

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
TEISĖS FAKULTETO  
VERSLO TEISĖS KATEDRA

LAURA MARTINAITYTĖ

Verslo teisės studijų programa (62401S119)

TEMA

**KROVINIŲ SULAIKYMO TEISĖS REALIZAVIMO PROBLEMATIKA TEORIJOJE  
IR PRAKTIKOJE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:  
Lekt. dr. Raimundas Moisejevas

Vilnius, 2010

## TURINYS

<b>ĮVADAS</b> .....	<b>3</b>
<b>1. KROVINIO SULAIKYMO REGLAMENTAVIMAS LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINĖJE SISTEMOJE</b> .....	<b>7</b>
1.1. Krovinių gabenimą reglamentuojantys teisės aktai.....	7
1.2. Krovinio sulaikymo reglamentavimas Lietuvos Respublikos teisės aktuose.....	9
1.3. Daikto sulaikymo samprata Lietuvoje ir užsienio šalyse.....	10
1.4. Sulaikymo teisės turinys.....	16
1.5. Sulaikymo teisės bendrosios taisyklės.....	24
<b>2. KROVINIO SULAIKYMO REGLAMENTAVIMO PROBLEMOS</b> .....	<b>28</b>
2.1. Krovinio savininkas.....	28
2.2. Skola už pervežimą.....	31
2.3. Daiktinės teisės taikymas.....	35
<b>3. KREDITORIAUS GALIMYBĖS SULAIKIUS KROVINĮ</b> .....	<b>39</b>
3.1. Krovinio realizavimo (pardavimo) mechanizmas.....	39
3.2. Realizavimo procesas.....	44
3.3. Kreditorių reikalavimų eilė.....	46
<b>IŠVADOS</b> .....	<b>49</b>
<b>SANTRAUKA</b> .....	<b>50</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>51</b>
<b>LITERATŪROS SĄRAŠAS</b> .....	<b>52</b>

## ĮVADAS

**Temos aktualumas ir naujumas.** Transportas - viena iš didžiausių ir reikšmingiausių sparčiai Lietuvoje besivystančio ūkio sričių. Lietuvos Respublikos geografinė padėtis suteikia galimybę būti pagrindiniame krovinių transporto koridoriuje tarp Rytų ir Vakarų, lemia poreikį giliau išmanyti ir taikyti transportą reguliuojančius nacionalinius bei tarptautinius teisės aktus bei teismų praktiką, kitus teisės šaltinius. Krovinių gabenimas yra verslo šaka, todėl susiduriama su situacijomis, kuomet verslininkai tampa nemokūs ar siekia išvengti atsiskaitymo už suteiktas paslaugas. Tai ypač aktualu ekonominio sunkmečio laikotarpiu, kai mokumas rinkoje yra sumažėjęs. Tokios sąlygos verčia susimąstyti, kaip šalys gali užtikrinti sutartinių įsipareigojimų vykdymą nesikreipiant į teismą, o naudojantis savo teisėmis. Nuo romėnų laikų kilęs posakis, kad už savo teisių naudojimąsi niekas negali būti laikomas nusižengusiu (lot. nullus videtur dolo facere, qui iure suo utitur<sup>1</sup>), todėl vežėjo galimybė pasinaudoti krovinio sulaikymo teise yra itin aktualus klausimas šiuolaikiniuose verslo santykiuose. Be to, krovinio sulaikymas nėra išsamiai reglamentuotas Lietuvos Respublikoje: mažai teismų praktikos, nėra mokslo darbų šia tema, dažniausiai yra tik įvardijama, kad tokia teisė egzistuoja, neaiškinant nei taikymo sąlygų, nei pritaikymo pasekmių. Tad krovinio sulaikymo įgyvendinimo atskleidimas yra reikalingas, siekiant nustatyti, ar ši teisė yra tik teorinė ar galima įgyvendinti ir praktikoje.

Sulaikymo problema, o teisingiau šios problemos išsprendimo svarba, yra ypatinga dar ir tuo kad ją galima taikyti daugelyje kasdieninių situacijų. Kaip teisingai pastebėjo šios problemos tyrėjas Didžiojoje Britanijoje A.H.Silvertown savo veikale „The Law of Lien“ „dauguma suaugusių žmonių vakarų demokratijoje susiduria su šiuo teisės institutu apie tai ir nežinodami“. Patvirtindamas šią savo mintį jis pateikia tokį pavyzdį – jei praeivis atiduoda savo batus į taisyklą ar kostiumą į valyklą, tai asmuo teikiantis jam šias paslaugas turi teisę sulaikyti batus ar kostiumą kol negaus apmokėjimo už suteiktas paslaugas<sup>2</sup>. Sulaikymo teisės aiškinimas, analizė ir interpretacija sąlygoja šios temos naujumą, nes sulaikymo institutas tampa aktualesniu proporcingai aiškėjant supratimui apie šio instituto taikymo galimybes. Atsižvelgiant į lietuviškos teisinės literatūros trūkumą šiuo klausimu, neabejotina, kad tema ir aktuali, ir vis nauja.

---

<sup>1</sup> Berger, A. Encyclopedic dictionary of Roman law. P.756.

[http://books.google.lt/books?id=iklePELrR6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=Og-VJyAM0r&sig=ZO5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNo-u8QP69qCEBw&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false](http://books.google.lt/books?id=iklePELrR6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=Og-VJyAM0r&sig=ZO5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNo-u8QP69qCEBw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false); prisijungimo laikas: 2010-12-06.

<sup>2</sup> Актуальные вопросы гражданского права / Под ред. М.И. Брагинского; Исследовательский центр частного права. Российская школа частного права. - Москва: Статут, 1998. P.39.  
[http://www.pravo.vuzlib.net/book\\_z1071\\_page\\_4.html](http://www.pravo.vuzlib.net/book_z1071_page_4.html); prisijungimo laikas: 2010-12-16.

**Naudota literatūra.** Lietuvos Respublikos teisinėje sistemoje krovinio sulaikymui neskiriama didesnio dėmesio. Visgi bendrosios daikto sulaikymo instituto savybės trumpai aptariamoms autorių kolektyvo parengtuose vadovėliuose („Daiktinė teisė“, „Civilinė teisė. Prievolių teisė“). Plačiau apie daikto sulaikymą, kiek tai susiję su krovinio sulaikymu, nagrinėti D.Ambrasienės, E.Sinkevičiaus, S.Cirtautienės, A.Dambrauskaitės straipsniai. Detaliau krovinių vežimą savo disertacijose analizuoja O.Drobitko bei A.Gineitis, todėl darbe buvo naudojamos pastarųjų autorių išvados bei argumentai. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikoje krovinio sulaikymas plačiau nenagrinėtas, daug dėmesio skirta užsienio mokslininkų darbams, ypač valstybių, kuriose daikto sulaikymas yra nuo seno taikomas ir plačiai išanalizuotas. Paminėtini tokie teoretikai, kaip, M.Clarke, L.D'Arcey, J.Wilson, В.В.Витрянский, С.Сарбаш, М.Брагинский ir kiti civilinės bei transporto teisės specialistai. Taip pat darbe remtasi Lietuvos ir užsienio teismų praktika.

**Problema.** Magistrinio darbo problema susijusi su jau paminėta situacija, jog Lietuvos Respublikos teisės doktrinoje nėra atskleistas krovinio sulaikymo reglamentavimas ir veikimo mechanizmas. Be to, transporto teisėje nėra vieno bendro teisės akto visoms transporto rūšims. Kiekvienu atveju yra taikomi sistemiškai ir konkrečios transporto rūšies teisės aktai, ir bendri nacionaliniai ar tarptautiniai teisės aktai. Taigi problema kyla ne tik dėl vieningo ir tinkamo reglamentavimo, bet ir vienodo teisės aiškinimo ir interpretavimo krovinio sulaikymo klausimu nebuvimo.

### **Darbo reikšmė.**

*Teorinė darbo reikšmė.* Vertinant magistrinio darbo naujumą Lietuvos teisės mokslo atžvilgiu, pažymėtina, kad darbas yra vienas pirmųjų, skirtas krovinio sulaikymo realizavimo teorijai ir praktikai.

*Praktinė darbo reikšmė* – išnagrinėjus krovinio sulaikymo reglamentavimą Lietuvos Respublikos teisės aktuose, palyginus sulaikymo instituto taikymą užsienio šalyse, galima nustatyti krovinio sulaikymo taikymo ir įgyvendinimo probleminius aspektus. Darbo metu surinktos medžiagos analizė galės būti panaudota kaip krovinio sulaikymo reglamentavimo ypatumų šaltinis.

**Magistro baigiamojo darbo tikslas** yra taikant mokslinius tyrimų metodus visapusiškai atskleisti krovinio sulaikymo reglamentavimo ypatumus Lietuvos teisėje, atskleisti esmines problemas, kylančias praktikoje sulaikant krovinį bei apžvelgti teismų praktiką.

Šiam tikslui pasiekti keliama **uždaviniai**:

1. Atskleisti krovinio sulaikymo reglamentavimą Lietuvos Respublikoje;
2. Palyginti krovinio sulaikymo institutą Lietuvos Respublikos ir užsienio šalių teisės sistemose;
3. Įvardinti galimas krovinio sulaikymo reglamentavimo problemas;
4. Įvardinti galimas krovinio sulaikymo taikymo praktikoje problemas.

Magistro baigiamojo darbo **hipotezė**: Lietuvos Respublikos teisės aktuose įtvirtintos krovinio sulaikymo teisės taikymas tinkamai užtikrina vežėjo teisę gauti atlyginimą už vežimą bei kitas patirtas išlaidas.

Magistro baigiamojo darbo **objektas** – krovinio sulaikymo instituto reglamentavimas Lietuvos Respublikos teisėje bei užsienio šalyse, tai yra analizuojami Lietuvos Respublikos teisės aktai, teisminių institucijų jurisprudencija, lyginama su užsienio šalių praktika .

Magistro baigiamajame darbe naudojami šie **metodai**:

1. Sisteminis. Metodas naudojamas siekiant sistemiškai įvertinti egzistuojantį krovinio sulaikymo reglamentavimą;
2. Loginis. Metodas taikomas darant faktų apibendrinimus, išvadas;
3. Apibendrinimo. Metodas naudojamas reiškinių bendriems, esminiams požymiams ir savybėms nustatyti;
4. Dokumentų analizės. Juo renkami teisiniai duomenys iš įvairių teisinių dokumentų;
5. Teleologinis. Jo pagalba išsiaiškinamos vieno ar kito teisinio mechanizmo egzistavimo objektyviosios priežastys;
6. Lyginamasis. Darbe lyginamos skirtingų transporto rūšių atliekamas krovinių vežimas, valstybių ir teisės tradicijų teisinės konstrukcijos, lyginamos skirtingose šalyse egzistuojančios mokslinės koncepcijos, teisinis reguliavimas, teisinė praktika.

#### ***Darbo struktūra.***

Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, trys skyriai, poskyriai, išvados, santrauka ir literatūros sąrašas.

# 1. KROVINIO SULAIKYMO REGLAMENTAVIMAS LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINĖJE SISTEMOJE

## 1.1. Krovinių gabenimą reglamentuojantys teisės aktai

Krovinių gabenimas yra viena iš transporto veiklos rūšių. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme (toliau tekste – TVPI) transporto veikla įvardijama „*keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimas transporto priemonėmis, geležinkelių, kelių, oro ir vandens transporto infrastruktūros valdymas, plėtra ir priežiūra, kelių tiesimas ir priežiūra, taip pat kita veikla, tiesiogiai susijusi su transporto infrastruktūra, keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimu*“<sup>3</sup>. Krovinių gabenimą reglamentuoja ne vienas teisės aktas, taikomas atsižvelgiant į tam tikras krovinių vežimo aplinkybes. Skirtingi teisės aktai reglamentuoja krovinių vežimą, vykdomą pagal pasirinktą transporto rūšį – vežimas keliais, geležinkeliais, jūra, vidaus vandenimis, oru bei vamzdynais (transportavimas vamzdynais yra ginčytinas klausimas)<sup>4</sup>. Atsižvelgiant į tai, ar krovinytis pagal transporto rūšį yra gabenamas vietiniu (nacionaliniu) ar tarptautiniu maršrutu<sup>5</sup>, yra taikomi nacionaliniai arba tarptautiniai teisės aktai. Tarptautiniai teisės aktai (sutartys, konvencijos) nustato bendruosius reikalavimus krovinių vežimo sutarties sudarymo tvarkai bei formai, reglamentuoja šalių teises bei pareigas, taip pat šalių atsakomybę. Tuo tarpu, nacionaliniai teisės aktai reglamentuoja krovinių vežimą vietiniais maršrutais bei teisinius santykius, aplinkybes, kurios nėra numatytos tarptautiniuose teisės aktuose.

Tikslinga kiekvienos rūšies vežimą reglamentuojančius teisės akus paminėti atskirai, kadangi tarptautiniai teisės aktai yra taikomi priklausomai nuo transporto rūšies.

*Kelių transportas.* Viena svarbiausių tarptautinių sutarčių transportavimo keliais srityje yra 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija<sup>6</sup> (toliau – CMR konvencija)<sup>7</sup>. CMR konvencija yra Lietuvos vidaus teisės sistemos sudėtinė dalis. Teismai, sprenddami ginčus, kylančius iš santykių, kuriuos unifikuotai reglamentuoja CMR konvencija, privalo ją tinkamai aiškinti ir taikyti tiesiogiai. Todėl prireikus reikia atsižvelgti į atskirų Konvencijos straipsnių aiškinimą ir taikymą užsienio valstybių teismų praktikoje.<sup>8</sup> Be CMR

<sup>3</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 2 straipsnio 10 punktą // Valstybės žinios. 2002, Nr.29-1034.

<sup>4</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 5 straipsnis numato tik penkis transporto rūšis – geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transportas // Valstybės žinios. 2002, Nr.29-1034.

<sup>5</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 9 straipsnis klasifikuoja vežimus į vidaus bei tarptautinius. Tarptautiniu vežimu laikomas toks vežimas, kai transporto priemonė kerta valstybės sieną.

<sup>6</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr.107-2932.

<sup>7</sup> Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004. P.10.

<sup>8</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

konvencijos tarptautinių krovinių vežimą reglamentuoja ir 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (toliau – ADR sutartis)<sup>9</sup>, 1970 m. susitarimas dėl greitai gendančių produktų tarptautinio gabenimo ar tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP)<sup>10</sup>, kurią Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 2000 m. vasario 17 d. įstatymu Nr.VIII–1552 (toliau – ATP susitarimas), 1975 m. Muintinės konvencija dėl tarptautinio pervežimo su TIR knygelėmis, kurios dalyvė Lietuvos Respublika yra nuo 1993 m. vasario 11 d. (toliau – TIR konvencija)<sup>11</sup>, 1990 m. Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija)<sup>12</sup>. Paminėti tarptautiniai teisės aktai reglamentuoja bendruosius krovinių vežimo keliais reikalavimus, tačiau konkrečiai sulaikymo teisės nereglamentuoja.

Krovinių gabenimą Lietuvoje reglamentuoja Lietuvos Respublikos civilinio kodekso<sup>13</sup> (toliau tekste – CK) šeštosios knygos XL skyriaus nuostatos bei Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas<sup>14</sup> (toliau tekste – KTK).

*Geležinkelio transportas.* Kaip ir kelių transporte, geležinkelio transporte vienas iš teisės šaltinių yra Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, kurio šeštosios knygos XL skyrius „Vežimas“ įtvirtina bendrąsias normas dėl keleivių, krovinių ir bagažo vežimo pagal atitinkamą vežimo sutartį. Be CK, krovinių vežimas yra reglamentuotas ir Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso<sup>15</sup> normomis (toliau tekste – GTK). Atsižvelgiant į tai, kad krovinių vežimas geležinkeliais dažnai vykdomas tarptautiniais maršrutais, krovinių vežimą reglamentuoja tarptautinės sutartys: 1951 m. Tarptautinio krovinių geležinkeliais susitarimas (SMGS) (toliau tekste – SMGS) bei 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedas (toliau tekste – COTIF CIM).

*Jūrų transportas.* Krovinių gabenimą jūrų transportu reglamentuoja Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas<sup>16</sup> (toliau tekste – PLĮ). Šio įstatymo 5 straipsnio 7 dalis nurodo, jog „santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja įstatymai, numatyti krovinių vežimo jūra sutarties šalių susitarime. Jeigu krovinių vežimo jūra sutarties šalys nesusitarė kitaip, santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja vežėjo šalies įstatymai“. Taigi darytina išvada, kad tuo atveju, kai vežėjas yra Lietuvos Respublikos įmonė, krovinių sulaikymo aspektai reglamentuojami ne tik pagal PLĮ, bet sistemiškai taikomos ir CK nuostatos.

<sup>9</sup> Valstybės žinios, 2003, Nr.46(1)-2057.

<sup>10</sup> Valstybės žinios, 2000, Nr.68-2047.

<sup>11</sup> Valstybės žinios, 2000, Nr.6-155.

<sup>12</sup> Valstybės žinios, 1997, Nr.117–2994, 3015.

<sup>13</sup> Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.

<sup>14</sup> Valstybės žinios, 1996, Nr.119-2772.

<sup>15</sup> Valstybės žinios, 2004, Nr.72-2489.

<sup>16</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. Valstybės žinios, 1996, Nr.101-2300.

Krovinių gabenimą jūrą tarptautiniu mastu reglamentuoja Hagos-Visbio taisyklės.<sup>17</sup> Pagal Hagos-Visbio taisykles, vežimo sutartis taikoma tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam reikalavimo teisę į prekes patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus reikalavimo teisę į prekes patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius. Taigi, taisyklės suvienodina bendruosius reikalavimus, taikomus krovinių vežimui su konosamentais.

*Oro transportas.* Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau tekste – AJ)<sup>18</sup> 68 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad “susisiekimo ministras nustato keleivių, krovinių, bagažo, pašto bei pavojingų krovinių vežimo sąlygas ir tvarką“. Tuo pagrindu yra priimtas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklių patvirtinimo“<sup>19</sup> (toliau tekste – KBPKO taisyklės). Visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis yra taikoma 1999 m. Monrealio konvencija<sup>20</sup> (Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo) (toliau tekste – Monrealio konvencija). Krovinių pervežimas oru yra reglamentuotas ir kituose teisės aktuose, tačiau krovinio sulaikymo aspektu svarbūs yra būtent paminėtieji. Atkreiptinas dėmesys, jog vežimas oru gali būti vykdomas ne vien pagal Monrealio konvenciją, taip pat pasaulyje yra vadovaujamosi Varšuvos konvencija, tačiau labiau paplitusi yra Monrealio konvencija ir būtent ši konvencija yra taikoma Lietuvos Respublikoje.

Analizuojant paminėtus tarptautinius ir Lietuvos Respublikos teisės aktus, reglamentuojančius tiek tarptautinius, tiek nacionalinius krovinių vežimus, akivaizdu, kad tarptautiniai teisės aktai nustato tik bendras elgesio gabenant krovinius taisykles. Darytina išvada, kad krovinio sulaikymo instituto reglamentavimas yra paliktas nacionalinei teisei, todėl yra būtina atskleisti krovinio sulaikymo reglamentavimo aspektus Lietuvos Respublikos teisinėje sistemoje.

## **1.2. Krovinio sulaikymo reglamentavimas Lietuvos Respublikos teisės aktuose**

CK 6.813 straipsnio 4 dalyje numatyta, jog “Vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos,

---

<sup>17</sup> Lietuva Hagos – Visbio taisykles ratifikavo 2003 m. liepos 3 d. įstatymu Nr.IX-1682 dėl protokolo, iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę Hagos konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisykles), iš dalies pakeistų 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbio taisyklėmis), ratifikavimo.

<sup>18</sup> Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios, 2000, Nr.94-2918.

<sup>19</sup> Valstybės žinios, 2006, Nr.45-1640

<sup>20</sup> Valstybės žinios, 2004, Nr.174-6435



jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato ko kita”. Tai reiškia, jog Lietuvos Respublikos nacionalinis įstatymas suteikia vežėjams galimybę ginti savo teises savarankiškai – sulaikant vežamą krovinį, jei su vežėju nėra laiku atsiskaityta. Daikto sulaikymo institutu galimybė pasinaudoti kyla iš CK įtvirtintos krovinio vežimo sutarties sampratos – *pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokesį* (CK 6.808 straipsnio 1 dalis). Krovinių vežimo sutartis – tai dvišalis sandoris, nustatantis prievolinius vežėjo ir siuntėjo (gavėjo) santykius. Šios sutarties pagrindu vežėjas turi reikalavimo teisę į siuntėją (gavėją) tuo atveju, jei pastarasis nevykdo ar netinkamai vykdo įsipareigojimus, t.y. nemoka vežėjui priklausančio užmokesčio už vežimą. Taigi krovinio vežimo sutarties pagrindu vežėjui atsiranda reikalavimo teisė į skolininką, dėl ko, esant reikiamoms sąlygoms, vežėjas gali pasinaudoti daikto sulaikymo institutu. Analogiškai krovinio vežimo sutarties sąvoka yra įtirtinta ir GTK, PLĮ bei Monrealio konvencijoje. Taigi sudarius atlygintinę krovinio vežimo sutartį, nustačius šalių teises bei pareigas, esant tam tikroms aplinkybėms, vežėjas gali pasinaudoti daikto sulaikymo teise, įtvirtinta CK.

Reikia paminėti, kad krovinio sulaikymo galimybė įtvirtinta CK 6.813 straipsnio 4 dalyje yra taikoma sistemiškai su CK 6.69 straipsniu bei CK ketvirtosios knygos nuostatomis apie daikto sulaikymą. Tad krovinio sulaikymui yra taikomi bendrieji daikto sulaikymo principai bei reikalavimai. Siekiant atskleisti krovinio sulaikymo probleminius aspektus, yra tikslinga nustatyti daikto sulaikymo sampratą ir galimybę pasinaudoti šiuo teisės institutu sulaikant krovinį. Kaip išimtis iš bendros taisyklės yra GTK ir PLĮ reglamentavimas. Šiuose teisės aktuose yra įtvirtinta, kad vežėjas gali neišduoti krovinio, jei nėra sumokėtos išlaidos už vežimą. Taip pat abiejuose teisės aktuose yra įtvirtinta galimybė parduoti krovinį, esant tam tikroms sąlygoms. Taigi GTK ir PLĮ reglamentavimas yra išimtinis lyginant su CK nuostatomis, tačiau visais kitais atvejais, krovinio sulaikymui taikomos CK normos.

### **1.3. Daikto sulaikymo samprata Lietuvos Respublikoje ir užsienio šalyse**

Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse įtvirtintas ne vienas kreditoriaus teisių apsaugos būdas. CK šeštojoje knygoje įtvirtinti tokie kreditoriaus interesų apsaugos būdai, kaip kreditoriaus teisė ginčyti skolininko sudarytus sandorius (*actio Pauliana*) (CK 6.66 straipsnis), netiesioginio ieškinio pateikimo galimybė (CK 6.68 straipsnis) bei sulaikymo teisė (CK 6.69 straipsnis).

Teisinėje literatūroje sulaikymo teisė yra traktuojama ne tik kaip kreditoriaus interesų gynimo būdas, bet ir kaip viena iš prievolės įvykdymą užtikrinančių priemonių bei kaip daiktinė teisė. Nors Lietuvoje daikto sulaikymas nėra laikomas prievolių įvykdymo užtikrinimo būdu

tikrąja to žodžio prasme, kai kurių autorių manymu, pagal savo esmę, prigimtį ir formuluotę, sulaikymo teisė yra artima prievolių įvykdymo užtikrinimo institutui. Tuo atveju, jei prievolių įvykdymo užtikrinimo būdus apibrėžiame kaip įstatyme ar sutartyje numatytas specialias turtines priemones, kurių tikslas yra užtikrinti kreditoriaus reikalavimo patenkinimą, t.y. kreditoriaus intereso gynimą, ir suteikti kreditoriui papildomas teises, užkertant kelią atsirasti nepalankiems padariniams prievolės neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo atveju, daikto sulaikymo samprata iš dalies atitinka tokius požymius. Įstatymas, numatantis teisę sulaikyti kitam asmeniui priklausančius daiktus, be abejo, stiprina kreditoriaus padėtį, kadangi, skolininkui netinkamai įvykdžius ar neįvykdžius prievolės, jam gresia neigiami turtiniai padariniai, t.y. skolininkui negražinamas arba neperduodamas jam priklausantis turtas, dėl ko skolininkas gali patirti nuostolius, ir tuo jis yra skatinamas laiku ir pilna apimtimi vykdyti savo įsipareigojimus. Taigi galima teigti, jog daikto sulaikymo teisė yra savotiška alternatyvi prievolių įvykdymo užtikrinimo priemonė<sup>21</sup>.

Su daiktine teise sulaikymo teisės institutas siejamas dėl šiai teisei būdingų daiktinės teisės požymių (reikalavimo teisės nukreipimas į sulaikomo daikto savininką (CK 4.229 straipsnio 1 dalis), daikto sulaikymo teisės nedalumas (CK 4.230 straipsnis)), be to, sulaikymo įgyvendinimo tvarką nustato CK ketvirtosios knygos normos, t.y. daiktinės teisės normos.

Daikto sulaikymas taip pat yra laikomas vienu iš savigynos būdų.<sup>22</sup> Atkreiptinas dėmesys, jog naudojimasis šia teise yra neatsiejamas nuo CK 1.5 straipsnyje įtvirtintų teisingumo, protingumo ir sąžiningumo principų reikalavimų. Be to CK 1.139 straipsnio 2 dalis netiesiogiai numato proporcingumo reikalavimo taikymą, t.y. savigynos būdai ir priemonės turi atitikti teisės pažeidimo pobūdį ir kiekvienu konkrečiu atveju neperžengti savigynos ribų. Galima problema šiuo atveju yra sulaikymo teisės nedalumas pagal daiktinę teisę (CK 4.230 straipsnis), t.y. kreditorius turi teisę sulaikyti visą, o ne dalį sulaikomo objekto, nepriklausomai nuo jo vertės. Pavyzdžiui, krovinių vežimo atveju, sulaikomo krovinio vertė gali būti gerokai didesnė negu nesumokėtas užmokestis už vežimą, tačiau tai neatima teisės kreditoriui apginti savo pažeistų interesų sulaikant visą krovinį. Lyginant krovinio sulaikymą su laikinosiomis apsaugos priemonėmis, kurių naudojimas reglamentuotas Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso (toliau tekste – CPK)<sup>23</sup> XI Skyriaus V skirsnyje, protinga būtų reikalauti, kad nebūtų sulaikytas krovinyje už didesnę vertę nei reikia reikalavimams, kylantiems iš vežimo sutarties, patenkinti. Tačiau šiuo atveju įstatymas leidžia sulaikyti didesnės vertės krovinį nei reikalavimo

<sup>21</sup> Dambrauskaitė, A. Daikto sulaikymas – alternatyvus prievolių įvykdymo užtikrinimo būdas? // Prievolių įvykdymo užtikrinimo teisinės problemos: teminis straipsnių rinkinys. Vilnius: LTU Leidybos centras, 2001. P.58, 65-66.

<sup>22</sup> Mikelėnas, V., Vileita, A., Taminskas, A. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius. Justitia, 2001. P.274.

<sup>23</sup> Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas // Valstybės žinios, 2002, Nr. 36-1340.

teisė, o atsižvelgiant į tai, kad sulaikymas yra subjektyvi kreditoriaus teisė, turėtų galioti visuotinai priimtas principas, kad niekas nelaikomas besielgiančiu neteisėtai jei naudojasi jam priklausančia teise - nullus videtur dolo facere, qui iure suo utitur (D. 50.17.55).<sup>24</sup> CK 1.139 straipsnio 3 dalis papildomai įtvirtina būtinybę gerbti žmogaus teises ir laisves bei laikytis įstatymų reikalavimų, kas tik dar kartą patvirtina galimybę ginti savo teises, tačiau laikantis teisės aktų reikalavimų. Taigi sulaikymo teisės, kaip savigynos, taikymas visais atvejais varžo kitų asmenų teises, todėl teisingas šio instituto taikymas ir įgyvendinimas yra būtinas, norint užtikrinti civilinių teisinių santykių dalyvių interesų pusiausvyrą.<sup>25</sup>

CK 6.69 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog *kreditorius turi teisę pasinaudoti daikto sulaikymo teise tol, kol skolininkas įvykdo prievolę*. Tokia formuluotė leistų daryti išvadą, kad sulaikymo teisė yra labai plati. Visų pirma, nėra apibrėžtas objektas, dėl ko manytina, kad sulaikymo objektas galėtų būti bet koks daiktinės teisės objektas, kuris priklausytų nuo situacijos. Antra, neapibrėžtas laikas, nuo kada kreditorius gali naudotis šia teise. Numatyta tik galimybė ginti savo teises tol, kol skolininkas prievolę įvykdo. Atrodytų, kad CK nustatė labai palankų institutą kreditoriaus pažeistiems interesams ginti, nes leidžia sulaikyti daiktą ir laikyti jį tol, kol bus įvykdyta prievolė. CK 6.69 straipsnio 1 dalis nenurodo nei teisių ar interesų į sulaikomą objektą pobūdžio, nei galimybės pasinaudoti sulaikymo teise pradžios momento, nei pasekmių, nei sulaikymo teisės pabaigos. To paties 6.69 straipsnio 2 dalyje numatyta, jog *sulaikymo teisės realizavimo tvarką nustato šio kodekso ketvirtosios knygos normos*. Ši nuoroda, kaip vėliau paaiškės, siaurina sulaikymo teisės galimybes ne tik teorijoje, bet ir praktikoje.

Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos civilinio kodekso normas neretai reikia aiškinti sistemiškai, galima teigti, jog CK 6.69 straipsnyje įtvirtinta sulaikymo teisė yra bendroji norma, o kituose CK skyriuose numatytos civilinių teisių santykių dalyvių teisės sulaikyti pas juo esančius skolininko daiktus yra specialiosios normos<sup>26</sup>. CK 2.261 straipsnis numato, jog prekybos agentas turi teisę *sulaikyti turimus atstovaujamojo daiktus ir teises į tuos daiktus patvirtinančius dokumentus* tol, kol atstovaujamas su juo atsiskaitys. CK 4.238 straipsnio 2 dalis numato, kad jeigu su turto administratoriumi, kuris administruoja kitam asmeniui nuosavybės teise priklausantį turtą, laiku neatsiskaitoma, jis turi teisę iš naudos gavėjui gražintinų lėšų pasilikti sau sumą kaip užmokestį už atliktas administravimo paslaugas arba, kol

<sup>24</sup> Berger, A. Encyclopedic dictionary of Roman law. [http://books.google.lt/books?id=iklePELlR6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=Og-VJyAM0r&sig=ZQ5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNo-u8QP69qCEBw&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false](http://books.google.lt/books?id=iklePELlR6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=Og-VJyAM0r&sig=ZQ5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNo-u8QP69qCEBw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false); prisijungimo laikas: 2010-12-06. P.756

<sup>25</sup> Ambrasienė D., Cirtautienė S. Specialūs kreditoriaus interesų gynimo būdai sutartiniuose santykiuose // Jurisprudencija. 2003, Nr.37(29). P. 57.

<sup>26</sup> Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D., Cirtautienė S. ir kiti, Civilinė teisė. Prievolių teisė, Vilnius. Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2004. P. 61.

bus su juo atsiskaityta, *sulaikyti turtą*. Pagal CK 6.758 straipsnio 4 dalį, jeigu įgaliotinis veikia kaip komercinis įgaliotojo atstovas, jis turi *teisę sulaikyti privalomus perduoti įgaliotojui daiktus*, kol įgaliotojas su juo visiškai atsiskaitys. CK 6.786 straipsnio 2 dalyje numatyta, jog komisierius turi *teisę sulaikyti turimus daiktus*, kuriuos jis privalo perduoti komitentui arba jo nurodytam asmeniui, jeigu komitentą nevykdo savo prievolių komisierius. Civilinio kodekso 6.813 straipsnio 4 dalyje taip pat nustatyta, jog vežėjas *turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą*, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos, jeigu įstatymas arba vežimo sutartis nenustato ko kito.

Atkreiptinas dėmesys, jog įvardintos specialiosios normos yra reglamentuotos atskiruose Lietuvos Respublikos civilinio kodekso skyriuose, tad jei teisiniai santykiai nepatenka į specialias normas, visuomet galima remtis bendrąja CK 6.69 straipsnyje įtvirtinta sulaikymo teise.

Panašiai kaip ir Lietuvos Respublikos teisėje, užsienio valstybių teisėje įtvirtinta sulaikymo teisė dažnai yra laikoma vienu iš prievolių įvykdymo užtikrinimo būdų. Rusijos Federacijos teisės doktrinoje laikoma, kad sulaikymo teisės institutas yra vienas iš prievolių užtikrinimo būdų. Sulaikymo teisės esmė atskleidžiama apibrėžiant sulaikymo teisės funkcijas – užtikrinamąją ir skatinamąją. Užtikrinamoji sulaikymo teisės funkcija suteikia kreditoriui galimybę tuo atveju, jei skolininkas neįvykdo savo prievolės ar įvykdo ją netinkamai, nukreipti savo reikalavimo patenkinimą į sulaikytą daiktą. Skatinamoji funkcija pasireiškia tada, kai sulaikomas daiktas skolininkui yra svarbus ir reikalingas, o jo laikymas pas kreditorių skatina skolininką greičiau įvykdyti prievolę, nes tik prievolės įvykdymas bus sąlyga susigrąžinti daiktą.<sup>27</sup>

Paminėtina ir tai, kad rusiškoje literatūroje daikto sulaikymo teisė yra lyginama su įkeitimu, kaip prievolių įvykdymo užtikrinimo būdu, tačiau pabrėžiama, kad tai yra atskiri savarankiški teisės institutai, turintys bendrų bruožų. Sulaikymo teisė pasižymėdama originalumu, pagal savo esmę ir reglamentavimą, yra arčiausiai užstatymo teisinių santykių, nes užtikrinimu kreditoriui tarnauja daiktas priklausantis skolininkui, o reikalavimų patenkinimą, asmuo sulaikantis daiktą, vykdo iš daikto kainos, apimtimi ir būdais numatytais reikalavimų užtikrintų užstatu patenkinimui (Rusijos Federacijos civilinis kodeksas CK 360 straipsnis (toliau tekste – Rusijos CK)).<sup>28</sup> Daugeliu atvejų sulaikymo teisė perauga į įkeitimą. Visgi paminėtini sulaikymo teisės bruožai Rusijos teisėje būtų tokie: sulaikymo teisės atveju kreditorius turi teisę reikalauti savo reikalavimą patenkinti iš sulaikyto daikto vertės, sulaikymas seka paskui daiktą,

<sup>27</sup> Гонгало Б. М. Обеспечение исполнения обязательств. Москва:Спарк, 1999. Р.96-99.

<sup>28</sup> Сарбаш, С.В. Некоторые проблемы обеспечения исполнения обязательств // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2007, №7. <http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=574>; prisijungimo laikas: 2010-12-17.

sulaikymas neretai perauga į įkeitimą, o pati sulaikymo teisė atsiranda skolininkui neįvykdžius ar netinkamai įvykdžius prievolę.

Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas nenumato galimybės kreditoriui realizavus sulaikytą daiktą patenkinti savo reikalavimą, tačiau kaip Rusijos Federacijoje, numato tokį atvejį, kai sulaikymo teisė perauga į įkeitimą, t.y. CK 6.786 straipsnio 3 dalis numato, jog komitento nemokumo atveju, komisionierius netenka sulaikymo teisės į sulaikytus daiktus, bet įgyja įkeitimo teisę į tuos daiktus, o komisionieriaus reikalavimai dėl sulaikyto daikto vertės dydžio tenkinami kartu su įkeitimu užtikrintais reikalavimais.

Rusijos CK nustato, jog vežėjas turi teisę sulaikyti perduotą jam pervežimui krovinį ir bagažą, užtikrinant jam priklausančios pervežimo ir kitų mokesčių, susijusių su pervežimu, sumokėjimą (359, 360 straipsniai), jei kitaip nėra nustatyta įstatymuose, kituose teisės aktuose, vežimo sutartyje (Rusijos CK 790 straipsnio 4 dalis)<sup>29</sup>. Sulaikymo įgyvendinimas numatytas blanketine teisės norma, nukreipiančia į to paties kodekso 359, 360 straipsnius, esančius prievolių teisės skyriuje, kurie reglamentuoja sulaikymo pagrindus ir reikalavimų patenkinimą iš sulaikytos nuosavybės. Taigi, analizuojant Rusijos CK 359, 360 ir 790 straipsnius, aiškėja, kad Rusijos Federacijos teisinėje sistemoje kreditoriaus teisės sulaikyti krovinį yra geriau reglamentuotos ir yra platesnės nei Lietuvos Respublikos teisėje.

Labai svarbu yra tai, kad remiantis Rusijos CK, kreditorius gali sulaikyti pas jį esantį daiktą, nepaisant to, kad po to kai tas daiktas pakliuvo pas kreditorių, teisė į daiktą buvo perleista trečiajam asmeniui (359 straipsnio 2 dalis).<sup>30</sup> Taigi sulaikęs daiktą (krovinį), kreditorius gali pasinaudoti šia teise ir prieš trečiuosius asmenis, o savo reikalavimą bei papildomai kilusias išlaidas patenkinti iš sulaikyto daikto vertės, nors kroviny s pervežimo laikotarpiu bus pakeitęs vieną ar net kelis savininkus. Tai reiškia, kad pagrindinė sąlyga sulaikymui yra prievolinis santykis tarp kreditoriaus ir skolininko.

Svarbu yra tai, kad kreditoriui suteikiama pirmumo teisė patenkinti savo reikalavimus iš sulaikyto daikto.<sup>31</sup> Pagal Rusijos CK 360 straipsnį kreditoriaus reikalavimų patenkinimas iš sulaikomo daikto vykdomas pagal Rusijos CK 348-350 straipsnių, nustatančių kreditoriaus reikalavimų patenkinimo iš įkeisto turto, tvarką.<sup>32</sup> Toks reglamentavimas suteikia vežėjui galimybę ne tik sulaikyti krovinį, siekiant paskatinti siuntėją ar gavėją sumokėti už vežimą, tačiau pastariesiems nesumokėjus, vežėjas kaip garantą dėl užmokesčio turi sulaikytą krovinį.

<sup>29</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации. <http://www.gk-rf.ru>, prisijungimo laikas: 2010-12-08.

<sup>30</sup> Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Москва: Статут. 2009. P.555.

<sup>31</sup> Rusijos CK 360 straipsnyje įtvirtinta nuostata, kad kreditoriaus, kuris yra sulaikęs daiktą, reikalavimai yra tenkinami iš daikto vertės, tokia pat tvarka kaip ieškiniai esant įkeitimui.

<sup>32</sup> Борисов, А.В. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации части первой, части второй, части третьей (постатейный)постатейными матерьялами. Москва: Книжный мир. 2003. P.366.

Tai savaime skatina skolininką sumokėti, nes krovinio pardavimas gali būti nenaudingas siuntėjui ar gavėjui, nes gali pakeisti sutartinius santykius su trečiuoju asmeniu – krovinio pirkėju, arba tiesiog sukelti nuostolių dėl krovinio vertės sumažėjimo, jį pardavus. Tad galima teigti, jog jau minėta užtikrinamoji krovinio sulaikymo funkcija, suteikia galimybę kreditoriui (vežėjui) būti tikram, kad jis atgaus užmokestį už atliktą vežimą (paminėtina, kad pardavus krovinį, vežėjas bus pirmas eilėje, kaip kreditorius, kurio reikalavimai yra tenkinami, t.y. vežėjas turės pirmumą prieš kitus kreditorius).

Pažymėtina ir tai, kad esant skolininko nemokumui (bankrotui), nuosavybė esanti sulaikymo objektu yra įtraukiama į bendrą turto masę, o kreditorius įgauna teisę patenkinti savo reikalavimus iš viso skolininko turto privilegijuota trečiąją eile.<sup>33</sup>

Olandijoje sulaikymo teisė taip pat yra palankesnė kreditoriui nei Lietuvoje. Laikoma, kad sulaikymo teisė – tai speciali teisės stabdyti savo veiksmus (prievolės vykdymą) forma, kuri įgalina kreditorių sulaikyti daiktą, priklausantį sutarties šaliai ar trečiajam asmeniui iki to laiko, kai kreditoriaus reikalavimas yra patenkinamas. Be to, ši teisė laikinai stabdo galimybę pateikti vindikacinį ieškinį, ieškinį dėl daikto grąžinimo iš neteisėto valdymo<sup>34</sup>. Svarbu yra tai, kad šalis sietų prievoliniai santykiai, ir nėra jokios būtinybės, kad sulaikomas daiktas priklausytų skolininkui nuosavybės teise. Tai reiškia, kad sulaikymo teisė yra prievolinis, o ne daiktinis kreditoriaus interesų gynimo būdas. Ši daikto sulaikymo instituto samprata palengvina kreditoriaus galimybę apginti savo teises, nes kreditorius sudarydamas sutartį, nebūtinai žino, kam nuosavybės teise priklauso daiktas, be to, pervežimo srityje dažnai sutartis sudaroma su tarpininku – ekspeditoriumi.

Sulaikymo teisė kreditoriui yra suteikiama pagal bendrąsias Olandijos civilinio kodekso (toliau tekste – Olandijos CK) nuostatas, o pagrindinis reikalavimas, kuriam esant gali būti taikomas sulaikymo teisės institutas, yra pagrįsto ryšio egzistavimas. Pagrįstas ryšys yra tarp kreditoriaus reikalavimo ir pareigos grąžinti daiktą. Šiuo atveju reikalingi santykiai tarp kreditoriaus ir skolininko, dėl ko kreditorius turėtų pagrįstą reikalavimą į skolininką ir dėl to galėtų sulaikyti skolininko daiktą. Dar vienas aspektas, naudingas kreditoriui, yra faktas, kad sulaikymo teisė gali būti panaudota ir prieš trečiuosius asmenis, skolininko kreditorius. Šia teise kreditorius gali pasinaudoti net ir skolininko nemokumo atveju.

Paminėtina ir tai, jog sulaikymo teisė turi pirmumą ir prieš vėliau atsiradusias teises į sulaikytą daiktą.

---

<sup>33</sup> Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Москва: Статут. 2009. P.562-563.

<sup>34</sup> van Erp J.H.M., van Vliet L.P.W. Real and Personal Security, vol 6.4 Electronic journal of comparative law, (December 2002), <http://www.ejcl.org/64/art64-7.txt>, prisijungimo laikas: 2010-12-10.

Skirtingai nei Lietuvoje, Olandijoje sulaikymas galimas ir nekilnojamajam daiktui, tačiau pagal griežtesnį teisinį reglamentavimą.<sup>35</sup> Paminėtina, kad nekilnojamojo turto sulaikymas prieš trečiuosius asmenis nėra galimas, nebent tas asmuo žinojo apie sulaikymo egzistavimą (bylos Deen/Van der Drift ir Winters/Kantoor van de Toekomst).

Atkreiptinas dėmesys, jog Olandijos civilinis kodeksas numato galimybę sulaikyti krovinį bei neišduoti dokumentų gavėjui (siuntėjui) net ir ekspeditoriui.<sup>36</sup> Tai reiškia, kad sulaikymas, kaip asmens teisių gynimas, yra labai platus ir ne tik teorinis. Aplinkybė, kad ekspeditorius gali sulaikyti krovinį (jei tokia teisė numatyta sutartyje) apgina ekspeditoriaus interesus, kai tuo tarpu Lietuvoje, ekspeditorius dažniausiai neturi sutarties su krovinio savininku, yra tik tarpininkas, tad krovinio sulaikymas ekspeditoriui apskritai negalimas.

Apibendrinant galima teigti, jog daikto sulaikymo teisės institutas yra suvokiamas ir kaip daiktinė teisė, ir kaip prievolės įvykdymo užtikrinimo būdas, ir kaip savigyna. Aiškinant CK sistemiškai, visi trys aspektai tampa neatsiejami ir, taikant sulaikymo teisę, turi būti atsižvelgta į juos visus, vadovaujantis teisingumo, protingumo bei sąžiningumo kriterijais. Svarbu yra tai, kad praktikoje sulaikymo teisė taikoma pagal daiktinės teisės normas, o tai apsunkina galimybę pasinaudoti šiuo institutu teisėtai. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pažymėjo, kad „sulaikymo teisė gali būti vertinama kaip *daiktinis teisinis* prievolių įvykdymo užtikrinimo būdas. Daikto sulaikymo teisė yra laikino pobūdžio teisė, t. y. kreditorius turi teisę sulaikyti daiktą tik tol, kol skolininkas patenkina kreditoriaus reikalavimą arba pateikia adekvatų savo prievolės įvykdymo užtikrinimą, arba kreditorius praranda valdymo teisę į daiktą“<sup>37</sup>, kas patvirtina daiktinės teisės pirmumą taikant daikto sulaikymo institutą.

#### 1.4. Sulaikymo teisės turinys

CK 6.69 straipsnio 1 dalyje numatyta sulaikymo teisė visgi yra ribojama Lietuvos Respublikos civilinio kodekso ketvirtosios knygos normomis<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> Jei rangovui nesumokamas užmokestis, jis gali uždrausti įėjimą į pastatą (HR 23 June 1995, NJ 1996/216 (Deen/Van der Drift) ir HR 6 February 1998, NJ 1999/303 (Winters/Kantoor van de Toekomst). Sulaikymui yra reikalaujama, kad rangovas turėtų išimtinį pastato valdymą. Tas valdymas išlieka net ir tuo atveju, jei rangovas palieka statybų aikštelę. Sulaikymo teisė išlieka iki to laiko, kai užsakovas (skolininkas) ar statybų aikštelės savininkas atgauna valdymą

<sup>36</sup> The Civil Code of the Netherlands.

[http://books.google.lt/books?id=4TRXgIDzUfEC&printsec=frontcover&dq=civil+code+of+the+netherlands&source=bl&ots=U4JJu3QVdR&sig=prhvyR8Npgd\\_bIKF7iYXKYE1ym4&hl=lt&ei=bLAETeWXJ47sOeJduKYB&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=3&sqj=2&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q&f=false](http://books.google.lt/books?id=4TRXgIDzUfEC&printsec=frontcover&dq=civil+code+of+the+netherlands&source=bl&ots=U4JJu3QVdR&sig=prhvyR8Npgd_bIKF7iYXKYE1ym4&hl=lt&ei=bLAETeWXJ47sOeJduKYB&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&sqj=2&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q&f=false), prisijungimo laikas: 2010-12-08.

<sup>37</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 28 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Ad Locum“ v. V. A., bylos Nr. 3K-3-257/2008, kat. 32.7; 44.2.4.1.

<sup>38</sup> CK 4.229 straipsnis reglamentuoja daikto sulaikymo teisės turinį.

Dar kartą paminėtina, jog CK nenustatyta, kokie daiktai gali būti sulaikymo teisės objektai. Laikytina, kad tokie gali būti visi daiktai plačiaja prasme, t. y. kilnojamas ir nekilnojamas turtas (pvz., ilgalaikės nuomos atveju sulaikant nuomos objektą iki nuomotojas nesumokės kompensacijos už objekto pagerinimus – CK 4.169 straipsnio 4 dalis), pinigai, vekseliai ir pan., t. y. bet kurie daiktinės teisės objektai.<sup>39</sup> Nors Lietuvos Aukščiausiasis Teismas ir nurodo, kad sulaikymo teisės objektu gali būti pinigai ir nekilnojamas turtas, tačiau tai yra abejotina ir kritikuotina nuostata, iškreipianti sulaikymo instituto šaknis, istorinę raidą bei esmę. Pinigų kaip sulaikymo teisės objekto klausimas plačiai išnagrinėtas Rusijos teisės teoretikų. Jie mano, kad iš daiktų esančių sulaikymo teisės objektu reikėtų išbraukti pinigus, kurie, kaip žinoma, priskirtini prie pakeičiamų daiktų. Kalbant apie ne grynuosius pinigus, tai jie, kaip nuosavybės teisė pagal sutartį dėl banko sąskaitos, jokių būdų negali būti sulaikymo teisės objektu.<sup>40</sup> Šiuo atveju galime kalbėti apie priešpriešinių vienas kitą reikalavimų buvimą pas skolininką ir kreditorius (iš vienos pusės reikalavimas atiduoti skolininkui priklausančius pinigus, iš kitos – apmokėjimo bei išlaidų ir nuostolių atlyginimo reikalavimas. Taigi šie santykiai, esant vienos šalies pareiškimui, baigiasi užskaitymu.<sup>41</sup>

CK taip pat nereglamentuoja ir kokio pobūdžio reikalavimo teisei esant kreditorius turi teisę pasinaudoti daikto sulaikymo teisės institutu. Darytina išvada, kad sulaikymo teisė gali būti plačiai taikoma įvairiuose civiliniuose teisiniuose santykiuose, o taip pat ir su krovinių vežimu susijusiuose santykiuose.

Krovins yra vienas iš galimų daikto sulaikymo teisės objektų. Pagal krovinių vežimo sutartį, vežėjas įsipareigoja siuntėju, kuris nebūtinai yra krovinio savininkas, jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui, o siuntėjas įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį (CK 6.808 straipsnio 1 dalis). Taigi šios sutarties objektas yra krovins.

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 26 straipsnyje įtvirtinta krovinių vežimo sąvoka, nustatanti, kad krovinių (prekių, produkcijos, iškasenų, atliekų, siuntų, konteinerių ir kitų daiktų) vežimas yra gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos į gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis. Iš šio apibrėžimo matyti, jog kroviniaus laikomos prekės, produkcijos, iškasenos, atliekos, siuntos ir kiti daiktai, kurie yra perkelti iš vienos vietos į kitą. R.Minalga<sup>42</sup> kroviniu laiko paruoštas gabenti medžiagas, žaliavas, komplektavimo detales, kurą,

<sup>39</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugsėjo mėn. 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos dėl actio Pauliana, netiesioginio ieškinio, sulaikymo teisės ir prevencinio ieškinio institutų taikymo apžvalga Nr. 29, kat. 35.6.2; 35.6.1; 35.6.3; 44.4; Teismų praktika 29

<sup>40</sup> Сарбаш С.В. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательств. Москва: Юрист. 1995. №5/6.

<sup>41</sup> Актуальные вопросы гражданского права / Под ред. М.И. Брагинского; Исследовательский центр частного права. Российская школа частного права. - Москва: Статут, 1998. P.39.

[http://www.pravo.vuzlib.net/book\\_z1071\\_page\\_4.html](http://www.pravo.vuzlib.net/book_z1071_page_4.html); prisijungimo laikas: 2010-12-16.

<sup>42</sup> Minalga R. Krovinių transportavimo sistema. Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2008. P.111.



gatavą produkciją, kuri priklausomai nuo agregatinės būklės yra įpakuota, neįpakuota arba supilta į tam tikras talpas. Reikia paminėti ir tai, kad pagal savo fizines savybes yra daiktų, kurie negali būti kilnojami (pvz., žemės sklypas), todėl kroviniui, kaip daiktui, apibūdinti būtinas daikto galimumo būti perkeltu erdvėje požymis. Šis požymis susideda iš dviejų aspektų. Pirma, tai yra fizinė daikto savybė, t.y. fizinė ypatybė, dėl kurios daiktą galima perkelti iš vienos vietos į kitą. Tuo tarpu antras galimumo būto perkeltam erdvėje aspektas yra juridinis ir susijęs su teisėtumo ar leistinumo būti perkeltam erdvėje galimybe. Atsižvelgiant į tai, kad civilinės teisės objektu gali būti neišimti iš civilinės apyvartos daiktai ar ribotai apyvartoje esantys daiktai, vežimo sutarties objektu visais atvejais galės būti iš civilinės apyvartos neišimti daiktai. Savo ruožtu daiktai išimti iš apyvartos negalės būti civilinės sutarties dalyku, o ribotai apyvartoje esančius daiktus galima gabenti pagal specialias taisykles. Todėl pavojingų krovinių gabenimas reguliuojamas papildomomis ir specialiomis taisyklėmis.

Dar vienas svarbus aspektas yra daikto apibūdinimas. Rusijos teisės teorijoje yra formuojama nuomonė, kad iš sąrašo objektų, kuriems taikytina sulaikymo teisė, būtina išbraukti daiktus apibūdinamus rūšiniais požymiais (pavyzdžiui grūdai, benzinas ir pan.). Jie yra keičiami, todėl tokie daiktai negali būti apibūdinti kaip „daiktas kuris turi būti perduotas skolininkui“, kaip to reikalauja Rusijos CK 359 straipsnio 1 dalis. Tačiau esant tam tikrai tokios nuosavybės individualizacijai (pavyzdžiui, 50 tonų benzino esančio cisternoje Nr....), toks daiktas gali būti sulaikytas kreditoriaus.<sup>43</sup> Taigi krovinį, kaip krovinio vežimo sutarties objektą galime laikyti legalų kilnojamą materialų daiktą, kurį galima apibūdinti individualiais požymiais ir dėl kurio perkėlimo erdvėje yra susitarta.

Viena pagrindinių teisėto daikto sulaikymo sąlygų yra santykis tarp šio santykio šalių. Tai reiškia, kad kreditorius – asmuo, kuris naudojasi sulaikymo teise, turi turėti pagrįstą reikalavimą į sulaikomo daikto savininką, t.y. būti teisėtu sulaikomo daikto valdytoju. Paminėtina ir tai, kad kreditorius turi turėti neabejotiną ir galiojančią reikalavimo teisę skolininkui, t. y. institutas taikomas, kai skolininkas nėra įvykdęs visos ar dalies prievolės kreditoriui arba įvykdęs ją netinkamai<sup>44</sup>.

Teisėtas valdymas gali atsirasti iš sutarties ar kitų įstatymo numatytų pagrindų. Teisėtas valdymas pasireiškia tuo, kad kreditorius turi turėti teisinį pagrindą disponuoti daiktu. Teisinis pagrindas, tai dažniausiai sutartimi nustatyti kreditoriaus ir skolininko santykiai, iš kurių skolininkui kyla prievolė sumokėti kreditoriui, o nesumokėjęs, kreditorius turi teisę ginti savo teises sulaikant jam perduotą daiktą ar daiktus. CK 4.229 straipsnyje, apibrėžiančiame daikto

<sup>43</sup> Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Москва: Статут. 2009. P.563.

<sup>44</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugsėjo mėn. 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos dėl actio Pauliana, netiesioginio ieškinio, sulaikymo teisės ir prevencinio ieškinio institutų taikymo apžvalga Nr. 29, kat. 35.6.2; 35.6.1; 35.6.3; 44.4; Teismų praktika Nr.29.

sulaikymo sąvoką, nedetalizuojama, kokie reikalavimai gali būti užtikrinami šiuo būdu, tad manytina, jog įstatyme nenustačius apribojimų ir nuorodų į reikalavimo teisės ryšį su sulaikytu daiktu, daikto sulaikymo teise taip pat gali pasinaudoti teisėtas kitam asmeniui priklausančio daikto valdytojas, neturintis su daiktu susijusių reikalavimo teisių. Tai reiškia, kad, be normų, nustatytų CK Ketvirtosios knygos XIII skyriuje „Daikto sulaikymas“, yra ir specialių straipsnių dėl civilinių teisinių santykių dalyvių teisės sulaikyti pas juos esančius skolininko daiktus (pvz., CK 6.758, 6.786, 6.813, 6.865 straipsniai ir kt.). Įstatyme įtvirtintas atvejis, kai daikto sulaikymas perauga į įkeitimą (pvz., CK 6.786 straipsnio 3 dalis). Taigi, kreditorius turi teisę pasinaudoti daikto sulaikymo teise ne tik CK 4.229 straipsnyje nurodytais atvejais, bet ir kitais CK nustatytais atvejais (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008-05-28 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-257/2008, UAB „Ad Locum“ v. V.A.).

Teisėtas valdymas krovinių pervežime dažniausiai atsiranda krovinio vežimo sutarties atveju. Krovinio vežimo sutartis gali būti patvirtinta ir važtaraščiu ar kitu dokumentu, įrodančiu susitarimą dėl krovinių pervežimo.<sup>45</sup> Teisėtu krovinio valdytoju vežėjas tampa priklausomai nuo to, kaip yra susitarta. Vežėjo atsakomybė už krovinį prasideda nuo to momento, kai krovins yra priimtas vežti. Nustatant, kada krovins priimtas vežti, reikia nustatyti faktą, kada krovins yra vežėjo priimtas vežimui, bet ne kitais tikslais (pvz., automobilis pateiktas krovinio pakavimui, saugojimui prieš pervežant ir pan.). Jei vežėjas be pervežimo, dar yra įpareigotas įpakuoti, saugoti ar dalyvauti krovinio pakrovimo procese ar jį stebėti, vežėjas laikomas priėmusiu pervežti krovinį tik šioms operacijoms pasibaigus. Krovinio priėmimo vežti momentas siejamas su CMR konvencijos 9 straipsnio 1 punkte numatyta taisykle, kad važtaraštis yra prima facie įrodymas, kad krovins perėjo vežėjo dispozicijon, iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad jo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas, priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje<sup>46</sup>.

Paminėtina, kad vežėjas turi laikytis kroviniu disponuojančio asmens instrukcijų, tai gali būti tiek siuntėjo, tiek ir gavėjo instrukcijos. Jų nesilaikymas nesuteikia vežėjui galimybės pasinaudoti krovinio sulaikymo teise teisėtai ir pagrįstai. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas civilinėje byloje Nr.3K-3-128/2006 pasisakė dėl krovinio sulaikymo, vežėjui nesilaikant siuntėjo instrukcijų. Byloje nustatyta, kad 2004 m. kovo 12 d. šalys sudarė krovinio vežimo sutartį, pagal kurią atsakovas (vežėjas) įsipareigojo nugabenti ieškovo (siuntėjo) perduotą medienos krovinį iš Lietuvos į Vokietiją. 2004 m. kovo 15 d. ieškovas pakrovė medieną į atsakovo autotraukinį.

<sup>45</sup> KTK 29 straipsnio 1 dalis: važtaraštis - krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas; PLĮ 14 straipsnio 1 dalis: krovinių vežimo jūra sutarties sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu; CK 6.808 straipsnio 2 dalis: vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu.

<sup>46</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004 m. Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.

Pasvėrus šį autotraukinį Kalvarijos pasienio kontrolės punkte, buvo nustatyta, kad autotraukinys viršija leistinas normas 3210 kg, ir jam nebuvo leista kirsti Lietuvos sieną. Siuntėjas davė vežėjui nurodymą grąžinti krovinį į pakrovimo vietą, tačiau vežėjas siuntėjo nurodymo nevykdė ir pagal 2004 m. kovo 17 d. sutartį perdavė krovinį saugoti trečiajam asmeniui. Tik 2004 m. gruodžio 2 d., leidus vežėjui, siuntėjui buvo grąžintas sugadintas kroviny.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr.31 18 punkte numatyta, kad pagal CMR konvencijos 12 straipsnio nuostatas vežėjas privalo vykdyti krovinio siuntėjo instrukcijas, nes priešingu atveju jis atsako už patirtus dėl to nuostolius. Teisėjų kolegija byloje konstatavo, kad byla nagrinėję teismai padarė pagrįstą išvadą, jog vežėjas, neįvykdes siuntėjo instrukcijų, yra atsakingas už siuntėjui padarytus nuostolius.

CMR konvencijos 14 straipsnio 1 dalies ir 16 straipsnio 2 dalies nuostatas vežėjas turi besąlygiškai vykdyti kroviniu disponuojančio asmens instrukcijas, o jų negavęs, arba jų negavęs per protingą laiko tarpą, arba tokių instrukcijų negalįs įvykdyti, gali iškrauti krovinį savo nuožiūra. Po tokio iškrovimo vežimas laikomas baigtu, bet vežėjas ir šiuo atveju prisiima prievolę saugoti krovinį. Vežėjas tokiu atveju krovinio apsaugą gali patikėti ir trečiajam asmeniui; tokiu atveju jis atsako tik už tinkamo trečiojo asmens pasirinkimą. Nesant sąlygų, numatytų CMR konvencijos 14 straipsnio 1 punkte ir 15 straipsnyje, vežėjas neturi teisės sulaikyti siuntėjo krovinio CK 4.229 straipsnio ir 6.813 straipsnio 4 dalies pagrindu, nes šalių santykiams iki krovinio iškrovimo taikytinos CMR konvencijos normos.

Instrukcijų laikymasis numatytas ne tik kelių transporte. Bendrasis reikalavimas vežėjui laikytis kroviniu disponuojančio asmens instrukcijų yra ir kitose transporto srityse: SMGS 20, 21 straipsniai, COTIF CIM 20, 21 straipsniai, Monrealio konvencijos 12 straipsnis.

Taigi vežėjas negali savavališkai sulaikyti krovinio, nesilaikant kroviniu disponuojančio asmens nurodymų (siuntėjo, gavėjo) ir dar neturint reikalavimo teisės į siuntėją ar gavėją, nes toks elgesys daro jį neteisėtu krovinio valdytoju ir sąlygoja atlyginimą krovinio siuntėjui ar gavėjui už jo patirtas išlaidas.

Kitas aspektas, kada, pagal CK 4.229 straipsnio nuostatas, galima naudotis sulaikymo teise, yra nuosavybės teisė. Tai reiškia, kad sulaikomas daiktas turi nuosavybės teise priklausyti asmeniui, į kurį kreditorius turi reikalavimo teisę.

Kriterijus, jog daiktas turi priklausyti skolininkui nuosavybės teise, yra ribojantis kreditoriaus teisės šiuolaikiniuose civiliniuose santykiuose. Sulaikomo daikto, kurį perdavė kreditoriui skolininkas, santykis su pačiu skolininku ne visada yra susijęs nuosavybės teise. Neretais atvejais skolininkui daiktas nepriklauso nuosavybės teise, o daiktu yra disponuojama sutarčių pagrindu. Taip yra labiau apsaugomas skolininkas, o ne kreditorius, nes kreditorius negali pasinaudoti savigyna, net ir esant kitoms sulaikymo teisės kriterijams – reikalavimo teisei

bei suėjusiam skolos mokėjimo terminui. Galima ir tokia situacija, jog kreditorius gali nežinoti, kam tuo metu priklauso sulaikomas daiktas, pvz., skolininkas tuo metu, kai pas kreditorių buvo jam perduotas daiktas, jį pardavė trečiajam asmeniui. Šiuo atveju, nuosavybės teisė į sulaikytą objektą skolininkui nebeprisitausytų, o kreditorius turėtų atiduoti daiktą teisėtam jo savininkui.

Krovinių gabenimo atveju, krovinio savininkas, užsakovas samdosi vežimo ar ekspeditorių kompaniją, kuri nugabentų krovinį į reikiamą vietą. Tai reiškia, kad yra keli sutartiniai santykiai. Pirmi tarp kroviniu disponuojančio asmens (nebūtinai savininko) ir vežimo ar ekspeditorių kompanijos. Antri, yra pirkimo – pardavimo santykiai, nuo kurių priklauso, kam nuosavybės teise priklauso kroviny.

Dažna situacija yra ta, kad su vežėju neatsiskaitęs asmuo net nėra krovinio savininkas, o tik tarpininkas. Galima ir tokia situacija, kad vykstant krovinio pervežimui, krovinio savininkas gali pasikeisti, o vežėjas apie tai net nežino. Pirkimo – pardavimo sutartis yra konsensualinė, t.y. galiojanti nuo jos sudarymo momento, kas reiškia, jog kroviniui dar nepasiekus atvykimo taško, jis yra perduotas trečiajam asmeniui. Taigi net ir turint pagrįstą reikalavimo teisę į skolininką bei suėjus mokėjimo terminui, vežėjas gali neturėti teisės pasinaudoti daikto sulaikymo institutu, nes asmuo, į kurį jis turi reikalavimą, nėra sulaikomo krovinio savininku.

Vilniaus apygardos teismas 2008 metų gegužės 29 d. nutartyje civilinėje byloje Nr.2A-340-482/08 yra nurodęs, kad „atsakovo veiksmai sulaikant krovinį yra neteisėti dviem aspektais: ieškovas nebuvo sulaikyto daikto savininkas ir atsakovui apie tai buvo žinoma; krovinio sulaikymo dieną atsakovas neturėjo nei ieškovui, nei krovinio savininkui galiojančio reikalavimo“<sup>47</sup>. Tai tik pagrindžia teoriją, jog sulaikymas krovinio, kuris nuosavybės teise nepriklauso užsakovui, sąlygoja daikto sulaikymo neteisėtumą.

Kita vertus, 2010 metų teismų praktika atrodo linksta kita linkme. Lietuvos apeliacinis teismas, sprenddamas klausimą dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo<sup>48</sup>, atkreipė dėmesį, jog CK 6.813 straipsnio 4 dalis nustato, jog vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą, kol nebus sumokėtas jam priklausančias vežimo užmokestis ir kitos sumos, jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato ko kita. Iš šios CK nuostatos turinio matyti, jog vežėjas turi teisę sulaikyti krovinį nepriklausomai nuo to, kam vežamas kroviny priklauso nuosavybės teise. Atitinkamai, asmuo, kurio daiktas sulaikytas nepagrįstai, turi teisę įstatymų nustatyta tvarka kreiptis į teismą dėl nepagrįsto jo teisių suvaržymo ir teisėtų interesų gynimo. Pažymėtina, jog Olandijoje skolininko teisė kreiptis į teismą vindikaciniu ieškiniu, esant daikto sulaikymui,

---

<sup>47</sup> Vilniaus apygardos teismo 2008 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A<sup>340</sup>-482/08, „Tiverton Group“ Ltd. v. UAB „Ignolita“.

<sup>48</sup> Lietuvos apeliacinio teismo 2010 m. sausio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2-89/2010, UAB „Transtira“ v. SIA „Nexis Fiberis“ ir „Nexis Fiberis“ AG.

yra ribojama<sup>49</sup>. Galima preziumuoti, kad nesikreipimas į teismą nesukuria papildomų išlaidų ir neapsunkina kreditoriaus teisės parduoti daiktą, skolininkui nesumokėjus.

Toks reglamentavimas gerokai supaprastintų vežėjų savigynos galimybę, nes kreiptų dėmesį būtent į tai, ar vežėjas turi pagrįstą reikalavimą į užsakovą, kuris jam perdavė krovinį. Minėtoje Lietuvos apeliacinio teismo nutartyje, teisėjų kolegija taip pat pasisakė, kad „tai, kieno nuosavybė ir koku pagrindu yra kroviny, taip pat kas turi sumokėti už minėto krovinio pervežimą, yra bylos nagrinėjimo iš esmės dalykas“ ir taikė laikinąsias apsaugos priemones – krovinio areštą.

Taigi darytina išvada, kad nors CK numato sąlygą, kad daikto sulaikymas yra galimas taikyti tik prieš daikto savininką, į kurį kreditorius turi reikalavimo teisę, tačiau praktikoje, nors ir itin retai, tačiau yra atvejų, kai daikto savininkas nėra svarbiausias kriterijus, nes svarbiau yra reikalavimo teisės turėjimas.

Trečia sąlyga, suponuojanti galimą naudojimąsi sulaikymo teise, yra suėjęs prievolės įvykdymo terminas. Tai reiškia, kad kreditorius negali iš anksto pasinaudoti sulaikymo teise netgi įtardamas skolininko nemokumą. Pastaroji sąlyga taip pat gali apsunkinti sulaikymo teisės įgyvendinimą, nes dažnai mokėjimo terminas yra atidėtas trisdešimčiai dienų ar kitam sutartyje ar sąskaitoje – faktūroje numatytam terminui. Dažna situacija yra ta, kad mokėjimo terminas sueina tada, kai kreditorius jau nebevaldo daikto, kurį galėtų teisėtai sulaikyti, t.y. kreditoriaus jau anksčiau daiktą yra perleidęs tretiesiems asmenims sutarties pagrindu ar skolininko nurodymu. Taip pat paminėtina, kad sąlyga, jog tik suėjęs reikalavimo įvykdymo terminui, galima pasinaudoti sulaikymo teise, neleidžia kreditoriui piktnaudžiauti savo padėtimi. Galima situacija, kai kreditorių ir skolininką sieja pasikartojantys teisiniai santykiai (pvz., prekybos ar krovinių vežimo), tačiau kreditorius negali sulaikyti skolininko daikto (prekių ar krovinio) už ankstesnes skolas. Toks sulaikymo teisės taikymas būtų ydingas, nes daiktas gali būti sulaikomas dėl konkretaus atvejo, t.y. sulaikymo teisė gali atsirasti tik dėl konkrečios prievolės ir su ja susijusių objektų. Kreditorius negali sulaikyti su kita prievole susijusių objektų. Taigi, prievolės įvykdymo terminas apsaugo skolininką nuo prevencinių kreditoriaus veiksmų, siekiant įbauginti skolininką ar įpareigojant įvykdyti prievolę anksčiau termino.

Kitaip, ir manyčiau pakankamai teisingai, tai reglamentuota Rusijos Federacijos teisėje. Rusijos CK 359 straipsnio 2 dalyje konkrečiai nurodyta, kad daikto sulaikymas taip pat gali užtikrinti reikalavimus, nors ir nesusijusius su apmokėjimu už šį daiktą arba padengimu kreditoriui susijusių su juo išlaidų ir kitų nuostolių, kilusių iš įsipareigojimo, kurio šalys veikia kaip verslininkai. Taigi, apribojimai, liečiantys įsipareigojimą užtikrintą sulaikymu, neveikia

---

<sup>49</sup> Van Erp J.H.M., van Vliet L.P.W. Real and Personal Security, vol 6.4 Electronic journal of comparative law, (December 2002), <http://www.ejcl.org/64/art64-7.txt>, prisijungimo laikas: 2010-12-08.

įsipareigojimų, kurių šalys veikia kaip verslininkai, todėl komerciniuose santykiuose sulaikymas gali būti panaudotas užtikrinant bet kokią įsipareigojimą, tame tarpe ir nesusijusį su apmokėjimu už daiktą ar išlaidų ir nuostolių atlyginimu.<sup>50</sup>

Paminėtina, kad praktiniuose teisiniuose santykiuose, sulaikymo teise yra naudojama kaip skatinamąja priemone. Daiktas ar daiktai yra sulaikomi, siekiant paskatinti skolininką greičiau įvykdyti prievolę. Neretai kaip skatinamoji priemonė tai veikia tik smulkius verslininkus, nes tik jų veiklai pavieniai objektai turi įtakos, t.y. daikto sulaikymas gali sąlygoti pavėluotą atsiskaitymą kitiems kreditoriams ir norą greičiau sumokėti kreditoriui sulaikiusiam krovinį.

Kaip jau minėta, teisė sulaikyti daiktą atsiranda tada, kai skolininkas laiku neįvykdo prievolės. Esant vežimo santykiams, ši sąlyga yra labai ribojanti vežėjo galimybę pasinaudoti savigyna. Neretai krovinio vežimo sutartyse šalys susitaria, kad užsakovas sumokės vežėjui po kelių ar keliolikos dienų po krovinio pristatymo. Tokios sąlygos yra plačiai paplitusios šiuolaikiniuose verslo santykiuose. Tuo pačiu, su šia sąlyga vežėjas turi prisiimti daugiau rizikos sau, kaip verslo subjektui, nes pirma atlieka vežimą savo sąnaudomis, o tik paskui gauna atlygį už atliktą vežimą.

Be to, neretai vežėjai vykdo iš eilės keletą to paties užsakovo vežimų, tačiau neatsiskaičius už ankstesnį vežimą, vežėjas neturi teisės sulaikyti krovinio iš vėlesnio užsakymo, nes pastarojo vežimo mokėjimo terminas gali būti dar nesuėjęs. Vežėjas nėra įgaliotas naudotis sulaikymo teise, kad užtikrintų apmokėjimą kitų vežimų, užsakytų net ir to paties užsakovo ar už ankstesnį vežimą ar už bet kokią kitą skolą. Tačiau vežėjas gali pasinaudoti sulaikymu viso krovinio, kuris yra transporto priemonėje, kuris yra vežamas tam pačiam gavėjui, pagal tą pačią sutartį. Visas krovinytis yra laikomas vienu bendru sulaikymo objektu.<sup>51</sup> Tokiu atveju vežėjas, esant kažkokiam užsakovo įsiskolinimui, gali tik atsisakyti vykdyti vežimą, tuo pačiu rizikuodamas prarasti nuolatinį užsakovą. Tai tuo pačiu yra suėję ir su tuo, kad daikto sulaikymas turi kilti iš konkrečios prievolės. Taigi, atsižvelgiant į tai, kad krovinio sulaikymas, kaip savigynos priemonė, nėra taikoma iš anksto, krovinių pervežimo atveju, susiduriame su realia problema krovinio sulaikymo taikymui.

Atrodytų, kad krovinio sulaikymas yra galimas tik tuo atveju, kai šalys susitaria dėl išankstinio mokėjimo už pervežimą. Tokiu atveju, vežėjas gali imtis iniciatyvos ir ginti savo teises savarankiškai. Deja, praktikoje susiduriama su tuo, kad vežėjai negali gintis nuo savo pastovių klientų vėluojamų atlikti mokėjimų. Susidūrus su situacija, kai paeiliui vykdomi keletas

---

<sup>50</sup> Борисов, А.В. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации части первой, части второй, части третьей (постатейный)постатейными матерьялами. Москва: Книжный мир. 2003. P.366.

<sup>51</sup> D'arcey L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Glasgow: Bell and Bain Ltd., 1992. P.28-29.

to paties užsakovo vežimą, ir už jau įvykdytą vežimą yra neatsiskaityta, o mokėjimo terminas yra suėjęs, vežėjas neturi teisės sulaikyti kito krovinio, už kurį mokėjimo terminas dar nėra suėjęs.

Darytina išvada, jog vežėjui nedera pamiršti, kad krovinį jis turi teisę sulaikyti tik tada, jei už to krovinio vežimą yra neatsiskaityta suėjus nustatytam terminui. Deja, dažniausiai, tuo momentu, kai vežėjui atsiranda teisė sulaikyti krovinį, jis jo nebeturi fiziškai, nes krovinys būna pristatytas nurodytam gavėjui. Paminėtina yra tai, kad transporto srityje krovinio nepristatytas tam tikrą laiką yra laikomas krovinio praradimu, už ką vežėjas atsako teisės aktų ir/ar sutarčių nustatyta tvarka<sup>52</sup>

Taigi sulaikymo teise kreditorius gali naudotis tik išskirtiniais atvejais, esant visoms CK 4.229 straipsnio aplinkybėms, t.y. kreditorius turi turėti pagrįstą reikalavimą skolininkui ir būti teisėtu skolininko daikto valdytoju, skolininkas turi būti praleidęs prievolės įvykdymo terminą ir būti sulaikomo daikto savininku. Be to, kadangi sulaikymo teisė laikoma teisėta savigynos priemone, tai sulaikant daiktą turi būti taikomas ir CK 1.139 straipsnis. Kiekvienu atveju, kai naudojama savigyna, yra varžomos kito asmens teisės, jam padaroma žala, todėl savigynos būdai ir priemonės, šiuo atveju daikto sulaikymas, neturėtų pažeisti asmens, prieš kurį naudojama savigyna, teisių labiau, nei šis padarytu teisės pažeidimu pažeidė savigyną naudojančio asmens teises. Siekdamas apginti savo teises, asmuo negali imtis tokių teisių gynimo būdų ir priemonių, kurių įstatymas neleidžia naudoti savigynai. Įstatymai numato, kad asmuo, panaudojęs savigyną neteisėtai ar be pakankamo pagrindo, privalo atlyginti žalą (CK 6.253 straipsnio 8 dalis). Taip pat svarbu, kad naudojant savigyną, būtina gerbti žmogaus teises ir laisves bei laikytis įstatymo reikalavimų<sup>53</sup>.

### **1.5. Sulaikymo teisės bendrosios taisyklės**

*Daikto sulaikymo teisės nedalumas.* CK 4.230 straipsnyje numatyta, kad daikto sulaikymo teisė nedaloma, o sulaikyti visą valdomą daiktą galima tol, kol bus visiškai patenkintas kreditoriaus reikalavimas. Ši nuostata, iš pirmo žvilgsnio atrodytų pažeidžianti tokį naudojimosi savigyna principą, kaip proporcingumas. Ne visada daikto, esančio pas kreditorių vertė yra tapati vertei, kurią turi atlyginti skolininkas pagal prievolę. Atrodytų, kad vadovaujantis teisingumo, protingumo ir proporcingumo principais, būtų galima sulaikyti dalį daiktų (jei jie yra

---

<sup>52</sup> Pagal CMR, krovinys laikomas prarastu po 30 arba 60 dienų; pagal COTIF CIM – 30 dienų; Monrealio konvencija – 21 diena bagažui, o kroviniui pagal sutartį.

<sup>53</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Pirmas leidimas. Vilnius: Justitia, 2001. P. 275.

dalimi), atitinkančių prievolės vertę, tačiau CK aiškiai nurodo, kad daikto sulaikymo teisė yra nedali.

Pagal CK 230 straipsnio dispoziciją, įstatymų leidėjas neteikia reikšmės kreditoriaus turimo reikalavimo dydžiui, todėl ir sulaikomo daikto vertė neturėtų būti lyginama su kreditoriaus reikalavimo dydžiu. Tai reiškia, kad kreditorius turi teisę sulaikyti didesnės vertės daiktą, nei jo turimas reikalavimas, tačiau tai yra jo teisė, bet ne pareiga, todėl galimi atvejai, kai kreditorius sulaikys tik dalį valdomo daikto, jei nuspręs, kad tas turtas pakankamai užtikrins prievolės įvykdymą. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nuomone tuo atveju, kai kreditorius sulaiko du daiktus, nors skolos kreditoriui dydis neviršija vieno sulaikyto daikto vertės, laikytina, kad kreditorius peržengia savigynos ribas ir neteisėtai sulaiko antrąjį daiktą, todėl skolininkas turės teisę reikalauti grąžinti vieną daiktą ir atlyginti dėl to padarytą žalą (CK 4.94 straipsnis, 6.253 straipsnio 8 dalis). Kita vertus, sulaikymo teise yra naudojamosi esant konkrečioms sąlykoms, viso daikto sulaikymas ir neskaidymas dalimis užtikrina kreditoriaus interesus, nes skaidymas dalimis sumenkintų poveikio skolininkui mastą. Taigi tinkamai įvertinus nedalumo kriterijų visgi išlaikoma pusiausvyra tarp kreditoriaus ir skolininko interesų.

CK 4.230 straipsnis taip pat numato ir sulaikymo teisės pabaigos terminą. Laikoma, kad teisėtai galima naudotis sulaikymo teise iki to momento, kai skolininkas įvykdo savo prievolę kreditoriui. Naudojimas sulaikymo teisės institutu po to, kai prievolė įvykdoma sąlygotų jau neteisėtą daikto sulaikymą, už kurį numatyta civilinė atsakomybė. Taigi, skolininkui patenkinus kreditoriaus reikalavimą, pastarajam atsiranda pareiga grąžinti sulaikytą daiktą.

*Sulaikyto daikto vaisiai ir disponavimas daiktu.* Civilinis kodeksas nustato pareigą kreditoriui saugoti sulaikytą daiktą, t.y. užtikrinti, kad daiktas būtų nesugadintas, kad nepakistų jo savybės ar vertė (CK 4.232 straipsnio 1 dalis). CK nenumato galimybės kreditoriui patenkinti savo interesų realizuojant sulaikytą daiktą, nes tokiu būdu yra galimas kitų kreditorių teisių ir teisėtų interesų pažeidimas. Taigi bendrai CK nenumato, kad kreditorius gali pasinaudoti pirmumo teise gauti atlyginimą už parduotą sulaikytą daiktą, iš gautų lėšų atskaitant sau dalį, lygią neįvykdytai prievolei. Tuo tarpu CK 4.231 straipsnyje reglamentuota, jog kreditorius gali pasilikti sulaikyto daikto duodamus vaisius ir tuo patenkinti savo reikalavimus pirmiau už kitus kreditorius. Tai savotiška galimybė kreditoriui gauti nors nedidelį atlygį iš tarkime nemokaus skolininko.

CK 4.232 straipsnio 2 dalyje nustatytas draudimas disponuoti sulaikytu turtu, nustatant, kad kreditorius negali jo išnuomoti, įkeisti, kitaip varžyti ar naudoti pagal paskirtį. Taigi daikto sulaikymo teisės turinį sudaro tik valdymo ir riboto naudojimo teisė, nesuteikiant kreditoriui teisės disponuoti ir laisvai naudotis sulaikytu daiktu. Galima situacija, kai kreditoriui sulaikius skolininko daiktą skolininkas vis tiek nevykdo savo prievolės. Kadangi pagal CK 4.229



straipsnio 1 dalį kreditorius turi teisę sulaikyti daiktą tik iki bus įvykdyta prievolė ir negali nukreipti išieškojimo į sulaikytą daiktą, tai tokiu atveju jis turėtų kreiptis į teismą dėl skolininko įpareigojimo įvykdyti prievolę, jeigu įstatyme konkrečiai nenustatyta kreditoriaus teisės nukreipti išieškojimą į sulaikytą daiktą. Tokiu atveju teismui priėmus sprendimą priteista skola bus išieškoma bendra tvarka, t. y. remiantis teismo sprendimų vykdymą reglamentuojančiomis procesinės teisės normomis. Priešingas reglamentavimas nustatytas Rusijos Federacijos civiliniame kodekse, kur visų pirma, kreditorius gali pats parduoti sulaikytą daiktą, o antra, tenkinti savo reikalavimus pirmiau už kitus, t.y. sulaikyto daikto kreditorius turi pirmumą prieš kitus kreditorius<sup>54</sup>

*Išlaidų atlyginimas.* Nustačius kreditoriui pareigą rūpintis daikto išsaugojimu, gali atsirasti ir papildomų išlaidų, susijusių su sulaikyto daikto saugojimu bei siekiu išsaugoti jį nepakitusių. Tuo atveju, jei dėl daikto saugojimo patyrė realių ir pagrįstų išlaidų, jos turi būti atlygintos. Tai dar viena aplinkybė, skatinanti skolininką atsiskaityti su kreditoriumi, nes už daikto saugojimą atsiradusios papildomos išlaidos didins jo ir taip esamą skolą kreditoriui kiekvieną dieną. Taip pat, vadovaujantis CK 4.223 straipsnio 2 dalimi, kreditorius turi teisę prašyti atlyginti išlaidas, susijusias su daikto vertės padidinimu. Šios CK normos suteikia kreditoriui galimybę susigrąžinti papildomas išlaidas, kurių nebūtų buvę, jei kreditorius nebūtų turėjęs pasinaudoti sulaikymo teisės institutu dėl skolininko netinkamai ar iš viso neįvykdytos prievolės.

*Sulaikymo teisės pabaiga.* Sulaikymo teise kreditorius gali naudotis iki to momento, kol skolininkas įvykdo savo prievolę ar pateikia adekvatų prievolės įvykdymo užtikrinimą arba pats kreditorius praranda daikto valdymą. Esant nors vienai iš paminėtų aplinkybių, kreditoriui atsiranda pareiga grąžinti sulaikytą daiktą. Jeigu kreditorius, skolininkui įvykdžius prievolę, negrąžina sulaikyto daikto, skolininkas įgyja teisę reikalauti jam, kaip daikto savininkui, atlyginti patirtus nuostolius (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008-05-28 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-257/2008).

Kaip jau minėta, Rusijos Federacijos teisėje, daikto sulaikymas yra ir viena iš daiktinių teisių. Kadangi visos daiktinės teisės yra absoliutaus pobūdžio bei suvaržo daiktą, net ir pasikeitus daikto savininkui daiktinė teisė išlieka, t.y. ji seka daiktą. Rusijos teisėje ši sekimo teisė yra labai aiškiai numatyta įstatyme, nurodant, jog sulaikymo teisė išlieka ir tais atvejais, kai daiktą iš skolininko įgyja tretysis asmuo, ir tais atvejais, kai reikalavimas perleidžiamas naujam kreditoriui.<sup>55</sup>

<sup>54</sup> Rusijos Federacijos civilinio kodekso 350, 360 straipsniai; <http://www.russian-civilcode.com/PartI/SectionIII/Subsection1/Chapter23.html>; prisijungimo laikas: 2010-12-08.

<sup>55</sup> Гонгало Б. М. Обеспечение исполнения обязательств Москва :Спарк, 1999. P.38.

Atskleidus teisės aktų reglamentavimą, galime daryti išvadą, kad krovinio sulaikymui taikoma nacionalinė šalies teisė, t.y. CK nuostatos, kartu su tarptautiniuose teisės aktuose bei vežimo sutartyse numatytais sąlygomis. Palyginus Lietuvos Respublikoje ir Rusijos Federacijoje bei Olandijoje taikomu daikto sulaikymo institutu, galima teigti, kad Lietuvoje daikto sulaikymo reglamentavimas sudaro kliūtis krovinių vežėjui, kaip kreditoriui, apginti savo teises ir teisėtus interesus. Tik palyginus, kaip šis institutas yra suprantamas kitose šalyse, galime nustatyti su kokiomis problemomis gali susidurti vežėjai Lietuvoje, norintys sulaikyti krovinį. Šias problemas ir atskleisime sekančiuose šio darbo skyriuose.

## 2. KROVINIO SULAIKYMO REGLAMENTAVIMO PROBLEMOS

Nustačius, kad Lietuvoje vežėjai gali pasinaudoti sulaikymo teise remiantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nuostatomis, bei palyginus, kaip daikto sulaikymas yra reglamentuotas kitose šalyse, galima įvardinti teisinio reglamentavimo problemas.

### 2.1. Krovinio savininkas

Teisė sulaikyti krovinį kyla iš krovinio vežimo sutarties. Krovinio vežimo sutarties sampratą nustato ne tik CK 6.808 straipsnis<sup>56</sup>. Pagal PLĮ 2 straipsnio 15 punktą, krovinio vežimu laikomas susitarimas, pagal kurį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti jūra į paskirties uostą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą frachtą. Atlygį už vežimą numato ir KTK 27 straipsnis<sup>57</sup>. Netiesiogiai atlygį už vežimą įtvirtina GTK 36 straipsnis, numatydamas, jog „atsiskaitymas su geležinkelio įmone (vežėju) už krovinio vežimą užtikrinamas vežamu krovinium“. Taigi bendroji taisyklė yra ta, kad krovinio vežimo sutartis yra atlygintinė. Tai reiškia, kad ne vien vežėjas turi pareigą nuvežti krovinį ir jį išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui, bet yra ir kitos sutarties šalies – užsakovo (siuntėjo arba gavėjo, jei dėl to yra susitarta sutartyje) – pareiga sumokėti už vežimą. Tad siuntėjui (gavėjui) neįvykdžius pareigos mokėti, CK 6.813 straipsnio 4 dalis, suteikia teisę vežėjui sulaikyti krovinį.

Toks reglamentavimas iš pirmo žvilgsnio yra palankus vežėjui, tačiau taip nėra. Kaip minėta pirmoje šio darbo dalyje, krovinio sulaikymui taikomos Civilinio kodekso daiktinės teisės normos, kurios reikalauja ne tik prievolinių santykių tarp vežėjo ir užsakovo, bet ir aplinkybės, kad krovinys, kurį nori sulaikyti vežėjas priklausytų užsakovui nuosavybės teise (CK 4.229 straipsnio 1 dalis). Krovinio vežimo versle krovinio siuntėjas tik retais atvejais būna ir krovinio savininkas. Dažniausiai užsakovai yra tarpininkai ar ekspeditoriai<sup>58</sup>, t.y. asmenys, organizuojantys krovinio vežimą. Tai reiškia, kad krovinio vežimo sutartį su vežėju sudaro asmuo, kuris krovinium disponuoja remiantis sutartimi su krovinio savininku ir kuris nėra krovinio savininkas.

---

<sup>56</sup> Pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.

<sup>57</sup> Krovinio vežimo sutartyje vežėjas pagal priimtą užsakymą įsipareigoja priimti krovinį, pateikti transporto priemonę, pagal važtaraštį nuvežti jam patikėtą krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui, o siuntėjas įsipareigoja pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį.

<sup>58</sup> Ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinio ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus (CK 6.824 straipsnio 2 dalis).

Remiantis CMR konvencija, krovinio siuntėju laikytinas asmuo, savo vardu sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas.<sup>59</sup> Tai reiškia, kad krovinio siuntėju CMR konvencijos prasme laikytinas asmuo, sudaręs sutartį su vežėju – pervežimo užsakovas. Tokiu būdu, krovinio gavėjas, užsakęs vežėją pargabenti jam krovinį iš pardavėjo, CMR konvencijos prasme laikytinas krovinio siuntėju. Tai tik patvirtina aplinkybę, kad krovinio siuntėjas ne visada yra ir krovinio savininkas.

Reikalavimas, kad asmuo, į kurį vežėjas turi reikalavimą, būtų ir sulaikomo krovinio savininku, praktiškai panaikina galimybę vežėjui pasinaudoti sulaikymo teise. Tai ypač būdinga toms situacijoms, kai siuntėjas sudarydamas krovinio vežimo sutartį nėra krovinio savininku, arba kai krovinio vežimo metu nuosavybės teisė pereina gavėjui, t.y. siuntėjas (kaip tarpininkas ar kaip savininkas) perduoda krovinį gavėjui.

Kita galima situacija pasinaudoti krovinio sulaikymo teise reikalauja išanalizuoti dar daugiau niuansų susijusių su krovinio nuosavybės teise. Šiuo atveju, krovinio vežimo sutartyje turi būti numatyta, kad už krovinio vežimą sumoka gavėjas. Galimi du variantai. Pirmas, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingi asmenys ir tarpusavio sutartimi numato apmokėjimo sąlygas. Antra, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas sutampa, tačiau vežimo sutartimi susitaria, kad apmokės už krovinį jį atvežus ar iš anksto. Svarbu paminėti, kad krovinio gavėjas, atvežus krovinį, jau turi būti įgijęs nuosavybės teisę į jį, t.y. turi būti nusipirkęs krovinį iš siuntėjo ar trečiojo asmens. Tad, pristačius krovinį gavėjui ir šiam nesumokėjus už krovinio vežimą, vežėjui atsiranda teisė pasinaudoti savo teise – sulaikyti krovinį. Dar kartą paminėtina, kad sulaikymas galimas tik tuo atveju, jei gavėjas yra krovinio savininkas.

Kita vertus, Lietuvos apeliacinis teismas byloje dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo konstatavo<sup>60</sup> „kad „CK 6.813 straipsnio 4 dalis nustato, jog vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis ir kitos sumos, jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato ko kita. Iš šios CK nuostatos turinio matyti, jog vežėjas turi teisę sulaikyti krovinį nepriklausomai nuo to, kam vežamas krovinytis priklauso nuosavybės teise. Atitinkamai, asmuo, kurio daiktas sulaikytas nepagrįstai, turi teisę įstatymų nustatyta tvarka kreiptis į teismą dėl nepagrįsto jo teisių suvaržymo ir teisėtų interesų gynimo“. Tokia nutartimi teismas plečiamai aiškina CK 6.813 straipsnio 4 dalį. Atkreiptinas dėmesys, jog teismas tuo pačiu akcentuoja ir šalių lygybę, t.y. galimybę asmeniui, kurio daiktas sulaikytas, kreiptis į teismą dėl nepagrįsto jo teisių varžymo.

---

<sup>59</sup> Ambrasienė, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Vilnius: Jurisprudencija, 2004. Tomas 55 (47). P.24.

<sup>60</sup> Lietuvos apeliacinio teismo 2010 m. sausio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2-89/2010, UAB „Transtira“ v. SIA „Nexis Fibers“.

Vežėjui nekiltų problemos pasinaudoti krovinio sulaikymo institutu, jei 6.813 straipsnio 4 dalies nereikėtų taikyti kartu su 4.229 straipsniu. Lietuvoje svarbu yra ne tik, kad vežėjo reikalavimo teisė į užsakovą nėra vertinama kaip svarbi aplinkybė, suteikianti teisę pasinaudoti sulaikymu. Pirmenybė teikiama daiktinei teisei, nustatančiai nuosavybės ryšį tarp galimai sulaikomo krovinio ir asmens, skolingo vežėjui. Toks reglamentavimas praktikoje neleidžia vežėjams naudotis CK 6.813 straipsnio 4 dalimi. Pastaroji problema kyla ir dėl sulaikymo instituto sampratos. Lietuvos teisėje, kaip žinia, daikto sulaikymui taikomos daiktinės teisės normos, kai pavyzdžiui Olandijos civilinio kodekso pagrindu sulaikymas atsiranda iš prievolinių teisinių santykių<sup>61</sup>. Nuosavybės klausimas netenka prasmės, nes Olandijoje svarbus yra pagrįstas ir tinkamas ryšys tarp kreditoriaus reikalavimo teisės ir pareigos grąžinti sulaikomą daiktą. Tai reiškia, kad svarbiau yra ne kam nuosavybės teise priklauso daiktas, o ar pagrįstas ryšys sieja kreditorių ir sulaikomą daiktą. Akivaizdu, kad esant teisėtam krovinio valdymui ir užsakovo nemokumui, vežėjas turi teisę sulaikyti krovinį kaip prievolės užtikrinimo būdą.

Rusijoje, kaip jau minėta, nėra reikalaujama, kad kroviny s priklausytų užsakovui nuosavybės teise, svarbu, kad kroviny s būtų teisėtai valdomas pervežėjo. Siekiant aiškumo, teoretikai A.S.Kokin ir G.A.Levikov<sup>62</sup>, išanalizavo skirtumus tarp savininko ir pervežėjo valdymo teisės, išskirdami septynis bruožus:

1. Savininko valdymo teisė, kaip viena iš trijų teisių (valdymas, naudojimas, disponavimas), kylančių iš įstatymo (Rusijos CK 209 straipsnio 1 dalis) ir nepriklauso nuo kitų asmenų teisių. Teorijoje savininko valdymo teisė vadinama pradine, o kitų asmenų, taip pat ir pervežėjo, valdymas – išvestine.

2. Savininko valdymas - tai dalis absoliučios nuosavybės teisės, kurią savininkas įgyvendina nepriklausomai nuo kitų asmenų, laikydamasis teisės aktų nuostatų. Vežėjo valdymas – tai subjektinės teisės dalis, vežėjo veiksmai su daiktu priklauso nuo sutarties turinio. Vežėjo teisės neatsiejamos nuo jo įsipareigojimų.

3. Savininko valdymo teisė yra neterminuota. Vežėjo teisė yra terminuota ir apribota sutarties galiojimo terminu, kuri nutrūksta perdavus krovinį įgaliotam asmeniui. Savininko teisė išlieka ir po to kai kroviny s nebėra vežėjo valdyme.

4. Vežėjo valdymo teisė paprastai yra trumpesnė savo trukme nei savininko teisė, tačiau ir vežimo metu gali būti sudaromi sandoriai su kroviniu ar konosamentu, todėl savininko valdymas gali būti trumpesnis nei trunka vežėjo teisė.

5. Vežėjo valdymo teisė atsiranda esant dviem juridiniam faktam – šalių susitarimui dėl pervežimo ir faktiniam krovinio nurodyto sutartyje perdavimui vežėjui, nes įstatymas

---

<sup>61</sup> van Erp J.H.M., van Vliet L.P.W. Real and Personal Security, vol 6.4 Electronic journal of comparative law, (December 2002), <http://www.ejcl.org/64/art64-7.txt>, prisijungimo laikas: 2010-12-08.

<sup>62</sup> Кокин, А.С., Левиков, Г.А. Международная транспортная экспедиция. Москва: Дело, 2005. Р.307-312.

nepripažįsta krovinio pervežimo be vežėjo valdymo. Krovinio valdymas per atstumą neįmanomas.

6. Savininko valdymo teisė visada derinama su naudojimu ir disponavimu, kas reiškia, kad savininko teisė yra daiktinė ir absoliuti trečiųjų asmenų atžvilgiu. Iš teisinio pervežimo sutarties apibūdinimo civilinėje teisėje (Rusijos CK 785 straipsnis) akivaizdu, kad vežėjas negali naudotis ar sunaudoti jam patikėto valdyti daikto. Vežėjo valdymo atskyrimas nuo naudojimo ir disponavimo daiktu yra fundamentali civilinės teisės nuostata.

7. Savininkas gali savo krovinio atžvilgiu atlikti bet kokius veiksmus, kurie nepažeidžia įstatymo nuostatų ir kitų asmenų interesų (Rusijos CK 2 straipsnis), tuo tarpu vežėjas yra apribotas teise išeinančia iš savininko.

Iš išvardintų skirtumų akivaizdu, kad vežėjui yra svarbu teisėtai valdyti patį krovinį, kitu atveju tai net nebūtų traktuojama kaip tinkama vežimo sutartis. Galima daryti išvadą, kodėl Rusijoje nėra reikalavimo, kad krovinytis nuosavybės teise priklausytų siuntėjui ar gavėjui. Visų pirma, tam nėra tikslo, nes svarbu yra krovinio valdymas, o nuosavybės teisės reikalavimas ribotų sulaikymo galimybę. Antra, sulaikymas kyla iš sutartinių teisinių santykių, tad teorinis „primetimas“ daiktinės teisės normų taip pat ribotų savarankiško prievolių gynimo galimybę. Kaip savo knygoje nurodo A.S.Kokin ir G.A.Levikov, pagal daugelio šalių šiuolaikinės teisės normas vežėjas valdymo teisę įgyja dažniausiai ne iš daikto savininko, bet iš asmenų valdančių savininko daiktą tam tikrais pagrindais.<sup>63</sup> Rusijoje siuntėju yra „bet koks asmuo, kuris perdavė krovinį vežėjui nuo savo vardo“ (Rusijos Federacijos Prekybinės laivybos kodekso 115 straipsnio 5 dalis).<sup>64</sup> Ar siuntėjas valdo daiktą savininko teisėmis ar siunčiamas krovinytis jau perėjo pirkėjo užsienyje nuosavybėn, o siuntėjas-pardavėjas tik atlieka naujojo savininko pavedimus, to vežėjas nežino ir negali žinoti ir svarbiausia neturi žinoti, kadangi tokie klausimai neįeina į pervežimo santykių reguliavimo sferą. Prekę ir teisę į ją vežėjas gauna tiesiogiai iš visų aukščiau nurodytu asmenų.<sup>65</sup> Tuo atveju, jei Lietuvos teisės aktai įtvirtintų reikalavimą, kad norint sulaikyti krovinį, turi būti teisėtas reikalavimas į skolininką (be nuorodos, kad jis turi būti ir krovinio savininkas), vežėjas galėtų naudotis šia teise, kaip prievolės įvykdymo užtikrinimu ir tinkamai ginti savo teises gauti atlygį už vežimą.

---

<sup>63</sup> Кокин, А.С., Левиков, Г.А. Международная транспортная экспедиция. Москва: Дело, 2005. Р.308.

<sup>64</sup> Кодекс торгового мореплавания (КТМ РФ), <http://base.garant.ru/12115482/8/#800>; prisijungimo laikas 2010-12-05.

<sup>65</sup> Кокин, А.С., Левиков, Г.А. Международная транспортная экспедиция. Москва: Дело, 2005. Р.309.

## 2.2. Skola už pervežimą

Krovinio sulaikymo teisėtumas yra siejamas su momentu, nuo kada šia teise vežėjas gali pasinaudoti. Vežėjas negali pasinaudoti krovinio sulaikymu bet kada, nes tai sąlygotų piktnaudžiavimą bei sulaikymo instituto naudojimą ne pagal jo tikslą. Tad svarbu suprasti, nuo kada vežėjas gali imtis priemonių ginti savo pažeistoms teisėms. Atsakymą randame, visų pirma, Civiliniame kodekse, kuriame nurodyta, kad sulaikymo teisė negali būti įgyvendinama, jeigu nėra suėjęs reikalavimo įvykdymo terminas (CK 4.229 straipsnio 2 dalis)<sup>66</sup>.

Krovinio vežimo sutarties viena šalis turi pareigą sumokėti už krovinio vežimą, tad tik užsakovui (siuntėjui ar gavėjui) nesumokėjus laiku už krovinio vežimą yra pažeidžiamos krovinio vežimo sutarties nuostatos ir vežėjo teisės. Neįvykdęs prievolės apmokėti sutartos kainos už vežimą, siuntėjas ar gavėjas neturi ir negali tikėtis, kad jam bus išduotas vežamas kroviny, nes sutarties pažeidimas sąlygoja galimybę vežėjui sulaikyti krovinį. Atrodytų, kad čia problemos nėra, tačiau dažniausiai momentas, nuo kurio vežėjui atsiranda teisė sulaikyti krovinį sutampa su aplinkybe, kad vežėjas krovinio jau nebeturi. Krovinių pervežimo dalyviai neretai susitaria, kad užmokestis už krovinį bus sumokėtas po krovinio pristatymo, dar dažniau numatoma sąlyga, kad užmokestis bus sumokėtas per tam tikrą dienų skaičių nuo krovinio pristatymą. Tai reiškia, kad vežėjui atvežus krovinį bei perdavus jį tinkamam gavėjui, nėra žinoma, ar užsakovas sumokės už vežimo paslaugas per numatytą laiką ar ne. Tas kelias ar keliolika dienų (pagal šalių susitarimą), vežėjas yra nežinioje, be to, nebeturi paties krovinio. Tai reiškia, kad suėjęs mokėjimo terminui, t.y. momentui, nuo kada galima sulaikyti daiktą, vežėjas nebeturi ko sulaikyti.<sup>67</sup>

Svarbu ir tai, kaip krovinio vežimo sutartyje yra susitarta dėl apmokėjimo sąlygų, ne tik termino, bet ir asmens, kas turi apmokėti už vežimą. Kaip jau minėta, krovinį vežėjas gali sulaikyti tik to skolininko, kuriam kroviny priklauso. Tuo atveju, jei siuntėjas įsipareigoja apmokėti už vežimą, o iki sueinant mokėjimo terminui, siuntėjas perduoda krovinį trečiajam asmeniui, sulaikymas tampa nemanomu pagal CK 4.229 straipsnio nuostatas. Galima ir kita situacija, kai nurodoma, kad už vežimą sumokės gavėjas. Priklausomai nuo to, ar gavėjas turi sumokėti prieš išduodant krovinį ar ne, ir ar gavėjas jau yra įsigijęs krovinį nuosavybės teise, vežėjas gali sulaikyti krovinį arba ne. Tik tada, jei gavėjas yra krovinio savininkas, o užmokestį užvežimą jis turi sumokėti iki išduodant krovinį, gavėjui to nepadarus, vežėjas galės krovinį sulaikyti.

GTK 54 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad siuntėjas (gavėjas) sumoka nustatytą krovinio vežimo užmokestį bei užmokestį už geležinkelio įmonės (vežėjo) suteiktas kitas paslaugas prieš

<sup>66</sup> Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. //Valstybės žinios, 1996, Nr. 119-2772

<sup>67</sup> Sulaikymo teisė baigiasi, jei prarandama valdymo teisė į daiktą (CK 4.235 straipsnio 2 dalis).

gaudamas važtaraštį ir krovinį, jeigu vežimo sutartis nenustato kitaip. Tad geležinkelio transporte yra aiškiai nurodyta, kad apmokėjimas yra privalomas iki išduodant krovinį, o esant tokiam reglamentavimui, vežėjas nepraranda krovinio valdymo teisės ir gali krovinį sulaikyti, jo neišduoti. Kitas svarbus aspektas iš GTK yra nuostata, nustatanti galimybę vežėjui realizuoti sulaikytą krovinį, jei su juo yra neatsiskaitoma<sup>68</sup>. Pastarasis pavyzdys dar kartą įrodo, koks svarbus yra susitarimas, jei nėra įstatymo normos, dėl apmokėjimo už krovinio vežimą iki išduodant krovinį.

Panašiai vežėjo teisę neišduoti krovinio užtikrina ir PLĮ nuostatos, įtvirtinančios, kad vežėjas turi teisę krovinį neišduoti krovinio gavėjui tol, kol nesumokėtas frachtas ar kiti vežėjui priklausantys mokėjimai arba nepateiktos mokėjimo garantijos. Atkreiptinas dėmesys, jog tiek GTK, tiek ir PLĮ krovinys laikomas vežimo užmokesčio garantu. GTK nustato, kad atsiskaitymas už krovinio vežimą yra užtikrinamas vežamu krovinium<sup>69</sup>, o PLĮ nustato, frachtui ir kitiems mokėjimams, priklausantiems vežėjui už krovinio vežimą jūra pagal sutartį, užtikrinti vežėjas turi teisę reikalauti iš krovinio siuntėjo įkeisti vežimui pateikiamus krovinius (PLĮ 24 straipsnio 1 dalis). Tai reiškia, kad sudarant pastaruosius du teisės aktus jau buvo atsižvelgta į vežėjo teisę gauti atlygį už vežimą, nes ši teisė buvo užtikrinama papildomais krovinio siuntėjo (gavėjo) įsipareigojimais.

Atkreiptinas dėmesys į susidariusią krovinio vežimo praktiką, kai vežėjai bendradarbiauja su nuolatiniais užsakovais ar tokiom įmonėm, kurios užsako keletą vežimų. Lietuvos teisės aktai draudžia vežėjui sulaikyti kitus to paties skolininko krovinius. Tai susiję su aiškinimu, jog galima sulaikyti krovinį tik tą, už kurio vežimą nėra sumokėta, tai reiškia, kad sulaikymas taikomas tik su ta pačia prievole susijusiam objektui. Vežėjas neturi teisės sulaikyti kito to paties siuntėjo krovinio, nors siuntėjas ir yra skolingas už ankstesnį pervežimą. Toks reglamentavimas yra išaiškintas ir apeliacinės instancijos teismo nutartyje<sup>70</sup>. Nutartimi Vilniaus apygardos teismas priteisė iš atsakovo, vežėjo, atlyginti žalą, susijusią su krovinio neteisėtu sulaikymu ir priverstiniu papildomo susitarimo dėl apmokėjimo sudarymu. Minėtoje byloje, vežėjas ne tik savavališkai sulaikė krovinį anksčiau mokėjimo laiko, tačiau sulaikė kitą to paties užsakovo krovinį, pagal kitą užsakymą. O toks sulaikymas yra laikomas neteisėtu bei sąlygoja civilinės atsakomybės atsiradimą.

Reikalavimas sulaikymo teisės pradžia siejamas su mokėjimo termino suėjimu, nes taip palaikoma pusiausvyra tarp verslo santykių dalyvių - vežėjo ir užsakovo. Negalima iš anksto manyti, kad užsakovas bus nemokus ir sukelti nereikalingas papildomas išlaidas užsakovui

---

<sup>68</sup> GTK 36 straipsnio 2 dalis: jeigu siuntėjas (gavėjas) neatsiskaito su geležinkelio įmone (vežėju), geležinkelio įmone (vežėjas) turi teisę realizuoti krovinį šio Kodekso 55 straipsnyje nustatyta tvarka.

<sup>69</sup> GTK 36 straipsnio 1 dalis.

<sup>70</sup> Vilniaus apygardos teismo 2008 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis byloje Nr. 2A-482-340/2008, „Tiverton Group“ Ltd. v. UAB „Ignolita“.



sulaikant krovinį. Išankstinis krovinio sulaikymas yra neteisėtas, nes dar nesant skolos, t.y. vis dar tinkamai vykdant sutartinius įsipareigojimus, įstatymas draudžia vienašališkai atsisakyti įvykdyti prievolę<sup>71</sup>.

Taigi Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas griežtai nurodo, kad krovinio sulaikymas galimas tik esant skolai, t.y. suėjusiam mokėjimo terminui, o sulaikomas krovinyš gali būti tik tas, kuris yra susijęs su konkrečia prievole.

Kitaip skolos atsiradimo pasekmės yra vertinamos Rusijos Federacijos teisės aktuose. Remiantis Rusijos 359 straipsnio 1 dalies 1 punktu, kreditorius turi teisę sulaikyti daiktą tuo atveju, jei skolininkas nevykdo savo įsipareigojimų laiku apmokėti arba nepadengia kreditoriui u daikto saugojimu susijusių išlaidų ir kitų nuostolių<sup>72</sup>. Toks reglamentavimas yra panašus kaip ir Lietuvoje ir įtvirtina reikalavimą, kad sulaikyti galima tik tada, kai yra egzistuojanti skola, t.y. apmokėjimo terminas yra suėjęs.

Daug platesnis ir gerokai palengvinantis kreditoriaus galimybę pasinaudoti daikto sulaikymu yra to paties straipsnio 2 punkto reglamentavimas kur nurodyta, kad daikto sulaikymas taip pat gali užtikrinti reikalavimus, nesusijusius su apmokėjimu už šį daiktą ar kitų išlaidų, nuostolių padengimu, jei tai kyla iš sutarties, kurios šalys veikia kaip verslininkai. Rusijos Federacijos civilinio kodekso komentare tiksliai paaiškinama, kad pagal Rusijos CK 359 straipsnio 1 dalies 2 punktą apribojimai, liečiantys įsipareigojimą užtikrintą sulaikymu, neveikia įsipareigojimų, kurių šalys veikia kaip verslininkai. Taigi, santykiuose tarp komercinių įmonių ir verslininkų, sulaikymas gali būti panaudotas užtikrinant bet kokį įsipareigojimą, taip pat ir nesusijusį su apmokėjimu už daiktą ir nuostolių atlyginimu.<sup>73</sup>

Akivaizdu, kad krovinio vežimo sutarties šalys dažniausiai būna verslininkai. Krovinio vežėjas privalo būti verslininku, nes krovinio vežimo veikla yra visuomet licencijuojama, o siuntėjas ar gavėjas dažniausiai yra verslo subjektai, ir tik retais atvejais krovinį vežimui gali pateikti fizinis asmuo, neužsiimantis verslu. Tai reiškia, kad Rusijos teisėje, esant krovinio vežimo sutarčiai tarp verslo subjektų, krovinio sulaikymui netaikomas apribojimas, kad sulaikyti galima tik konkretų krovinį, už kurio vežimą nėra atsiskaityta. Tai itin svarbu praktiniuose santykiuose, nes vežėjas gali sulaikyti kitą krovinį pagal to paties užsakovo užsakymą, jei pastarasis neapmokėjo ankstesnio vežimo. Toks teisinis reglamentavimas suteikia vežėjui teisę ginti savo teises ir teisėtus interesus gauti atlygį už vežimą, be to, užsakovas, žinodamas, kad vežėjas gali sulaikyti bet kurį kitą krovinį, jei nebus laiku sumokėta, turi tikslą laikytis mokėjimo

<sup>71</sup> Vilniaus apygardos teismo 2008 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis byloje Nr. 2A-482-340/2008, „Tiverton Group“ Ltd. v. UAB „Ignolita“.

<sup>72</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации. <http://www.gk-rf.ru>, prisijungimo laikas: 2010-12-10.

<sup>73</sup> Борисов, А. Б. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации части первой, части второй, части третьей (постатейный) с постатейными материалами. Москва : Книжный мир, 2003. P. 366.

grafiko, jei nenori turėti didesnių problemų ateityje ar prarasti geros reputacijos verslininko vardą.

Suėjusio apmokėjimo termino reikalavimą teisėtam krovinio sulaikymui galima vertinti dvejopai. Pirma, tai užtikrina šalių lygiateisiškumą, nes nesuėjus mokėjimo terminui, nėra prezumpcijos, kad siuntėjas (gavėjas) neįvykdys tinkamai savo įsipareigojimų laiku. Antra, toks reikalavimas suponuoja sulaikymo teisės nebuvimą, nes suėjus mokėjimo terminui, vežėjas jau yra praradęs krovinio valdymą, o tai yra siejama su sulaikymo pabaiga. Šis reglamentavimas nevaržytų vežėjo teisės į daikto sulaikymą, jei sulaikymas nebūtų siejamas su konkrečiu kroviniu dėl neįvykdytos prievolės. Tuo atveju, jei laikytume, kad vežėjas, kaip verslo subjektas, gali sulaikyti kitą to paties užsakovo krovinį, vežėjo interesai būtų apsaugoti, tačiau toks reglamentavimas yra Rusijos Federacijoje, o ne Lietuvoje.

### **2.3. Daiktinės teisės taikymas**

Kaip vienas iš daiktinės teisės bruožų jau aprašytas nuosavybės teisės reikalavimas, tačiau šiame skyriuje kaip problema apskritai yra įvardijamas reglamentavimas, kuris susieja sulaikymo realizavimo galimybę su daiktinės teisės normomis.

Krovinio sulaikymo teisė gali atsirasti krovinio vežimo sutarties pagrindu (CK 6.808 straipsnis, KTK 27 straipsnis, PLĮ 2 straipsnio 15 dalis). Tai reiškia, kad krovinio sulaikymo pagrindas yra prievoliniai santykiai, nes krovinio vežimo sutartis nustato teises ir pareigas tiek vežėjui, tiek ir siuntėjui (gavėjui). Krovinio siuntėjui (gavėjui) neatsiskaičius sutartyje numatytu laiku už sutartą krovinio vežimą, kitai sutarties šaliai, t.y. vežėjui, atsiranda teisė sulaikyti vežamą krovinį. CK 6.813 straipsnio 4 dalis nustato bendrąją taisyklę, kad vežėjas turi teisę sulaikyti krovinį, kol jam nebus sumokėtas priklausantis užmokestis. Tai yra bendra norma, įtvirtinta CK šeštos knygos ketvirtoje dalyje „Atskiros sutarčių rūšys“. M.Dockray teigia, kad atlyginimas už vežimą ir asmeninis įsipareigojimas sumokėti užmokestį yra sutartinė atsakomybė. Asmeninė atsakomybė todėl, kad būtent su konkrečiu asmeniu buvo susitarta dėl užmokesčio.<sup>74</sup> Toks samprotavimas tik sustiprina poziciją, kad krovinio sulaikymui turėtų būti taikomos ne daiktinės teisės normos, o pats sulaikymas turėtų būti traktuojamas kaip prievolės užtikrinimo būdas.

Krovinio vežimo sutartis yra sudaroma ne tik su vežėju, t.y. juridiniu asmeniu, užsiimančiu krovinio vežimu, bet ir su ekspeditoriumi – įmone, kuri verčiasi krovinių gabenimo organizavimu. Pastaruoju atveju, ekspeditorius, veikdamas savo ar užsakovo vardu, sudaro dar vieną sutartį dėl krovinio pervežimo su tikru vežėju. Daiktinės teisės taikymas, esant sutarčiai

---

<sup>74</sup> Dockray Martin. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. London: Cavendish Publishing Limited, 2004. Third edition. P.285-286.

tarpo vežėjo ir ekspeditoriaus, apskritai panaikina vežėjo teisę į krovinio sulaikymą, nes ekspeditorius niekada nėra krovinio savininkas. Pagal daugelio šalių šiuolaikinės teisės normas vežėjas valdymo teisę įgyja dažniausiai ne iš daikto savininko, bet iš asmenų valdančių savininko daiktą tam tikrais pagrindais.<sup>75</sup> Taip yra ir sudarant vežimo sutartį su ekspeditoriumi. Vežėjas tampa teisėtu krovinio valdytoju pagal sutartį, tačiau ekspeditoriui laiku nesumokėjus, vežėjui nenumatyti specialūs gynybos būdai, nebent dėl sulaikymo šalys susitarę krovinio vežimo sutartimi. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad esant didelei konkurencijai transporto srityje, ekspeditoriai neįtraukia sąlygų, galinčių pabloginti jų padėtį. Taip pat ir vežėjai, norėdami gauti užsakymą ir pinigų, sutinka su ekspeditoriaus sutarties sąlygomis, nenustatančiomis sulaikymo galimybes.

Kita vertus, jei vežėjas sulaikytų krovinį, kurį pateikė vežti ekspeditorius, ekspeditorius būtų suinteresuotas kuo greičiau sumokėti visas skolas vežėjui, nes, kitu atveju, už pavėluotą krovinio pristatymą, dažniausiai būna numatytos netesybos. Tarkime, už kiekvieną krovinio pristatymo vėlavimo dieną ekspeditorius įsipareigojęs mokėti po šimtą eurų užsakovui. Jei vežėjas sulaiko krovinį dešimčiai dienų, nuostoliai atsiradę ekspeditoriui dėl baudų sumokėjimo galimai viršytų užmokesčio vežėjui dydį. Akivaizdu, kad ekspeditorius siektų kuo greičiau padengti įsiskolinimą vežėjui. Tokia situacija, nors teisiškai ir nereglamentuota, yra numatyta krovinių vežimo geležinkeliais sutartyje. GTK 35 straipsnio 2 nustato, jog geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudaro krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis. Atkreiptinas dėmesys, jog su geležinkelio įmone krovinio gabenimo sutartį gali sudaryti ne bet kas, t.y. krovinį norinti pervežti asmuo negali tiesiog kreiptis į AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir sudaryti krovinio vežimo sutartį. AB „Lietuvos geležinkeliai“ savo oficialiame internetiniame tinklalapyje yra pateikęs viešą informaciją<sup>76</sup>, kad norint sudaryti krovinio vežimo sutartį „klientas (ekspeditorius) pateikia AB „Lietuvos geležinkeliai“ raštišką prašymą, kuriame turi būti nurodyta ši informacija:

- motyvas, dėl ko reikalinga sutartis;
- ekspedijuojami kroviniai ir maršrutai, kuriais numatoma ekspedijuoti krovinius (apytiksliai nurodomos ekspedijuojamų krovinių apimtys);
- pateikiami tikslūs ir išsamūs įmonės (bendrovės), kuri nori sudaryti sutartį, rekvizitai (juridinis, pašto adresai, įmonės registracijos kodas, PVM mokėtojo kodas,

<sup>75</sup> Кокин, А.С., Левиков, Г. А. Международная транспортная экспедиция. Москва : Дело, 2005. Р.308.

<sup>76</sup> Sutarčių sudarymo su AB „Lietuvos geležinkeliai tvarka“.

[http://www.litrail.lt/wps/portal!/ut/p/c1/hZDLDoIwEEU\\_qdOWPrYUBGwIEBBFNoSFISQCLozfL-DKBdPO8uTMnV7SknXm\\_jMO\\_Xtc5v5JGtLKLtY8P0UJA0iVD0wIW2Ump0arld8POS8ZYtuIorZVFLMz4cimmK0Bz45d9m1rSnZw8Hz48aPrLhTnW3MYt9Lh4\\_uNj1C-d\\_H81AEwMKqKP3gStcf4vtTz3Efx\\_NjnBsLJEuW6UFeU13XDYznfYrhC5CEUbc!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSDIwMEw3QTAyNTVKU05CTzFCNDU!/. Prisijungimo laikas – 2010-11-23.](http://www.litrail.lt/wps/portal!/ut/p/c1/hZDLDoIwEEU_qdOWPrYUBGwIEBBFNoSFISQCLozfL-DKBdPO8uTMnV7SknXm_jMO_Xtc5v5JGtLKLtY8P0UJA0iVD0wIW2Ump0arld8POS8ZYtuIorZVFLMz4cimmK0Bz45d9m1rSnZw8Hz48aPrLhTnW3MYt9Lh4_uNj1C-d_H81AEwMKqKP3gStcf4vtTz3Efx_NjnBsLJEuW6UFeU13XDYznfYrhC5CEUbc!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSDIwMEw3QTAyNTVKU05CTzFCNDU!/)

kontaktiniai telefonai, fakso numeriai, elektroninis pašto adresas, banko rekvizitai, asmens (įgaliotinio), kuris pasirašys sutartį pareigos, vardas, pavardė).

- esant būtinybei, AB „Lietuvos geležinkeliai“ gali pareikalauti iš kliento, kad jis pristatytų kitus sutarties pasirašymui reikalingus dokumentus.”

Iš reikalaujamos informacijos turinio matyti, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ sudaro sutartis ne su visais komerciniais asmenimis. Sutartyse su ekspeditoriais geležinkeliai nustato griežtas sąlygas, taip pat gali reikalauti pateikti banko garantiją, kaip mokėjimo užtikrinimą bei būtinai numato sąlygą, jog neapmokėjus už krovinio gabenimą, AB „Lietuvos geležinkeliai“ stabdo krovinio gabenimą. Taigi su geležinkelio įmone sutartis dėl krovinio vežimo sudaro arba finansiškai pajėgios įmonės arba silpnesnės įmonės, iš kurių prašoma geležinkelio įmonei priimtinių mokėjimo užtikrinimo priemonių.

GTK 36 straipsnio 1 dalis nurodo, jog „Atsiskaitymas su geležinkelio įmone (vežėju) už krovinių vežimą užtikrinamas vežamu kroviniu“. Ši teisės norma sudaro sąlygas geležinkelio įmonei būti stipriąja krovinio vežimo sutarties šalimi. Gabenami kroviniai yra didelės vertės, tad krovinį laikyti vežimo užmokesčio garantu yra sąlyga, itin palanki vežėjui. GTK 36 straipsnio 2 dalyje numatyta netgi geležinkelio įmonės teisė realizuoti krovinį, esant neatsiskaitymui už krovinio gabenimą. Darytina išvada, kad gabenant krovinius geležinkelių transportu, yra plačiau taikoma galimybė vežėjui sulaikyti krovinį, nes nėra nuorodos, kad sulaikomas krovinytis priklausytų nuosavybės teise užsakovui. Užsakovas, t.y. ekspeditorius, net negali būti krovinio savininku, tačiau praktikoje, AB „Lietuvos geležinkeliai“ sulaiko ekspeditoriaus užsakytą vežti krovinį, praneša apie tai trims subjektams – ekspeditoriui, siuntėjui ir gavėjui. Esant tokiai situacijai, ekspeditorius stengiasi kuo greičiau sumokėti vežėjui, nes kitu atveju, praras ne tik kliento (užsakovo), bet svarbiausia, AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasitikėjimą, dėl ko gali būti pablogintos krovinių vežimo sutarties sąlygos ar tiesiog santykiai su didžiausia šalies geležinkelio įmone.

Galima teigti, jog geležinkelių transporte svarbiau yra ne daiktinės teisės, o prievolinės teisės taikymas. Laikydami, kad sutartimi šalys gali susitarti dėl visko, kas yra nedraudžiama, AB „Lietuvos geležinkeliai“ įtraukė sąlygą dėl krovinio sulaikymo. Pastaroji sąlyga yra tarsi garantas, kad jei nebus sąlygų, atitinkančių CK normas dėl sulaikymo, krovinytis galės būti sulaikytas remiantis sutartimi tarp vežėjo ir ekspeditoriaus.

Prievolinis santykis aukščiau už daiktinės teisės reikalavimus yra ir Olandijos civiliaame kodekse, reglamentuojančiame krovinio sulaikymo galimybę. Kodekse nurodoma, jog ekspeditorius (vežėjas) gali sulaikyti krovinį ar dokumentus, kuriuos ji valdo, jei kita sutarties

šalis nevykdo savo įsipareigojimų, taip pat sulaikymas galimas dėl papildomų išlaidų.<sup>77</sup> Ar galimas krovinio sulaikymas pagal Olandijos civilinę teisę, visų pirma sprendžiama, ar yra sutartiniai santykiai tarp vežėjo ir užsakovo. Antra, svarbu yra ne kas yra daikto savininkas, o ar yra pakankamas ryšys tarp sulaikomo daikto ir asmens, kuris jį sulaiko<sup>78</sup>. Taigi sulaikymas suprantamas kaip prievolės apsaugos mechanizmas, kuris įgalina realiai naudotis krovinio sulaikymu, o ne tik deklaruoja tokią teisę.

Antroji darbo dalis atskleidžia ryškiausias teisės reglamentavimo problemas, su kuriomis susiduria vežėjai, norintys sulaikyti krovinį. Lietuvos Respublikoje nėra daug teisminės praktikos ar teisės aiškinimo apie krovinio sulaikymą, todėl tik lyginant Lietuvos Respublikos teisės aktus su Rusijos Federacijos bei Olandijos teisės aktais, galima įvardinti potencialius probleminius aspektus. Palyginus sulaikymo reglamentavimo ypatumus, galima daryti išvadą, kad Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nuostatos, nustatančios daiktinės teisės taikymą, ženkliai varžo kreditoriaus – vežėjo – teises naudotis daikto sulaikymo institutu. Sulaikymas, kaip daiktinė teisė, nustato vežėjui reikalavimus, kad krovinyje priklausytų nuosavybės teise skolininkui, kad sulaikyti galima tik konkretų krovinį už jau egzistuojančią skolą, o tai yra ribojantys veiksniai. Ribojančiais juos galima įvardinti todėl, kad krovinio sulaikymas atsiranda iš sutartinių santykių. Tuo atveju, jei būtų atsižvelgiama į tai, ar pagal sutartį vežėjas gali sulaikyti krovinį ir ar turi pagrįstą reikalavimą sulaikyti krovinį, būtų išvengta situacijos, kuomet krovinio sulaikymas, kaip daiktinė teisė, negali būti taikomas praktikoje dėl pernelyg griežtų ir nebūtinų reikalavimų sulaikymo teisei pritaikyti. Ir šiuo atveju dar net neminimi privalumai ar trūkumai, atsirandantys po krovinio sulaikymo. Pastarasis klausimas vežėjui gali tapti tiesiog neaktualus, nes CK pernelyg riboja sulaikymo teisės taikymą, nustatydamas kriterijus, kurių vežėjas ir siuntėjas (gavėjas) neatitinka. Taigi Lietuvos Respublikos civilinio kodekso daiktinės teisės normų taikymas ne tik riboja vežėjo galimybes pasinaudoti sulaikymo teise, bet ir tampa tik deklaratyvia norma. Daiktinės teisės normos reglamentuoja ne tik sąlygas, kurioms esant daikto sulaikymas galimas, bet ir sąlygas, kaip kreditorius turi elgtis sulaikius daiktą ir kokios yra kreditoriaus interesų gynimo ribos. Kreditoriaus padėtis sulaikius krovinį yra probleminė, atsižvelgiant į reglamentavimą Lietuvos teisės aktuose, todėl šie klausimai bus nagrinėjami sekančioje šio darbo dalyje.

---

<sup>77</sup>The Civil Code of the Netherlands.

[http://books.google.lt/books?id=4TRXgIDzUfEC&printsec=frontcover&dq=civil+code+of+the+netherlands&source=bl&ots=U4Jlu3QVdR&sig=prhvyR8Npgd\\_bIKF7iYXKYE1ym4&hl=lt&ei=bLAETeWXJ47sOejuduKYB&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=3&sqi=2&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q&f=false](http://books.google.lt/books?id=4TRXgIDzUfEC&printsec=frontcover&dq=civil+code+of+the+netherlands&source=bl&ots=U4Jlu3QVdR&sig=prhvyR8Npgd_bIKF7iYXKYE1ym4&hl=lt&ei=bLAETeWXJ47sOejuduKYB&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&sqi=2&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q&f=false); prisijungimo laikas: 2010-12-11.

<sup>78</sup> van Erp J.H.M., van Vliet L.P.W. Real and Personal Security, vol 6.4 Electronic journal of comparative law, (December 2002), <http://www.ejcl.org/64/art64-7.txt>, prisijungimo laikas: 2010-12-11.

### 3. KREDITORIAUS GALIMYBĖS SULAIKIUS KROVINĮ

Šioje dalyje siekiama atskleisti, kaip gali elgtis vežėjas, jau sulaikęs krovinį. Preziumuojame, kad krovinio sulaikymas buvo teisėtas, todėl nagrinėsime tik krovinio sulaikymo naudą (jei tokia yra), kreditoriaus interesų gynimo įgyvendinimą bei ribas. Šios dalies tikslas yra atskleisti, kaip krovinio sulaikymas yra įgyvendinamas ir su kokiomis problemomis gali susidurti vežėjai.

#### 3.1. Krovinio realizavimo (pardavimo) mechanizmas

Sulaikęs krovinį vežėjas turi žinoti savo galimybių ir teisių ribas, kitu atveju iš jo siuntėjas (gavėjas) gali pareikalauti nuostolių atlyginimo. Remiantis CK 4.232 straipsnio 2 dalimi kreditoriaus turima daikto sulaikymo teisė yra ribota, nes kreditorius neturi teisės disponuoti šiuo daiktu, o naudoti – tik tam, kad šis daiktas būtų išsaugotas.<sup>79</sup> Vežėjas, norintis ir turintis pagrindą, sulaikyti krovinį, dažnai pirma apsversto, ar jam apskritai naudinga sulaikyti krovinį dėl toliau išdėstytų argumentų,

Pirma. CK įtvirtina bendrąją taisyklę, kad sulaikęs daiktą asmuo privalo saugoti ir laikyti jį taip, kad būtų užtikrintas daikto saugumas (CK 4.232 straipsnio 1 dalis). Tai reiškia, kad įstatymas įpareigoja vežėją rūpintis sulaikytu kroviniu, dėl ko vežėjas iš pradžių pats patiria nuostolių. Nuostoliai kyla dėl to, kad krovinio saugojimui ir nesugadinimui reikalingos papildomos išlaidos (pavyzdžiui sandėliavimo). Tai itin aktualu, kai vežamas krovinytis yra didelės vertės, nes vežėjas yra atsakingas už krovinį nuo jo priėmimo vežti iki išdavimo tinkamam gavėjui<sup>80</sup>. Taip pat vežėjas turėtų atsakyti ir už krovinio praradimą ar sugadinimą, nesvarbu, ar tai būtų vagystė dėl netinkamo saugojimo, ar krovinio sugadinimas dėl netinkamo jo transportavimo. Sulaikydamas krovinį vežėjas prisiima sau daugiau atsakomybės dėl krovinio priežiūros. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nurodo, kad vežėjas „sulaikęs krovinį, kurio negalėjo pervežti dėl ieškovo kaltės, privalėjo užtikrinti tinkamas jo saugojimo sąlygas. Kadangi krovinytis sugedo dėl netinkamo jo saugojimo, atsakovas privalo atlyginti ieškovui padarytą žalą, kurią sudaro krovinio vertės netekimas.“<sup>81</sup> Akivaizdu, kad ir praktikoje laikomasi nuostatos, jog vežėjas privalo rūpintis sulaikytu kroviniu ir nepabloginti jo būklės, o tam reikalingos

<sup>79</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugsėjo mėn. 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos dėl actio Pauliana, netiesioginio ieškinio, sulaikymo teisės ir prevencinio ieškinio institutų taikymo apžvalga // Teismų praktika Nr. 29.

<sup>80</sup> CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalis: 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, taip pat už krovinio pavėluotą pristatymą; SMGS 22 straipsnio 1 dalis: Geležinkelis, kuris priėmė vežti krovinį pagal SMGS važtaraštį, atsako už vežimo sutarties vykdymą nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje, o tais atvejais, kai krovinytis vežamas į šalis, kurių geležinkeliai nėra šio Susitarimo dalyviai, - iki vežimo įforminimo pagal kito susitarimo dėl tiesioginio tarptautinio geležinkelių susisiekimo važtaraštį; jeigu kroviniai vežami iš šalių, kurios nėra šio Susitarimo dalyviai, - po SMGS važtaraščio įforminimo kroviniui vežti.

<sup>81</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. kovo 1 d. nutartis civilinėje byloje Nr.3K-3-128/2006, UAB „Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“.

papildomos piniginės lėšos. Saugojimo ir priežiūros išlaidos gali būti neadekvačiai didelės, todėl krovinio sulaikymas vežėjui gali būti tiesiog per brangus ne tik finansine, bet ir laiko praradimo prasme, nors realias išlaidas už krovinio saugojimą vežėjas turi teisę atgauti iš skolininko kartu su nesumokėtu užmokesčiu užvežimą.

Didžiosios Britanijos teoretikas S.Baughen teigia, kad dažniausia krovinių sulaikymo forma – jų iškrovimas ir laikymas muitinės sandėliuose.<sup>82</sup> Nors S.Baughen tokią išvadą pateikia apie krovinių vežimą jūrų transportu, tačiau galima teigti, jog laikymas muitinės sandėliuose yra tarsi apsauga vežėjui, kad krovinys nepažeis muitinės reikalavimų, tuo pačiu bus užtikrintas ir krovinio saugumas. Visgi, kaip jau minėta, problema yra ta, kad vežėjui iš pradžių pačiam reikia pasirūpinti krovinio saugojimu bei apmokėti su tuo susijusias išlaidas. Nors Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas suteikia galimybę susigrąžinti nuostolius patirtus dėl daikto saugojimo, tačiau yra šalių, kur tokių išlaidų susigrąžinimas nenumatytas (nebent būtų susitarta kitaip) (pavyzdžiui, Didžiosios Britanijos jūrų transporte krovinys gali būti parduotas, jei jį sulaikius ir laikant ilgesnį laiką, prastėja krovinio kokybė, o saugojimo išlaidų susigrąžinimas galimas tik tuo atveju, jei dėl tokios sąlygos yra atskirai susitarta).<sup>83</sup>

Paminėtina ir tai, kad vežėjas susiduria ne tik su problema, kad reikia apmokėti saugojimo išlaidas, bet ir pati saugojimo galimybė gali būti kaip problema. Tarkime krovinių vežimas jūrų transportu yra griežtai reglamentuotas ne tik tarptautiniais teisės aktais, bet ir kiekvieno jūrų uosto vidaus taisyklėmis. Jūrų uosto teritorijos valdymas yra griežtai reglamentuotas ir kiekvienam veiksmui uoste atlikti reikalingas gauti leidimas. Atsižvelgiant į tai, kad kroviniai dažniausiai yra vežami tarptautiniais reisais, su atitinkamomis muitinės procedūromis, laivas gali negauti sutikimo iškrauti sulaikomo krovinio. Krovinio gali neleisti iškrauti ir dėl tam tikrų dokumentų nebuvimo (pvz., dokumentų, esančių pas patį siuntėją ar gavėją). Pavyzdžiui, Klaipėdos apskrities valstybinės maisto ir veterinarijos tarnyba uždraudė iškrauti kontenerius, nes gražintam kroviniumi atsakovas negalėjo pateikti originalių, galiojančių veterinarinių dokumentų. Ieškovas nugabeno krovinį į Hamburgo uostą Vokietijoje ir utilizavo.<sup>84</sup>

J.Wilson nurodo, kad Anglijos jūrų teisėje sulaikymo teisė yra suteikta vežėjui kaip apsauga, kad bus sumokėtas užmokestis už vežimą ir kitus mokesčius. Tokia teisė kyla tiek iš bendrosios teisės, tiek ir gali būti numatyta sutartyje. Praktikoje vežėjas išduoda krovinį gavėjui, jei mainais gauna skolos lapelį ar kitokios formos dokumentą, patvirtinantį skolą vežėjui.<sup>85</sup> Toks alternatyvus būdas yra naudingas abiem šalims: vežėjui, nes jis gauna alternatyvią mokėjimo

---

<sup>82</sup> Baughen, S. *Shipping Law*. London: Cavendish Publishing Limited, 2004. Third edition. P.225.

<sup>83</sup> Ten pat. P.226.

<sup>84</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-218/2010, UAB „Baltijos grupė“ v. BUAB „Koralita“.

<sup>85</sup> Wilson, J. *Carriage of Goods by Sea*. Dorset: Henry Ling Ltd., 2004. Fifth edition. P.295-302.

užtikrinimo priemonę, siuntėjui, nes jis nepraranda krovinio ir gali tęsti verslo santykius su krovinio pirkėju.

Antra. Sulaikęs krovinį vežėjas neturi teisės tuo kroviniu disponuoti, t.y. negali to daikto išnuomoti, įkeisti ar kitaip suvaržyti bei naudoti pagal tikslinę paskirtį. Tad ar yra reali nauda vežėjui sulaikyti krovinį, jei su tuo kroviniu jis negali atlikti jokių veiksmų, o dar yra įstatymo įpareigotas rūpintis kroviniu. Teoriškai, sulaikymas turėtų skatinti siuntėją ar gavėją sumokėti vežėjui už įvykdytą transporto paslaugą, tačiau visai kita situacija yra tuomet, kai siuntėjas ar gavėjas piktybiškai nemoka už vežimą, neturi tam lėšų arba tampa nemokus. CK nesuteikia teisės vežėjui perduoti sulaikyto krovinio ir iš gautų lėšų atlyginti sau už vežimą. CK 4.231 straipsnis tik suteikia galimybę naudotis sulaikyto daikto vaisiais. Žinoma, krovinių vežimo atveju, vaisių gavimas iš krovinio yra tik teorinis. Taigi sulaikęs krovinį vežėjas gali atsidurti beviltiškoje padėtyje, kai reikia saugoti krovinį savo lėšomis, neatsiskaitoma yra ilgą laiko tarpą, o su sulaikytu kroviniu negalima nieko daryti, tik juo rūpintis. Tokia situacija gali paskatinti patį vežėją atiduoti krovinį, nes saugojimo išlaidos gali būti per didelės, be to, jei sulaikytas krovinyš bus saugomas netinkamai, skolininkas gali kreiptis į teismą, prašydamas perduoti sulaikytą krovinį jam. Civilinėje byloje dėl valdymo teisių gynimo, Lietuvos Apeliacinis teismas įpareigojo neteisėtai sulaikymu besinaudojantį vežėją perduoti ieškovui jam nuosavybės teise priklausantį krovinį bei priteisė ir bylinėjimosi išlaidas.<sup>86</sup> Taigi krovinio sulaikymu vežėjas negali naudotis ilgą laiką ir be jokios naudos, nes tai prieštarauja ir proporcingumo principui. Be to, skolininkui prisiteisus daikto valdymą atgal, vežėjo sulaikymo teisė baigtųsi<sup>87</sup>.

Kiek kitaip kreditoriaus padėtis sulaikius krovinį yra reglamentuota GTK bei PLĮ. GTK 36 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta nuostata, kad siuntėjui (gavėjui) neatsiskaičius su geležinkelio įmone (vežėju), geležinkelio įmonė (vežėjas) turi teisę realizuoti krovinį šio kodekso 55 straipsnio nustatyta tvarka. Tokia GTK nuoroda įgalina vežėją gauti realios naudos iš krovinio sulaikymo, nes krovinio realizavimas, skolininkui neatsiskaitant su vežėju, yra vienintelė reali išeitis gauti atlygį už vežimą. GTK 55 straipsnio 5 dalis leidžia ne tik realizuoti krovinį Vyriausybės nustatyta tvarka, tačiau ir nurodo, kad gautas lėšas pirma atskaito sau geležinkelio įmonė, o tik siuntėjui (gavėjui) pareiškus pretenziją, likusios lėšos yra pervedamos siuntėjui (gavėjui). Tokios pretenzijos nepateikus, likusios lėšos pervedamos į valstybės biudžetą.<sup>88</sup> Pastaroji norma suteikia vežėjui realią galimybę atgauti užmokestį už vežimą.

<sup>86</sup> Lietuvos apeliacinio teismo 2008 m. gruodžio 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-449/2008, A.T. v. UAB „Baltijos transporto grupė“, BUAB „M&M Militzer and Munch Baltica“.

<sup>87</sup> CK 4.235 straipsnis sulaikymo teisės pabaigą sieja su valdymo teisės praradimu.

<sup>88</sup> GTK 55 straipsnio 5 dalis: Jeigu per krovinio saugojimo laiką krovinyš neatsiimamas, geležinkelio įmonė (vežėjas) turi teisę jį realizuoti Vyriausybės nustatyta tvarka. Gautas lėšas, atskaičius geležinkelio įmonei (vežėjui) priklausantį užmokestį, geležinkelio įmonė (vežėjas), krovinio siuntėjui (gavėjui) pareiškus pretenziją, perveda



Atkreiptinas dėmesys, jog GTK yra vienintelis teisės aktas Lietuvos Respublikoje, nurodantis kaip turi būti įgyvendintas krovinių realizavimas. Kaip jau minėta, GTK 55 straipsnio 5 dalis nurodo, kad realizavimas vykdomas pagal Vyriausybės nustatytą tvarką. Ši tvarka įtvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. balandžio 10 d. nutarime Nr.331 „Dėl Geležinkelio transportu atvežtų neatsiimtų krovinių realizavimo tvarkos patvirtinimo“<sup>89</sup> (toliau tekste – Krovinių realizavimo taisyklės). Krovinių realizavimo taisyklėse nustatoma, kad geležinkelio įmonė gali parduoti krovinį pati (jei prekyba tokiu kroviniu nelicencijuojama) arba perduoti krovinį parduoti įmonei, užsiimančiai tokia veikla. Paminėtina, kad krovinių pardavimas siuntėjui (gavėjui) yra nenaudingas, nes vykdant pardavimą per įmonę, pastaroji turi teisę pasilikti iki 20 procentų gautų pajamų turėtoms išlaidoms padengti, o tai iš karto reiškia, kad atskaičius visus mokesčius, papildomas geležinkelio įmonės ir parduodančiosios įmonės išlaidas, likusios lėšos yra tikrai nedidelės. Visgi geležinkelio įmonė bent jau turi galimybę realizuoti krovinį, kas yra išimtis iš bendrosios taisyklės CK, kad kreditorius negali disponuoti kroviniu.

Rusijos Federacijoje vežėjo (geležinkelio įmonės) teisė gauti jam priklausančią užmokestį už vežimą užtikrinama įstatyminiu jo pervežamo krovinių įkeitimu. Bendruosiuose Rusijos geležinkelio kelių įstatuose (85 str.) numatoma, kad pervežamas krovinytis geležinkeliams yra visų jiems priklausančių mokėjimų už pervežimą užtikrinimas, kuriuo jie gali pasinaudoti pirmiau nei visi kiti krovinių savininko kreditoriai. Ši nuostata galioja kol krovinytis yra geležinkelio arba trečiojo asmens, kuris saugo krovinį geležinkelio sąskaita, žinioje.<sup>90</sup>

PLĮ nenumato vežėjui galimybės realizuoti sulaikyto krovinių taip, kaip GTK, tačiau taip pat įtvirtina galimybę parduoti krovinį. PLĮ 24 straipsnio 1 dalis įtvirtina vežėjo teisę reikalauti iš krovinių siuntėjo įkeisti pateikiamus vežimui krovinius, kaip frachto ir kitų mokėjimų užtikrinimą. To paties straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad vežėjas, negavęs jam priklausančių frachto ir kitų mokėjimų pagal krovinių vežimo jūra sutartį, turi teisę parduoti įkeistus krovinius prieš tai raštu įspėjęs krovinių siuntėją arba frachtuotoją ir krovinių gavėją. Taigi ir PLĮ suteikia galimybę vežėjui, esant krovinių įkeitimui, pasinaudoti teise gauti atlygį už vežimą pardavus krovinį. Toks reglamentavimas suteikia vežėjui pirmumo teisę atgauti atlygį už vežimą.

Taigi Lietuvos Respublikoje teisė realizuoti krovinį remiantis CK nuostatomis yra draudžiama, o nustatoma tik vežėjo pareiga rūpintis sulaikytu kroviniu. Išimtinis

---

krovinių siuntėjui (gavėjui). Jeigu krovinių siuntėjas (gavėjas) pretenzijos nepareiškia, gautos lėšos, atskaičius geležinkelio įmonei (vežėjui) priklausančią užmokestį, perduodamos į valstybės biudžetą.

<sup>89</sup> Valstybės žinios. 1997, Nr. 32-793.

<sup>90</sup> Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод. Москва: Статут. 2004. P.62.

reglamentavimas sutinkamas tik Prekybinės laivybos įstatyme bei Geležinkelio transporto kodekse, kuriuose yra įtvirtinta vežėjo teisė parduoti krovinį. Krovinio pardavimo sąlygos yra nustatytos tik geležinkelio transporte, suteikiant galimybę krovinį parduoti ir sau nuostolius padengti pačiai geležinkelio įmonei arba per konkurso būdu atrinktą tarpininkaujančią įmonę. Tuo tarpu, PLĮ krovinio realizavimą sieja su įkeisto krovinio pardavimu. Tad PLĮ įtvirtina nuorodą ne į poįstatyminį teisės aktą (kaip GTK), bet vėl į CK. Įkaito turėtojas (vežėjas) įgyja teisę nukreipti išieškojimą į įkeitimo objektą (krovinį), jeigu, suėjus prievolės įvykdymo terminui, prievolė nėra įvykdyta, tačiau ne anksčiau kaip praėjus dvidešimčiai dienų po prievolės įvykdymo termino pabaigos (CK 4.216 straipsnio 1 dalis). Tad nors ir leidus parduoti krovinį, nustatoma sudėtinga pardavimo įgyvendinimo procedūra.

Visai kitaip krovinio realizavimo mechanizmas yra suvokiamas kaimyninėje Rusijos Federacijoje. Rusijos CK įtvirtina, kad kreditoriaus, sulaikiusio daiktą, reikalavimai patenkinami iš jo vertės, tvarka nustatyta reikalavimų, užtikrintų užstatu patenkinimui (Rusijos CK 360 straipsnis). Šio straipsnio komentare pažymima, kad Rusijos CK 360 straipsnis taikomas kreditoriaus reikalavimų patenkinimui iš sulaikomo daikto pagal Rusijos CK 348-350 straipsnius nustatančių tvarką kreditoriaus reikalavimų patenkinimo iš įkeisto turto.<sup>91</sup> Tokia bendroji nuostata įgalina kreditorių apsaugoti savo interesus net ir skolininko nemokumo atveju. Žinodamas apie tai, kad vežėjas gali nukreipti išieškojimą į sulaikytą krovinį, skolininkas turi interesą apmokėti už vežimą. Reikia nepamiršti, kad krovinio realizavimas yra tik viena iš mokėjimo užtikrinimo priemonių. Iki realizuojant krovinį, skolininkas gali tiesiog sumokėti už vežimą bei papildomas išlaidas arba pateikti alternatyvią mokėjimo užtikrinimo priemonę. Visos paminėtos galimybės įgyvendina tiek skatinamąją, tiek ir užtikrinamąją krovinio sulaikymo funkcijas.

Sulaikęs krovinį vežėjas, pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus, privalo juo tinkamai rūpintis bei nepabloginti jo vertės. Vežėjas jau ir taip patiria nuostolių, nes negauna atlygio už paslaugą laiku, tačiau dar turi pats rūpintis sulaikyto krovinio išsaugojimu. Deja, krovinio sulaikymas neužtikrina, kad atlygis už vežimą bus atgautas. Bendra taisyklė yra draudžianti kreditoriui disponuoti sulaikytu daiktu, tad vežėjas negali parduoti krovinio taip atlygindamas išlaidas už vežimą, saugojimą ar kitas susijusias išlaidas. Išimties iš bendros taisyklės reglamentuotos Prekybinės laivybos įstatyme bei Geležinkelių transporto kodekse. Pastarieji du teisės aktai nustato galimybę vežėjui parduoti krovinį, esant tam tikrom sąlygom. Krovinio pardavimui nustatyti reikalavimai yra nepalankūs vežėjui, nes pardavimui reikalingos ilgos ir

---

<sup>91</sup> Борисов, А.В. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации части первой, части второй, части третьей (постатейный)постатейными матерьялами. Москва: Книжный мир. 2003. Р.366.

sudėtingos procedūros: GTK – speciali Vyriausybės reglamentuota tvarka, nustatanti tarpininkaujančios įmonės dalyvavimą bei pardavimą už krovinio vertės akte nurodytą kainą; PLĮ – reikalavimas, kad parduodamas krovinytis būtų įkeistas, o tai reiškia, kad norint parduoti krovinį teks inicijuoti teismo procesą. Taigi tik du teisės aktai suteikia galimybę vežėjui realizuoti krovinį ir už jį gautą dalį lėšų pasilikti sau išlaidoms padengti. Kitais atvejais, vežėjas gali tik saugoti krovinį ir laukti, kad skolininkas sumokėtų. Be to, laukimas negali trukti per ilgai, nes skolininkas gali kreiptis į teismą dėl daikto gražinimo iš neteisėto valdymo. Tai gali sukelti vežėjui dar papildomų išlaidų, o ne naudos iš krovinio sulaikymo. Atsižvelgiant į paminėtas aplinkybes, krovinio sulaikymas yra nenaudingas vežėjui institutas, nes sulaikymas dažniausiai neduoda naudos, o gali sukelti papildomų nuostolių.

### **3.2. Realizavimo procesas**

Išsiaiškinus, kad krovinio sulaikymas nesuteikia kreditoriui teisės parduoti krovinio (išskyrus vežant krovinius geležinkelių ar jūrų transportu), visgi kyla klausimas, ką daryti su sulaikytu kroviniu, jei skolininkas ir toliau neatsiskaito. Lietuvos Respublikos teisės aktuose ši situacija nėra reglamentuota. Tik GTK, kaip jau minėta nurodo, kad krovinį galima parduoti Vyriausybės nustatyta tvarka. Tačiau ką daryti vežėjui su kroviniu, kuris yra įkeistas trečiajam asmeniui. Toks pardavimas yra negalimas be kito kreditoriaus sutikimo. Darytina prielaida, kad kitam kreditoriui gali būti nenaudingas krovinio pardavimas, todėl sutikimas nebus duotas. Kadangi Lietuvos Respublikoje krovinio sulaikymas yra tik skatinamoji priemonė, manytina, kad dėl to nėra reglamentuota ir teisminė procedūra, kaip vežėjas galėtų nukreipti reikalavimą į sulaikytą daiktą. Taigi taikant daikto sulaikymo teisės institutą kreditoriaus reikalavimas negali būti tenkinamas iš sulaikyto daikto vertės. Šiuo institutu skolininkas skatinamas kuo greičiau įvykdyti prievolę, tačiau kreditorius neturi teisės parduoti sulaikytą daiktą ir taip išsiieškoti skolą. Toks kreditoriaus teisių apribojimas nustatytas siekiant apsaugoti skolininko ir kitų kreditorių interesus.<sup>92</sup> Tokia pozicija yra prieštaringa, nes tuo pat metu, toks reglamentavimas kaip tik pažeidžia kreditoriaus teisėtus interesus, nes nesuteikia galimybės pasinaudoti sulaikymo institutu visa apimtimi, t.y. tol, kol bus gautas užmokestis už vežimą ir papildomos su tuo susijusios išlaidos.

Kadangi pagal CK 4.229 straipsnio 1 dalį kreditorius turi teisę sulaikyti daiktą tik iki bus įvykdyta prievolė ir negali nukreipti išieškojimo į sulaikytą daiktą, tai tokiu atveju jis turėtų kreiptis į teismą dėl skolininko įpareigojimo įvykdyti prievolę, jeigu įstatyme konkrečiai nenustatyta kreditoriaus teisės nukreipti išieškojimą į sulaikytą daiktą. Tokiu atveju teismui

---

<sup>92</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugsėjo mėn. 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos dėl actio Pauliana, netiesioginio ieškinio, sulaikymo teisės ir prevencinio ieškinio institutų taikymo apžvalga Nr. 29, kat. 35.6.2; 35.6.1; 35.6.3; 44.4; Teismų praktika Nr. 29

priėmus sprendimà priteista skola bus išieškoma bendra tvarka, t. y. remiantis teismo sprendimų vykdymà reglamentuojančiomis procesinės teisės normomis.<sup>93</sup> Tokia nuomonė sumenkina daikto sulaikymo realizavimą, nes krovinio sulaikymas neužtikrina jokios privilegijuotos padėties vežėjui. Tai reiškia, kad nors vežėjas ir teisėtai sulaikė krovinį, nes su juo buvo neatsiskaityta, nors tinkamai saugojo ir prižiūrėjo krovinį, skolininkui ilgà laikà neatsiskaitant, vežėjas neturi kitos išeities kaip tik kreiptis į teismà dėl skolos priteisimo. Šiuo atveju svarbu yra tai, kad kreipimasis į teismà neužtikrina vežėjui, kad jis greitu metu gaus atlygį už vežimą bei patirtas krovinio saugojimo išlaidas. Teismui priteisus skolà, vežėjas turi teisę kreiptis dėl skolos išieškojimo į antstolį. Galima situacija, kad tam pačiam skolininkui yra priteista ne viena skola, t.y. kad vežėjas gali būti ne vieninteliu kreditoriumi ir net ne pirmu eilėje atgauti skolà. Tai reiškia, kad krovinio sulaikymas vežėjui nesuteikia pirmumo prieš kitus kreditorius ar kitaip privilegijuotos padėties. Taigi eismo sprendimo vykdomas dėl skolos išieškojimo bus atliekamas pagal bendrąsias taisykles, t.y. pirma bus sumokėta tiems kreditoriams, kurie turi pirmumo teisę pagal sutartį ar įstatymà (bankroto atveju).

Kiek kitaip procesas vyksta, jei kreipiamasi į teismà dėl įkeisto krovinio pardavimo. Vežant krovinius jūra, vežėjas turi teisę pareikalauti įkeisti vežamus krovinius kaip garantà, kad bus sumokėtas vežimo mokestis. Krovinio siuntėjui nesumokėjus nustatytu laiku, vežėjas gali kreiptis į hipotekos teismà su prašymu leisti parduoti įkeistà turtà. Šis procesas skiriasi nuo prieš tai įvardinto skolos išieškojimo tuo, kad vežėjo nuostoliams atlyginti bus parduodamas konkretus, t.y. įkeistas turtas, o paties vežėjo reikalavimai bus tenkinami pirma eile. pirmiausia turės pirmumo teisę gauti patenkinti reikalavimai.

Išskirtinis reglamentavimas yra GTK, nes čia nėra numatyta teisminio proceso. GTK 55 straipsnio nuostata, kad krovinio realizavimas vykdomas pagal Krovinių realizavimo taisykles, suteikia vežėjui galimybę panaudoti lėšas, gautas pardavus krovinį, visų pirma, atlyginimui už vežimą ir kitas išlaidas. Pačiam pardavimui taip pat nereikalingas teismo leidimas ar kitoks teismo procesas. Tai reiškia, kad vežėjas (geležinkelio įmonė) turi teisę ne tik sulaikyti krovinį, bet ir užsitikrina teisę į vežimo užmokestį. Reglamentavimas, leidžiantis pačiam vežėjui ar per tarpinę firmà parduoti krovinį, užtikrina pardavimo greitumą bei efektyvumą. Taip vežėjui yra suteikiama teisė naudotis savigyna, nesikreipiant į teismà bei nepatiriant papildomų išlaidų. Pirmenybė gauti atlygį užtikrinama ne teismo, o teisės aktu, todėl darytina išvada, kad krovinių vežėjo geležinkelių transportu teisės yra labiausiai apsaugotos.

Taigi Lietuvos Respublikoje nėra reglamentuota procedūra, nustatanti krovinio pardavimą. Reglamentavimo nebuvimas suteikia vežėjui galimybę tik kreiptis į teismà dėl skolos

---

<sup>93</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugsėjo mėn. 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos dėl actio Pauliana, netiesioginio ieškinio, sulaikymo teisės ir prevencinio ieškinio institutų taikymo apžvalga Nr. 29, kat. 35.6.2; 35.6.1; 35.6.3; 44.4; Teismų praktika Nr. 29

išieškojimo bendrą tvarka, tačiau nesuteikia jokių garantijų ar privilegijų, kad skola bus atgauta. Visai kitaip procedūra, kaip galima patenkinti savo reikalavimus iš sulaikyto daikto yra reglamentuota Rusijos Federacijos teisės sistemoje. Kaip žinoma, kreditoriaus vykdomas skolininko nuosavybės sulaikymas iki įsipareigojimų įvykdymo, yra vienas iš būdų užtikrinti įsipareigojimų vykdymą (Rusijos CK 329 straipsnis), kuris įgalina kreditorių patenkinti savo reikalavimus iš sulaikytos skolininko nuosavybės, išieškant iš jos tvarka, kuri taikoma reikalavimų, užtikrintų įkeitimu, patenkinimui (Rusijos CK 360 straipsnis).<sup>94</sup> Tad, priešingai nei Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse, Rusijos CK įtvirtina bendrą taisyklę, kad į konkretų sulaikytą daiktą galima nukreipti išieškojimą, ir užtikrina sulaikytojo pirmumo teisę prieš kitus kreditorius. Lietuvos Respublikoje tik PLĮ bei GTK išimtinai reglamentuoja vežėjo galimybę patenkinti savo reikalavimus iš sulaikyto daikto pirmiau už kitus, tačiau tik esant tam tikrom sąlygom (krovinio neatsiėmimui, įkeitimui ir kt.).

Galima daryti išvadą, kad konkrečios bendros procedūros, reglamentuojančios krovinio pardavimą ir gautų lėšų paskirstymą Lietuvos Respublikos teisės aktuose nėra įtvirtintos. Sulaikęs krovinį vežėjas turi teisę kreiptis į teismą dėl skolos už vežimą priteisimo. Atkreiptinas dėmesys, jog tokią pačią teisę ir tas pačias pasekmes vežėjas turi ir nesulaikydamas krovinio. Krovinio sulaikymas nesuteikia vežėjui jokių privilegijų prieš kitus skolininko kreditorius teismo proceso atveju, t.y. nenukreipia išieškojimo į sulaikytą daiktą (nebent įstatymu ar sutartimi būtų susitarta kitaip) ir nesuteikia pirmumo teisės atlyginti nuostolius. Tam tikra privilegijuota vežėjo padėtis galima esant krovinio įkeitimui ar parduodant geležinkelių transportu vežtą krovinį. PLĮ ir GTK teisės normos suteikia vežėjui galimybę tinkamai apsaugoti savo teises ir teisėtus interesus.

### **3.3. Kreditorių reikalavimų eilė**

Kreditoriaus (vežėjo) reikalavimo pirmumas yra aktualus klausimas, sprendžiant ar verta krovinį sulaikyti apskritai. Ankstesniame skyriuje nustatytos trys galimos situacijos, kokios procedūros naudojamos norint gauti atlygį iš nemokaus skolininko. Pirmu atveju, vežėjas gali kreiptis į teismą dėl skolos priteisimo iš skolininko. Antru, vežėjas, jei yra įkeisto krovinio turėtojas, gali kreiptis į hipotekos teismą su prašymu parduoti krovinį. Trečia situacija įgalina vežėją (geležinkelio įmonę) parduoti krovinį, nesikreipiant į teismą. Pirmas būdas ženkliai skiriasi nuo kitų dviejų kreditoriaus gaunama nauda. Sulaikęs krovinį kreditorius kreipdamasis į teismą bendra tvarka dėl skolos priteisimo tampa tik vienu tarp visų egzistuojančių to paties

---

<sup>94</sup> Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод. Москва: Статут. 2004. P.241.

skolininko kreditorių. Tai reiškia, kad gavęs teismo sprendimą, kuriuo priteista pinigų suma iš skolininko, vežėjas nėra užtikrintas, kad atgaus užmokestį už vežimą. Tokia situacija galima dėl to, kad dėl to paties skolininko neteisėtų veiksmų, kiti kreditoriai savo reikalavimus vykdyti gali būti pateikę anksčiau, kas suponuoja jiems pirmumą pagal pateiktų reikalavimų eiliškumą. Taigi, vežėjas, nors ir su priteista skola, gali likti be nieko.

Tuo tarpu, jei vežamas kroviny yra įkeistas, išieškojimas vyksta ne iš skolininko turto apskritai, o būtent iš įkeisto turto. Toks teisinis reglamentavimas yra naudingas vežėjui dėl dviejų priežasčių: i) išieškoma iš konkretaus krovinio, ii) gautos lėšos garantuotai padengia bent jau dalį žymių vežėjo patirtų išlaidų, nes vežėjas turi pirmumo teisę prieš kitus kreditorius tenkinti savo reikalavimus iš gautų lėšų. Akivaizdu, kad krovinio sulaikymas jūrų teisėje užtikrina vežėjo teisę gauti jam priklausantį atlygį už vežimą bei patirtas papildomas išlaidas. Primintina, kad tuo atveju, jei kroviny įkeistas nebūtų, vežėjas taip pat galėtų kreiptis į teismą dėl tinkamo prievolės įvykdymo ir/ar nuostolių padengimo, taip tapdamas ne privilegijuotu kreditoriumi, o vienu tarp visų.

Geležinkelių transporte, vežėjas gali nesikreipdamas į teismą parduoti krovinį savo iniciatyva, vadovaujantis GTK ir Krovinių realizavimo taisyklėmis. Paminėtus teisė aktai numato, kad geležinkelio įmonė, kaip vežėjas, turi teisę būti pirmuoju kreditoriumi, kurio reikalavimai bus tenkinami iš gautų lėšų už parduotą krovinį. Be to, sulaikymas šiuo atveju yra itin reikšmingas, nes būtent sulaikytą krovinį vežėjas gali parduoti siekiant patenkinti savo reikalavimus iš gautų lėšų. Paminėtina, kad teisminės procedūros reglamentavimo nebuvimas gali būti vertinamas dviprasmiškai. Pirmu atveju, kaip labai parankiu vežėjui, nes pastarasis gali laisvai įgyvendinti savo teises ir realizuoti teisėtai sulaikytą krovinį. Antru atveju, teismo sankcijos dėl pardavimo nebuvimas gali sąlygoti vežėjų piktnaudžiavimą sulaikymo institutu, taip pat sukelti nuostolių krovinio siuntėjui (gavėjui). Be teismo sprendimo gali būti neaišku, ar kroviny yra sulaikytas teisėtai, dėl ko jo pardavimas būtų galimas. Neteisėto sulaikymo atveju, krovinio pardavimas sukeltų didelių nuostolių siuntėjui (gavėjui), kuris vėliau tikriausiai kreiptųsi į teismą dėl nuostolių atlyginimo priteisimo iš vežėjo. Tad be teismo, nėra kam įvertinti krovinio sulaikymo pagrįstumo ir teisėtumo, o tai gali sukelti nuostolių padarymą siuntėjui (gavėjui).

Visai kitaip vežėjo reikalavimo tenkinimo eilė yra suprantama Rusijos Federacijoje. Čia krovinį sulaikęs asmuo, visada laikomas pirmu, gausiančiu atlygį už vežimą iš parduoto krovinio. Teismo procedūra, nustatanti, kad išieškojimas iš sulaikyto daikto vyksta taip pat, kaip išieškojimas iš įkeisto daikto, vežėjui suteikia galimybę būti pirmu kreditorių sąrašė. Taigi vežėjui naudinga sulaikyti krovinį, nes jis žino, kad tuo atveju, jei siuntėjas (gavėjas) nesumokės ar nepateiks alternatyvaus prievolės užtikrinimo būdo, vežėjas galės parduoti krovinį taip

tenkindamas savo reikalavimus dėl skolos atlyginimo. Net esant skolininko nemokumui (bankrotui), nuosavybė, esanti sulaikymo objektu, yra įtraukiama į bendrą turto masę, o kreditorius įgauna teisę patenkinti savo reikalavimus iš viso skolininko turto privilegijuota trečiąją eile.<sup>95</sup> Tad krovinio sulaikymas yra realiai įgyvendinamas, o krovinio vežimo užmokestis gali būti išieškotas kreditoriaus, t.y. vežėjo, naudai pirmumo eile. Ne tik pagal Rusijos Federacijos teisės aktus, bet ir pagal Olandijos, kreditorius, sulaikęs daiktą, turi pirmumo teisę prieš trečiuosius asmenis. Tai tik dar labiau sustiprina poziciją, jog užsienyje daikto sulaikymas yra veiksmingas teisės institutas, o jo taikymas kreditoriui suteikia galimybę įgyvendinti savo teises.

---

<sup>95</sup> Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Москва: Статут. 2009. Р.562-563.

## IŠVADOS

Magistro baigiamojo darbo pradžioje iškelta hipotezė pasitvirtino iš dalies. Pasiekus nustatytą tikslą ir įvykdžius išsikeltus uždavinius atskleistas krovinio sulaikymo reglamentavimas, o lyginant su užsienio teisės teorija tuo pačiu klausimu, galima įvardinti problemas, kurios gali kilti norint pasinaudoti krovinio sulaikymo institutu.

Atsižvelgiant į darbo pradžioje iškeltus uždavinius, galima daryti tokias išvadas:

1. Krovinio sulaikymas yra reglamentuotas nacionaliniais teisės aktais, todėl Lietuvos Respublikoje krovinio sulaikymui yra taikomos Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nuostatos, nustatančios daikto sulaikymą.

2. Krovinio sulaikymas, kaip kreditoriaus interesų apsaugos būdas, kyla iš sutartinių santykių tarp vežėjo ir krovinio siuntėjo (gavėjo), tačiau reikalavimai teisėtam krovinio sulaikymui nustatomi pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso daiktinės teisės nuostatas.

3. Daiktinės teisės reikalavimai krovinio sulaikymui: krovinio priklausymas skolininkui nuosavybės teise bei suėjęs mokėjimo terminas, riboja vežėjo teisę pasinaudoti krovinio sulaikymu. Tuo pačiu Lietuvos teisėje nėra svarbus ryšys tarp kreditoriaus ir sulaikyto krovinio, dėl ko krovinio sulaikymas galėtų būti taikomas pagal prievolių teisės nuostatas.

4. Viena didžiausių problemų yra draudimas kreditoriui disponuoti sulaikytu daiktu. Tai reiškia, kad vežėjas negali nukreipti išieškojimo į sulaikytą krovinį taip patenkindamas savo reikalavimus. Išskirtinis reglamentavimas šiuo klausimu yra tik Geležinkelių transporto kodekse bei Prekybinės laivybos įstatyme. Šiuose teisės aktuose numatyta galimybė realizuoti (parduoti) sulaikytą krovinį, tačiau tik esant nurodytoms aplinkybėms.

5. Teisėtai sulaikęs krovinį vežėjas skolininkui ilgą laiką nemokant, nesant įstatymo leidimui realizuoti krovinį, negauna iš sulaikymo jokios naudos, nes nėra reglamentuota galimybė nukreipti skolos išieškojimą į sulaikytą daiktą.

6. Sulaikęs krovinį vežėjas turi teisę kreiptis į teismą dėl skolininko netinkamo prievolės vykdymo bei prašyti priteisti patirtus nuostolius, tačiau teismo sprendimo vykdymas nesuteikia vežėjui jokių privilegijų. Skolos išieškojimas vykdomas pagal bendras Civilinio proceso kodekso taisykles (išskyrus įkeisto krovinio). Tad vežėjas gali tapti vienu iš daugelio kitų to paties skolininko kreditorių, nors ir buvo sulaikęs krovinį. Krovinio sulaikymas nesuteikia vežėjui pirmumo prieš kitus kreditorius.

7. Pirmumo teisė gauti atlygį už vežimą bei kitas patirtas išlaidas galima tik esant krovinio įkeitimui (pagal Prekybinės laivybos įstatymą) arba realizuojant krovinį, vežamą geležinkelių transportu. Šios dvi išimtys tik patvirtina, kad visais kitais atvejais krovinio sulaikymas neužtikrina vežėjui atlygio už vežimą bei kitų išlaidų atlyginimo.



## SANTRAUKA

**Tema: Krovinių sulaikymo teisės realizavimo problematika teorijoje ir praktikoje**

**Raktiniai žodžiai:** daikto sulaikymas, sulaikymo teisė, krovinio sulaikymas.

Magistrinio darbo nagrinėjamas dalykas yra krovinio sulaikymo teisės įgyvendinimas ir ribos. Šiame darbe siekiama atskleisti krovinio sulaikymo reglamentavimą, įgyvendinimą bei galimus probleminius aspektus.

Krovinių gabenimas neretai vyksta tarptautiniais maršrutais, tačiau sulaikymo teisės reglamentavimas yra paliekamas kiekvienos šalies nacionalinei teisei. Lietuvos Respublikoje krovinio sulaikymas yra laikomas tiek daiktinės teisės institutu, tiek prievolių vykdymo užtikrinimo būdu, tiek ir savigynos teise. Darytina išvada, kad krovinio sulaikymas, nors ir atsiranda iš sutartinių santykių, yra labiausiai saistomas daiktinės teisės normų, nes būtent Lietuvos Respublikos civilinio kodekso daiktinės teisės normos reglamentuoja krovinio sulaikymą.

Atskleidus sulaikymo teisės reglamentavimą Lietuvos Respublikos teisės aktuose, šio instituto samprata lyginta su kitomis užsienio šalimis, kuriose daikto sulaikymas yra suvokiamas kaip prievolės užtikrinimo būdas. Lyginant kelių valstybių pavyzdžius, darytinos išvados, su kokiomis problemomis susiduria vežėjai norintys sulaikyti krovinius. Krovinių sulaikymo taikymas yra komplikuoatas ne vien dėl taikomos daiktinės teisės normų, bet ir dėl krovinio realizavimo mechanizmo nebuvimo.

Vežėjus krovinio sulaikymas įpareigoja tinkamai kroviniu rūpintis, tačiau nėra užtikrinama galimybė gauti priklausantį atlygį už vežimą ir saugojimą. Toks teisinis reglamentavimas ne tik neapsaugo kreditoriaus interesų, tačiau gali ir pabloginti kreditoriaus padėtį dėl patirtų papildomų išlaidų.

Taigi krovinio sulaikymas, dėl griežto reglamentavimo bei draudimo realizuoti krovinį, nepakankamai užtikrina kreditorių interesų apsaugą.

## SUMMARY

**Topic: Problematic aspects of the right of retention of cargo in theory and practice**

**Keywords:** retention of goods, lien's right, retention of cargo.

The subject which is being dealt in the master's final research is regulation and limits of implementation of retention of the cargo.

Even though carriage of the cargo is usually international, the lien's right is exercised according to national law. Lien's right is assumed to be a part of the right in rem also a method ensuring performance of the obligation as well as a right to selfdefence in the Republic of Lithuania. Despite the fact that lien's right arise from obligations it is very close to the right in rem. Therefore the lien's right is regulated by the provisions of right in rem in the Civil code of the Republic of Lithuania.

After regulation of right of retention is revealed it is being compared with examples of foreign countries. Comparing understanding and regulation of lien's right allows to make conclusions and see if there are any problems in dealing with the retention of cargo.

The carriers are obliged to secure and protect the goods that are being withhold but the payment for the carriage and storage are not ensured. Such a regulation does not protect creditor's right. Furthermore, such regulation may cause additional costs for the carrier.

In conclusion, the retention of the cargo due to strict regulation under right in rem and restriction to sell the cargo does not protect carrier's right to a payment for carriage.

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

### I Norminė literatūra

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 94-2918.
3. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.
4. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas // Valstybės žinios, 2002, Nr. 36-1340.
5. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 72-248.
6. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl protokolo (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbio taisyklės) ratifikavimo // Valstybės žinios, 2003, Nr. 91(1) -4104.
7. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios, 1996, Nr. 119-2772.
8. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios, 1996, Nr.101-2300.
9. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas // Valstybės žinios, 1999, Nr. 60-1948.
10. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios, 2002, Nr.29-1034.
11. The Civil Code of the Netherlands.
12. Гражданский кодекс Российской Федерации.
13. Кодекс торгового мореплавания (КТМ РФ).
14. Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas // Valstybės žinios, 2001, Nr. 111-4022.
15. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. 174 patvirtintos Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės // Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-150.
16. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimas „Dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 59-2677.
17. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. sausio 22 d. nutarimas „Dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje“ // Valstybės žinios, 2002, Nr. 2-283.

18. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. gegužės 9 d. įsakymas Nr. 3-204 „Dėl keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo oru taisyklių atvartinimo” //Valstybės žinios, 2002. Nr.49-1904.
19. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių” // Valstybės žinios, 1998. Nr. 115 – 3261.

## **II Tarptautinės sutartys**

20. 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // Valstybės žinios, 2002, Nr. 88-3773.
21. 1980 m. Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija (COTIF) ir jos priedai // Valstybės žinios, 2006, Nr. 95-3725.
22. 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480.
23. Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios, 1998, Nr.107-2932.
24. 1929 m. Varšuvos Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo. [www.un.org](http://www.un.org).
25. 1955 m. Hagos protokolas apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m., pakeitimą. [www.un.org](http://www.un.org)

## **III Specialioji literatūra**

1. Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D., Cirtautienė S. ir kiti. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2004.
2. Ambrasienė D., Cirtautienė S. Specialūs kreditoriaus interesų gynimo būdai sutartiniuose santykiuose // Jurisprudencija. 2003. Nr.37(29).
3. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija, 2004. Tomas 55 (47).
4. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004.
5. Dambrauskaitė A. Daikto sulaikymas – alternatyvus prievolių įvykdymo užtikrinimo būdas? // Prievolių įvykdymo užtikrinimo teisinės problemos: teminis straipsnių rinkinys. Vilnius: LTU Leidybos centras, 2001.

6. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis // *Jurisprudencija*, 2006, 4(82).
7. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Pirmas leidimas. Vilnius: Justitia, 2001.
8. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).
9. Mikelėnas V., Vileita A., Taminskas A. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2001.
10. Minalga R. Krovinių transportavimo sistema. Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2008.
11. Minalga. Logistika versle. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto leidybos centras, 2008.
12. Minalga R. Traptautine logistika. Vilnius: Homo Liber, 2004.
13. Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė // *Jurisprudencija*. 2008, 1(103).
14. Baughen S. *Shipping Law*. London: Cavendish Publishing Limited, 2004. Third edition.
15. Berger, A. *Encyclopedic dictionary of Roman law*.
16. Philipson, T., Underhill, N., Wormington, N. ir kiti. *Carriage by Air by Fountain Court Chambers*. London: Butterworths, 2001.
17. Clarke M. *Contracts of Carriage by Air*. Hong Kong : LLP, 2002.
18. Clarke, M., Yates D. *Contracts of Carriage by land and Air*. Singapore : LLP, 2004
19. D'arcey L. *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*. Glasgow: Bell and Bain Ltd., 1992.
20. Dockray M. *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. London: Cavendish Publishing Limited. Third edition., 2004.
21. Girvin S. *Carriage of Goods by Sea*. Oxford : Oxford University Press, 2007.
22. Hughes A.D. *Casebook on Carriage of Goods by Sea*. London: Blackstone Press Limited, 1999.
23. John E. *Delay in the Performance of Contractual Obligations*. Stannard. Oxford : Oxford University Press, 2007.
24. Raymond C. *Fundamentals of aviation law. Speciale*. New York (N.Y.) : McGraw-Hill, 2006.
25. Shashkova A.V. *Russian Business Law*. Москва : Анкил, 2004.
26. Sohn, Lois B. *Cases and materials on the law of the sea*. New York: Transnational Publishers, Inc., 2004.
27. Van Erp J.H.M., van Vliet L.P.W. *Real and Personal Security*, vol 6.4 *Electronic journal of comparative law*, December 2002.

28. Wilson, John. Carriage of Goods by Sea. Dorset: Henry Ling Ltd. Fifth edition, 2004.
29. Борисов А.В. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации части первой, части второй, части третьей (постатейный) постатейными матерьялами. Москва: Книжный мир, 2003.
30. Брагинский М.И. Актуальные вопросы гражданского права / Под ред. Исследовательский центр частного права. Российская школа частного права. Москва: Статут, 1998.
31. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод) Москва: Статут, 2004.
32. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Москва: Статут, 2009.
33. Гонгало Б. М. Обеспечение исполнения обязательств. Москва:Спарк, 1999.
34. Кокин, А.С., Левиков, Г.А. Международная транспортная экспедиция. Москва: Дело, 2005.
35. Сарбаш С.В. Некоторые проблемы обеспечения исполнения обязательств // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации., 2007. №7.
36. Сарбаш С.В. Удержание как способ обеспечения исполнения обязательств. Москва: Юрист., 1995. №5/6.

#### **IV. Kiti šaltiniai**

1. Drobotko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006.
2. Gineitis.A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2003

#### **V Teisminė praktika**

1. Lietuvos apeliacinio teismo 2008 m. gruodžio 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-449/2008, A.T. v. UAB „Baltijos transporto grupė“, BUAB „M&M Militzer and Munch Baltica“.
2. Lietuvos apeliacinio teismo 2010 m. sausio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2-89/2010, UAB „Transtira“ v. SIA „Nexis Fiberis“ ir „Nexis Fiberis“ AG.
3. Vilniaus apygardos teismo 2008 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis byloje Nr. 2A-482-340/2008, „Tiverton Group“ Ltd. v. UAB „Ignolita“.

4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 28 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Ad Locum“ v. V. A., bylos Nr. 3K-3-257/2008, kat. 32.7; 44.2.4.1.
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-218/2010, UAB „Baltijos grupė“ v. BUAB „Koralita“.
6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. kovo 1 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-128/2006, UAB „Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“.
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004, Jono Gasiūno individuali įmonė v. UAB „SBA Transekspedicija“.
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugsėjo mėn. 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikos dėl actio Pauliana, netiesioginio ieškinio, sulaikymo teisės ir prevencinio ieškinio institutų taikymo apžvalga Nr. 29, kat. 35.6.2; 35.6.1; 35.6.3; 44.4; Teismų praktika Nr. 29;
9. Deen/Van der Drift NJ 1996/216 HR 23 June 1995.
10. Winters/Kantoor van de Toekomst NJ 1999/303, 6 February 1998.

## VI. Elektroniniai šaltiniai

1. [http://books.google.lt/books?id=4TRXglDzUfEC&printsec=frontcover&dq=civil+code+of+the+netherlands&source=bl&ots=U4Jlu3QVdR&sig=prhvyR8Npgd\\_bIKF7iYXKYE1ym4&hl=lt&ei=bLAETeWXJ47sOejduKYB&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=3&sqi=2&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q&f=false](http://books.google.lt/books?id=4TRXglDzUfEC&printsec=frontcover&dq=civil+code+of+the+netherlands&source=bl&ots=U4Jlu3QVdR&sig=prhvyR8Npgd_bIKF7iYXKYE1ym4&hl=lt&ei=bLAETeWXJ47sOejduKYB&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&sqi=2&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q&f=false). Prisijungimo laikas: 2010-12-11.
2. [http://www.russiancivilcode.com/PartI/SectionIII/Subsection1/Chapter23.html](http://www.litrail.lt/wps/portal!/ut/p/c1/hZDLDoIwEEU_qdOWPrYUBGwIEBBFNoSFI SQCLozfLdkBdPO8uTMnV7SkNXm_jMO_Xtc5v5JGtLKLtY8P0UJA0iVD0wIW2Ump0arld8POS8ZYtuIorZVFLMz4cjmmK0Bz45d9m1rSnZw8Hz48aPrLhTnW3MYt9Lh4_uNJ1C-d__H81AEwMKqKP3gStcf4vtTz3Efx_NjnBsLJEUW6UFeU13XDYznfYrhC5CEUbc!/d12/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSdIwMEw3QTAyNTVKU05CTzFCNDU!.Prisijungimo laikas: 2010-11-23.</a></li>
<li>3. <a href=). Prisijungimo laikas: 2010-12-08.
4. [http://books.google.lt/books?id=iklePELr6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=OgVJyAM0r&sig=ZQ5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNou8QP69qCEBw&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=1&ved=](http://books.google.lt/books?id=iklePELr6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=OgVJyAM0r&sig=ZQ5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNou8QP69qCEBw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=)

- 0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false. Prisijungimo laikas: 2010-12-06.
5. [http://books.google.lt/books?id=iklePELrR6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=OgVJyAM0r&sig=ZQ5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNou8QP69qCEBw&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false](http://books.google.lt/books?id=iklePELrR6QC&pg=PA354&lpg=PA354&dq=Digest+50.17.55&source=bl&ots=OgVJyAM0r&sig=ZQ5PtgezN0ncdG32UN6NC0BHcbM&hl=lt&ei=f9sOTe6GNou8QP69qCEBw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBYQ6AEwAA#v=onepage&q=Digest%2050.17.55&f=false). Prisijungimo laikas: 2010-12-06.
  6. <http://www.gk-rf.ru>. Prisijungimo laikas: 2010-12-10.
  7. <http://base.garant.ru/12115482/8/#800>. Prisijungimo laikas: 2010-12-05.
  8. <http://www.ejcl.org/64/art64-7.txt>. Prisijungimo laikas: 2010-12-10.
  9. [http://www.pravo.vuzlib.net/book\\_z1071\\_page\\_4.html](http://www.pravo.vuzlib.net/book_z1071_page_4.html). Prisijungimo laikas: 2010-12-16.
  10. <http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=574>. Prisijungimo laikas: 2010-12-17.
  11. [http://www.pravo.vuzlib.net/book\\_z1071\\_page\\_4.html](http://www.pravo.vuzlib.net/book_z1071_page_4.html). Prisijungimo laikas: 2010-12-16.
  12. [www.linava.lt](http://www.linava.lt) (Lietuvos vežėjų asociacija).
  13. [www.lineka.lt](http://www.lineka.lt) (Lietuvos ekspeditorių asociacija).
  14. [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) (Europos Sąjunga).
  15. [www.lrs.lt](http://www.lrs.lt) (Lietuvos Respublikos Seimas).
  16. [www.std.lt](http://www.std.lt) (Lietuvos statistikos departamentas).
  17. [www.rrt.lt](http://www.rrt.lt) (Ryšių reguliavimo tarnyba).
  18. [www.transportrecht.de](http://www.transportrecht.de) (Vokietijos Federacijos transporto teisės aktų paieškos sistema).
  19. [www.iru.lt](http://www.iru.lt) (International Road Union).