuria paneigiamą prezumpciją, kad vežimo sutartis yra sudaryta ir vežimas vykdomas taip, kaip numatyta dokumente. Tik tinkamai surašytas ir galiojančiu parašu pasirašytas dokumentas pasižymi tokiomis savybėmis. Važtaraštis yra visiškas jo turinio įrodymas ir

⁶⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-49/2011 UAB „Intercity Logistic“ prieš D. G. individuali įmonė

⁶⁸ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963

⁶⁹ Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė // Jurisprudencija. 2008, Nr. 1 (103). P. 49

įrodinėjimo našta perkelia jį nuginčyti siekiančiai šaliai⁷⁰. Dėl tos pačios priežasties daromi įrašai ir apie krovinio vietų skaičių, kiekį, kadangi minėtos informacijos nenurodymas sukelia neigiamus padarinius vežėjui perkeliant didesnę naštą, jei dėl vežimo atsirastų prievolė kompensuoti susidariusius nuostolius.

Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad važtaraštis padeda fiksuoti nustatytos sutarties vykdymo eigą: važtaraštis pildomas nuo pirmųjų veiksmų — krovinio pakrovimo iki pristatymo gavėjui. Be to, vežėjas gali padaryti papildomus įrašus, jei vežimo metu to reikalautų aplinkybės. Be to, važtaraščiai laikomi krovinio disponavimo instrumentu, o juose nurodyti krovinio siuntėjas ar gavėjas gali įgyvendinti teises į krovinį ir galiausiai važtaraštyje nurodytas vežėjas taip pat gali pasinaudoti jam krovinio vežimo sutartyje numatytomis teisėmis⁷¹. Anksčiau aptartas elektroninio važtaraščio naudojimas užtikrintų didesnę minėtų funkcijų patikimumą, be to, būtų paprasčiau nustatyti įrašų padarymo laiką, taip pat užtikrinti paties vežimo dokumento saugumą.

Atsiradus žalai, vežėjo atsakomybės klausimui didelę reikšmę turi aplinkybė, ar važtaraštyje nebuvo susitarta ir įrašyta papildomų instrukcijų, ar buvo informuota apie ypatingas krovinio gabenimo sąlygas. Šios aplinkybės atitiktų informacinę ir instrukcinę važtaraščio funkcijas ir nėra esminės, tačiau tokiomis gali tapti, kai tenka įrodinėti ar vežant krovinį buvo laikytasi privalomų kroviniu disponuojančio asmens nurodymų, ar buvo vežama protingai ir apdairiai kaip to reikalavo aplinkybės ir suteikta papildoma informacija. Pabrėžtina, kad pažeidus važtaraštyje apibrėžtas instrukcijas dėl krovinio vežimo, vežėjui tenka visa jo veiksmų rizika. Jei kroviny s prarandamas, sugadinamas ar jį vėluojama pristatyti dėl aplinkybių, dėl kurių buvo pareikšti aiškūs siuntėjo nurodymai, vežėjo atsakomybei netaikomas CMR konvencijos 23 str. 3 d. numatytas ribojimas, t. y. atsakomybė neribojama, todėl vežėjas už padarytą žalą privalėtų atsakyti visa apimtimi.

Apibendrinant pasakytina, kad važtaraštis svarbus ne tik kaip sutarties sudarymą patvirtinantis dokumentas. Papildomų šio vežimo dokumento savybių ir ypatybių visuma gali tapti svarių argumentų sprendžiant apie vežėjo atsakomybės dydį ir apskritai jos atsiradimo galimumą.

⁷⁰ Jung Ch. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 2 Unif. L. Rev. n.s. 148 1997. P. 162// <http://ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf>; (Prisijungimo laikas 2011-11-17)

⁷¹ Ten pat. P. 51

3.5. Vežėjo atsakomybės vežimo santykiuose pradžia ir pabaiga

Jau minėta, kad šalys dėl krovinių vežimo gali susitarti bet kokia forma, bet to, pačios vežimo sutarties sudarymas nebūtinai turi sutapti su vežimo pradžia ar pabaiga. Nustatyti, kada krovinyms pradėtas vežti ir kada vežimas baigiamas svarbu dėl to, kad vežimas laikomas vykdomu nuo krovinių priėmimo vežti iki jo pristatymo gavėjui. Vežėjo atsakomybę šis momentas įtakoja tokiu būdu, kad vežėjas už jo žinioje esantį krovinį yra atsakingas nuo priėmimo vežti iki vežimo pabaigos.

Dėl minėtų aplinkybių derėtų detaliau aptarti vežimo pradžios ir pabaigos momentus, numatyti galimus atvejus, kai šių aplinkybių nustatymas taptų sudėtingas.

3.5.1. Vežėjo atsakomybės pradžios momentas

Kalbant apie vežėjo atsakomybės pradžią, išskirtini keli svarbūs aspektai: tikslas ir faktinės aplinkybės. Pareiga atlyginti padarytą žalą vežėjui kyla nuo krovinių priėmimo vežti. Pažymėtina, kad priėmimas vežti laikomas tuo atveju, kai krovinyms perduodamas vežėjo žiniai turint vienintelį tikslą — vežti krovinį, o ne kitais, pavyzdžiui, sandėliavimas, pakavimas, krovimas.

Vadovaujantis CMR konvencijos 17 str. 1 d., vežėjas už krovinių praradimą, sugadinimą taip pat už pavėluotą pristatymą yra atsakingas nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti ir iki jo perdavimo momento. LR Kelių transporto kodeksas 45 str. taip pat taiko tą pačią taisyklę, kad už krovinį vežėjas atsako, kai šis yra jo žinioje. Be to, būtina atkreipti dėmesį, kad pradžios momentas yra būtent priėmimas vežti — kiti veiksmai iki tol, kaip pakavimas, krovimas, nelaikytini įtakančiais vežimo procesą vežėjo atsakomybės požiūriu. CMR konvencijos prasme tokie veiksmai nelaikomi turinčiais reikšmės vežėjo atsakomybei ir nepatenka į jos reguliavimo sritį. Priėmimas vežti pagal CMR konvenciją suprantamas tik kaip vežimas pasibaigus šioms operacijoms⁷². Tačiau, jei šalys susitaria, kad vežėjas įsipareigoja atlikti krovinių pakrovimą, pakavimą, sandėliavimą ar kitus veiksmus dar iki paties vežimo, šiems santykiams subsidiariai taikytume nacionalines teisės normas, reglamentuojančias vežėjo atsakomybę.

Platesnė vežimo apimtis taikoma LR Kelių transporto kodekso 45 str. 3 d., nurodančioje, kad, jeigu vežėjas atliko priimto krovinių pakrovimą, perkrovimą ar perdavimą, tai tuo metu padaryta žala laikoma atsiradusia vežimo metu. Jei krovinyms dar iki faktinio vežimo yra vežėjo

^{72 72} Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Internetinė prieiga: http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26347 (Prisijungimo laikas 2011-11-12)

dispozicijoje, nepaisant to, yra transporto priemonėje ar saugomas kitoje patalpoje, vežėjas yra atsakingas už galimus atsirasti krovinio trūkumus, kol jis buvo jo žinioje. Atlikus teisės normų analizę, turėtume prieiti išvadą, kad esant tarptautiniam krovinio vežimui, visais atvejais bus vadovaujamosi CMR konvencijos nuostatomis. Tačiau, kai vykdomas vidaus vežimas ar susitarimo tarp siuntėjo ir vežėjo sąlygos nepatenka į Konvencijos reguliavimo apimtį, taikomos LR Kelių transporto kodekse įtvirtintos taisyklės.

Nagrinėjant faktines aplinkybes, turinčias reikšmės vežimo santykių pradžios kvalifikavimui, reikėtų pabrėžti, jog vežėjo atsakomybės už krovinį pradžia laikomas perdavimo pačiam vežėjui ar jo įgaliotam asmeniui momentas. Krovinio priėmimo faktas įrodomas apie krovinio priėmimą įrašant važtaraštyje, nes, vadovaujantis CMR konvencijos 9str. 1 d., nustatoma prezumpcija dėl krovinio perdavimo vežėjui. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nagrinėtoje byloje⁷³ vežėjas (atsakovas) įsipareigojo pervežti krovinį iš Italijos į Lietuvą. Vežėjas 2005 m. spalio 12 d. krovimo metu nepatikrino krovinio vietų skaičiaus, ženklinimo, numeracijos, išorinės būklės, kadangi nespėjo šių aplinkybių patikrinti, o siuntėjas (ieškovas) krovinio neužplombavo. Dėl to vežėjas siuntėjui pareiškė pretenzijas ir siuntėjas kitą dieną (2005 m. spalio 13 d.) užplombavo krovinį. Pristačius krovinį paaiškėjo, kad vežimo metu atsirado defektų, gavėjas kreipėsi su ieškiniu dėl nuostolių atlyginimo. Atsakovas gynėsi argumentais, kad krovinio perdavimo momentu laikytinas krovinio užplombavimas ir perdavimas vežėjui. Pirmosios instancijos teismas nustatė, kad vežėjas pasirašė važtaraštyje spalio 12 d., todėl šis, o ne kitas momentas laikytinas priėmimu vežti krovinį ir atsakomybės už vežimą pradžia. Kasacinės instancijos teismas taip pat pabrėžė, kad vežėjo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas, priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje, t. y. nuo krovinio priėmimo vežti momento iki perdavimo gavėjui momento. Taigi įtvirtinta teisinė prezumpcija, patvirtinanti krovinio perėjimo vežėjo dispozicijon faktą ir teisinė prezumpcija, patvirtinanti tinkamos būklės krovinio ir pakuotės išorės perdavimą, bei nustatytas atsakomybės už krovinio praradimą ar jo sugadinimą atsiradimo momentas. Turėtume atkreipti dėmesį ir į tai, kad vežėjas nesilaikė savo pareigos, pastebėjus trūkumus, pažymėti važtaraštyje motyvuotas pastabas. Lietuvos Aukščiausias Teismas toje pačioje byloje pažymėjo, kad, kai vežėjo vairuotojas CMR važtaraštyje nepadarė jokios žymos apie krovinio ir pakuotės pažeidimus, vežėjas negali būti atleidžiamas nuo atsakomybės už vėliau nustatytą krovinio trūkumą. Remiantis pateiktais išaiškinimais, pagrįstai patenkintas ieškovo reikalavimas. Tai, kad vežėjas ir jo atstovas buvo nepakankamai atidūs krovinio priėmimo momentu ir nesilaikė reikalavimų daryti motyvuotus įrašus važtaraštyje, dėl kurių galėtų būti atleisti nuo atsakomybės už sugadintą

⁷³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 30 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-296/2008 UAB „BTSK“ prieš UAB „Transidra“

krovinį, negali paneigti CMR konvencijos 9 str. įtvirtintos prezumpcijos. Aplaidus elgesys neatleidžia nuo atsakomybės, kadangi pats vežėjas nesilaikė nustatytos pareigos.

Vežėjo atsakomybės prezumpcija dėl krovinio perdavimo gali būti paneigiama pateikiant tai patvirtinančius įrodymus. Taip pat ir tuo atveju, kai važtaraštis nesurašytas ar vežėjo nepasirašytas, toks važtaraštis negalioja, nors pati vežimo sutartis lieka galioti, tačiau žalos patyręs asmuo negali vadovautis CMR konvencijos 9 str. 1 d. numatyta prezumpcija, kad krovinys perėjo vežėjo dispozicijon ir šį faktą privalo įrodinėti kitomis įrodinėjimo priemonėmis⁷⁴. Kaip ir pateiktuoju atveju, vežėjo argumentai turi būti svarūs, o ne grindžiami paties vežėjo sąžiningo ir atidaus elgesio trūkumu.

3.5.2. Vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti pabaigos momentas

Analizuojant vežėjo atsakomybę, svarbu nustatyti vežėjo atsakomybės už krovinį pabaigos momentą — krovinio perdavimą gavėjui. Atkreiptinas dėmesys į patį perdavimą. Jis turi atitikti šalių susitarimą ir įstatymo imperatyvias normas.

Perdavimas privalo būti tinkamas — tik tokiu atveju vežėjo atsakomybė už vežamą krovinį bus laikoma pasibaigusia. Pirmiausia krovinys turi būti pristatytas į paskirties vietą, t. y. siuntėjo nurodytą važtaraštyje. Vežimo momentu kroviniumi disponuojantis asmuo gali pakeisti nurodymus, tuomet krovinys bus laikomas tinkamai pristatytu atgabenus į siuntėjo nurodytą vietą. Be to, svarbu, kad krovinį priimtų važtaraštyje nurodytas asmuo ar jo įgaliotas asmuo, kurie pasirašo važtaraštyje. Ši aplinkybė reikšminga dėl to, kad, pristačius netinkamam asmeniui, krovinys gali būti laikoms prarastu, o vežėjui dėl to atsiranda prievolė kompensuoti dėl krovinio praradimo susidariusius nuostolius. Kroviniumi disponuojantis subjektas nurodo asmenį, kuriam turi būti pristatytas gabenamas krovinys. Tačiau pasakytina, kad ir gavėjas turi teisę nurodyti kitą gavėją (trečiąjį asmenį), ir pastarajam pristačius krovinį, vežėjas bus laikomas tinkamai įvykdžiusiu prievolę. Derėtų pažymėti, kad nurodžius kitą gavėją, šis nebegali krovinio nukreipti trečiajam gavėjui.

Šalys yra laisvos susitarti dėl krovinio pristatymo, taigi siuntėjas gali nenurodyti gavėjo, o nukreipti, kad vežėjas krovinį pristatytų į tam tikrą vietą ir iškrautų. Tokiu atveju vežėjas turi vykdyti siuntėjo nurodymus, o vežimas bus laikomas įvykusi ir vežėjo atsakomybė baigsis pristačius krovinį į siuntėjo nurodytą vietą. Jei vežėjas krovinio į paskirties vietą nepristato,

⁷⁴ Lietuvos Aukščiausiojo teismo teisėjų senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR). Prieiga internete http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26346 (Prisijungimo laikas: 2011-11-12)

vežimas nelaikomas baigtu, nebent jis būtų priverstas iškrauti krovinį dėl valstybinės valdžios institucijų nurodymų.

Vežant krovinį, dėl įvairių aplinkybių negalima nustatyti tikslaus gavėjo ar pristatyti į siuntėjo nurodytą vietą. Jei krovinio tikslus gavėjas ar pristatymo vieta nežinomi ir krovinys jiems nėra pristatomas, visą laiką išlieka vežėjo atsakomybė už krovinį. Vežėjui visomis įmanomomis priemonėmis nesuradus gavėjo, krovinys gali būti iškrautas, ir nuo to momento vežimas pasibaigia. Esant situacijai, kai gavėjas atsisako priimti krovinį, tuomet laikoma, kad siuntėjas pakeičia gavėją, ir vežimas pasibaigia, kai krovinys grąžinamas siuntėjui, arba siuntėjo nurodymu perduodamas kitam gavėjui⁷⁵. Britanijos teisėje šiuo atveju vežėjo atsakomybė pagal vežimo santykius pasibaigtų, tačiau vežėjas už krovinį būtų atsakingas kaip saugotojas.

Vežėjo atsakomybės pabaigos momentui ypač didelę reikšmę turi ta aplinkybė, ar krovinys buvo perduotas gavėjui, ar tik pristatytas į nurodytą vietą bei iškrautas. Teisiškai svarbus momentas, kad krovinio gavėjas niekieno neverčiamas priima krovinį ir tik tuomet vežėjo atsakomybė už krovinį laikoma pasibaigusia. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra suformavęs praktiką, kad krovinio perdavimas sietinas su krovinio valdymo perdavimu gavėjui momentu, nuo kurio vežėjo pareiga rūpintis krovinium pasibaigia. Pats krovinio perdavimas nesietinas tik su krovinio iškrovimo pradžia ir pabaiga. Krovinio perdavimu laikytinas momentas, kai krovinio gavėjas laisva valia priima krovinį valdymui ir pasirašo važtaraštyje. Nuo parašo važtaraštyje atsiradimo momento, vežėjas nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą⁷⁶. Šioje byloje vežėjui, gabenant grybus iš Lietuvos į Vokietiją, krovinio dalis buvo sugadinta, tačiau krovinys buvo tik apžiūrėtas, pretenzijų nepareikšta, o įrašas važtaraštyje padarytas po dviejų dienų. Todėl, nesant aptartų sąlygų, pagrįstai turėtume laikyti, kad krovinys perduotas nebuvo.

⁷⁵ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Internetinė prieiga: http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=26347 (Prisijungimo laikas 2011-11-12)

⁷⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2001 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-936/2001 UAB „Mėlynoji uoga“ prieš UAB „Danajos autotransportas“, UAB DK „Lindra“, UAB DK „Drauda“

4. VEŽĖJO KELIAIS ATLEIDIMAS NUO ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO PRARADIMĄ, SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI

Atsakomybė — tai, pažeidus sutarties ar teisės aktų normas, kylanti nauja prievolė, kurios esmė — neigiamų padarinių kilimas už žalą atsakingam asmeniui.

Vežėjui, praradus, sugadinus ar vėluojant pristatyti krovinį, kyla pareiga atlyginti nuostolius. Atsižvelgiant į abiejų sutarties šalių interesus bei galimas kilti aplinkybes, už kurias šalis neatsako ir protingai negali tikėtis jų atsirandant, teisės aktai įtvirtina taisykles, atleidžiančias nuo atsakomybės.

Atleidimo nuo atsakomybės institutas yra vienas pagrindinių, užtikrinančių tinkamą sutarties šalių interesų pusiausvyrą. Būtina pabrėžti, kad nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai panašiai reguliuoja atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, tačiau akcentuoti tam tikri esminiai skirtumai, daugiausia kylantys dėl to, kad juose skirtingai traktuojamas kaltės klausimas, taip pat ir dėl to, jog valstybių teismai savaip interpretuoja net ir panašias faktines aplinkybes. Nagrinėjant atleidimo nuo atsakomybės aspektus autorė pateiks teismų jurisprudencijoje suformuotą praktiką, kuri atskleis, ar tikrai yra pasiektas CMR konvencijoje deklaruojamas tikslas — suvienodinti vežėjo keliais civilinę atsakomybę.

4.1. Atleidimo nuo atsakomybės sąlygos pagal LR Kelių transporto kodeksą

Nagrinėdami vežėjo kaltę priėjome išvadą, kad LR Kelių transporto kodeksas, LR CK nustato vežėjo kaltės prezumpciją, o pats vežėjas už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti atsako tik esant kaltiems jo veiksams.

Be to, kad įstatymas įtvirtina atsakomybę tik esant vežėjo kaltiems veiksams, papildomai numatomi ir pagrindai, kurių egzistavimą nustačius, taip pat netaikysime prievolės atlyginti nuostolius. Dvigubas reglamentavimas sukuria situaciją, kai vežėjui suteikiama daugiau privilegijų ir galimybių gintis nuo pareikšto ieškinio ir pareigos kompensuoti už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti. Tuo tarpu siuntėjo ar gavėjo interesai būtų pažeidžiami. Taip pat reikėtų turėti omenyje, kad dažniausiai, bet ne visuomet, vežimo sutarties šalys yra juridiniai asmenys, besiverčiantys specifiniu verslu, todėl jiems tenka didesnė rizika sutartiniuose santykiuose.

Pirmiausia reikėtų aptarti vežėjo atsakomybę už vėlavimą krovinį pristatyti. Šiuo atveju, autorės nuomone, svarbu pabrėžti, kad atsakomybė už žalą pasireiškia ne tiesioginės žalos padarymu kroviniui ar siuntėjui arba gavėjui (nes kroviny s nėra sužalojamas). Pavėlavus pristatyti krovinį, nuostolius sudaro sutarties, kurios esmė yra susitarimas numatytu laiku

pristatyti produktą, pažeidimas. Dėl to suinteresuota šalis galėjo sumokėti netesybas tretiesiems asmenims ar nuostoliai galėjo pasireikšti kita forma, tačiau būtent šių faktų įrodinėjimas sudarytų prielaidas gauti kompensaciją už pavėluotą pristatymą. Dėl specifinio reguliavimo vėlavimo pristatyti krovinį atveju netaikomi atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, nustatyti LR Kelių transporto kodekso 51 str. Tačiau ir šiuo atveju numatytos aplinkybės, dėl kurių vėluojantis pristatymas nebūtų laikomas sutarto termino praleidimu: nenugalima jėga, būtinas transporto priemonės gedimas ar kitos nuo vežėjo nepriklausančios aplinkybės⁷⁷. Nenustatomas griežtas sąrašas pagrindžiant vežėjui suteiktą privilegiją nuginklėti kaltės prezumpciją.

Nagrinėjant vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus reikėtų turėti omenyje du aspektus — vežėjo kaltės įrodinėjimą bei atleidimo pagrindus, formuluojamus teisės aktuose. LR CK 6.820 str. 1 d. nustatyta, kad vežėjas atsako už krovinio neišsaugojimą, jeigu neįrodo, kad krovinyje buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso. Ši teisės norma patvirtina kaltės prezumpcijos nuneigimo galimybę, jei vežėjas pateiktų įrodymų, jog ėmėsi visų veiksmų, kurių privalėjo imtis protingas ir rūpestingas asmuo, tikėdamasis išvengti žalos ar bent sumažinti galimus kilti padarinius. Tokį aiškinimą patvirtina ir Lietuvos Aukščiausias Teismas nagrinėtoje byloje, kurioje buvo prarasti gyvuliai⁷⁸. Teismas konstatavo, jog vežėjas, priėmęs krovinį atsako už žalą, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės. Visais atvejais vežėjas, siekdamas išvengti prievolės kompensuoti siuntėjo ar gavėjo nuostolius, gali remtis argumentu dėl kaltės nebuvimo. Šiuo atveju turėtume manyti, kad taikomos bendrosios civilinės atsakomybės sąlygos ir įrodinėjimo taisyklės. LR Kelių transporto kodeksas taip pat įtvirtina ir paties siuntėjo ar gavėjo galimus veiksmus dėl krovinio praradimo. Vežėjui tenka pareiga įrodinėti, kad dėl šių asmenų kaltų veiksmų, o ne dėl vežėjo tyčios ar didelio neatsargumo, nerūpestingumo atsirado žala. Įrodžius minėtas aplinkybes vežėjo atlygintinų nuostolių dydis gali būti mažinamas proporcingai neteisėtiems veiksams arba vežėjas gali būti nuo atsakomybės atleistas.

Tačiau, be kaltės klausimo, sprendžiant apie vežėjo atsakomybę svarbu paminėti LR Kelių transporto kodekso 51 str. 2 d. įtvirtintus pagrindus, kai vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės. Juos turėtume vertinti kaip papildomus, kadangi vežėjo atleidimą nuo atsakomybės jau galime įrodinėti remdamiesi kaltės nebuvimu. Pagal Lietuvos nacionalinę teisę įrodžius „privilegiuotų“ aplinkybių egzistavimą bei paaiškinus tikėtiną tiesioginį ar netiesioginį priežastinį ryšį tarp šių aplinkybių poveikio ir žalos kroviniui pagal LR Kelių transporto kodekso 51 str. 2 d., pradeda galioti „vežėjo nekaltumo prezumpcija“, t. y. iš juridinių faktų sudėties

⁷⁷ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772. Aktuali redakcija 2011-11-05, 47 str. 2 d.

⁷⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010 K. D. prieš Uždaroji akcinė bendrovė „Agaras“

pašalinama būtina civilinės atsakomybės sąlyga — kaltė⁷⁹. Ypatumas privilegijuotų atleidimo pagrindų nustatyme tas, kad minėtoje 51 str. 2 d. įtvirtinamas toks reguliavimas, kad siuntėjui tenka pareiga įrodinėti jų egzistavimą. Susiklostytą teisiškai neteisingą situaciją, kuomet žalos patyręs asmuo ne tik turėtų įrodinėti patirtus nuostolius, priežastinį ryšį, neteisėtus vežėjo veiksmus, tačiau dar turi įrodinėti ir jo kaltę. Civilinėje teisėje, siekiant suinteresuotų asmenų teisių balanso, žalos padariusiam asmeniui tenka kaltės ar nekaltumo įrodinėjimo našta ir tik pasitvirtinus ar paneigus šią sąlygą sprendžiama dėl atsakomybės masto. Todėl LR Kelių transporto kodekso 51 str. 2 d. normą turėtume neigiamai vertinti kaip neatsižvelgiančią į vežėjo kaltės prezumpciją, taip pat galimai kaltojo asmens pastatymą į palankesnę padėtį.

Išskirtinos kelios vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybių grupės:

- Aplinkybės, susijusios su krovinio siuntėjo arba gavėjo kalte;
- Aplinkybės, susijusios su krovinio defektais;
- Aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti;
- „Privilegijuotos“ aplinkybės⁸⁰.

Pirmąsias aptarėme kalbėdami apie kaltę ir išvada darytina tokia, kad tai tiesiogiai pasireiškiančios vežėjo pareigos įrodinėti jo kaltės nebuvimą pavyzdžiai. Šiais atvejais jam tenka prievolė įrodinėti aplinkybes, kad dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar vėlavimo pristatyti nebuvo veikta tyčia ar aplaidžiai. Vadinamieji privilegijuoti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai išvardyti LR Kelių transporto kodekso 51 str. 2 d. Prasminga juos analizuoti plačiau, kad galėtume įsitikinti, ar visais atvejais nustatomas palankesnis vežėjui aplinkybių vertinimas.

Pirmiausia pasakytina, kad vežėjo atsakomybė nekyla, jei kroviny s atvežtas techniškai tvarkinga transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis kroviny s — su tvarkingomis kroviny s siuntėjo arba gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis⁸¹. Kalbama apie atvejus, kai kroviny s iškrovimo vietoje nustatoma, kad kroviny s vietų skaičius neatitinka važtaraštyje nurodytų kroviny s vietų skaičiaus, t.y. kroviny s gali būti iš dalies prarastas arba važtaraštyje įrašyti duomenys faktiškai neatitinka į vežėjo transportą pakrauto kroviny s vietų skaičiaus⁸². Viena vertus, tokiomis aplinkybėmis vežėjo atleidimas nuo atsakomybės gali būti pagrįstas. Kroviny s vežtas užplombuotas, taigi jį pakrovė ir parengė vežti pats siuntėjas, todėl, matant nepažeistą transporto priemonę, labiau tikėtina, kad egzistuoja paties siuntėjo neapdairus kroviny s perdavimas, pasireiškiantis netiksliai nustatant kroviny s vietų

⁷⁹ Sinkevičius E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006, Nr. 2 (80). P. 96

⁸⁰ Ten pat. P. 91

⁸¹ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772. Aktuali redakcija 2011-11-05. 51 str. 2 d. 1 p.

⁸² Sinkevičius E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006, Nr. 2 (80). P. 95

skaičių. Dėl to manytume, kad šis pagrindas pagrįstas. Vadovaujantis išdėstytais argumentais, palaikytina idėja, kad krovinio dalies praradimo ar sugadinimo faktą ginčijanti šalis ir turėtų paneigti įtvirtintą prezumpciją.

Jei krovinio trūksta arba jis sužalotas dėl natūralių priežasčių, susijusių su krovinio vežimu transporto priemonėmis, vežėjas taip pat atleidžiamas nuo atsakomybės, o pareiga įrodinėti, kad minėti trūkumai atsirado dėl vežėjo kaltės kyla siuntėjui. Tam tikri kroviniai savaime pasižymi savybėmis, dėl kurių atsiranda didesnė tikimybė prarasti krovinį. Dėl to nustatoma apsauga nuo aplinkybių, kurių poveikio vežėjas negalėjo išvengti. Tačiau turėtume abejoti, ar tikrai būtina nustatyti, kad esant tam tikroms krovinio natūralioms savybėms savaime būtų pašalinta vežėjo kaltė. Net ir esant objektyviems požymiams išlieka reali galimybė, kad defektai galėjo rasti ir dėl vežėjo neapdairumo ar nepakankamo rūpestingumo. Šiuo atveju įrodyti, kad būtent natūralios savybės buvo žalos priežastis, o vežėjas ėmėsi visų priemonių sumažinti galimiems nuostoliams, pagrįstai tenka vežėjui. Tačiau, jei siuntėjas gali įrodyti nepakankamus prevencinius vežėjo veiksmus, vežėjas nėra atleidžiamas nuo atsakomybės.

Susijęs su pastaruoju ir ketvirtasis LR Kelių transporto kodekso 51 str. 2 d. punktas dėl natūralaus krovinio trūkumų susidarymo. Vertinti turėtume taip, kad turimi omenyje trūkumai galimi prognozuoti iš anksto ar pagal aplinkybes paprastai susidaro gabenant krovinius kaip natūrali pasekmė. Toks atleidimo pagrindas nustatymas apskritai paneigtų bet kokius atleidimo nuo atsakomybės tikslus, kadangi ne tik tikėtina, kad susidarys numatytas krovinio trūkumas, bet dažniausia taip ir nutinka. Todėl kvestionuotina, ar šią aplinkybę apskritai galėtume vertinti kaip atsiradusį trūkumą. Autorės požiūriu vertėtų pašalinti šią aplinkybę iš nacionalinio reguliavimo. Ypač dėl to, kad ieškovui būtų leista gintis įrodinėjant šias aplinkybes bendraisiais pagrindais. Tuo tarpu vežėjui būtų užkertamas kelias piktnaudžiauti nacionalinio reguliavimo įtvirtintomis palankesnėmis atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis (kai laikoma esant nekaltumo prezumpciją).

Galiausiai, LR Kelių transporto kodekse numatyta, kad aplinkybė, jog krovins lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo, atleidžia vežėją nuo atsakomybės. Dr. E. Sinkevičius išsako nuomonę, kad tokios aplinkybės įtaka galimam krovinio sugadinimui ar praradimui objektyviai nėra įmanoma. Pagrindinė vežėjo pareiga susiaurinama iki tinkamo vairavimo ir automobilio bei kitų įrenginių techninės būklės palaikymo, o pareiga užtikrinti krovinio saugumą tampa tiek vežėjo, tiek siuntėjo ar gavėjo atstovo bendru rūpesčiu⁸³. Turime sutikti, jog siuntėjo ar gavėjo atstovai paprastai neturi realios galimybės daryti įtakos krovinio būklei, tačiau gali apsaugoti jį nuo pagrobimo ar išorinių sužalojimų. Jei lydintieji asmenys netinkamai vykdė šią pareigą, vežėjas turėtų būti atleidžiamas nuo atsakomybės, tačiau jo kaltė neeliminuojama ir visais kitais atvejais nustačius neveikimą ar aplaidumą, netaikytume vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindo.

⁸³ Ten pat. P. 96

Apibendrinant išsakytas pozicijas, matome, kad LR Kelių transporto kodekse privilegijuotais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais tarsi nustatoma vežėjo nekaltumo prezumpcija. Esant išvardytoms aplinkybėms siuntėjas privalo įrodyti, kad vežėjo atsakomybė turi būti taikoma. Autorės nuomone, nustatytas reglamentavimas perteklinis. Pakanka nustatyti arba vežėjo kaltės prezumpciją, arba nustatyti „privilegijuotus“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, kaip tai numatyta CMR konvencijoje. Šiuo metu esantis nacionalinis reguliavimas nepagrįstai vežimo sutarties šalis pastato į nelygiavertę poziciją, siuntėją ar gavėją apsunkindamas papildoma įrodinėjimo našta, o vežėjui suteikdamas didesnes galimybes neatlyginti nuostolių. Reguliavimas yra toks, kad pakanka nurodyti įstatyme įtvirtintas faktines aplinkybes ir tikėtiną priežastinį ryšį, kad vežėjui netektų nuostolių kompensavimo prievolė. Akcentuotina dar ir tai, jog, net ir pasireiškus nustatytiems 51 str. 2 d. pagrindams, neretai gali atsirasti vežėjo kaltė ar didelis neatsargumas, todėl įstatymas turėtų atleidimo nuo atsakomybės pagrindus taikyti taip, kad vežėjui tektų prisiimti kaltės ar nekaltumo įrodinėjimo našta.

4.2. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės pagal CMR konvenciją

CMR konvencija nustato griežtą vežėjo atsakomybę, todėl, siekiant subalansuoti sutarties šalių padėtį, įtvirtinti atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Priešingai nei nacionalinės teisės normų reglamentavime, čia turėtume atleidimo pagrindų nustatymą laikyti pagrįstu. Konvencijos reguliavime vežėjas atsakingas už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą visais atvejais, išskyrus imperatyviai įtvirtintas normas, leidžiančias pagrįsti atvejus, kai vežėjas objektyviai negalėtų būti atsakingas dėl nuostolių atsiradimo. Esant griežtai kaltei vežėjui suteikiama galimybė apsiginti nuo aplinkybių, už kurias jis nėra atsakingas.

Kalbant apie atleidimą nuo atsakomybės, turėtume išskirti keletą momentų, padėsiančių aiškiau suprasti skirtingo taikymo prasmę. Visų pirma, sistemiškai aiškinant CMR konvencijos 17 str., pabrėžtina jo 2 d. ir 4 d. taikymo specifika. Konvencijos 17 str. 2 d. atveju vežėjui tenka nustatyti aplinkybių įrodinėjimo našta ir visa rizika dėl tinkamo įrodymų pateikimo. Tuo tarpu 17 str. 4 d. reglamentuojami vadinamieji privilegijuoti atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Vežėjas neprivalo jų įrodinėti, kadangi šiuo atveju jis nėra atsakingas už susidariusias aplinkybes ir dėl to atleidžiamas nuo kompensacijos mokėjimo. Siekiant išvengti nuostolių atlyginimo, vežėjui reikia pagrįsti ypatingo rizikos veiksnio buvimą ir įrodyti tikėtino priežastinio ryšio tarp žalos kroviniui ir šio veiksnio buvimą. Be to, kaip ir Lietuvos Respublikos nacionaliniuose aktuose, CMR konvencija privilegijuotų atleidimo nuo atsakomybės pagrindų taikymą numato esant krovinio praradimui ar sugadinimui. Jei žala siuntėjui ar gavėjui pasireiškė krovinio pristatymo terminų pažeidimu, vežėjas, norėdamas išvengti atsakomybės, turi vadovautis CMR

konvencijos 17 str. 2 d. Skirtingu pateiktų normų tikslu vadovausimės aptardami atleidimo pagrindus.

CMR konvencijos 18 str. 1 d. imperatyviai formuoja taisyklę, kad vežėjui tenka prievolė įrodyti, kad jis konkrečioje situacijoje atleistinas nuo pareigos mokėti nuostolius. Tačiau turime pabrėžti, kad Konvencijos 17 str. 2 d. pateiktos galimybės vertintinos teismo kiekvienu atveju nagrinėjant konkrečios bylos aplinkybių visumą. Privalo egzistuoti ne tik specialios aplinkybės — vežėjas konkrečioje situacijoje turi elgtis atidžiai ir rūpestingai, todėl gali būti nelaikoma, kad jis padarė viską, kas toje situacijoje buvo būtina ar galima reikalauti padaryti siekiant išvengti žalos kilimo ar sumažinant neigiamus padarinius.

Vadovaujantis CMR konvencija, vežėjas neatsako tuo atveju, kai žala kyla dėl siuntėjo ar gavėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, taip pat jų duotų nurodymų. Šiomis aplinkybėmis, kaip pažymi Malcolm A. Clarke⁸⁴, pateikdamas pavyzdį apie šaldytas prekes, pareiškimą teikiantis asmuo turi įrodyti, kad jos buvo laikomos tinkamoje temperatūroje dar iki perduodant vežti, o šį faktą galima patvirtinti ir remiantis važtaraščio duomenimis. Siuntėjas arba gavėjas yra subjektai, turintys disponavimo kroviniu teisę ir gali teikti nurodymus vežėjui. Tačiau ir vežėjas, matydamas aiškiai netinkamus veiksmus turėtų pareikšti pretenzijas. Neatlikus motyvuotų pastebėjimų ieškovo nurodymų atžvilgiu, vežėjui gali kilti atsakomybė, kadangi jis, žinodamas, kad gali atsirasti nuostolių, nesistengė sumažinti jų masto. Vežėjo pareigą rūpintis vežimu patvirtina ir kitoje byloje spęstas ginčas⁸⁵. Teismas sprendė dėl paties siuntėjo kaltės, kai prarasto krovinio vertė viršijo vežėjo reikalaujamą 50 000 dolerių limitą. Byloje nepripažinta siuntėjo neteisėtų veiksmų ar aplaidumo pirmiausia dėl to, kad krovinio praradimui neturėjo įtakos jo vertė. O antra, vežėjui teko dalis atsakomybės, kadangi siuntėjas nebuvo pakankamai informuotas, kokią reikšmę turėjo vežėjo nustatytas limitas, nes kitu atveju jis būtų krovinių supakavęs mažesnę vertę sudarančiomis dalimis. Prisimenant prieš tai pateiktą atvejį su šaldytais prekėmis, pasakytina, kad vežėjas priimdamas vežimui prekes turėtų patikrinti jų temperatūrą. Kitu atveju, nepadarius motyvuotų įrašų važtaraštyje bus laikoma, kad prekės perduotos tinkamos būklės, o defektų įrodinėjimo pareiga pereis vežėjui. Šiais atvejais svarbu įrodyti priežastinį ryšį, nes tik siuntėjo ar gavėjo netinkamais veiksmais ar nurodymais pagrįsta žala gali atleisti vežėją nuo privalomo nuostolių atlyginimo. Vežėjas taip pat turi įrodyti ir defekto buvimą, jei krovinsys prarastas sužalotas, jį pristatyti vėluojama dėl tokio pobūdžio kroviniams nebūdingų defektų. Pažymėtina, kad šiuo atveju svarbūs du faktoriai: paties krovinio

⁸⁴ Clarke M. A., Yates D. *Contracts of carriage by land and air*. London: Singapore, 2004. P. 24

⁸⁵ Jungtinės Karalystės Queen's Bench Division teismo sprendimas 2005-02-22 byloje *Datec Electronic Holdings Ltd. & anor. v. United Parcels Service Ltd. & anor.* <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1331&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-05)

pobūdis ir vežėjo veiksmai vežant krovinį⁸⁶. Nustatyta, kad defektas turėjo egzistuoti dar iki priimant vežti krovinį ir jei vežėjas negalėjo numatyti tokių trūkumų — esant minėtoms aplinkybėms vežėjas atleistas nuo atsakomybės.

Plačiau nagrinėtinas vežėjo atleidimas tuo pagrindu, kai pasireiškia aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir jų pasekmės negalėjo užkirsti kelio. Vežėjas, įrodęs, kad negalėjo išvengti nuostolių, nuo atsakomybės atleistas. Galime išskirti keletą į šio straipsnio reguliavimo sritį patenkančių pagrindų: oro sąlygos, gaisrai, pareigūnų nurodymai, nusikalstamos veikos ir kitos aplinkybės. Išsamus sąrašas nepateikiamas, kadangi kiekvienu atveju vertinama, ar vežėjas tinkamai rūpinosi krovinio išsaugojimu, buvo pakankamai atidus tiek dėl trečiųjų asmenų veiksmų, tiek dėl transporto priemonės ir jos valdytojo elgesio.

Teismų praktikoje išvengiamomis aplinkybėmis laikytinos situacijos, kai bet koks vežėjas turėjo pareigą domėtis tinkamomis vežimo sąlygomis, įvertinti maršruto patikimumą, transporto priemonės saugumą. Be to, vertintinas vairuotojo elgesys — ar jis laikėsi teisės aktų reikalavimų, taip pat ėmėsi papildomų saugumo priemonių gabenamam kroviniui išsaugoti. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas ne vienoje byloje yra pasisakęs dėl vagystės ir plėšimo įtakos sprendžiant dėl vežėjo atleidimo nuo atsakomybės.

Civilinėje byloje⁸⁷ susitarta dėl krovinio pervežimo iš Lenkijos į Lietuvą. Vežimo metu atsakovo vairuotojas nakčiai paliko automobilį su kroviniu nesaugomoje aikštelėje. Iš transporto priemonės buvo pagrobta dalis krovinio. Kasacinės instancijos teismas konstatavo, kad sudarius vežimo sutartį, vežėjui patikimas gabenti turtas, kurį jis privalo įteikti gavėjui, todėl jo įsipareigojimai verčia būti jį ypatingai pareigingu, t. y. labai atsargiu ir atidžiu. Atsargumas reiškia tai, kad rūpestingas ir apdairus vežėjas turi numatyti galimas grėsmes ir pavojus žalai atsirasti, konkrečiai imant, kroviniui prarasti, todėl privalo imtis adekvačių priemonių jam išsaugoti. Tikėdamasis, kad krovinyje yra saugus, vežėjas turi atsižvelgti į tai, kokias kliūtis jis sudaro asmeniui, siekiančiam užvaldyti krovinį neteisėtai ir, ar jos užtikrins krovinio išsaugojimą. Dėl itin griežtų reikalavimų, vagystės atvejai retai pripažįstami neišvengiamomis aplinkybėmis. Jomis dažniau pripažįstami plėšimai, kai nustatoma, jog tam tikromis aplinkybėmis šio nusikaltimo buvo neįmanoma išvengti. Byloje buvo gabenamas krovinyje iš Šveicarijos į Lietuvą. Lenkijoje dalis krovinio buvo pavogta transporto priemonės vairuotoją užpuolus tikslu apiplėšti. Nusikaltimas buvo įvykdytas imituojant teisėtą eismo kontrolę, vadinamuoju „policininko metodu“⁸⁸. Policininkų apranga, automobilio atributika, transporto

⁸⁶ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 49

⁸⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. kovo 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2002 UAB „Kemi“ prieš Medardo Neverausko individuali įmonė

⁸⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. sausio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-29/2002 UAB „Dutch Pack Baltic“ prieš E. Savicko individuali įmonė

priemonės stabdymo ženklai iš esmės atitiko eismo kontrolei keliamus reikalavimus, todėl vairuotojas privalėjo sustoti patikrinimui. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas palaikė pirmosios ir antrosios instancijos teismų nutartis ir pabrėžė, kad vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad būtų galima išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu. Teismas konstatavo, kad buvo išimtinės aplinkybės, kurių vairuotojas negalėjo išvengti.

Aptartą vertinimą atitinka ir Vokietijos teismo priimtas sprendimas, kai krovinys buvo pagrobtas vairuotoją sustabdžius uniformuotiems pareigūnams. Štutgarto apeliacinės instancijos teismas panaikino pirmos instancijos teismo sprendimą ir pripažino neišvengiamų aplinkybių egzistavimą, kadangi vairuotojas elgėsi teisėtai, nepažeisdamas atidumo reikalavimo, nes įstatymai reikalauja paklusti policijos pareigūnų nurodymams⁸⁹.

Kita vertus, ginkluotas užpuolimas užsienio teismų praktikoje ne visuomet vertintinas kaip neišvengiama aplinkybė, atleidžianti vežėją nuo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar vėlavimą pristatyti. Vežėjui sustojus atvirame kelyje, kuriame nėra jokios apsaugos, valstybės teritorijoje, kurioje paplitusios krovinų vagystės, kasacinės instancijos teismas nelaikė krovinio pagrobimo panaudojant ginklą neišvengiama aplinkybe⁹⁰.

Apibendrinant pasakytina, jog Lietuvos ir užsienio valstybių teismų praktika paprastai formuojama ta pačia linkme kalbant apie krovinio praradimą dėl padaryto nusikaltimo. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, jei normaliomis sąlygomis būdamas atidus, negalėjo išvengti žalos.

CMR konvencijos 17 str. 3 d. nurodoma, kad dėl transporto priemonės gedimų vežėjas negalėtų būti atleistas nuo atsakomybės. Visgi galimos situacijos, kai turėtume vertinti, kad vežėjas negalėjo tikėtis žalos kilimo. Jei transporto priemonės gedimas įvyktų dėl išorinio poveikio vežimo metu ir vežėjas, būdamas atidus, negalėjo tikėtis pakenkimo automobiliui, jis atleistinas nuo atsakomybės už žalą. Taip pat esant situacijai, kai siuntėjas žinojo apie techniškai netvarkingą automobilį, tačiau vis tiek reikalavo krovinį vežti, vežėjas taip pat atleistinas nuo pareigos atlyginti nuostolius. Esant tokioms faktinėms aplinkybėms, pastarasis atleidimo pagrindas konkuruoja su CMR konvencijos 17 str. 2 d. — siuntėjo nurodymų davimu. Lietuvos teismų praktikoje šiuo aiškinimu ir remiamasi.

Labiausiai griežtos atsakomybės koncepciją galime įžvelgti pagal CMR konvencijos 17 str. 4 d. įtvirtintus privilegijuotus atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. Čia pasireiškia tikroji griežtos atsakomybės prigimtis, kai nuostolių atlyginimas netaikomas tik išimtiniais atvejais.

⁸⁹ Vokietijos OLG Stuttgart teismo sprendimas 2007-08-01 byloje (nuasmeninta)//

<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1511&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-06)

⁹⁰ Prancūzijos Cour de Cassation teismo sprendimas 2006-11-16 byloje Société (de droit espagnol) Planta de elaboración alimenticio marinos c. société Transports de Saint-Michel en l'Herm//

<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1573&step=Abstract>; (Prisijungimo laikas 2011-12-06)

Vežėjas dėl specifinio poveikio kroviniui paprastai atleidžiamas nuo atsakomybės, nes preziumuojama, kad žala atsirado dėl aplinkybių, dėl kurių vežėjas nėra atsakingas⁹¹. Siekiant Konvencijos 17 str. 4 d. pagrindų taikymo, vežėjas turi nurodyti, kad egzistavo numatytos didesnės rizikos aplinkybės ir tikėtiną tiesioginį ar netiesioginį priežastinį ryšį. Ši norma taikytina sistemiškai su CMR konvencijos 18 str., numatančiu išimtis, kada net ir nustačius atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, vežėjui tenka atlyginti su krovinio praradimu at sugadinimu susijusius nuostolius.

Iš privilegijuotųjų pagrindų vertėtų atkreipti dėmesį į krovinio pakavimą, kroviniams skirtų vietų ženklimą. Šie pagrindai aptartini sistemiškai vertinant ir Konvencijos 8 bei 9 str. Pastarosios normos kalba apie važtaraštį ir vežėjo pareigą patikrinti priimamo vežti krovinio išorinę būklę, taip pat krovinio vietų skaičių ir ženklimą. Vāžtaraštyje įrašytos pastabos laikytinos nustatytomis, kol jos nėra paneigtos. Krovinio pakavimas — siuntėjo pareiga, todėl jis privalo užtikrinti, kad perduodamas vežti krovins bus saugus tinkamai jį transportuojant. Vežėjas atsakingas už išorinės pakuotės būklės patikrą, tačiau neprivalo garantuoti vežamų objektų tinkamo parengimo. Vengrijos teismų jurisprudencijoje pateikiamas atvejis, kai siuntėjas porcelianą supakavo medienos masės pakuotėje užuot pasirinkęs saugesnį greitai dūžtančiai prekei pakavimo būdą⁹². Vežimo metu buvo gabenama nelygiu keliu, todėl porcelianas pristatytas sudužęs. Be to, kad teismas konstatavo vežėją pasirinkus netinkamą maršrutą, nors buvo žinoma apie vežamų gaminių jautrumą, taip pat nurodyti netinkami siuntėjo veiksmai paruošiant — pakuoiant — krovinį, taigi pripažinta ir pastarojo kaltė. Vežėjui tektų atlyginti nuostolius tuomet, kai pakuotės pažeidimai akivaizdūs, bet vežėjas šio fakto nepažymi važtaraštyje. Vežėjas gali krovinį pakuoti ir bus atsakingas už krovinio įpakavimą tik tuomet, kai tokia vežėjo pareiga buvo numatyta sutartyje, tačiau tuomet vežėjas, siekdamas, kad būtų atleistas nuo atsakomybės, negalės remtis Konvencijos 17 str. 4 p. b) papunkčio nuostatomis⁹³. Manytume, kad ši idėja paremta CMR konvencijos konkrečiu taikymu. Ji nereguliuoja teisinių santykių, apimančių šalių pareigas iki vežimo. Be to, pats vežėjas prisiima didesnę atsakomybės apimtį, kadangi Konvencija nenumato pareigos krovinį pakuoti. Esant tokiam šalių susitarimui, taikytinos nacionalinės teisės normos.

Pasakytina dar ir tai, jog ne kiekvienam kroviniui gresia žalos atsiradimas, jei jis nebūtų tinkamai supakuotas. CMR konvencijos 17 str. 4 d. b) p. būtų taikomas tik tais atvejais, kai

⁹¹ Sinkevičius E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006, Nr. 2 (80). P. 97

⁹² Palasti. C. The application of CMR in Hungary. 11 Unif. L. Rev. n.s. 405 (2006). P. 412// <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&div=36&id=&page=>; (Prisijungimo laikas 2011-11-17)

⁹³ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 64

krovinsys išties netinkamas vežti jo tinkamai neparuošus. Apie poreikį supakuoti krovinį sprendžia siuntėjas ir jam paprastai tenka visa rizika dėl krovinio praradimo ar sugadinimo, o neturint tikslios informacijos apie minėtų veiksmų būtinumą, turi būti pasitelkiami ekspertai, pateiksiantys išvadą, ar konkreti prekė yra pakankamai saugiai gabenama.

Vežėjas už krovinio praradimą ar sugadinimą neatsako, jei krovinį pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo ar gavėjo vardu. Rizikos faktorius čia pasireiškia kitų asmenų veiksmais ir šių veiksmų patikimumu. Vežėjas turi pasitikėti krovo darbus atlikusiais asmenimis, todėl negali būti tikras dėl rezultato: ar tinkamai ir saugiai krovinsys išdėstytas. Dėl šių priežasčių preziumuojama, kad žala ir atsirastų dėl kitų asmenų veiksmų. Byloje siuntėjo vardu veikę tvarkytojai į transporto priemonę pakrovė krovinį (transformatorius) gabenimui. Pakrovimas ir išdėstymas iš pirmo žvilgsnio atrodė tinkamas, todėl vežėjas nebuvo atsakingas už atsakingų asmenų veiksmų kontrolę. Vežimo metu krovinsys buvo sugadintas. Teismas rėmėsi CMR konvencijos 18 str. 2 d., 17 str. 4 d. c) p. ir nurodė, kad žala kroviniui padaryta dėl netinkamo pakrovimo ir išdėstymo bei nėra jokių specifinių įrodymų, kurie liudytų priešingai. Dėl to vežėjas buvo atleistas nuo atsakomybės⁹⁴. Atleidimo nuo atsakomybės negalėtume taikyti, jei vežėjas pats pakrovė, perkrovė, iškrovė krovinį. Eliminuojamas rizikos veiksnys, dėl kurio numatyti privilegijuoti atleidimo pagrindai, nes CMR konvencija imperatyviai nustato būtiną aplinkybę — siuntėjo, gavėjo ar trečiojo asmens veiksmus. Sprendžiant dėl aptartų pagrindų taikymo, reikšmingos įrodinėjimo naštos paskirstymo taisyklės, pagal bendrą principą nustatančios vežėjo pareigą nurodyti aplinkybių egzistavimą. Tačiau Lietuvos teismų jurisprudencija išskiria išimtį. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nagrinėtoje byloje⁹⁵ ieškovas kreipėsi dėl žalos atlyginimo, nes vežimo metu buvo sužalotas krovinsys — popieriaus pjaustymo ir vyniojimo mašina. Byloje nustatytos faktinės aplinkybės, jog krovinį pakrovė vežėjas. Tvirtinant krovinį, pagal siuntėjo nurodymus, jis buvo ne visiškai sutvirtintas, bet vežėjas dėl to nepadarė motyvuotų pastabų važtaraštyje. Vežėjas, gindamasis rėmėsi CMR konvencijos 17 str. 4 d. b ir c punktais. Kasacinės instancijos teismas konstatavo, kad vežėjas turi pagrįstai nurodyti, kad kuri nors iš aplinkybių, esanti ypatingos rizikos faktoriumi, egzistavo vežant krovinį, bei įrodyti galimybę, kad krovinio praradimas arba sugadinimas galėjo atsirasti dėl šių ypatingos rizikos faktorių. Taigi įrodžius minėtų aplinkybių buvimą, vežėjas būtų atleistas nuo atsakomybės. Tačiau pažymėjo, kad CMR konvencija taip pat nustato, jog įtvirtinta prezumpcija gali būti paneigta bendraisiais pagrindais, reikalavimą

⁹⁴ Belgijos Cour d'Appel d'Anvers teismo sprendimas 2002-05-27 byloje Alva Transport Salters NV / Pauwels International NV// <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=723&step=Abstract>; (Prisijungta 2011-12-07)

⁹⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2007 m. lapkričio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-504/2007 UAB „SP sistemos“ prieš UAB „Transekspedicija“

reiškiančiam asmeniui įrodžius, kad žala visiškai arba iš dalies nesusijusi nė su vienu ypatingos rizikos faktoriumi. Tokiu būdu įrodinėjimo našta perkeliama reikalavimą reiškiančiam asmeniui.

Sutampa CMR konvencijos 17 str. 4 d. d) p. ir LR Kelių transporto kodekse numatyti atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Iš esmės jų taikymo aiškinimas tas pats, kadangi remiamasi natūraliomis krovinio savybėmis, dėl kurių gabenamas kroviny yra jautresnis, t. y. turi padidintą sugedimo, sužalojimo tikimybę. Taigi vežėjas turi būti ypač atsargus, nes, iškilus defektų atsiradimo grėsmei, turi imtis papildomų priemonių jai išvengti. Konvencijos 18 str. 4 d. išreikštas imperatyvas, jog tik panaudojus visas reikiamas priemones ir veikus pagal specialias instrukcijas, vežėjas nuo atsakomybės atleistinas. Lygiai tokią pat svarią reikšmę turi ir aplinkybė, kad privalu laikytis griežtų instrukcijų vežant gyvulius. Be to, ir pats vežėjas turi įvertinti situaciją ir veikti didžiausio rūpestingumo standartu, kad neatsirastų žalos. Neįrodžius atidaus elgesio, žalos patyrę asmenys turės teisę gauti nuostolių atlyginimą.

Vadovaujantis CMR konvencijoje nustatytą vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų analize, matome tendenciją nustatyti griežtus nurodytinus reikalavimus. Autorė pateisina išsamų atleidimo pagrindų išdėstymą. Kadangi vežėjas vykdo rizikingą veiklą, prisiima didesnę atsakomybę sandorio šalims. Jis turi įvertinti visas galimas grėsmes bei alternatyvas, kaip jų išvengti. Griežtos atsakomybės įtvirtinimas reikalauja atleidimo sąlygas riboti tik išskirtinėmis aplinkybėmis, kurių vežėjas protingai negali tikėtis įvyksiant, o neigiamos pasekmės neišvengiamai kiltų net veikiant itin apdairiai.

Apibendrinant atsakomybės reglamentavimą nacionalinėje ir tarptautinėje teisėje, autorė labiau pritartų idėjai įtvirtinti griežtą vežėjo atsakomybę už krovinio sugadinimą, praradimą ar pavėlavimą pristatyti. Tokiu būdu nustatomas adekvačiausias šalių interesų balansas ir nelieka galimybės vežėjui piktnaudžiauti palankesne padėtimi.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Magistro baigiamajame darbe siekta atskleisti vežėjo atsakomybės specifiką lyginant su bendroju civilinės atsakomybės taikymu. Pasieltas magistro baigiamojo darbo įvade užsibrėžtas tikslas. Išnagrinėjus teisės aktus, teisinę literatūrą, išskirti atsakomybės instituto ypatumai, nustatyta jų tarpusavio įtaka. Analizuotini aspektai pateikti sistemiškai. Darbe aptarti nacionalinio bei užsienio valstybių teismų sprendimai taip atskleidžiant vežimo teisės normų aiškinimą, CMR konvencijos atleidimo nuo atsakomybės pagrindų taikymą įvairių valstybių teismų praktikoje. Tad visiškai įgyvendinti tikslui pasiekti nustatyti uždaviniai. Nors apžvelgiamos specifinės vežėjo atsakomybės savybės, autorė siekia pabrėžti, kad negalima jų aiškinti ir taikyti atsietai viena nuo kitos, nes aptarti ypatumai taikomi kiekvienu atveju, kai sprendžiamas klausimas, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą, ar ne.

Baigiamojo darbo dėstyje taip pat siekta atskleisti ginamųjų teiginių pagrįstumą. Taigi, vadovaujantis išdėstyta medžiaga, darytinos šios išvados:

1. Lietuvos įstatymai ir CMR konvencija nustato specialų vežėjo atsakomybės reglamentavimą ir įtvirtina ribotą vežėjo atsakomybės principą. Tačiau jis nėra absoliutus ir netaikomas, jei vežėjas žalos padaro tyčiniiais ar jiems prilygintais veiksmais. Šių sąvokų samprata pateikiama valstybių nacionaliniams teismams sprendžiant ginčus. Be to, krovinio vėlavimo atveju nustatoma privaloma ikiteisminė pretenzijų pareiškimo tvarka, kurios nesilaikymas reiškia teisės į gautiną kompensaciją netekimą
2. Vežimo santykiuose nustatyta vežėjo kaltės prezumpcija, todėl siekdamas būti atleistas nuo prievolės atlyginti nuostolius, vežėjas turi šią prezumpciją paneigti. Tačiau priešingai, nei nacionaliniame reguliavime, CMR konvencija įtvirtina atsakomybę be kaltės, t. y. vežėjas visuomet turės atlyginti vežimo metu padarytą žalą, išskyrus konkrečius atleidimo nuo atsakomybės atvejus, kai manoma, kad vežėjas apskritai nebuvo atsakingas.
3. Teisės aktais nustatant vežėjo keliais atsakomybės ypatumus siekiama kompensuoti siuntėjo interesais įtvirtintą griežtą vežėjo atsakomybės pobūdį. Dėl to autorė iš dalies sutinka su pirmuoju ginamuoju teiginiu. Kiti aptarti vežėjo atsakomybės ypatumai užtikrina vežėjui, kad sutarties šalių teisių ir pareigų pusiausvyrą sprendžiant dėl patirtos žalos atlyginimo nebūtų pažeista.
4. Pagal bendrąsias taisykles, vežėjas prisiima atsakomybę nuo krovinio priėmimo tikslu vežti iki jo perdavimo valdyti gavėjui, t. y., kai gavėjas laisva valia priima

krovinį tikslu vežti. Nacionaliniai įstatymai gali nustatyti, kad vežėjas atsako už krovinį ir iki faktinio vežimo, jei taip numatyta vežimo sutartyje.

5. Lietuvos nacionalinėse teisės normose įtvirtintas palankesnis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės reguliavimas ne tik nustatant atsakomybę esant vežėjo kaltei, bet ir nustatant privilegijuotus atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. CMR konvencijos prasme vežėjas visada bus atsakingas už žalą dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėlavimo pristatyti, išskyrus atvejus, griežtai nustatytus pačioje Konvencijoje.
6. Teismai Lietuvoje ir kitose valstybėse, nepaisant pavienių atvejų ir nacionalinių sistemų įvairovės, panašiai aiškina ir faktinėms aplinkybėms taiko CMR konvencijos nuostatas.

Išanalizavus vežėjo keliais atsakomybę nagrinėjančią teisės doktriną bei teismų praktiką, teiktini šie pasiūlymai:

1. Lietuvos teisėje ir CMR konvencijoje vežėjo kaltės aiškinimas nėra tapatūs. Siekiant vienodo teisinio reguliavimo, autorė siūlo sekti tarptautine praktika valstybių, kurios į nacionalinę teisę yra integravusios CMR konvencijos nuostatas. Įstatymų leidėjui rekomenduojama egzistuojantį vežėjo atsakomybės kaltės aiškinimą pakeisti griežtos, be kaltės atsakomybės principu.
2. Nacionalinėje teisėje sukurtas vežėjo atsakomybės mechanizmas suteikia vežėjui palankesnes sąlygas išvengti nuostolių atlyginimo. Autorės nuomone, priimtinesnis tarptautinių teisės normų reglamentavimas, kadangi šiuo atveju geriau subalansuotos šalių teisės ir pareigos. Atsižvelgiant į tai, autorė siūlo nacionaliniam įstatymų leidėjui pašalinti LR Kelių transporto kodekse nustatytą perteklinį atsakomybės reguliavimą paliekant privilegijuotus atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. Taip būtų pasiektas teisinis tikrumas, teisės vienodumas ir šalių interesų pusiausvyra.
3. Elektroninio važtaraščio naudojimo galimybės pagerina sutartinių santykių plėtojimą, užtikrina perspektyvas operatyviai ir saugiai naudotis juo teikiamomis galimybėmis. Nepaisant taikymo praktikos stokos, rekomenduotina nesibaiminti naudoti naujos važtaraščio formos, kadangi jame aptarti reikalavimai neleistų ar bent žymiai sumažintų piktnaudžiavimo nauja sistema galimybę. Elektroninis važtaraštis ne tik palengvintų šalių bendradarbiavimą, bet ir skatintų teisinės minties vystymąsi, taikymą ir pasitarnautų tobulinant vežėjo atsakomybės teisinį reglamentavimą.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74- 2262
2. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119- 2772
3. 1997 m. rugpjūčio 8 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 300 „Dėl Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963
4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963

Tarptautinės sutartys ir susitarimai

5. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107- 2932
6. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir Pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)- 4124
7. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomas protokolas dėl elektroninio važtaraščio // Valstybės žinios. 2010, Nr. 151-7713
8. 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės //Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480

Teismų praktika

9. 2001m. birželio 15d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją(CMR)“ // Teismų praktika. 2001, Nr. 15
10. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga // Teismų praktika. 2001, Nr. 15
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2001 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-936/2001 UAB „Mėlynoji uoga“ prieš UAB „Danajos autotransportas“, UAB DK „Lindra“, UAB DK „Drauda“
12. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. sausio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-29/2002 UAB „Dutch Pack Baltic“ prieš E. Savicko individuali įmonė

13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. kovo 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2002 UAB „Kemi“ prieš Medardo Neverausko individuali įmonė
14. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2005 m. sausio 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-3/2005 UAB „Senukų prekybos centras“ prieš UAB „AM Trans“
15. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2007 m. lapkričio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-504/2007 UAB „SP sistemos“ prieš UAB „Transekspedicija“
16. Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 30 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-296/2008 UAB „BTSK“ prieš UAB „Transidra“
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. balandžio 14 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-172/2009 UADB „ERGO Lietuva“ prieš UAB „Transtira“
18. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės 11 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-213/2009 UAB „Balthana“ prieš UAB „Baltcargo“
19. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-318/2009 Uždaroji akcinė bendrovė „If draudimas“ prieš UAB „DSV Transport“
20. Vilniaus apygardos teismo sprendimas 2010 m. spalio 8 d. civilinėje byloje Nr. 2- 408-798/2010 AB „Vilkma“ prieš UAB „DSV Transport“ ir UAB „Hofa“
21. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010 K. D. prieš Uždaroji akcinė bendrovė „Agaras“
22. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-49/2011 UAB „Intercity Logistic“ prieš D. G. individuali įmonė
23. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. birželio 7 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-266/2011 UAB „Valdinta“ prieš UAB „Vitavera“ ir UADB „ERGO Lietuva“
24. Vilniaus apygardos teismo sprendimas 2011 m. birželio 20 d. civilinėje byloje 2A- 680-520/2011 UAB „Vivatrans“ prieš UAB „Šalauta“
25. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. liepos 22 d. nutartis civilinėje byloje 3K- 3- 334/2011 UAB „Šiaulių tauro televizoriai“ prieš UAB „Danetra“ ir UAB „Eksena“

26. Vengrijos Legfelsobb Bíróság, Gazdasági Kollégium teismo sprendimas 1990-08-01 byloje (nuasmeninta)//
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=904&step=Abstract>
27. Belgijos Cour d'Appel de Gand teismo sprendimas 1992-03-26 byloje N.V. Transport Maenhout / Raemaekers Chr. / N.V. Belgalco //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=997&step=Abstract>
28. Jungtinės Karalystės teismo sprendimas (Queen's Bench Division) 1994-02-01 byloje G. L. Cicatiello S. R. L. and others v. Anglo European Shipping Services Ltd. And others //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1356&step=Abstract>
29. Jungtinės Karalystės Apeliacinio teismo sprendimas 1997-04-18 byloje Lacey's Footware (Wholesale) Ltd. v. Bowler International Freight Ltd. and Another //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=172&step=Abstract>
30. Belgijos Cour d'Appel d'Anvers teismo sprendimas 2002-05-27 byloje Alva Transport Salters NV / Pauwels International NV //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=723&step=Abstract>
31. Nyderlandų Aukščiausiojo teismo (Hoge Raad) sprendimas 2002-10-11 byloje CONTAINER TRUCKING VENLO B.V., EISERES tegen "K" LINE (NEDERLAND) B.V., VERWEERSTER //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1235&step=Abstract>
32. Ispanijos Audiencia Provincial de Barcelona teismo sprendimas 2005-01-20 byloje España Cía. Seguros y Reaseguros S.A / Jose Salvat, SA //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1208&step=Abstract>
33. Jungtinės Karalystės Queen's Bench Division teismo sprendimas 2005-02-22 byloje Datec Electronic Holdings Ltd. & anor. v. United Parcels Service Ltd. & anor //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1331&step=Abstract>
34. Prancūzijos Cour de Cassation teismo sprendimas 2006-11-16 byloje Société (de droit espagnol) Planta de elaborados alimenticios marinos c. société Transports de Saint-Michel en l'Herm //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1573&step=Abstract>
35. Vokietijos OLG Stuttgart teismo sprendimas 2007-08-01 byloje (nuasmeninta) //
<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1511&step=Abstract>

Specialioji literatūra

36. Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė(prievolių teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004

37. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004
38. Clarke M.A., Yates D. Contracts of carriage by land and air. London: Singapore, 2004
39. D'Arcey L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Clayford: Shaw & Sons, 1992
40. Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995
41. Putzeys J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR concerning the Electronic Consignment Note. Elektroninio važtaraščio projekto aiškinimo medžiaga // http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2005&div=33&collection=journals&set_as_cursor=1&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall
42. Vaišvila A. Teisės teorija. Antras leidimas. Vilnius: Justitia, 2004

Periodinė literatūra

43. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr.55 (47)
44. Bon- Carcin I. The 50th Anniversary of the CMR Convention — Future and Perspectives of International Road Transport. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18- 19 May 2006. 11 Unif. L. Rev. n.s. 698 2006 // <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&div=57&id=&page=>
45. Clarke M. National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case- law // http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&div=52&collection=journals&set_as_cursor=12&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall
46. Herber R. CMR: UNIDROIT Should Not Let This Child Go! 3 Unif. L. n.s. 475 1998. // <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit1998&div=44&id=&page=>
47. Iglezakis I. The Jurisprudence of Greek Courts on International Transport Law // http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.intyb/rhelldi0057&div=15&collection=intyb&set_as_cursor=5&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall#249
48. Jung Ch. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 2 Unif. L. Rev. n.s. 148 1997 // <http://ulr.unidroit.org/index/pdf/ii-1-0148.pdf>

49. Palasti. C. The application of CMR in Hungary. 11 Unif. L. Rev. n.s. 405 (2006) // <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit2006&div=36&id=&page=>
50. Selelionytė- Drukteinienė S. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija // Justitia. 2008, Nr. 1 (67)
51. Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“ // Jurisprudencija. 2006, Nr. 2(80)
52. Sinkevičius E. „Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė“ // Jurisprudencija. 2008, Nr. 1(103)
53. Šimkūnas M. Vežėjo civilinės atsakomybės ribos // Kelias. 2006, Nr. 9
54. Tuma O. J. The degree of Default under Article 29 CMR // http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&div=49&collection=journals&set_as_cursor=11&men_tab=srchresults&terms=cmr|convention&type=matchall

Kiti šaltiniai

55. ES statistikos agentūros duomenys apie vežimo kelių transportu pokyčius // http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Evolution_of_EU_annual_road_freight_transport,_1999-2009-_billion_tkm.PNG&filetimestamp=20110316135434
56. Jungtinių tautų organizacijos internetinis tinklalapis: <http://www.un.org/en/law/>
57. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo internetinis tinklalapis: <http://www.lat.lt/default.aspx?item=home>
58. LR Susisiekimo ministerijos internetinis tinklalapis: <http://www.sumin.lt/>
59. Statistikos departamento internetinis tinklalapis: <http://www.stat.gov.lt/lt/>
60. Tarptautinis privatinės teisės unifikavimo instituto (UNIDROIT) internetinis tinklalapis: <http://www.unidroit.org/>
61. Teisės publikacijų duomenų bazė: <http://home.heinonline.org/>
62. Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. Parengė UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“. 2007. <http://www.sumin.lt/files/uploads/client/gatutine-ataskaita.pdf>

SANTRAUKA

Vežėjo atsakomybės ypatumai už krovinio praradimą, sugadinimą
ar pavėlavimą pristatyti

Raktiniai žodžiai: CMR konvencija, vežėjo atsakomybė, atsakomybės dydžio ribojimas, ypatumai, atleidimas nuo atsakomybės

Šio magistro baigiamojo darbo objektas — vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti ypatumai. Darbo tikslas yra išanalizuoti ir sistemiškai pateikti vežėjo atsakomybės ypatumus nacionalinėje bei tarptautinėje teisėje.

Vežimas keliais yra vienas prieinamiausių krovinių gabenimo būdų. Dažnas šio transportavimo būdo pasirinkimas sąlygoja iš vežimo santykių kylančių ginčų sprendimo problematiką, ypač susijusią su vežėjo atsakomybe už krovinį.

Atkreiptinas dėmesys, jog nacionalinė teisė ir CMR konvencija panašiai reglamentuoja vežėjo atsakomybės klausimus, nors ir pasižyminčius tam tikra specifika nacionalinės teisės atžvilgiu. Todėl išskirtini bendriausi ypatumai vadovaujantis CMR konvencija. Pažymėtini vežėjo atsakomybės pradžios ir pabaigos už krovinį momentai, privaloma pretenzijų pateikimo procedūra vėluojant pristatyti krovinį, griežta vežėjo atsakomybė už padarytus nuostolius, 8,33 SDR dydžiu ribotas nuostolių atlyginimas, nors nustatomos išimtys, kai jis netaikomas. Be to, vežėjas gali būti atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensaciją tik Konvencijoje nustatytais išimtiniais atvejais. Dauguma paminėtų pagrindų vertintini kaip palankūs vežėjui, nes suteikia išimčių dėl griežtos atsakomybės įtvirtinimo.

Turime pažymėti, kad nacionalinė teisė šių ypatumų atžvilgiu yra ne tokia reikli ir numato sąlyginai palankesnę vežėjo padėtį. Todėl, jei ginčo metu taikomos valstybių vidaus teisės normos, gali susidaryti prieštaravimas dėl nepagrįstai „privilegiuoto“ vežėjo atsakomybės taikymo. Dėl to autorė rekomenduoja įstatymų leidėjui vienodinti tarptautinių ir nacionalinių teisės normų reglamentavimą, vadovaujantis CMR konvencija.

Krovinių vežėjo keliais atsakomybė specifiškumą įgyja dėl rizikingos vežėjo veiklos. Jei šalia griežtos atsakomybės nebūtų nustatytų ją atsveriančių privilegijuotų sąlygų, galėtume kvestionuoti sutarties šalių teisių ir interesų teisingą užtikrinimą. Baigiamajame darbe prieinama išvadų, jog vežėjo atsakomybės ir ją reguliuojančių teisės aktų taikymą reikia nustatyti kiekvieną kartą sprendžiant konkretų atvejį, nes normos gali įtvirtinti specifinius reikalavimus.

SUMMARY

Peculiarities of carrier's liability for loss, damage or
delay in delivery of a cargo

Key words: CMR convention, carrier's liability, limitation of carrier's liability, peculiarities, relieve of liability

The subject of this Master's final work is carrier's liability for loss, damage or delay in delivery of a cargo. The purpose of the work is to analyze and introduce systematically the peculiarities of carrier's liability in national laws, as well as in CMR convention.

Transportation by road is one of the most available means of conveyance of cargos. Often this way of transportation determines problems in litigation, especially the ones of liability of a carrier.

We should point out that there are similarities in regulation of carrier's liability in national law and in CMR convention, though there still are same specifics. Therefore we are emphasizing common peculiarities according to the Convention. To mention is the moments of beginning and ending of the liability, mandatory reservations, strict liability of a carrier, limitation of 8,33 SDR in extent of liability. What is more, a carrier should be relieved of paying compensation only accordingly to exceptions.

In addition, national law is more propitious and estimates a lot favorable position of a carrier. Because of that may occur a gratuitously privileged use of laws of carrier's liability when applying national law.

Liability of a carrier becomes specific because of risky actions. If there were not favorable conditions, contracting parties may be put in an unequal position and their interests or rights may not be ensured.

PRIEDAI

1 lentelė. Kelių transportu vežti ir Lietuvoje pakrauti kroviniai pagal iškrovimo šalį (BJR)
2000—2006 m. tūkst. t.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Dalis 2006 m., %	Pokytis nuo 2000 m., %
Iš viso	1688,4	1875,2	2370,5	2653,4	2648	3313,8	3705,2	100	119,45
Suomija	8,7	4,3	11	45,2	8,7	10	13,6	-	56,32
Norvegija	3,7	15	18,3	21,9	39,1	33,4	43,3	1,00	1.070,27
Švedija	32,4	14,3	51,7	62,3	41,9	59	81,4	2,00	151,23
Estija	31,5	35,8	34,3	59,1	46,5	100,5	83,8	2,00	166,03
Danija	29,5	15,1	42,5	64,6	65,5	69,5	90,1	2,00	205,42
Lenkija	167,6	207,4	191,6	173,4	205,6	263,7	213,6	6,00	27,45
Latvija	136,1	158,8	301,8	426,1	335,8	495,1	515,9	14,00	279,06
Vokietija	440,9	444,6	556,5	468,6	512,8	579	667,3	18,00	51,35
Rusijos Federacija	338	389,3	411,7	442,7	518,6	719,5	771,6	21,00	128,8
Viso:	2876,8	3159,8	3989,9	4417,3	4422,5	5643,5	6185,8	66,00	115,02

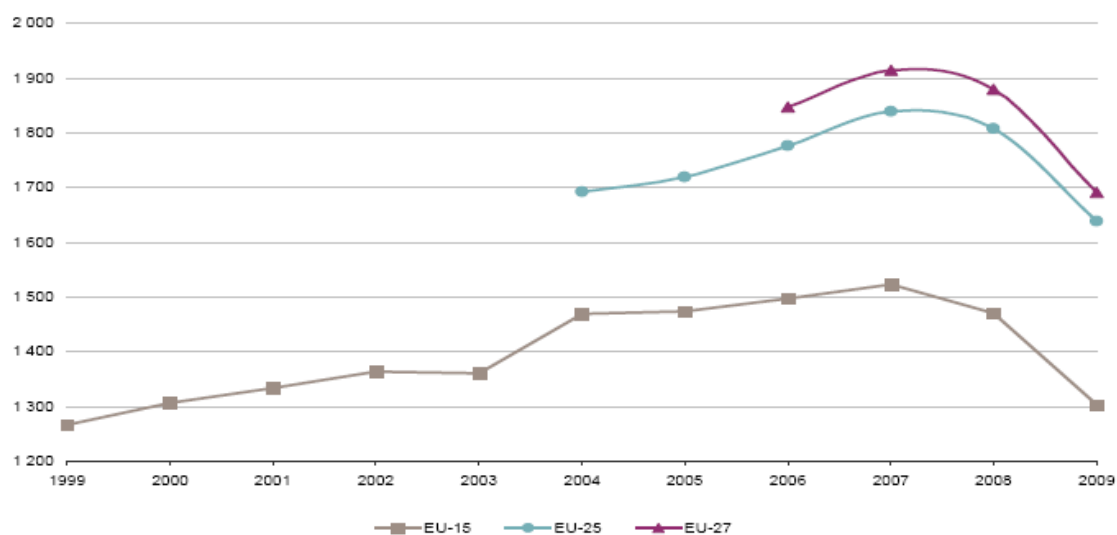
Šaltinis: adaptuota pagal STD duomenis

2 lentelė. Kelių transportu vežti ir Lietuvoje iškrauti kroviniai pagal pakrovimo šalis (BJR)
2000—2006 m.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Tūkst. tonų	Dalis 2006 m., %	Pokytis nuo 2000 m., %
Iš viso	1441,3	1479,9	1970,4	2056,9	2235,8	2657	3164,4	1,00	119,55
Danija	26	8	47,8	51,8	37,6	33,2	34,3	1,00	31,92
Estija	68,5	71,6	70,9	79,3	72,6	108,6	178,9	6,00	161,17
Latvija	118,5	128,5	112	165,4	156,7	342,8	352,9	11,00	197,81
Lenkija	218,4	204,7	313,6	287,1	319,3	409,4	481,2	15,00	120,33
Suomija	29,4	16,3	11,4	13,3	45,4	32,8	36,2	1,00	23,13
Švedija	22,3	21,3	23,3	47	48,8	55,4	92,3	3,00	313,9
Vokietija	285,8	33,3	645,5	598,9	609,2	668,4	776,8	25,00	171,8
Norvegija	1,1	1,9	5,7	3,3	30,3	17,6	29	1,00	2.536,36
Rusija	157,1	143,9	136	156,6	153,8	208,2	153,7	5,00	-2,16
Viso BJR	2368,4	2109,4	3336,6	3459,6	3709,5	4533,4	5299,7	68,00	123,77

Šaltinis: adaptuota pagal STD duomenis

1 schema. Kasmetinė Europos Sąjungos kelių transporto kaita 1999- 2009 m. mlrd. t.- km



EL 1999 to 2002: 2003 data was used; SE 1999: 2000 data was used.