

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
TARPTAUTINĖS PREKYBOS IR MUITŲ KATEDRA

REGINA MICHNOVIČ

KROVINIŲ GABENIMO KONTEINERIUOSE
TEISINIAI IR ORGANIZACINIAI ASPEKTAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas
Doc. dr. Juozas Radžiukynas

Vilnius, 2012

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
TARPTAUTINĖS PREKYBOS IR MUITŲ KATEDRA

REGINA MICHNOVIČ

KROVINIŲ GABENIMO KONTEINERIUOSE
TEISINIAI IR ORGANIZACINIAI ASPEKTAI

Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 621M90017

Recenzentas

..... Doc. Dr. Alvydas Jablonskis

2012 04

Vadovas

..... Doc. Dr. Juozas Radžiukynas

2012 04

Atliko

TMMmis0-01 gr. stud.

..... R. Michnovič

2012 04 03

Vilnius, 2012

TURINYS

ĮVADAS	4
1. KROVINIŲ GABENIMO KONTEINERIUOSE SPECIFIKA	6
1.1. Krovinių gabenimo konteineriuose teisiniai santykiai ir jų subjektai	6
1.2. Krovinių gabenimo konteineriuose veiklos licencijavimas.....	12
1.3. Krovinių gabenimo konteineriuose dokumentacija.....	15
2. TEISMŲ PRAKTIKA	29
3. KROVINIŲ VEŽĖJO KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONĖMIS ATSAKOMYBĖS ANALIZĖ.....	37
3.1. Krovinio vežėjo atsakomybės pagrindų taikymo specifika	37
3.1.1. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą	38
3.1.2. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą	40
3.1.3. Vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą	40
3.2. Vežėjo civilinės atsakomybės už krovinio būklę ir susijusių aplinkybių analizė.....	41
3.2.1. Atsakomybės pasiskirstymo, kai veža keli vežėjai specifika	43
3.3. Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą pagrindų analizė.....	44
3.3.1. Aplinkybės susijusios su krovinio siuntėjo arba gavėjo kalte	44
3.3.2. Aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti	45
3.3.3. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos faktorių.....	47
3.4. Pretenzijų ir ieškinų, kylančių iš vežimo teisinių santykių susijusių su vežėjo atsakomybe nagrinėjimo ypatumai	49
IŠVADOS IR SIŪLYMAI	55
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	58
SANTRAUKA	63
SUMMARY	64

IVADAS

Tyrimo aktualumas ir problematika. Prekių gabenimas konteineriais ypač paplito 1950 m.¹, o nuo to laiko, ypač pastaruoju metu sparčiai vystosi tiek nacionalinis, tiek tarptautinis krovinių gabenimo konteineriais verslas, padidėjo gabenamų krovinių konteineriais srautai. Todėl pelno siekiantiems krovinių gabentojams konteineriais yra aktualu tai, kad teisinis krovinių gabenimo konteineriais santykių reglamentavimas numatytų tokį reguliavimą, kuris leistų operatyviai organizuoti ir vykdyti krovinių gabenimo konteineriuose verslą, taip pat sudarytų sąlygas krovinių gabenimo konteineriuose teisinių santykių subjektams pagal jų valią sudaryti atitinkamas sutartis, užtikrintų kontrahentų interesų pusiausvyrą įvairiais krovinių gabenimo konteineriuose santykių etapais bei ribotų ginčų kilimo galimybę dėl šių santykių teisinio įforminimo. Dėl to darbo temos aktualumą ir problematiką pagrindžia ne tik tinkamo ir praktiniams santykiams adekvataus krovinių gabenimo konteineriais nacionalinio teisinio reglamentavimo sistemos įtvirtinimo reikšmė siekiant sukurti liberalizuotą, ekonominių interesų pusiausvyrą užtikrinantį krovinių gabenimo konteineriuose proceso organizavimą, bet ir jo suderinimą su tarptautiniu analogiškų teisinių santykių reguliavimu ar jo tendencijomis. Be to, pasirinkta tema nėra tiesiogiai ir išsamiai nagrinėta Lietuvos doktrinos atstovų darbuose.

Tyrimo objektas. Teisinių santykių susijusių su krovinių gabenimu konteineriuose reglamentavimas Lietuvos Respublikos teisės aktų sistemoje ir šiuos santykius harmonizuojančiuose tarptautiniuose dokumentuose bei šių santykių organizaciniai aspektai.

Tyrimo tikslas. Išsamiai ir sistemiškai išnagrinėti krovinių gabenimo konteineriuose teisinio reglamentavimo ypatumus pagal atitinkamuose Lietuvos ir tarptautiniuose teisės aktuose įtvirtintą šių santykių reglamentavimą, įvertinti jo adekvatumą krovinių gabenimo konteineriuose operatyvaus organizavimo praktikoje požiūriu, nustatyti problematinius šio reguliavimo aspektus ir pateikti jų sprendimo pasiūlymus.

Tyrimo uždaviniai:

1. Išanalizuoti krovinių gabenimą konteineriuose reguliuojančius Lietuvos Respublikos nacionalinius teisės aktus.
2. Palyginti Lietuvos Respublikos nacionalinį krovinių gabenimo konteineriuose teisinį reguliavimą su atitinkamų klausimų reglamentavimu tarptautiniuose teisės aktuose.
3. Įvertinti Lietuvos Respublikos nacionalinio krovinių gabenimo konteineriuose teisinio reguliavimo adekvatumą operatyvaus krovinių gabenimo organizavimo požiūriu, identifikuoti problemas ir pateikti jų sprendimo pasiūlymus.

¹ Skerys K., Christauskas J. Transporto statiniai: uostai. Vilnius: Technika, 2010. P. 10.

Tyrimo hipotezė. Krovinių gabenimo konteineriuose teisinė reglamentacija Lietuvos Respublikoje nėra visiškai adekvati ir optimaliai atitinkanti praktikoje besivystantiems krovinių gabenimo konteineriuose organizaciniais ypatumams bei šiuos santykius harmonizuojančių atitinkamų tarptautinių teisės aktų nuostatas.

Tyrimo metodai. Atliekant šį baigiamąjį darbą buvo panaudoti šie tyrimo metodai: loginis, analitinis, sisteminis, lyginamasis ir lingvistinis tyrimo metodai. Pavyzdžiui, sisteminis metodas buvo aktualiausias siekiant atskleisti santykį tarp nagrinėjamos temos atitinkamo klausimo sampratos tiek teisės doktrinoje, tiek teisės aktuose. Loginis, bei analitinis metodai buvo naudoti vertinant tam tikrą teisės normose numatytą taisyklę ar atitinkamo klausimo reglamentavimo problematiką, kartu išsakant darbo autoriaus poziciją, formuluojant darbo išvadą, rengiant pasiūlymus. Lingvistinis metodas pasitelktas nustatyti teisės normų turinį – jos analizuojamos pagal gramatikos, sintaksės ir kitas kalbos taisykles.

Tyrimo šaltiniai. Atliekant šį baigiamąjį darbą daugiausia buvo naudoti, nagrinėti ir vertinti šie literatūros šaltiniai: teisės aktai, doktrinos atstovų veikalai bei teismų praktika. Iš jų paminėtini kaip tokie svarbiausi, pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas, Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) ir kiti teisės aktai; D. Ambrasienė. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas (2004), J. Butkevičius. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir šalies transporto plėtra (2008), Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir reikšmė (2008) ir kitų doktrinos atstovų darbai.

1. KROVINIŲ GABENIMO KONTEINERIUOSE SPECIFIKA

1.1. Krovinių gabenimo konteineriuose teisiniai santykiai ir jų subjektai

Bendriausia prasme galima teigti, jog krovinių vežimo teisiniai santykiai atsiranda iš krovinių vežimo sutarties, kadangi „sutartis yra dvišalis arba daugiašalis teisinis santykis, pagal kurį atsiranda prievoliniai teisiniai šalių tarpusavio santykiai, teisės ir pareigos“². Vadinasi, konkretaus krovinių vežimo teisinio santykio turinį lemia pats vežimo sutarties turinys, jos sąlygos, kuriomis yra išreikšta suderinta vežimo sutarties šalių valia. Paminėtinas LAT senato išaiškinimas³ dėl vežimo sutarties sampratos pagal CMR konvenciją, t. y. ši Konvencija nereglamentuoja vežimo sutarties turinio ar formos, o tik nurodo važtaraštį, kaip vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantį dokumentą, kuris yra *prima facie* įrodymas, kad yra sudaryta vežimo sutartis ir kad krovinys perėjo vežėjo dispozicijon, nebent bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad dėl vežimo gali būti susitarta ne tik surašant šalių pasirašomą dokumentą, bet apsieičiant raštais, užsakymais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais ar kitokiais telekomunikacijų įrenginiais perduodama informacija, taip pat ir žodžiu.

Akcentuotina, jog Lietuvos Respublikos nacionalinėje teisėje krovinio vežimo keliais sutarties esmė, kartu įvardinant ir jos pagrindų kylančius teisinius santykius, yra formuluojama nurodant, kad 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 (CK 6.808 str. 1 d.) bei tai, kad 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 (KTK 27 str.). Tuo tarpu „nuodugniai išanalizavus CMR konvencijos normas galima daryti išvadą, kad tarptautinio vežimo sutartis yra susitarimas, kuriuo viena šalis (vežėjas) įsipareigoja pervežti krovinį (pristatyti jį į paskirties vietą gavėjui), o kita šalis (siuntėjas) – sumokėti vežimo užmokestį. Apibūdinant šios sutarties ypatumus pažymėtina, kad krovinio

² Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. – Vilnius: Justitia, 2003. P. 191-192.

³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

gabenimas yra pagrindinė paslauga pagal sutartį, o krovinio paėmimas vežti – pagrindinis sutarties turinys“⁴.

Kadangi krovinių vežimo keliais sutarties pagrindu kyla krovinių vežimo keliais teisiniai santykiai tarp šios sutarties šalių, todėl svarbu analizuoti, kas tiek pagal Lietuvos Respublikos nacionaliniu teisės aktus, tiek pagal CMR konvenciją yra laikomi nagrinėjamų santykių subjektais.

Galima teigti, jog pagal CK įtvirtintą vežimo sutarties sampratą, vežimo sutarties šalimis laikytina: vežėjas (asmuo, įsipareigojęs jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą), siuntėjas (krovinį gabenimui perdavęs asmuo) ir gavėjas (asmuo, turintis teisę gauti krovinį). Priešingai nei CK, kuris nepateikia minėtų subjektų apibrėžimo, KTK 7 straipsnio 2 dalyje yra įtvirtinta vežėjo sąvoka, t. y. įmonė, įregistruota įstatymų nustatyta tvarka ir turinti teisę vežti keleivius, krovinius, bagažą, paštą, dokumentų siuntas, smulkias siuntas. Be to, šią sąvoką papildoma pastarojo teisės akto 8 straipsnis numatantis, kad krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą gali vykdyti tik įmonės, turinčios nustatyta tvarka išduotą licenciją (leidimą). Įmonė suprantama kaip bet kuris fizinis asmuo, bet kuris pelno siekiantis ar nesiekiantis juridinis asmuo, bet kuris pelno siekiantis ar nesiekiantis asmenų susivienijimas ar grupė, neturinti juridinio asmens statuso, arba bet kuri oficiali organizacija, turinti savarankiško juridinio asmens statusą ar priklausanti tokį statusą turinčiai institucijai. Tuo tarpu, KTK pateikiamas krovinio siuntėjo ir gavėjo sąvokas apibūdinančias jų teisinį statusą, galima laikyti abstrakčiomis, tik formaliai nurodančiomis (analogiško pobūdžio apibendrinimas, dėl šių subjektų teisinio statuso, anksčiau darbe padarytas remiantis CK 6.808 nuostatos analize) tai, kad siuntėju yra fiziniai ir juridiniai asmenys, perduodantys vežti krovinį jo nurodytam gavėjui, o gavėju laikytini fiziniai ir juridiniai asmenys, turintys teisę gauti krovinį. Paminėtina, jog CK pareigą už krovinio vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį priskiria tiek siuntėjui, tiek gavėjui, tuo tarpu, KTK nustatytame reguliavime ši pareiga tenka tik krovinio siuntėjui. Krovinių vežimo teisinių santykių subjektų tikslus teisinis statusas CMR konvencijoje taip pat nėra pateikiamas, tik iš jos nuostatų analizės galima išskirti šiuos subjektus: vežėjas, siuntėjas, gavėjas, taip pat kitus asmenis laikytinus krovinio vežimo teisinių santykių dalyviais. Tokia pozicija patvirtinama ir LAT praktikoje⁵ teigiant, jog CMR konvencija tarptautinio pervežimo dalyviais nurodo krovinio siuntėją, gavėją, vežėją, taip pat vežėjo agentus, darbuotojus, atstovus ir kt. asmenis. Taigi galima teigti, jog visi analizuoti krovinių vežimą keliais reglamentuojantys

⁴ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004. P. 19.

⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

teisės norminiai aktai įvardija iš esmės identiškus šių teisinių santykių dalyvius – vežėją, siuntėją, gavėją. Skiriasi tik šių subjektų teisinio statuso reguliavimo mastas.

Būtina akcentuoti, jog dėl krovinio vežimo teisinių santykių dalyvių tarpusavio santykių kvalifikavimo teisės doktrinoje vyksta diskusijos vertinant vežimo sutarties rūšį (statusą), tiksliau dėl krovinio *gavėjo* teisinės padėties krovinio vežimo teisiniuose santykiuose. Todėl svarbu pateikti šių diskusijų apibendrinimą, pagrįstą O. Drobitko analize, išskiriant pagrindines pozicijas⁶: (1) „Paprastai vežimo sutarties šalys yra krovinio siuntėjas ir vežėjas“⁷. Dėl to pagal CMR konvencijos nuostatas, krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis laikytina sutartimi trečiojo asmens naudai (CK 6.191 str.)⁸; (2) įvykdymo įteikimo trečiajam asmeniui sutartis; (3) ypatinga sutartis, kurioje krovinio gavėjas yra savarankiškas subjektas; (4) krovinio gavėjas ir siuntėjas yra viena šalis; (5) trišalė sutartis, kurioje kiekviena šalis turi savo teises bei pareigas; (6) krovinio siuntėjas yra krovinio gavėjo agentas ir veikia jo interesais. Šiame darbe bus laikomasi pirmosios pozicijos – jog krovinio vežimo sutartis yra trečiojo asmens (krovinio gavėjo) naudai. Be to ir LAT praktikoje⁹ buvo pabrėžta, kad krovinio gavėjas yra asmuo, kurio naudai sudaroma vežimo sutartis, jis nurodytas važtaraštyje arba vežimo sutartyje, bet nebūtinai prekių pirkėjas. Kartu reikia pastebėti, jog ši pozicija, kad krovinio vežimo sutartis yra sutartis trečio asmens naudai yra pagrįsta CMR konvencijoje įtvirtintu reguliavimu. Nes kaip teigia O. Drobitko¹⁰ šios pozicijos taikymas Lietuvos teisinėje sistemoje nėra visiškai sklandus, dėl galimų kolizijų su kitomis CK įtvirtintomis nuostatomis.

Siuntėju laikytinas asmuo, sudaręs sutartį su vežėju. Juo nebūtinai turi būti krovinio pardavėjas, jei pastarasis pats nesudarė sutarties su vežėju. Tai reiškia, kad CMR Konvencijos prasme siuntėjas yra vežimo užsakovas¹¹.

Kas yra *vežėjas* CMR konvencijos prasme, yra nustatoma pagal konkrečios bylos aplinkybes. D. Ambrasienė ir E. Sinkevičius vežėją apibūdina kaip asmenį, kuris savo vardu įsipareigoja tarptautiniu maršrutu vežti krovinį prisiimdamas atsakomybę savo sąskaita. Jei krovinį veža keli vežėjai, kiekvienas jų tapęs sutarties šalimi, ja išlieka ir tada, kai krovinį gabena kitas vežėjas.

⁶ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*, 4 (82), 2006. P. 26.

⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

⁸ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004. P. 19.

⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

¹⁰ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*, 4 (82), 2006. P. 27-28.

¹¹ Ambrasienė D. Krovinio tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // *Jurisprudencija*, 55 (47), 2004. P. 24.

Taip pat E. Sinkevičius akcentuoja¹², jog tarptautinio krovinių vežimo automobilių keliais praktika parodė, kad asmuo, kuris buvo sudaręs krovinių vežimo sutartį su krovinių siuntėju, gana dažnai krovinių gabenti patiki kitam vežėjui, kuris paprastai vadinamas faktiniu vežėju arba subvežėju ir kuris veža krovinių visą maršrutą ar tik jo dalį. Toks vežėjas, kuris tiesiogiai buvo sudaręs sutartį su krovinių siuntėju, už subvežėjo netinkamą vežimo sutarties vykdymą krovinių siuntėjui arba gavėjui atsako remiantis CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatomis.

Svarbu akcentuoti, jog krovinių vežėjui norminiai teisės aktai įtvirtina griežtus reikalavimus, tik kuriuos atitikęs subjektas galės vykdyti krovinių vežimą keliais. Kaip jau minėta darbe, KTK nustato jog, krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą gali vykdyti tik įmonės, turinčios nustatyta tvarka išduotą licenciją (leidimą). Toks reikalavimas nustatytas ir taisyklių 7 dalyje. Licencija (leidimas) kroviniams vežti reikalinga (reikalingas), kai kroviniai vežami kelių transporto priemonėmis, kurių bendroji masė, įskaitant priekabą, didesnė kaip 3,5 tonos (KTK 8 str. 3 d., Taisyklių 9 d.). Šias licencijas ir licencijos korteles vežti krovinius tarptautiniais maršrutais išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos Vyriausybės nustatyta tvarka (KTK 8 str. 4 d., Taisyklių 8 d.), vadovaudamasi Vyriausybės patvirtintomis Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklėmis¹³ (toliau – KTVL taisyklės). Iš šiose taisyklėse nustatytų reikalavimų išskirtini du pagrindiniai, t. y. (1) atitinkama profesinė vežėjo kompetencija¹⁴ (19.3. punktas) bei (2) finansinis vežėjo pajėgumas¹⁵ (19.4. punktas). Be to, specifiniai reikalavimai keliams ir įmonėms, esančioms (siekiančioms būti) krovinių vežėjais keliais. T. y. KTVL taisyklių 25 dalis numato, jog įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti krovinių vežimo veiklai, turi būti geros reputacijos¹⁶. Antras reikalavimas nustatytas įmonės vadovui arba jo įgaliotam asmeniui, kuriam pavesta vadovauti keleivių ir (arba) krovinių vežimo veiklai, yra tai, kad jis privalo turėti atitinkamą profesinę kompetenciją, kuri nustatoma išlaikius profesinės kompetencijos egzaminą Susisiekimo

¹² Sinkevičius E. Susitariančio vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. Jurisprudencija, Nr. 12 (102), 2007, p. 46, 51.

¹³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės, Valstybės Žinios, 1997, Nr. 97-2464.

¹⁴ Profesinė vežėjo kompetencija nustatoma pagal KTVL taisyklių 25.2. punkte nustatytą tvarką.

¹⁵ Finansinis pajėgumas nustatomas pagal šį pajėgumą įrodančius dokumentus, kurių sąrašą, suderinusi su Finansų ministerija, nustato Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos. Įmonės, vežančios krovinius keliais, finansinis pajėgumas turi būti ne mažesnis kaip 32000 litų pirmajai transporto priemonei ir 18000 litų kiekvienai kitai transporto priemonei. (KTVL taisyklių 27. ir 27.4. punktai).

¹⁶ Šis reikalavimas reiškia, jog toks asmuo negali būti:

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

ministerijos patvirtinta tvarka. Profesinė kompetencija tikrinama kas 5 metai, išlaikius žinių atnaujinimo egzaminą Susisiekimo ministerijos patvirtinta tvarka.

Taip pat svarbu pateikti tarptautiniuose teisės aktuose harmonizuojančiuose Europos Sąjungos lygiu įtvirtintų esminių reikalavimų keliamų vežėjui, kaip krovinių vežimo keliais teisinių santykių subjektui, apibendrinimą ir palyginimą su anksčiau minėtais Lietuvos nacionaliniuose teisės aktuose įtvirtintais. Pirmiausia, minimalios sąlygos, kurių būtina laikytis siekiant verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, ir kurios reglamentuoja šiam tikslui reikalingų dokumentų tarpusavio pripažinimą buvo nustatytos 1996 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvoje 96/26/EB¹⁷, kuri buvo keista 1998 m. spalio 1 d. Tarybos direktyva 98/76/EB¹⁸. Vis dėlto patirtis, poveikio vertinimas ir įvairūs tyrimai rodo, kad šią direktyvą valstybės narės taiko nevienodai. Tokie skirtumai turi keletą neigiamų pasekmių, visų pirma – iškreipta konkurencija ir rinkos skaidrumo stoka bei nevienodas stebėsenos lygis, taip pat pavojus, kad įmonės, kuriose dirba žemo profesinės kvalifikacijos lygio darbuotojai, veiks aplaidžiai arba mažiau laikysis kelių eismo saugumo ir socialinių taisyklių, o tai gali pakenkti sektoriaus įvaizdžiui. Šios pasekmės yra neigiamos, nes dėl jų gali būti sutrikdytas sklandus kelių transporto vidaus rinkos veikimas, kadangi tarptautinė krovinių vežimo ir kai kurių kabotažo operacijų rinka yra prieinama įmonėms visoje Bendrijoje. Todėl 2009 m. spalio 21 d. buvo priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009¹⁹ nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinant Tarybos direktyvą 96/26/EB. Taigi tokioms krovinių vežimo keliais įmonėms keliamas vienintelis reikalavimas: turėti Bendrijos licenciją, kuri išduodama, jei įmonė atitinka leidimui verstis profesine vežimo kelių transportu veikla nustatytas sąlygas pagal 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių²⁰. Šių reglamentų pagrindinis priėmimo tikslas yra modernizuoti leidimo verstis profesine vežimo kelių transporto veikla taisykles siekiant užtikrinti vienodesnę ir efektyvesnę šių taisyklių taikymą valstybėse narėse, nes tokios bendrosios taisyklės padės

¹⁷ Tarybos direktyva dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transportu verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje. 2004 Specialusis leidimas, 2004-12-30, Nr. 1. Negalios nuo 2011 m. gruodžio 3 d.

¹⁸ Tarybos direktyva 98/76/EB 1998 m. spalio 1 d. iš dalies keičianti Direktyvą 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transportu verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje. 2004 Specialusis leidimas, 2004-12-30, Nr. 1

¹⁹ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 2009 m. spalio 21 d. nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinant Tarybos direktyvą 96/26/EB. Oficialusis leidinys L, 2009-11-14, Nr. 300.

²⁰ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 2009 m. spalio 21 d. dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių. Europos Sąjungos oficialusis leidinys, 2009 11 14, 2 L 300/7.

pakelti kelių transporto vežėjų profesinės kompetencijos lygį, racionalizuoti rinką ir pagerinti teikiamų paslaugų kokybę kelių transporto vežėjų, jų klientų bei apskritai ekonomikos labui, kartu padidinant kelių eismo saugumą. Taigi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnis įtvirtina analogiško pobūdžio vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla reikalavimus, kaip anksčiau minėti Lietuvos nacionaliniuose teisės aktuose įtvirtinti reikalavimai, t. y. įmonės, kurios verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla, turi: a) turėti faktinę ir nuolatinę buveinę valstybėje narėje; b) būti nepriekaištingos reputacijos²¹; c) būti tinkamos finansinės būklės²²; d) turėti reikalaujamą profesinę kompetenciją²³. Vadinas, galima teigti, jog Lietuvos nacionalinių teisės aktų nuostatos, reguliuojančios krovinį vežėjui keliais keliamus reikalavimus, atitinka Europos Sąjungos lygiu priimtų reglamentų reguliavimą.

Taip pat svarbu akcentuoti ir kitų asmenų dalyvaujančių krovinių vežimo keliais teisiniuose santykiuose teisinę padėtį, nes CMR konvencijos 3 straipsnis numato, jog taikant šią Konvenciją vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus bei klaidas savo agentų ir visų kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai ar kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus. „Tokiais asmenimis laikytini ūkio subjektai (įmonės), kurių įsipareigojimai vežėjui neretai aptariami detalioje rašytinėje pavidimo sutartyje, arba asmenys (vairuotojai), susiję su vežėjo įmone darbo teisiniais santykiais“²⁴. Be to LAT teisėjų kolegija konstatavo²⁵, kad jei krovinių gabenimo procese dalyvauja ne tik vežėjas, sudaręs vežimo sutartį ir įsipareigojęs nugabenti krovinį, bet ir kiti asmenys – ekspeditoriai, agentai, komisionieriai ir pan., kurių paslaugomis vežėjas naudojasi, tai esant ginčui dėl nuostolių, patirtų vežimo metu,

²¹ Valstybės narės nustato sąlygas, kurias turi įvykdyti įmonės ir transporto vadybininkai tam, kad įgyvendintų nepriekaištingos reputacijos reikalavimą, nustatytą 3 straipsnio 1 dalies b punkte. Nustatydamos, ar įmonė atitinka tą reikalavimą, valstybės narės turi išnagrinėti įmonės, jos transporto vadybininkų ir bet kurių kitų atitinkamų asmenų, kuriuos gali nurodyti valstybė narė, veiksmus. Bet kurios šiame straipsnyje daromos nuorodos į teistumus, sankcijas ar pažeidimus apima pačios įmonės, jos transporto vadybininkų ir kitų atitinkamų asmenų, kuriuos gali nurodyti valstybė narė, teistumus, jiems taikytas sankcijas ar jų padarytus pažeidimus. (Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 str. 1 d.)

²² Siekiant įvykdyti finansinės būklės reikalavimus įmonė bet kuriuo metu turi galėti įvykdyti finansinius įsipareigojimus per finansinius metus. Todėl įmonė turi įrodyti, remdamasi savo auditoriaus arba tinkamai įgalioto asmens patvirtinta metine atskaitomybe, kad kiekvienais metais ji disponuoja kapitalu ir rezervais, kurių vertė ne mažesnė kaip 9000 EUR, kai naudoja tik vieną transporto priemonę, ir po 5000 EUR už kiekvieną papildomai naudojamą transporto priemonę. (Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 7 str. 1 d.)

²³ Sąlyga dėl reikalaujamos profesinės kompetencijos įgyvendinama, kai patikrinama ar atitinkamo asmens (-ų) žinios turi atitikti Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 I priedo I dalyje numatytą lygį joje išvardytų dalykų srityse. Šios žinios įrodomos laikant privalomą egzaminą raštu, kuris, nusprendus valstybei narei, gali būti papildytas egzaminu žodžiu. Šie egzaminai organizuojami Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 I priedo II dalyje nustatyta tvarka. Šiuo tikslu valstybės narės gali nuspręsti prieš egzaminą nustatyti privalomą mokymą. (Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 8 str. 1 d.)

²⁴ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004. P. 21.

²⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2000 m. gruodžio 13 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Klaipėdos Litranspedas“ v. Antanas Butvilas, bylos Nr. 3K-3-1362/2000, Procesinio sprendimo kategorija 43.

vežėjo atsakomybei krovinių siuntėjui, gavėjui ar kitiems įgaliotiems asmenims taikoma CMR konvencija, o vežėjo tarnautojų, agentų, komisyonierių, atstovų atsakomybei vežėjui taikomi nacionaliniai įstatymai tos valstybės, kur yra nagrinėjama byla. Toks teismų praktikos formavimas grindžiamas tuo, jog ne visiems teisiniams santykiams, kilusiems iš tarptautinio krovinių vežimo keliais pagal CMR konvenciją, taikomos Konvencijos nuostatos, o tik tiems, kurie joje reglamentuoti. Konvencija nereglamentuoja vežėjo regreso tvarkos savo tarnautojams, agentams, komisyonieriams, atstovams, todėl šiems santykiams taikytini nacionaliniai įstatymai. Paminėtinais specifinis atvejis, kai sutartimi su krovinių siuntėju pervežimo procese dalyvaujantis ekspeditorius įsipareigoja būti vežėjas (įsipareigoja siuntėjui nugabenti krovinį į paskyrimo vietą, nors veža ne pats, o tik atlieka ekspedijavimo paslaugas), jis atsako siuntėjui kaip vežėjas nepriklausomai nuo to, ar jis veš pats, ar paves tai padaryti trečiajam asmeniui. Tokiais atvejais ekspeditorius, atlyginęs nuostolius pagal CMR konvencijos nuostatas, turi regreso teisę kitų dalyvavusių vežime asmenų atžvilgiu dėl sumokėtos kompensacijos, palūkanų ir kitų išlaidų, susijusių su vežimu (37 straipsnis). Kai ieškinys yra pareiškiamas ekspeditoriui, kaip vežėjui, įrodinėjimo našta, kad būtent šis subjektas yra vežėjas krovinių siuntėjo atžvilgiu, tenka ieškovui (krovinių siuntėjui)²⁶.

Taigi konkretus krovinių vežimo keliais teisinio santykio turinys yra nulemtas konkrečios krovinių vežimo sutarties turinio. Šios sutarties šalimis laikytina krovinių vežėjas ir siuntėjas, o krovinių gavėjo teisinis statusas prilygintinas trečiojo asmens, kurio naudai sudaroma krovinių vežimo keliais sutartis.

1.2.Krovinių gabenimo konteineriuose veiklos licencijavimas

Licencija (leidimas)

Įmonės užsiimančios krovinių gabenimu keliais gali turėti įvairių teisinių formų²⁷, t. y. kaip bet kuris fizinis asmuo, bet kuris pelno siekiantis ar nesiekiantis juridinis asmuo, bet kuris pelno siekiantis ar nesiekiantis asmenų susivienijimas ar grupė, neturinti juridinio asmens statuso, arba bet kuri oficiali organizacija, turinti savarankiško juridinio asmens statusą ar priklausanti tokį statusą turinčiai institucijai (KTK 8 str. 1 d.), pavyzdžiui, verslininkai, individualios įmonės, uždarnosios akcinės bendrovės, akcinės bendrovės, bendrovės su užsienio kapitalu ir pan. Tačiau

²⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

²⁷ Minalga R. Krovinių transporto sistema. – Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P. 147.

norėdamos vežti krovinius vidaus ir/ar tarptautiniais maršrutais jos privalo gauti atitinkamą *licenciją*, nes krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą gali vykdyti tik įmonės, turinčios nustatyta tvarka išduotą licenciją (leidimą) (KTK 8 str. 1 d.). Licencija (leidimas) kroviniams vežti reikalinga (reikalingas), kai kroviniai vežami kelių transporto priemonėmis, kurių bendroji masė, įskaitant priekabą, didesnė kaip 3,5 tonos. (KTK 8 str. 3 d.). Tokias licencijas (leidimus) verstis krovinių vežimais vidaus maršrutais ir Bendrijos leidimus verstis krovinių vežimais išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos (toliau – VKT inspekcija), vadovaudamasi Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklėmis, kurias tvirtina Vyriausybė, Reglamentu (EEB) Nr. 684/92 ir Reglamentu (EEB) Nr. 881/92 (8 str. 4 d.). Analogiško pobūdžio reglamentavimas įtvirtintas ir krovinių tarptautinių vežimų taisyklėse (toliau KTVT)²⁸, kurių 7 punktas nurodo, jog vykdyti krovinių tarptautinius vežimus už atlyginimą gali vežėjai, turintys nustatytos formos *licenciją*, suteikiančią teisę vežti krovinius tarptautiniais maršrutais, ir kurių transporto priemonės turi atitinkamą *licencijos kortelę*. Licencijos kortelė išduodama kiekvienai transporto priemonei²⁹, t. y. kiekvienai vežėjo, turinčio kelių transporto veiklos licenciją ar Europos Bendrijos licenciją, ar Europos Bendrijos leidimą, transporto priemonei, kuri naudojama keleiviams, kroviniams vežti ir yra įregistruota Lietuvos Respublikoje, išduodama licenciją atitinkanti licencijos kortelė ar Europos Bendrijos licencijos, ar Europos Bendrijos leidimo kopija³⁰. Taip pat nurodoma ta pati institucija – VKT inspekcija – išduodanti licencijas ir licencijos korteles vežti krovinius tarptautiniais maršrutais Vyriausybės nustatyta tvarka (KTVT 8 p.). Be to, pastarosios taisyklės 9 punkte nurodo kur kas išsamesnį ir platesnį sąrašą įmonių³¹, vežančių krovinius tarptautiniais maršrutais, kurioms nereikalinga licencija ar licencijos kortelė. Paminėtina, kad 2009 m. lapkričio 16 d. buvo pakeistas krovinių tarptautinių vežimų vykdomų savo sąskaita leidimų teisinis reglamentavimas³², t. y. panaikintas ankstesnis reikalavimas turėti leidimą, kurį išduoda VKT

²⁸ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų taisyklių“ // Valstybės žinios, 1998-12-31, Nr. 115-3261.

²⁹ Minalga R. Krovinių transporto sistema. – Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P. 147.

³⁰ Informacija iš: [Interaktyvus] [žiūrėta 2011-12-06] prieiga per internetą: < <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1235454406> >

³¹ Licencija ir licencijos kortelė nereikalingos:

9.1. vežant krovinius transporto priemonėmis, kurių keliamoji galia, įskaitant priekabą, ne didesnė kaip 3,5 tonos arba bendroji masė, įskaitant priekabą, ne didesnė kaip 6 tonos;

9.2. vežant krovinius savo sąskaita;

9.3. vykstant šalinti stichinių nelaimių padarinius;

9.4. vežant labdarą;

9.5. specialioms transporto priemonėms, kurios skirtos ne kroviniams vežti;

9.6. tuščioms transporto priemonėms, vykstančioms jas perdirbti ar remontuoti;

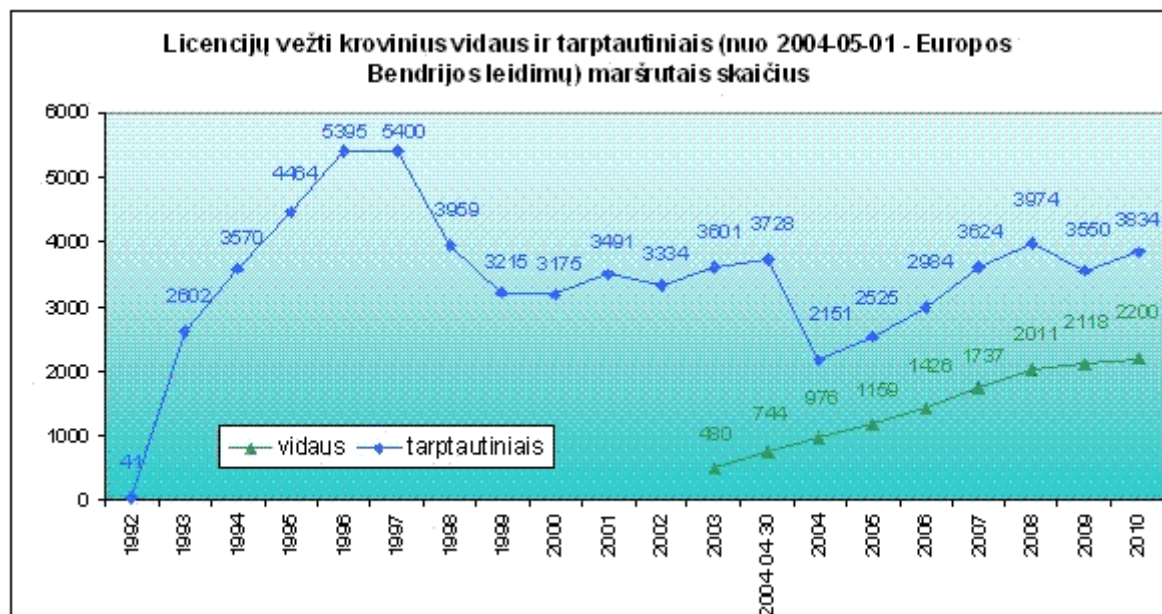
9.7. techninės pagalbos automobiliams;

9.8. vykstant į kitą valstybę nepakrauta transporto priemone kabotažiniams vežimams vykdyti.

³² Krovinių vežimas savo sąskaita – tai krovinio gabenimas transporto priemone, kai: gabenamas krovinyje priklauso įmonei; kelionės tikslas yra krovinio pervežimas į įmonę ar iš įmonės arba išorėje savo reikmėms; transporto priemonę, gabenančią krovinį, vairuoja įmonės vairuotojas; transporto priemonė, vežanti krovinį, priklauso įmonei;

inspekcija³³. Taip pat paminėtina, kad CMR konvencija krovinių vežimui keliais licencijų (leidimų) nereglamentuoja. VKT inspekcija išduoda dviejų rūšių licencijas³⁴: (i) licencijas vežti krovinius vidaus maršrutais transporto priemonėmis, kurių bendroji masė, įskaitant priekabą, didesnė kaip 3,5 ir (ii) Europos Bendrijos leidimus vežti krovinius tarptautiniais maršrutais transporto priemonėmis, kurių keliamoji galia, įskaitant priekabą, didesnė kaip 3,5 t ir bendroji masė, įskaitant priekabą, didesnė kaip 6 t. Paminėtina, jog Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2011 m. gegužės 2 d. įsakymu Nr. 3-258³⁵ buvo patvirtinta nauja Bendrijos licencijos vežti krovinius forma ir jos kopija, kurios praktikoje bus išduodamos nuo 2011 m. gruodžio 4 d.

VKT inspekcijos pateikiami statistiniai duomenys dėl licencijų vežti vidaus ir tarptautiniais maršrutais skaičiai atskleidžia krovinių vežimo keliais transporto veiklos didėjimo ir mažėjimo tendencijas skirtingais laikotarpiais. Manytina, jog šiuos svyravimus labiausiai lėmė ekonominė Lietuvos situacija. (žiūrėti 1 paveikslą).



1 pav. Šaltinis: Valstybinė kelių transporto inspekcija prie susisiekimo ministerijos. Krovinių vežimas. Prieiga per internetą: < http://www.vkti.gov.lt/go.php/lit/Kroviniu_vezimas/1219 >

krovinių gabenimas yra tik pagalbinė įmonės veikla. Informacija iš: [Interaktyvus] [žiūrėta 2011-12-06] prieiga per internetą: < <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1235454406> >

³³ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 16 d. įsakymas Nr. 3-572 dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. Gruodžio 24 d. Įsakymo nr. 497 „dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių“ pakeitimo.

³⁴ Informacija iš: [Interaktyvus] [žiūrėta 2011-12-06] prieiga per internetą: < <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1235454406> >

³⁵ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2011 m. gegužės 2 d. įsakymas Nr. 3-258³⁵ dėl bendrijos licencijų ir jų kopijų formų patvirtinimo. Valstybės Žinios, 2011-05-04, Nr. 53-2561.

Taigi licenciją prie krovinių vežimo keliais dokumentų kategorijos šiame darbe priskirtina todėl, kad manytina, jog licencija yra teisinis dokumentas sudarantis prielaidas vykdyti krovinių vežimo keliais procedūras, nes tik civilinių teisinių santykių dalyviai, turintys atitinkamą licenciją (išduotą VKT inspekcijos) gali būti krovinių vežimo keliais vežėju, vykdančiu krovinių vežimo keliais veiklą už atlygį.

1.2.1. Krovinių gabenimo konteineriuose dokumentacija

Krovinių (prekių, produkcijos, iškasenų, atliekų, siuntų, konteinerių ir kitų daiktų) vežimas³⁶ yra jų gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos į gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis. Krovinio vežimu taip pat laikomas vežėjui priklausančio krovinio gabenimas iš vienos paskirties vietos į kitą jo transporto priemonėmis ir sąskaita (KTK 26 str. 1 ir 4 d.). Krovinių vežimą keliais galima suprasti kaip didelį ratą operacijų, vykdomų civilinės apyvartos subjektų, kurios turi būti dokumentuojamos ir nuo šių dokumentų kokybės priklauso ne tik teisiniai santykiai tarp vežėjo (vežėjų) ir siuntėjo bei gavėjo, bet taip pat ir asmenų, tiesiogiai nedalyvaujančių krovinio vežimo teisiniuose santykiuose, pavyzdžiui, finansinių institucijų (vykdant atsiskaitymus per jas), draudimo įmonių (sudarius draudimo sutartį). Todėl teisės doktrinoje³⁷ akcentuojama, jog krovinių vežimo keliais operacijose, ypač tarptautiniuose krovinių vežimo teisiniuose santykiuose, kurie apima valstybių sienų kirtimą, yra nepaneigimai aktualu naudotis tinkamai, teisingai ir tiksliai parengta dokumentacija. Atsižvelgiant į pastaruosius argumentus, visuose krovinių vežimą keliais reglamentuojančiuose teisės aktuose (pavyzdžiui: CK, KTK, VKT, CMR konvencija) krovinių vežimo sutarties šalims buvo numatyta pareiga išrašyti atitinkamą krovinio vežimo dokumentą, nes krovinių vežimo dokumentacija atlieka svarbų vaidmenį krovinių vežimo keliais teisiniuose santykiuose.

a. Dokumentai, jų rūšys

Krovinio vežimo dokumentai yra krovinio disponavimo ir iš krovinio vežimo sutarties įgytų teisių realizavimo teisinis instrumentas bei legitimuoja reikalavimo teises turinčius asmenis³⁸. Pats terminas „krovinių vežimo dokumentas“ laikytinas apibendrinamuoju, daugiareikšmiu, apimančiu įvairius dokumentus naudojamus krovinių vežimo procese, kurie skirstomi į tam

³⁶ Vežimai skirstomi į vidaus (tokie vežimai, kai kelių transporto priemonėmis vežama Lietuvos Respublikos teritorijoje) ir tarptautinius vežimus (tokie vežimai, kai kelių transporto priemonė kerta valstybės sieną). KTK 9 str.

³⁷ Lowe D. Intermodal freight transport. Oxford: , 2005. P.193.

³⁸ Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija 1(103), 2008. P. 53.

tikras dokumentų kategorijas, rūšis. Remiantis D. Lowe³⁹ krovinių vežimo dokumentacija galima kvalifikuoti į tokias tris kategorijas: (i) komerciniai dokumentai (angl. – *commercial documents*), pavyzdžiui, važtaraštis (angl. – *consignment note*); (ii) įstatymiškų įgaliojimų suteikimas (angl. – *legal authorization*), pavyzdžiui, licencija; (iii) dvišaliai ar daugiašaliai kelionės keliais leidimai, priklausomai nuo krovinių vežimo maršruto.

Labiausiai specifiniai vežimo keliais dokumentai laikytini komerciniai dokumentai (t. y. važtaraščiai), kuriems būdingos tokios bendros savybės, kurios išsamiai bus nagrinėjamos tolimesniame skyriuje: (i) įrodo vežimo sutarties sudarymo ar vežimo teisinių santykių egzistavimo faktą; (ii) patvirtina tam tikrą krovinio vežimo keliais proceso etapo atlikimą, pavyzdžiui krovinio perdavimą vežėjui; (iii) tam tikrais atvejais toks dokumentas gali būti laikomas vertybiniu popieriumi, patvirtinančiu jo turėtojo (ar jame nurodyto asmens) atitinkamą teisę (ar teises), pavyzdžiui, teisę gauti krovinį iš vežėjo.

Vežimo sutartis

Kadangi kroviniai <...> vežami pagal *vežimo sutartis* (CK 6.806 str.), galima teigti, jog svarbiausias transporto prievolės atsiradimo pagrindas⁴⁰ bei pagrindinis dokumentas teisiškai įforminantis krovinio vežimo procedūrą, kurio pagrindu yra sukuriami, pakeičiami ar nutraukiami vežimo teisiniai santykiai (CK 6.154 str. 1 d.) yra krovinio vežimo sutartis, nes 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 (KTK 27 str.). „Krovinių gabenimas yra ne komercinės-ūkinės veiklos tikslas (išskyrus vežėjo), o priemonė, kuria šios veiklos dalyviai siekia ekonominio rezultato. Krovinio vežimo sutartis yra „aptarnaujanti“: ji leidžia komercinės-ūkinės veiklos subjektams pasiekti tikslus, atsirandančius iš didmeninio pirkimo-pardavimo sutarties, rangos sutarties ir kt. Galima tvirtinti, kad krovinio vežimo sutartis yra priemonė, kuria naudodamasis krovinio siuntėjas arba gavėjas gali įgyvendinti savo teises bei atlikti pareigas, atsirandančias iš kitų, o ne iš krovinio vežimo sutarčių“⁴¹. Taigi tik 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 (CK 6.808 str. 1 d.).

³⁹ Lowe D. *Intermodal freight transport*. Oxford: , 2005. P.193.

⁴⁰ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*, 4 (82), 2006. P. 26.

⁴¹ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. *Jurisprudencija*, 4 (82), 2006. P. 27.

Paminėtina, kad priešingai nei CK ar KTK, CMR konvencija nepateikia vežimo sutarties sąvokos, ir nors CMR konvencijoje III skyrius yra pavadintas „vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas“, tačiau šis teisės aktas reglamentuoja tik tam tikras tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, t. y. tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę. Pačios vežimo sutarties kaip atskiro teisinio akto teisinės galios, formos, turinio ar kitų sutarties sąlygų (be jau anksčiau minėtų vežimo dokumentų ir vežėjo atsakomybės) ar aplinkybių nereguliuoja. Tokiai CMR konvencijos reguliavimo srities interpretacijai pritarta ir Lietuvos teismų praktikoje, kai dar 2001 m. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senatas pažymėjo, jog „CMR konvencija nereglamentuoja vežimo sutarties turinio ir formos“ bei teisės doktrinoje: D. Ambrasienė akcentavo, jog CMR konvencija nereguliuoja vežimo sutarties įsigaliojimo ir jos teisinės prigimties bei jos galiojimo⁴². Tačiau kartu reikia akcentuoti CMR konvencijos svarbą krovinių vežimo santykių teisiniui reglamentavimui, nes skirtingų valstybių nacionaliniai įstatymai skirtingai reglamentuoja vežimo sutarčių sudarymo tvarką, formą, vykdymą ir kitus aspektus. Todėl CMR konvencija laikytina kaip tarptautinis krovinių vežimo keliais teisės aktas, kuris pirmą kartą įtvirtino bendras tarptautinės privatinės teisės nuostatas tarptautiniams krovinių vežimams keliais. Šių nuostatų vienas iš svarbiausių tikslų buvo visų pirmą unifikuoti vežimo dokumentus⁴³. Kadangi CMR konvencija yra Lietuvos vidaus teisės sistemos sudėtinė dalis yra svarbu ne tik tai, kaip Lietuva dalyvauja tarptautinėse sutartyse ir susitarimuose krovinių vežimo keliais srityje, kurių tikslas yra suvienodinti tarptautiniu mastu atitinkamas pervežimo taisykles, bet ir tai ar šios Konvencijos nuostatomis tinkamai vadovaujasi vežimo teisinių santykių subjektai, bei teismai sprendami kilusius ginčus. Taigi nors CMR konvencija eksplicitiškai nepateikia pačios vežimo sutarties apibrėžimo, tačiau tenka sutikti su teisės doktrinoje pateikiama išvada, padaryta po sisteminės CMR konvencijos normų analizės, jog tarptautinio vežimo sutartis yra susitarimas, kurio viena šalis (vežėjas) įsipareigoja atvežti krovinį (pristatyti jį į paskirties vietą gavėjui), o kita šalis (siuntėjas) – sumokėti vežimo užmokestį. Todėl akcentuotini šios sutarties ypatumai – vežimas yra pagrindinė paslauga pagal sutartį, o krovinio priėmimas vežti – pagrindinis sutarties turinys⁴⁴. Ši Konvencija yra taikoma vežimo sutartims, kurių viena iš šalių yra vežėjas. Paminėtina, kad ji netaikoma vežimui apskritai, nes, pavyzdžiui, gali būti sudaromos kelių vežimo etapų atskiros sutartys, kai kurios iš jų CMR konvencija nebus taikoma. Kadangi, kaip minėta, CMR konvencijos taikymo sąlyga yra tai, kad vežėjas yra vežimo sutarties šalis, todėl nesvarbu ar vežėjas veža krovinį pats ar pasitelkęs kitus asmenis.

⁴² Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // *Jurisprudencija*, 55 (47), 2004. P. 23.

⁴³ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // *Jurisprudencija*, 55 (47), 2004. P. 20.

⁴⁴ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // *Jurisprudencija*, 55 (47), 2004. P. 24.

Pastebėtina, jog atlikus nacionalinio teisinio reglamentavimo nagrinėjimą vežimo sutarties rūšies – realinė ar konsensualinė – aspektu, t. y. pagal teisinio reguliavimo nustatyto CK 6.808 straipsnio 1 dalyje („<...> vežėjas įsipareigoja <...> krovinį nugabenti į paskirties punktą<...>“) bei KTK 27 straipsnyje įtvirtintą teisinį vežimo sutarties reglamentavimą („<...> vežėjas <...> įsipareigoja priimti krovinį <...>“) galima daryti išvadą, jog vežimo sutartis kvalifikuotina kaip konsensualinė. Tokia krovinio vežimo keliais sutarties samprata – kaip konsensualinės, o ne realinės sutarties –patvirtinama pagal nacionalinius teisės aktus ne tik Lietuvos teisės doktrinoje⁴⁵, bet ir užsienio teisės doktrina krovinio vežimo sutartį pagal CMR Konvencijoje įtvirtintą reguliavimą kvalifikuoja kaip konsensualinę sutartį⁴⁶. Vadinasi, vežimo sutartis bus laikoma sudaryta nuo šalių susitarimo momento, kai yra išreiškiama sutarties šalių bendra suderinta valia (atitinkama įstatymo reikalaujama forma). Šis teisinis vežimo sutarties kvalifikavimas kaip konsensualinės sutarties turi ne tik teorinę, bet praktinę reikšmę nustatant sutarties sudarymo pradžios momentą, vežimo sutarties šalių teisių ir pareigų atsiradimą laiko aspektu bei atsakomybės už pareigų nevykdymą ar netinkamą vykdymą taikymą. Tuo, t. y. nuo sutarties sudarymo momento ji sukelia teises ir pareigas sutarties šalims.

Minėtame CK 6.808 straipsnyje pateikta krovinio vežimo sutarties sąvoka, atskleidžia, kad yra mažiausiai trys iš šios sutarties atsirandantys teisinių santykių subjektai (t. y. krovinio siuntėjas, jo gavėjas bei vežėjas) ir kiekvienas jų turi savo interesų. Krovinio siuntėjo bei vežėjo teisinė padėtis yra gana aiški, tačiau turinčio teisę gauti krovinį asmens, t. y. krovinio gavėjo – ne. Paminėtina, kad O. Drobitko teigia, jog krovinio vežimo sutartis užima išskirtinę vietą tarp civilinių sutarčių dėl krovinio gavėjo, kuris gali dalyvauti net sudarant krovinio vežimo sutartį, teisinės padėties ypatumų⁴⁷. Tačiau teisės doktrinoje egzistuoja kelios skirtingos nuomonės dėl krovinio vežimo sutarties, kurios skiriasi krovinio siuntėjo ir vežėjo bei krovinio gavėjo santykio apibrėžimu. Taigi yra manoma, jog krovinio vežimo sutartis yra:

- *sutartis trečiojo asmens naudai*; Ši nuomonė yra labiausiai paplitusi. Ji patvirtinama ir CK oficialiame komentare⁴⁸, LAT teismų praktikoje⁴⁹. Jos laikosi ir D. Ambrasienė⁵⁰, bet ši pozicija teisės doktrinoje yra pagrįsta krovinio vežimo sutarties reguliavimo CMR

⁴⁵ Ambrasienė D., et al. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: MRU, 2006. P. 487.

⁴⁶ Hoeks M. Multimodal transport law – the law applicable to the multimodal contract for P. 263.

⁴⁷ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 4 (82), 2006. P. 26.

⁴⁸ CK komentaras. P. 246.

⁴⁹ Vežimo sutartį galima būtų įvardyti kaip sutartį trečiojo asmens (gavėjo) naudai, nes paprastai gavėjas nesutampa su krovinio siuntėju. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁵⁰ Ambrasienė D. Krovinio tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // Jurisprudencija, 55 (47), 2004. P. 24.

Konvencijoje nagrinėjimu. O. Drobitko nuomone, vidaus pervežimų srityje šis požiūris nevisiškai atitinka Lietuvos norminius aktus dėl pareigos trečiajam asmeniui sukūrimo (krovinio vežimo sutartis) ir pareigos trečiajam asmeniui nesukūrimo (sutartis trečiojo asmens naudai).

- *įvykdymo įteikimo trečiajam asmeniui sutartis*; Šio požiūrio⁵¹ į krovinio gavėjo teisinę padėtį šalininkai mano: jei vežimo dokumentuose gavėjas nurodytas ne siuntėjas, ši krovinio vežimo sutartis yra ne sutartis trečiojo asmens naudai, o sutartis dėl prievolės įvykdymo kitam asmeniui. Tai reiškia, kad iš sutarties krovinio gavėjas jokių teisių neįgyja ir yra faktinis prievolės įvykdymo gavėjas.
- *ypatinga sutartis, kurioje krovinio gavėjas yra savarankiškas subjektas*; Šio požiūrio šalininkai teigia, kad krovinio vežimo sutartis – ypatinga sutartis, kurioje krovinio gavėjas yra savarankiškas subjektas, turintis tik jam būdingas teises bei pareigas. Krovinio gavėjo teisės bei pareigos siuntėjo bei vežėjo atžvilgiu atsiranda priėmus transporto dokumentą (važtaraštį arba konosamentą)⁵². Manoma, kad būtent šiais veiksmais krovinio gavėjas pareiškia savo pritarimą krovinio vežimo sutarčiai ir atlikęs šiuos veiksmus tampa vežimo sutarties šalimi.
- *krovinio gavėjas ir siuntėjas yra viena šalis*; krovinio gavėjas bei siuntėjas yra vienas subjektas teorijos esmė: krovinio siuntėjas bei jo gavėjas yra viena sutarties šalis, o jos kontrahentas – vežėjas⁵³. Šios teorijos šalininkų argumentai: a) siuntėjo galimybė perduoti savo teisę reikalauti iš vežėjo įvykdyti sutartį krovinio gavėjo atžvilgiu; b) praradus krovinį ir siuntėjas, ir gavėjas gali reikalauti vežėjo atlyginti nuostolius.
- *trišalė sutartis*, kurioje kiekviena šalis turi savo teises bei pareigas; Krovinio vežimo sutartis laikoma trišale sutartimi, prie kurios krovinio gavėjas prisijungia atlikęs konkludentinius veiksmus, kuriais patvirtina savo sutikimą priimti krovinio gavėjo pareigas bei naudotis jo teisėmis.⁵⁴

Aptarus vežimo sutarties teisinį vertinimą pagal gavėjo teisinę padėtį, pritartina pirmajai pozicijai, dėl vežimo sutarties kvalifikavimo kaip sutarties trečiojo asmens naudai. Nes vežimo sutartis yra sudaroma tarp vežėjo ir siuntėjo (krovinio savininko) ir šie civilinių santykių subjektai tampa krovinio vežimo keliais sutarties šalimis, įgyja teises ir pareigas, kylančias iš

⁵¹ Яичков К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – Москва, 1958. Iš: Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 4 (82), 2006. P. 28.

⁵² Петров И. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 4 (82), 2006. P. 28-29.

⁵³ Яичков К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – Москва, 1958. Iš: Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 4 (82), 2006. P. 27.

⁵⁴ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 4 (82), 2006. P. 26. Iš: Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis. Jurisprudencija, 4 (82), 2006. P. 26.

šios sutarties. Tuo tarpu gavėjas nelaikytinas vežimo sutarties šalimi, nes jam suteikiama teisė atlikti tam tikrus teisiškai reikšmingus veiksmus, t. y. jis turi teisę kartu su sutarties kreditoriumi (siuntėju) reikalauti įvykdyti sutartį iš skolininko (vežėjo). Be to, kaip teigiama oficialiame komentare⁵⁵, sutartis trečiojo asmens naudai trečiajam asmeniui gali sukurti ne tik reikalavimo teisę, bet gali sukurti ir tam tikras pareigas. Pavyzdžiui, krovinio gavėjas turi teisę gauti krovinį (CK 6.808 str. 1 d.), teisę pareikalauti iš vežėjo jam perduoti antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį, (CMR konvencija 13 str. 1 d.), teisę atsisakyti priimti krovinį (KTK 35 str. 4 d.), o su krovinio perdavimu gavėjui, iš jam nustatytų pareigų paminėtina: pareiga iškrauti krovinį (KTK 32 str. 1 d.) bei gavėjo atsakomybė – krovinio gavėjai atlygina vežėjui padarytą žalą pagal Civilinį kodeksą (KTK 54 str.). Todėl gavėjo teisinė padėtis pagal krovinio vežimo keliais sutartį pasireiškia tuo, kad jis netampa šios sutarties šalimi, todėl pareigos priimti krovinį neturi, tačiau turi teisę reikalauti perduoti krovinį, o priimant (priėmus) krovinį gavėjui kyla pareigos, susijusios su jo priėmimu. Taigi sudarius krovinio vežimo keliais sutartį, kuri laikytina sutartimi trečiojo asmens naudai, tam tikros teisės ir pareigos yra suteikiamos krovinio gavėjui (trečiajam asmeniui) pagal darbe nagrinėjamus teisės aktus, o taip pat pagal pačią krovinio vežimo sutartį.

Darbe jau buvo minėta, jog CMR konvencija nereguliuoja vežimo sutarties turinio ir formos. T. y. „konvencija nesieja sutarties galiojimo su važtaraščio įforminimu arba jo perdavimu, todėl ji nelaikytina formalia“⁵⁶. Galima teigti, jog vežimo sutarties formai įstatymai nekelia imperatyvių reikalavimų, dėl to ji gali būti sudaroma ne tik surašant šalių pasirašomą dokumentą, bet ir apsikeičiant raštais, telegramomis, telefakso pranešimais arba kitais telekomunikacijų galiniais įrenginiais, perduodama informacija, priimant vykdyti užsakymą, taip pat žodžiu⁵⁷ (pagal CK 1.71-1.74 str. , 6.192 str.). Taip pat vežimo sutarčiai nėra nustatyta ir teisinės registracijos reikalavimo.

Civilinių santykių dalyviai, siekiantys sukurti krovinių vežimo keliais teisinius santykius, pagal CMR konvenciją, negali naudotis sutarčių laisvės principu sudarydami krovinių vežimo keliais susitarimus pagal CMR konvenciją, todėl negali nukrypti nuo šioje konvencijoje įtvirtinto teisinio reguliavimo⁵⁸. Kadangi kai krovinių vežimo sutarties sąlyga tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypsta nuo CMR konvencijos, tokia sąlyga laikytina niekine ir negaliojančia (CMR konvencijos 41 str. 1 d.)

⁵⁵ CK komentaras

⁵⁶ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // Jurisprudencija, 55 (47), 2004. P. 25.

⁵⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁵⁸ Carr. I., Stone Peter. International Trade law. P. 382.

Teisės doktrinoje⁵⁹, išskiriami pagrindiniai vežimo sutarties turinio elementai pagal CMR konvencijoje įtvirtintą krovinių vežimo keliais teisinių santykių reglamentavimą: (i) nurodymas vežimo paslaugos kaip sutarties dalyko (pakrovimo vietos, maršruto, iškrovimo vietos ir t. t.); (ii) pristatymo vieta ir perdavimas gavėjui arba jo įgaliotam asmeniui; (iii) susitarimas dėl užmokesčio už vežimą.

Paminėtina vežimo sutarties specifika, pagal CMR konvencijos 34 straipsnį, t. y. kai vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje. Šios klasikinį tiesioginį susisiekimą įtvirtinančios nuostatos praktinį paaiškinimą pateikė M. A. Clarke⁶⁰, teigdamas, kad krovinio siuntėjui aiškus asmuo, kuriam galima pareikšti ieškinį, kai vežėjas, kuris sudarė krovinio vežimo sutartį, bet krovinio gavėjui, priešingai, toks asmuo yra krovinio vežėjas, kuris jam šį krovinį perdavė ir šie asmenys ne visada sutampa. Šiuo atveju LAT yra pažymėjęs, jog vieningos sutarties visam vežimo procesui buvimo atveju CMR konvencija taikoma ir tada, kai paskutinė vežimo atkarpa ir paskutinis vežėjas vykdo pervežimą tik vienoje konkrečioje valstybėje, o paskutinis vežėjas laikytinas kitu vežėju⁶¹. Be to, toks tiesioginis krovinio vežimas atliekamas ne tik vienos sutarties sąlygomis, bet ir pagal vieną krovinio vežimo dokumentą – važtaraštį – į kurį krovinio vežimo pabaigoje bus įrašyti visi krovinio vežimo tiesioginio vežimo būdu procese dalyvavusieji vežėjai. Nes CMR konvencijos 35 straipsnio 1 dalyje yra nustatyta, jog vežėjas, priimdamas krovinį iš kito vežėjo, perduoda jam pasirašytą ir datuotą priėmimo aktą. Jis turi įrašyti savo pavardę ir adresą į antrąjį važtaraščio egzempliorių.

Vāžtaraštis

Vežėjai keliais, vežantys krovinius už užmokestį tarptautiniais maršrutais pagal CMR konvenciją privalo turėti atitinkamos formos važtaraščius. Jo kopija turi būti gabenama kartu su kroviniu transporto keliais priemonėje, kad patvirtintų faktą, jog vežimo keliais procesas vyksta pagal susitarimą, kuris yra CMR konvencijos reguliavimo dalykas. Nors ir nesant CMR konvencijos reikalaujamos formos važtaraščio, krovinio vežimo keliais procesas, pagal tarptautinę teisę, bus reguliuojamas CMR konvencijos, nors pats krovinio vežėjas keliais nežinos šio fakto⁶². Kaip minėta ankstesniam skyrelyje, CMR konvencija nereglamentuoja vežimo sutarties turinio ir

⁵⁹ Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // Jurisprudencija, 55 (47), 2004. P. 25

⁶⁰ M. A. CLARKE. P.67

⁶¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

⁶² Lowe D. Intermodal freight transport. Oxford: , 2005. P.194.

formos, o tik nurodo važtaraštį, kaip vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantį dokumentą, kuris pagal LAT praktiką⁶³ yra pripažįstamas *prima facie* įrodymu, kad yra sudaryta pervežimo sutartis ir, kad krovinys perėjo vežėjo dispozicijon, nebent bus įrodyta priešingai. Taigi vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas *važtaraščiu* ar kitokiu dokumentu (CK 6.808 str. 2 d.). Todėl tenka sutikti su Lietuvos teisės doktrinoje⁶⁴ išreikšta pozicija, jog Lietuvos nacionalinėje teisėje leidžiama naudoti važtaraščius ir bet kokius kitus krovinių vežimo dokumentus, kadangi cituotoje teisės normoje terminas „kitokiu dokumentu“ suteikia sutarties šalims teisę naudoti įvairius krovinių vežimo dokumentus. Iš pirmo žvilgsnio ši teisė yra labai plati ir krovinių vežimo sutarties šalys gali naudoti bet kokius krovinių gabenimo dokumentus, tačiau iš tikrųjų minėta teisė gerokai apribota. Toks ribojimas egzistuoja dėl atskiras transporto šakas reglamentuojančiuose įstatymuose pateiktų taisyklių, tarptautinių transporto konvencijų ir galiausiai atskirose transporto šakose susiformavusios praktikos poveikio. Konkrečiai, KTK 29 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog važtaraštis yra krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas, t. y. vežimo sutarties šalims imperatyviai nurodoma naudoti važtaraštį. Todėl pagrindinis dokumentas lydintis krovinį gabenamą keliais yra važtaraštis⁶⁵. Krovinio vežimo sutartis taip pat laikoma galiojančia, jei važtaraštis surašytas ir neteisingai (KTK 29 str. 1 d.). Taip pat tarptautinio vežimo atveju, kuomet yra taikoma CMR konvencija, turi būti laikomasi jos 4 straipsnio imperatyvios nuostatos, jog krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis. T. y. nors CK numato galimybę vežimo sutartį patvirtinti dokumentu, kurio teisinė forma yra nebūtinai važtaraštis, tačiau KTK įgyvendina ir yra tinkamai suderintas su CMR Konvencijos 4 straipsnyje numatytą imperatyviu reguliavimu dėl važtaraščio, kaip vienintelio dokumento galimo naudoti kaip lydimąjį dokumentą ir patvirtinantį vežimo sutartį krovinio vežimo keliais metu.

Vāztaraštis nėra vertybinis popierius⁶⁶ ar apyvartinis dokumentas ar nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas⁶⁷. Vāztaraštis turi būti rašomas trimis egzemplioriais, kuriuos pasirašo siuntėjas ir vežėjas. Šie parašai gali būti atspausdinti spaustuviniu būdu arba pakeisti siuntėjo ir vežėjo spaudais, jeigu tai leidžia tos šalies įstatymai, kurioje surašytas važtaraštis. Pirmasis važtaraščio egzempliorius perduodamas siuntėjui (kad krovinio savininkas, esant ginčui tarp jo bei vežėjo, galėtų įrodyti vežimo sutarties sudarymo faktą bei sąlygas), antrasis – lydi krovinį ir

⁶³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

⁶⁴ Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija 1(103), 2008. P. 47.

⁶⁵ Minalga R. Krovinių transporto sistema. – Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. P. 148.

⁶⁶ Multimodaliniai vežimai. P. 160.

⁶⁷ Branch A. E. Export practice and management. London: Thomson Learning, 2006. P. 379.

yra perduodamas krovinio gavėjui, o trečiasis - lieka pas vežėją (kaip tinkamo vežimo sutarties įvykdymo įrodymas) (KTK 30 str.). Gali būti parengiamas ir ketvirtas važtaraščio egzempliorius, kuris lieka pas važtaraštį išrašusįjį asmenį. Jeigu krovinio vežimas yra atliekamas keliomis transporto priemonėmis arba skirtingais būdais, tuomet atskiri važtaraščio egzemplioriai turi būti paruošiami kiekvienam individualiam krovinio gabenimo etapui⁶⁸. Važtaraštis turi būti pasirašytas abiejų šalių – krovinio siuntėjo ir vežėjo. Priešingu atveju jis neturės įrodomosios reikšmės 9 str. 1 p. prasme, t.y. nebus *prima facie* įrodymas, kad krovinys perėjo vežėjo dispozicijon. Bet parašo nebuvimas važtaraštyje nepadaro negaliojančios pačios vežimo sutarties. Jai vis tiek taikomos CMR konvencijos nuostatos. Tokiu atveju šalių ketinimai yra įrodinėjami kitais įrodymais⁶⁹. Be to, vežimo teisinius santykius reguliuojančiuose aktuose yra imperatyviai nurodyta važtaraščio turinys, t. y. ką siuntėjas privalo nurodyti važtaraštyje yra įtvirtinta tiek TKT (29 str. 2 ir 3 d.⁷⁰), tiek KTVT (18 str. ir 19 str.⁷¹), tiek CMR (6 str. 1 d.⁷²). Be to, CMR konvencija leidžia įrašyti ir kitus duomenis, esant būtinumui, pavyzdžiui, 6 straipsnio 2 dalyje nurodyta, jog

⁶⁸ Lowe D. Intermodal freight transport. Oxford: , 2005. P.194.

⁶⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁷⁰ 1) važtaraščio surašymo vietą ir datą;

2) siuntėjo-juridinio asmens pavadinimą arba fizinio asmens vardą ir pavardę; adresą;

3) gavėjo-juridinio asmens pavadinimą arba fizinio asmens vardą ir pavardę; adresą;

4) vežėjo pavadinimą ir adresą;

5) vežėjo pateiktos transporto priemonės markę ir valstybinį numerį;

6) krovinio pavadinimą;

7) krovinio svorį ar kiekį;

8) krovinio pakrovimo vietą ir laiką;

9) krovinio iškrovimo vietą;

10) mokestį už vežimą ir suteiktas paslaugas;

11) vežant pavojingą krovinį - jo klasę ir nustatytą numerį.

3. Važtaraštyje gali būti įrašyti ir kiti duomenys, susiję su krovinio pristatymo terminu, jo įvertinimu, pakuote ar kitomis vežimo sąlygomis.

⁷¹ 18.1. važtaraščio surašymo vieta ir data;

18.2. vežėjo pavadinimas ir adresas;

18.3. krovinio pavadinimas;

18.4. krovinio svoris ar kiekis;

18.5. krovinio pakrovimo vieta;

18.6. krovinio iškrovimo vieta;

18.7. transporto priemonės markė ir valstybinis numeris;

18.8. vežėjo parašas ir antspaudas;

18.9. vežant pavojingą krovinį - jo klasę ir nustatytas numeris.

19. Važtaraštyje gali būti įrašyti ir kiti duomenys, susiję su krovinio gabenimu.

⁷² a) važtaraščio surašymo vieta ir data;

b) siuntėjo pavadinimas ir adresas;

c) vežėjo pavadinimas ir adresas;

d) krovinio priėmimo vieta ir data bei jo pristatymo vieta;

e) gavėjo pavadinimas ir adresas;

f) krovinio rūšies nustatytas žymėjimas, jo įpakavimo būdas, o vežant pavojingus krovninius - jo pavojingumo klasė ir numeris;

g) krovinio vietų skaičius, jų išdėstymo ypatumai ir numeriai;

h) krovinio bruto masė ar kitais matavimo vienetais išreikštas krovinio kiekis;

i) su vežimu susiję mokesčiai (mokestis už vežimą, papildomi mokesčiai, muitinės mokesčiai ir rinkliavos bei kiti mokesčiai, imami nuo sutarties surašymo iki krovinio pristatymo momento);

j) muitinės formalumams atlikti ir kitos reikiamos instrukcijos;

prireikus važtaraštyje turi būti ir nurodymas, kad perkrauti draudžiama ar tai, kad išlaidos, kurias prisiima siuntėjas ir kita. Laikantis aptartos dokumentų rengimo tvarkos ir turinio reikalavimų parengtas teisinis dokumentas, kaip teigia A. E. Branch⁷³, bus laikomas važtaraščiu ir bus galiojanti bei sukels atitinkamas teisinės pasekmes.

Paminėtina, jog pastarųjų imperatyvių reikalavimų keliamų važtaraščio turiniui laikymasis yra aktualus, pirmiausia, todėl, kad nuo to gali priklausyti siuntėjo atsakomybė, t. y. CMR konvencijos 7 straipsnio 1 dalis numato, jog siuntėjas atsako už visas vežėjo patirtas išlaidas ir nuostolius, atsiradusius dėl siuntėjo važtaraštyje klaidingai ar netiksliai nurodytų atitinkamų duomenų⁷⁴. Be to, važtaraštyje nurodomi duomenys skirstytini į 2 grupes: privalomus ir neprivalomus. Bendriausia prasme, šių dviejų rūšių važtaraščio nuostatų vertinimas jų turimos teisinės galios ir sukeliamų teisinių pasekmių aspektu turėtų sąlygoti tai, kad neprivalomų duomenų nenurodymas važtaraštyje nesukeltų neigiamų teisinių pasekmių vežimo sutarties šaliai, kuri nesilaikė anksčiau aptarto važtaraščio turinio struktūros. Vis dėlto akcentuotina, kad LAT konstatavo, jog taikant CMR konvencijos normas, iš esmės privalomų ir neprivalomų važtaraščio sąlygų neįrašymo teisinės pasekmės nesiskiria. Pagrindinis skirtumas – jų prigimtis ir pobūdis: privalomosios sąlygos turi būti visada įrašytos, o neprivalomosios įrašomos, jei konkrečiu atveju to reikia.

Pagrindinėmis krovinio važtaraščio kaip teisinio dokumento atliekamomis funkcijomis laikytina⁷⁵:

- (i) krovinio vežimo sutarties sudarymo *prima facie* įrodymas. Būtent šios funkcijos atlikimo priskyrimas krovinio važtaraščiui lemia, tai, kad jo turiniui keliami imperatyvūs, formalūs (anksčiau minėti) reikalavimai. Nes esant ginčui, jei nėra važtaraščio, labai sunku įrodinėti susitarimo buvimą, kadangi važtaraščio įrodomoji galia laikytina didesne negu kitų įrodymų.
- (ii) vežimo sutarties sąlygų įrodymas, t. y. dokumentinis įrodymas, patvirtinantis ne tik sutarties sudarymą, bet ir jos turinį, net jei nėra rašytinės formos vežimo sutarties;
- (iii) pakvitavimas (patvirtinimas), liudijantis krovinio perdavimą vežėjui, t. y. įrodymas, kad krovinys vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, kol bus įrodyta priešingai;

⁷³ Branch A. E. Export practice and management. London: Thomson Learning, 2006. P. 379.

⁷⁴ a) duomenų, numatytų 6 straipsnio 1 punkto “b”, “d”, “e”, “f”, “g”, “h” ir “j” papunkčiuose;

b) duomenų, nurodytų 6 skyriaus 2 punkte;

c) visų kitų siuntėjo duomenų ir instrukcijų, neteisingai pateiktų važtaraščiui pildyti ar į jį įtraukti.

⁷⁵ Krovinių multimodalinių vežimai. P. 158.; Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // Jurisprudencija, 55 (47), 2004. P. 25; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

- (iv) įrodymas, kad krovinys ir pakuotė buvo išoriškai tinkami, o krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeravimas atitiko važtaraštyje nurodytus duomenis (jei nėra pastabų). T. y. yra įtvirtinama įrodymų prezumpcija. Nes LAT praktikoje akcentuojama⁷⁶, kad pagal CMR konvencijos 8 str. 1 p. vežėjas, priimdamas krovinį, privalo padaryti du dalykus. Visų pirma jis turi patikrinti: 1) ar teisingai važtaraštyje nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija; 2) krovinio ir pakuotės išorinę būklę. Tais atvejais, jei akivaizdžiai nėra poreikio ar galimybės tai patikrinti, vežėjas turėtų padaryti žymą važtaraštyje, jog tokios galimybės nebuvo. Bet toks nurodymas ar nenurodymas yra kiekvienos konkrečios bylos dalykas. Visos pastabos turi būti įtrauktos į važtaraštį iki to laiko, kol pirmasis važtaraščio egzempliorius bus galutinai perduotas siuntėjui. Pastabos, vėliau įrašytos kituose dviejuose važtaraščio egzemplioriuose, įrodomosios reikšmės neturi.

Vāztarašcio įrodomoji galia krovinio vėžimo teisiniuose santykiuose negali būti pernelyg suabsoliutinama, nes vāztarašcio praradimas ar neteisingas užpildymas, jei vėžimas įvyko, negalėtų būti pagrindas paneigti susitarimo dėl pervežimo buvimo bei vėžimo sutarties aiškinimo pagal CMR konvenciją. Vėžėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės tik dėl to, kad nėra vāztarašcio. Pagal vyraujančią tarptautinę praktiką, jei vāztaraštis užpildytas neteisingai (pavyzdžiui, nurodyti klaidingi duomenys) arba nepilnai (pavyzdžiui, nėra kurių nors duomenų, privalomų įrašyti į vāztaraštį), teismas turi nustatyti tikruosius sutarties šalių ketinimus. Tokius šalių ketinimus teismai išsiaiškina, remdamiesi rašytinėmis sutartimis, vėžimo užsakymais, dalykiniu šalių susirašinėjimu ir kitais byloje surinktais įrodymais. Todėl teismai, nagrinėdami bylas dėl ginčų, kilusių iš tarptautinių pervežimų, neturėtų vadovautis vien tik vāztaraštyje nurodytais duomenimis, bet turi pareikalauti pateikti vėžimo sutartį bei kitus įrodymus, patvirtinančius tikruosius šalių ketinimus susitarime dėl krovinio pervežimo⁷⁷.

A.E. Branch⁷⁸ apibendrina ir akcentavo vėžėjo ir siuntėjo pareigas ir garantijas susijusias su vāztaraščiu. Vėžėjas privalo patikrinti ir garantuoti: (i) ar teisingai nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija vāztaraštyje; (ii) krovinio ir pakuotės išorinę būklę; (iii) kad nuostata, jog šalis siejantiems krovinio vėžimo teisiniais santykiams yra taikytina CMR konvencija. Siuntėjas yra atsakingas: (i) už dokumentų ir informacijos tikslumą ir teisingumą,

⁷⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vėžimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁷⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vėžimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁷⁸ Branch A. E. Export practice and management. London: Thomson Learning, 2006. P. 381.

kuriuos jis (ji) privalo pridėti prie važtaraščio arba užpildyti patį važtaraštį; (ii) už krovinio tinkamą supakavimą.

Reikšmė.

Vāztaraščio reikalingumą krovinių vėžimo keliais procese aiškino M. Hoeks⁷⁹ remdamasis praktinėmis priežastimis ir teigė, kad siuntėjas patirtų per daug neigiamų teisinių padarinių, jeigu iš jo būtų atimta teisė į tokią svarbią įrodomąją galią turintį teisinį dokumentą. Todėl CMR konvencijos 9 straipsnyje įtvirtinta važtaraščio turinio *prima facie* galia padaro važtaraštį nepakeičiamu teisiniu dokumentu siuntėjui ir gavėjui. Krovinių vėžimo dokumentų svarba pasireiškia ir tuomet, kai reikia atriboti vėžimo ir nuomos bei panaudos teisinius santykius, nes kriterijai, kuriais vadovaujantis yra atibojamos vėžimo ir nuomos bei panaudos sutartys įvairiose valstybėse yra šiek tiek skirtingi, todėl paprastai yra atsižvelgiama į vėžimo dokumentus ir atlyginimo už vėžimo paslaugas pobūdį. T. y. jei vėžant krovinius sutartimi yra nustatomas atlygis už nuvažiuotus kilometrus, tai tokios sutarties objektas yra automobilio nuoma, o jei sutartimi susitariama pervežti konkretų krovinį už konkretų atlyginimą, tai tokia sutartis laikytina vėžimo sutartimi⁸⁰.

Funkcijos.

Lietuvos teisinė praktika, kartais ginčo šalys bei teismai spręsdami ginčus krovinių vėžimo dokumentams suteikia jiems nebūdingų funkcijų, o kartais krovinių vėžimo dokumentams nesuteikiama tinkama teisinė reikšmė. Todėl svarbu nuodugniai analizuoti šį krovinių vėžimo keliais dokumentų aspektą.

Pirmiausia paminėtina, kad teisės doktrinoje⁸¹ yra analizuojamos keturios krovinių vėžimo dokumentų funkcijos: įrodomoji, legitimacinė, instrukcinė ir informacinė. Krovinių vėžimo dokumentų įrodomoji funkcija naudojama *prima facie* įrodymų apie egzistavusias aplinkybes dokumentiniam įtvirtinimui, kai vienais atvejais ši funkcija yra tik kaip įrodinėjimo priemonė, kitais atvejais tokiai prezumpcijai suteikiama teisinė reikšmė, nes vien prezumpcijos egzistavimas yra ieškinio atmetimo pagrindas. Todėl krovinių vėžimo dokumento įrodomosios funkcijos esmė yra tai, kad toks dokumentas *prima facie* laikomas sutarties sudarymo, jos turinio ir sutarties vykdymo įrodymu. Legitimacinė krovinių vėžimo dokumentų funkcija padeda identifikuoti sutarties šalis ir trečiąją asmenį, įgyvendinti šiems subjektams pagal sutartį

⁷⁹ Hoeks M. Multimodal transport law – the law applicable to the multimodal contract for P. 190.

⁸⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vėžimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁸¹ Sinkevičius E. Krovinių vėžimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija 1(103), 2008. P. 46.

priklausančias teises, disponuoti vežamu kroviniu, taip pat vežėjui pasinaudoti krovinio sulaikymo teise. Krovinių vežimo sutarties vykdymas pasireiškia vežėjo pareiga krovinį perkelti erdvėje ir įteikti krovinio gavėjui, o toks sutarties pobūdis sukelia būtinumą suteikti sutarties šaliai – krovinio siuntėjui teisę ir galimybę disponuoti gabenamu kroviniu. Krovinių vežimo dokumentų instrukcinė ir informacinė funkcijos laikytinos tik pagalbinio pobūdžio, tačiau jos teismui padeda spręsti iš krovinių vežimo sutarčių kilusius ginčus, ypač nustatant žalos kroviniui atsiradimo aplinkybes, priežastis bei sąlygas, taip pat konstatuojant krovinio vežimo sutarties sąlygų pažeidimus. Krovinių vežimo dokumentų instrukcinė funkcija yra realizuojama važtaraštyje arba konosamente įtvirtinant nurodymus vežėjui, kurių jis, vykdydamas krovinio vežimo sutartį, privalo laikytis. Krovinių vežimo instrukcinės funkcijos trūkumas tas, kad dėl krovinio vežimo instrukcijų sutarties šalys gali susitarti ir paprastoje rašytinėje sutartyje ar užsakyme, todėl instrukcijos ne visuomet atspindi važtaraštyje, nors jas vykdyti vežėjui ir yra privaloma, o šių instrukcijų nevykdymas užtraukia civilinę atsakomybę. Krovinių vežimo dokumentų informacinės funkcijos paskirtis yra supažindinti su vežamo krovinio gabenimo sąlygomis. Ši funkcija pagal savo tikslą neturi jokių *prima facie* įrodomųjų galių ir skirta grynai tiek krovinio gavėjo ir visų kitų asmenų, suinteresuotų tinkamu vežimo sutarties vykdymu, informavimu apie vykdomą krovinio vežimą bei šios sutarties esminėmis ir kitomis sąlygomis. Paprastai krovinių vežimo procesą reglamentuojančiuose teisės aktuose važtaraščiui suteikiama ne konstitucinė, o deklaratyvi reikšmė, todėl kaip minėta anksčiau, važtaraščio nebuvimas, jo neteisingas užpildymas ar praradimas nedaro įtakos krovinių vežimo sutartims, pavyzdžiui, KTK 29 straipsnio 1 dalis, CMR konvencijos 4 straipsnis. Ši pozicija grindžiama tuo, kad krovinių vežimo sutartys sudarytos remiantis minėtų teisės aktų nuostatomis laikomos konsensualinėmis. Nes krovinių vežimo sutarčių teisinis reglamentavimas, kai krovinių vežimo sutartys laikomos realinėmis, važtaraščiui suteikia konstitucinę reikšmę. Tuo tarpu D. Britanijos apeliacinis teismas akcentavo praktinį šios CMR konvencijos nuostatos tikslumą, t. y. važtaraščio nebuvimas neįtakoja CMR konvencijos taikymo krovinio vežimo keliais sutarčiai. Nagrinėtoje byloje sudarytą krovinio vežimo sutartį teismas laikė preliminarine sutartimi (angl. – *umbrella contract*), kurios sąlygos atitiko CMR konvencijos 1 straipsnyje įtvirtintą Konvencijos taikymo sritį. Todėl remdamasis CMR konvencijos 4 straipsniu, teismas konstatavo, kad su Konvencijos 4 straipsniu būtų nesuderinama tokia praktika, kai sutartys, kurioms būtų taikoma Konvencija, būtų apribotos iki tų, kurių rengimo metu vienalaikiškai yra parengiamas ir važtaraštis. Be to, teismas kartu išskyrė ir esminius važtaraščio sudarymo tikslus, paskirtį: pirmiausia, jis reikalingas sudaryti galimybes krovinio gavėjui įgyvendinti teisę sustabdyti gabenamą krovinį (CMR konvencijos 12 str.) bei nustatyti atsakomybę paskesniems krovinio vežėjams (CMR konvencijos 4 ir 35 str.)⁸².

⁸² The English Court Of Appeal decision in *Gefco v. Mason*. 1998. Iš Hoeks M. Multimodal transport law – the law

Krovinių vežimo dokumentų nesurašymas, neteisingas surašymas, pametimas ir visi kiti netikslumai beveik visuomet sukelia neigiamas teisinės pasekmes ar bent jau neigiamų teisinių pasekmių atsiradimo riziką, kuri atsižvelgiant į aplinkybes gali tekti krovinio siuntėjui, gavėjui arba vežėjui. LAT pabrėžė⁸³, jog iškilus klausimui, kokios pasekmės gali kilti dėl tam tikros sąlygos neįrašymo važtaraštyje, reikėtų vadovautis tuo, kad važtaraštis nėra vežimo sutartis, o tik krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas, todėl šalys gali kitais būdais įrodinėti sąlygas, neįtrauktas į važtaraštį. Ir tokiu atveju teismas turi nustatyti tikruosius šalių ketinimus sudarant vežimo sutartį, remdamasis kitais įrodymais⁸⁴. Šios neigiamos teisinės pasekmės gali pasireikšti tuo, kad krovinių vežimo teisinių santykių dalyviai negalės pasinaudoti, pavyzdžiui važtaraščiui priskiriama įrodomosios funkcijos galia, t. y. praras *prima facie* krovinio vežimo sutarties sudarymo įrodymo panaudojimo galimybę kaip savo pažeistų ar ginčijamų teisių gynybos priemonę.

aplicable to the multimodal contract for P. 189.

⁸³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

⁸⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

2. TEISMŲ PRAKTIKA

CMR konvencija (kaip ir SMGS susitarimas) yra Lietuvos vidaus teisės sistemos sudėtinė dalis. Teismai, sprenddami ginčus, kylančius iš santykių, kuriuos unifikuotai reglamentuoja CMR konvencija (arba SMGS susitarimas), privalo ją tinkamai aiškinti ir taikyti tiesiogiai. Nes kadangi Lietuva yra SMGS susitarimo dalyvė. Pažymėtina, kad 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės 26 straipsnyje, Tarptautinių sutarčių įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas principu *pacta sunt servanda*, pagal kurį kiekviena įsigaliojusi sutartis jos šalims yra privaloma, ir šalys privalo sąžiningai ją vykdyti. Šio principo svarbą ne kartą yra pabrėžęs ir kasacinis teismas. Dėl to Lietuva turi pareigą laikytis SMGS susitarimo (taip pat CMR konvencijos) nuostatų, sprendama dėl klausimų, patenkančių į šio susitarimo (Konvencijos) reguliavimo sritį⁸⁵. Kadangi teismų praktika, nagrinėjant šios kategorijos bylas, yra nevienoda. Teismai ne visada taiko CMR konvenciją, kai ją yra būtina taikyti, be to, atskiras Konvencijos nuostatas (ypač dėl vežėjo atsakomybės) aiškina skirtingai⁸⁶. Todėl aktualu pateikti apibendrintą Lietuvos teismų praktiką aktualiaisiais nagrinėjamai temai aspektais.

Tarptautinio krovinių pervežimo kilusiam ginčui taikytinos CMR konvencijos nuostatos tuomet, kai yra būtinas sąlygų šiai konvencijai taikyti visetas, t. y. buvo vežama kelių transporto priemone už užmokestį, krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta buvo skirtingų valstybių teritorijose ir tiek krovinio išsiuntimo vietos, tiek krovinio gavimo vietos valstybės yra CMR konvencijos narės (Konvencijos 1 straipsnio 1 punktas). Be to, pačioje krovinio vežimo keliais sutartyje gali būti nurodyta sutarties šalys vadovaujasi CMR konvencijos, Civilinio kodekso nuostatomis bei sutarties sąlygomis⁸⁷.

Kai pervežimo procese dalyvavo keli asmenys, kuris asmuo laikytinas vežėju, nustatytina ir pagal tai, kuris asmuo kaip vežėjas yra nurodytas važtaraštyje, bei kitas susitarimo aplinkybes, iš kurių galima spręsti, kad vežimo užsakovas turėjo suprasti, kas yra vežėjas⁸⁸. Iš šios Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotos taisyklės matyti, kad vežėjo nurodymas važtaraštyje yra tik vienas iš kriterijų, kuriais reikia vadovautis, nustatant, kas iš vežimo teisinių santykių dalyvių

⁸⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2003 m. gruodžio 15 d. nutartis civilinėje byloje Japan Tobacco Inc. (Japonija) v. Schrader-Bridgeport International Inc. (Jungtinės Amerikos Valstijos), byla Nr. 3K-3-1191/2003; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. gruodžio 10 d. civilinėje byloje AB „Mažeikių nafta“ (AB „ORLEN Lietuva“) v. AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir kt., byla Nr. 3K-3-513/2010.

⁸⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

⁸⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, bylos Nr. 3K-3-296/2008.

⁸⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. lapkričio 11 d. nutartis, priimta civilinėje byloje AB „Utenos trikotažas“ v. UAB „Eksperta“, bylos Nr. 3K-3-1333/2002.

laikytinas vežėju pagal CMR konvenciją, t. y. tačiau vežėjo nurodymas važtaraštyje yra tik vienas iš kriterijų, kuriais reikia vadovautis nustatant, kas iš vežimo teisinių santykių dalyvių laikytinas vežėju pagal CMR konvenciją⁸⁹. Paprastai krovinio vežimo sutarties šalys yra krovinio faktinis siuntėjas ir vežėjas. Tačiau faktinis krovinio siuntėjas, nurodomas CMR važtaraštyje, ir siuntėjas, kaip vežimo sutarties šalis, ne visada gali sutapti. Tai priklauso nuo to, kas su vežėju sudarė krovinio vežimo sutartį įsipareigodamas už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį, ir kam vežėjas įsipareigojo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (CK 6.808 straipsnio 1 dalis)⁹⁰. Būtent siuntėjo (gavėjo) ir susitariančiojo vežėjo sutartis nulemia susitariančiojo vežėjo atsakomybės siuntėjui (gavėjui) apimtį ir garantuoja siuntėjui (gavėjui), kad netinkamo sutarties vykdymo atveju susitariančioji šalis atsakys siuntėjui (gavėjui) už jo patirtus nuostolius, todėl jeigu iš sutarties aiškiai matyti, kad šalis įsipareigoja pervežti krovinį, ji laikoma vežėju CMR konvencijos prasme ir atsako kaip krovinio vežėjas nepriklausomai nuo to, kad faktiškai krovinį vežė kitas asmuo⁹¹.

LAT teisėjų kolegija⁹², pateikė važtaraščio formą nurodančių CMR konvencijos nuostatų apibendrinimą: Tarptautinė kelių sąjunga (IRU); CMR konvencijos 6 straipsnyje detalai aptartas važtaraščio turinys: privalomi duomenys (6 straipsnio 1 dalis) ir duomenys, kurie turi būti važtaraštyje prireikūs (6 straipsnio 2 dalis). CMR konvencijos 6 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta galimybė įtraukti į važtaraštį ir kitus duomenis, kurie, šalių nuomone, yra reikalingi. Kilus klausimui, kokių padarinių gali kilti dėl tam tikros sąlygos neįrašymo, reikėtų vadovautis tuo, kad CMR važtaraštis nėra vežimo sutartis, o tik ją patvirtinantis dokumentas (CMR konvencijos 9 straipsnio 1 dalis), todėl šalys gali kitais būdais įrodinėti sąlygas, neįtrauktas į CMR važtaraštį. CMR konvencijos 8 straipsnio 1 dalies b punkte, 2 dalyje nustatyta, kad vežėjas, priimdamas krovinį, privalo patikrinti krovinio ir pakuotės išorinę būklę; vežėjas privalo motyvuotai pagrįsti visas pastabas apie krovinio ir pakuotės būklę. Pagal CMR konvencijos 9 straipsnį važtaraštis yra įrodymas, kad krovinyje vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, kol bus įrodyta priešingai; jeigu vežėjas važtaraštyje neįrašo motyvuotų pastabų dėl krovinio ir pakuotės būklės, tai iki

⁸⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. vasario 13 d. nutartis, priimta civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Eika“, bylos Nr. 3K-3-104/2006.

⁹⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Intercity Logistic“ v. D. Galkio individuali įmonė, bylos Nr. 3K-3-49/2011.

⁹¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „Portolitus“, bylos Nr. 3K-3-536/2007; 2008 m. vasario 11 d. nutartis, priimta civilinėje byloje bendra įmonė ribotos atsakomybės bendrovė „Tair novyje technologičeskije sistemy“ v. UAB „Gaudvija“, bylos Nr. 3K-3-64/2008; 2009 m. balandžio 14 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „Artūro transportas“, bylos Nr. 3K-3-165/2009.

⁹² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Arijus“ v. „If P&C Insurance“ AS, bylos Nr. 3K-3-210/2010.

priešingo įrodymo laikoma, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus.

CMR konvencijoje siuntėjas ir vežėjas įvardijami kaip krovinio vežimo sutarties šalys, joje reglamentuojamos jų teisės ir pareigos. Tačiau konvencija nereglamentuoja pervežimo sutarties turinio ir formos, taip pat tik iš dalies reglamentuoja vežimo sutarties sudarymo tvarką, reikalingą siuntėjui ir vežėjui kaip sutarties šalims nustatyti. Kiekvienu konkrečiu atveju teismas privalo įvertinti konkrečius faktinius santykius ir kvalifikuoti teisinį sutartinį santykį nustatydamas sutarties turinį ir jos šalis, vadovaudamasis tiek sutarties sudarymui taikytina teise, tiek ir sutarties kvalifikavimui reikšmingomis CMR konvencijos nuostatomis (pvz., 4 ir 9 straipsniais). Nagrinėjamoje byloje, tiek kiek šalių santykių nereglamentuoja CMR Konvencija, taikoma Lietuvos teisė (CK 1.13 straipsnis). Taigi nei CMR konvencija, nei nacionalinė teisė nenustato krovinio vežimo sutarčiai privalomos rašytinės formos, o tik nurodo važtaraštį kaip vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantį dokumentą (CMR konvencijos 4, 9 straipsniai, CK 6.808 straipsnio 2 dalis)⁹³. Tai reiškia, kad sutartis gali būti sudaroma surašant vieną abiejų šalių pasirašytą dokumentą, apsieičiant rašytiniais dokumentais (užsakymais ir pan.), žodžiu, atliekant veiksmus ar kitokia šalies valios sudaryti sutartį išreiškimo forma (CK 1.64 straipsnis). Pavyzdžiui, LAT 2011 m. vasario 15 d. bylos faktinės aplinkybės nagrinėjamo aspektu buvo konstatuotos tokios: ieškovo UAB „Intercity Logistic“ pateiktas pasiūlymas – 2009 m. birželio 16 d. krovinio pervežimo sutartis-užsakymas Nr. 08-2009 – buvo atsakovo priimtas priimant krovinį vežti, tai patvirtina CMR važtaraštis (CMR konvencijos 4, 9 straipsniai). Toks atsakovo elgesys laikomas akceptu (CK 6.173 straipsnio 1 dalis). Nustatę, kad krovinio vežimo sutartis sudaryta ieškovo ir atsakovo, teismai pagrįstai siuntėju (CMR konvencijos prasme), kaip krovinio disponuojančiu asmeniu, kurio nurodymus privalo vykdyti vežėjas, laikė ieškovą (CMR Konvencijos 12 straipsnis). Pripažinus krovinio vežimo sutartį sudarytą pagal 2009 m. birželio 16 d. krovinio pervežimo sutartį-užsakymą Nr. 08-2009, CMR važtaraštyje nurodytos vežimo sąlygos, įskaitant ir važtaraštyje nurodytą maršrutą Olandija – Latvija, galėjo būti vertinamos kaip papildančios, detalizuojančios ar keičiančios sudarytos sutarties turinį. Bylą nagrinėjęs apeliacinės instancijos teismas, kvalifikuodamas krovinio vežimo sutartį, tinkamai taikė CMR Konvencijos 4 ir 9 straipsnius, todėl pagrindo naikinti teismo nutartį nėra. Paminėtina, jog LAT CMR konvencijos 4 straipsnyje įtvirtintos nuostatos – važtaraščio nebuvimas, pametimas ar neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei jos veikimui – aiškinimas⁹⁴. Šiuo atveju taip pat taikomos CMR konvencijos nuostatos. Tai reiškia, kad ir nesant tinkamai surašyto CMR

⁹³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Intercity Logistic“ v. D. Galkio individuali įmonė, bylos Nr. 3K-3-49/2011.

⁹⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, bylos Nr. 3K-3-296/2008.

važtaraščio, bet perdavus krovinį laikoma, kad vežimo sutartis yra sudaryta. Važtaraščio nesurašymo ar netinkamo surašymo padarinys yra tai, kad krovinio gavėjas turi paneigti teisinę prezumpciją apie krovinio perdavimo momentą, įrodinėdamas, jog krovinyss perduotas iki važtaraščio perdavimo vežėjui.

Krovinio pervežimo tarptautiniais maršrutais sutartis yra konsensualinė, t. y. ji laikoma sudaryta sutarties šalims pasiekus susitarimą dėl visų esminių sutarties sąlygų. Antra vertus, iš AB „Klaipėdos kartonas“ ir V. P. IĮ sudarytos 2003 m. sausio 7 d. krovinių pervežimo sutarties turinio matyti, kad pagrindinė paslauga, kurią įsipareigojo suteikti V. P. IĮ, yra ne krovinio pervežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai, bet krovinio nugabenimas į paskirties punktą ir jo perdavimas turinčiam teisę jį gauti asmeniui, t. y. krovinio pervežimas (T. 1, b. l. 8–11). Tokią išvadą taip pat patvirtina susitarimas dėl mokėjimo už krovinio vežimo paslaugas (T. 1, b. l. 9–10), sąskaita-faktūra Nr. PV-039 (T. 1, b. l. 41), kurioje nurodoma tik įmoka už krovinio pervežimą, neišskiriant atskirai mokesčio už krovinio ekspedijavimo paslaugas, o taip pat tarp V. P. IĮ bei UAB „Klevas“ sudaryta sutartis dėl krovinio pervežimo. Taigi, nepaisant to, kad V. P. IĮ faktiškai atliko tik krovinio ekspedijavimo veiksmus, AB „Klaipėdos kartonas“ ir V. P. IĮ 2003 m. sausio 7 d. sudaryta sutartis ir vykdant šią sutartį AB „Klaipėdos kartonas“ pateiktas 2004 m. sausio 19 d. užsakymas konkrečiam kroviniui pervežti patvirtina, jog susiklostę AB „Klaipėdos kartonas“ ir V. P. IĮ teisiniai santykiai turi būti kvalifikuojami kaip krovinio pervežimo tarptautiniais maršrutais teisiniai santykiai, nes iš tikrųjų tarp šių subjektų buvo sudaryta krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis. Teisėjų kolegija konstatuoja, kad jeigu asmuo sudaro sutartį kroviniui pervežti į paskirties vietą, bet veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui, jis vis tiek yra vežėjas CMR konvencijos prasme. Be to, netgi tuo atveju, kai ekspeditorius prisiima atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, tačiau be atskiro nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis taip pat laikytinas vežėju CMR konvencijos prasme. Taip pat ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą konkretų pervežimą, yra vežėjas pagal CMR konvenciją, nebent sutartyje su siuntėju būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas. Atsižvelgdama į byloje nustatytas aplinkybes, teisėjų kolegija konstatuoja, kad galima daryti išvadą, jog teisiniai santykiai, susiklostę tarp UAB „Klaipėdos kartonas“ iš vienos pusės ir V. P. IĮ bei UAB „Klevas“ iš kitos pusės, kvalifikuotini kaip krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais, kur UAB „Klaipėdos kartonas“ yra krovinio siuntėjas, V. P. IĮ – pirmasis vežėjas, o UAB „Klevas“ – kitas (antrasis) vežėjas⁹⁵.

⁹⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis, priimta civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“, bylos Nr. 3K-3-457/2006.

Teisėjų kolegija pažymi, kad, skirtingai nuo kitų privatinės vežimų teisės srities konvencijų, kurios leidžia vežėjui siūlyti savo klientams geresnes sąlygas, palyginus su tomis, kurios nustatytos šių konvencijų, CMR konvencijos nuostatos yra privalomos sutarties šalims. Visi susitarimai, kuriais tiesiogiai arba netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, laikomi negaliojančiais (CMR konvencijos 41 straipsnis). Tačiau CMR konvencijos 40 straipsnyje yra padaryta išimtis, suteikianti teisę vežėjams, vežusiems tą patį krovinį, susitarti dėl nuostolių tarp jų paskirstymo ir šių atlyginimo kitaip, negu nurodyta CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose. Kartu teisėjų kolegija pažymi, kad šis V. P. IĮ ir UAB „Klevas“ sudarytas susitarimas dėl atsakomybės prieš krovinio siuntėją galioja tik šių dviejų vežėjų santykiams, tačiau šis susitarimas negali paveikti krovinio siuntėjo ar gavėjo teisių, pareigų ar teisėtų interesų, taigi taip pat negali būti laikomas ribojančiu krovinio siuntėjo teisę pasirinkti, kuriam vežėjui – pirmajam ar tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas lėmė krovinio sugadinimą – reikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo. Priešingu atveju tokio vežėjų tarpusavio susitarimo taikymas krovinio siuntėjui ar gavėjui reikštų nukrypimą nuo CMR konvencijos nuostatų, todėl jis pagal Konvencijos 41 straipsnį būtų niekinis ir negaliojantis⁹⁶.

LAT teisėjų kolegija konstatavo⁹⁷ krovinio vežėjo pasirašymo važtaraštyje reikšmę vežėjo atsakomybės aspektu, t. y. vežėjo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas, priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje, - nuo krovinio priėmimo vežti momento iki perdavimo gavėjui momento (CMR 17 straipsnio 1 dalis).

Teisėjų kolegija⁹⁸ nesutinka su teiginiu, kad važtaraštis yra laikomas *prima facie* įrodymu, nes, remiantis CPK 197 straipsnio 2 dalimi, tik dokumentai, išduoti valstybės ir savivaldybių institucijų, patvirtinti kitų valstybės įgaliotų asmenų, neviršijant jiems nustatytos kompetencijos bei laikantis atitinkamiems dokumentams keliamų formos reikalavimų, laikomi oficialiaisiais rašytiniais įrodymais ir turi didesnę įrodomąją galią (CPK 185 straipsnio 2 dalis). Važtaraštis neatitinka nurodytų oficialaus dokumento požymių ir nėra *prima facie* įrodymas, bet CMR konvencijos 9 straipsnyje nustatytos teisinės prezumpcijos, t. y. viena iš aplinkybių, kurių nereikia įrodinėti (CPK 182 straipsnio 4 punktas).

CMR konvencijos 9 straipsnio 1 dalyje, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 12 punkte nustatyta, kad važtaraštis yra *prima facie* įrodymas,

⁹⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis, priimta civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“, bylos Nr. 3K-3-457/2006.

⁹⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, bylos Nr. 3K-3-296/2008.

⁹⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, bylos Nr. 3K-3-296/2008.

patvirtinantis, kad vežimo sutartis sudaryta ir kroviny s perduotas vežėjui disponuoti. Teisėjų kolegija pažymi, kad važtaraščiu, kaip *prima facie* įrodymu, ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 12 punktu reikėtų vadovautis tais atvejais, kai byloje nėra vežimo sutarties⁹⁹.

Vadovaujantis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 11 punktu, *„jeigu sutartimi su krovinio siuntėju pervežimo procese dalyvaujantis ekspeditorius įsipareigoja būti vežėjas (įsipareigoja siuntėjui nugabenti krovinį į paskyrimo vietą, nors veža ne pats, o tik atlieka ekspedijavimo paslaugas), jis atsako siuntėjui kaip vežėjas nepriklausimai nuo to, ar jis veš pats, ar paves tai padaryti trečiajam asmeniui“*. Nagrinėjamoje byloje krovinių vežimo sutartis sudarė krovinių gavėjas UAB „Alna biuro sistemos“ ir atsakovas (b. l. 7, 8). Iš nurodytų sutarčių matyti, kad atsakovas įsipareigoja vežti krovinius, o krovinių gavėjas įsipareigoja atlyginti atsakovui už vežimo paslaugas. Krovinių vežimo sutartyse nenumatyta atsakovo kaip ekspeditoriaus atsakomybė. Byloje nustatyta, kad atsakovas atliko ekspedijavimo veiksmus. Taigi atsakovas krovinių gavėjui įsipareigojo būti vežėjas. Teisėjų kolegija sutinka su apeliacinės instancijos teismo motyvu, kad tai, koku būdu atsakovas įsipareigojo krovinį nuvežti, neturi reikšmės, nes pervežimo būdas ar ekspedijavimas nebuvo aptarti krovinių gavėjo ir atsakovo sudarytose krovinių vežimo sutartyse¹⁰⁰.

Sutarties šalių teisės ir pareigos, susijusios su aprūpinimu vežimui reikalingais dokumentais, ir atsakomybė dėl tokių dokumentų nebuvimo ar netinkamo panaudojimo, yra nustatyti CMR konvencijos 11 straipsnyje¹⁰¹. CMR konvencijos 11 straipsnyje nurodyta, kad iki krovinio perdavimo vežėjui siuntėjas privalo prie važtaraščio pridėti visus reikiamus dokumentus ir vežėjui suteikti visapusišką informaciją, reikalingą muitinės bei kitiems formalumams atlikti; vežėjas neprivalo tikrinti šių dokumentų ir informacijos teisingumo bei visapusiškumo; siuntėjas atsako vežėjui už visus nuostolius, atsiradusius dėl to, kad šių dokumentų ir duomenų nebuvo arba jie buvo pateikti ne visi arba netikslūs, išskyrus atvejus, kai kaltas pats vežėjas; vežėjas yra atsakingas už dokumentų, minimų važtaraštyje ar jam įteiktų, pametimą ar neteisingą jų panaudojimą. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo Nr. 31 17 punkte nurodyta, kad aprūpinti vežėją reikiamais dokumentais, informacija, reikalinga muitinės ir kitiems formalumams atlikti, yra siuntėjo pareiga, todėl jei teismas nustato, kad nuostoliai patirti dėl reikiamų dokumentų ar informacijos, reikalingų muitinės formalumams atlikti,

⁹⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. vasario 13 d. nutartis, priimta civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Eika“, bylos Nr. 3K-3-104/2006.

¹⁰⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. vasario 13 d. nutartis, priimta civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Eika“, bylos Nr. 3K-3-104/2006.

¹⁰¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. sausio 16 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „Baltic Freight Services“ v. A. Jankevičiaus individuali įmonė, bylos Nr. 3K-3-34/2006.

nebuvo, už tai atsakingas yra siuntėjas, nes vežėjas neprivalo tikrinti dokumentų tikrumo ar tinkamumo. Vežėjas yra atsakingas už jam pateiktų dokumentų praradimą ar jų netinkamą panaudojimą. Teisėjų kolegija toje byloje konstatavo, kad pagal CMR konvencijos 11 straipsnį aprūpinti vežėją reikiama dokumentais, informacija, reikalinga muitinės ir kitiems formalumams atlikti, yra pirmiausia siuntėjo, bet ne vežėjo, kaip buvo numatyta šalių sudarytoje sutartyje, pareiga, ir būtent siuntėjas atsako už visus nuostolius, atsiradusius dėl tokių dokumentų ar duomenų nebuvimo ir netikslumų. Jeigu teismas nustato, kad nuostoliai patirti dėl reikiamų dokumentų ar informacijos, reikalingų muitinės formalumams atlikti, nebuvimo, tai už tai atsakingas yra siuntėjas, nes vežėjas nėra įpareigotas tikrinti šių dokumentų ir informacijos teisingumo ir visapusiškumo. Siuntėjas privalo ne tik pridėti visus reikiamus dokumentus muitinės formalumams atlikti, bet ir suteikti vežėjui visapusišką informaciją. Vežėjas nėra įpareigotas tikrinti šių dokumentų ir informacijos teisingumo ir visapusiškumo¹⁰². Todėl vadovaujantis CMR konvencijos 11 straipsnio nuostatomis ir Lietuvos Aukščiausiojo teismo suformuota šių nuostatų aiškinimo ir taikymo praktika, darytina išvada, kad vežėjui atsakomybė pagal CMR konvencijos 11 straipsnį galėtų kilti tik tuo atveju, jeigu būtų nustatytos abi šios aplinkybės¹⁰³: 1) dokumentai, reikalingi vežimui atlikti, buvo nurodyti važtaraštyje arba vežėjui įteikti; 2) vežėjas šiuos dokumentus pametė arba netinkamai panaudojo. Nurodytą CMR konvencijos nuostatų aiškinimo ir taikymo kasacinio teismo praktikoje byloje¹⁰⁴ yra nurodyta, kad jei teismas nustato, jog nuostoliai patirti dėl reikiamų dokumentų ar informacijos, reikalingų muitinės formalumams atlikti, nebuvimo, už tai atsakingas yra siuntėjas, nes vežėjas neįpareigotas tikrinti šių dokumentų ir informacijos teisingumo ir visapusiškumo. Pagal CMR konvencijos 6 straipsnio 2 dalį CMR važtaraštyje turi būti nurodytas perduotų vežėjui dokumentų sąrašas. Pridėti visus reikiamus dokumentus muitinės formalumams atlikti yra siuntėjo pareiga. Be to, siuntėjas privalo suteikti vežėjui visapusišką informaciją muitinės ir kitiems formalumams atlikti.

Remiantis Jungtinių Tautų Ekonomikos Komisijos Europai pateiktais Lietuvos vežėjų atliekamo tiek nacionalinio, tiek tarptautinio krovinių vežimo keliais statistiniais duomenimis, galima teigti, jog nuo pat 1995 metų vyksta krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis veiklos didėjimo tendencija (ypač 2005 metais, kai tarptautinis krovinių vežimo mastas padidėjo 56 proc.).

¹⁰² Lietuvos Aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2005 m. sausio 5 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „Senukų prekybos centras“ v. UAB „EM Trans“; bylos Nr. 3K-3-3/2005.

¹⁰³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. sausio 16 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „Baltic Freight Services“ v. A. Jankevičiaus individuali įmonė, bylos Nr. 3K-3-34/2006.

¹⁰⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės 12 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „Maksimiliana“ v. A. Radzevičienės individuali įmonė, bylos 3K-3-221/2009.

1 lentelė. Krovinių vežimas keliais

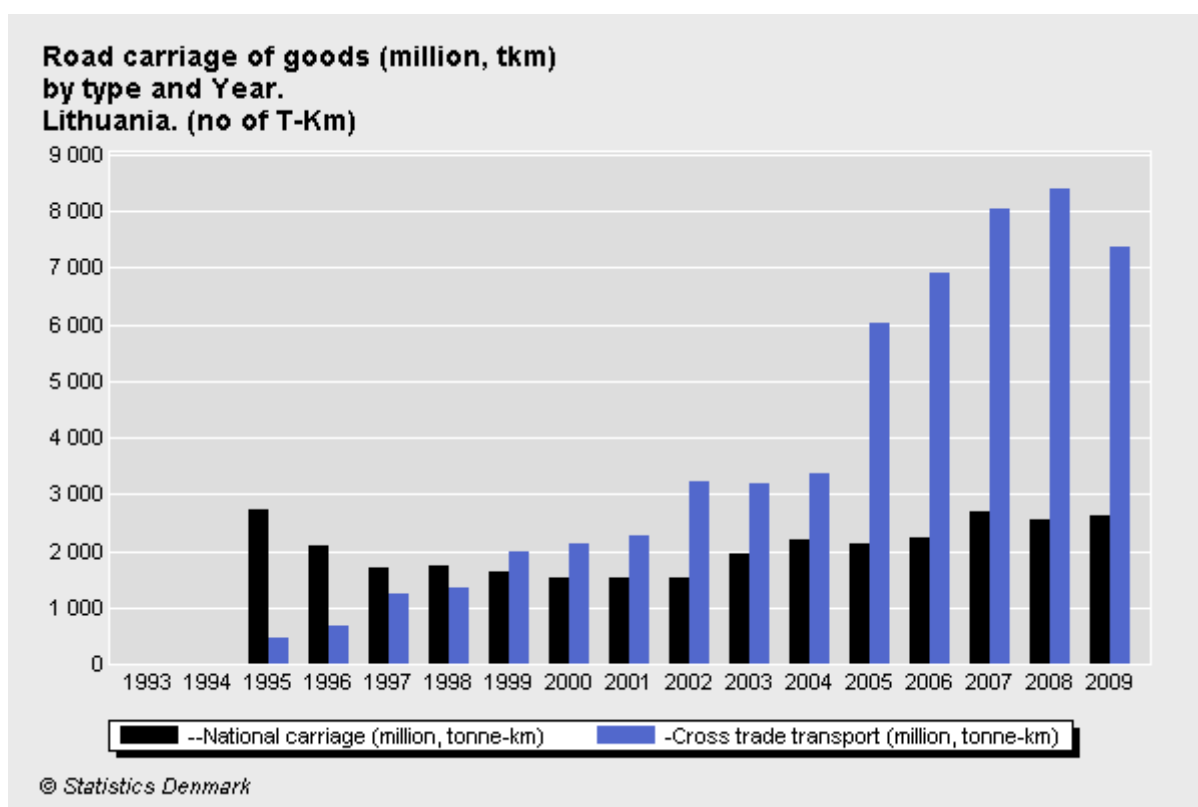
Road carriage of goods (million, tkm) by Country, type and Year

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lithuania																	
--																	
National carriage (million, tonne-km)	..	..	2714	2097	1692	1742	1614	1535	1518	1518	1958	2213	2137	2233	2704	2560	2633
-Cross trade transport (million, tonne-km)	..	..	444	664	1249	1345	1984	2114	2283	3211	3188	3372	6021	6920	8041	8409	7384

Source: UNECE Transport Division Database.

Šaltinis: www.eurostat.lt

1 diagrama. Krovinių vežimas keliais



Šaltinis: www.eurostat.lt

3. KROVINIŲ VEŽĖJO KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONĖMIS ATSAKOMYBĖS ANALIZĖ

Priešingai nei Taisyklės, kuriose krovininių vežėjo kelių transporto priemonėmis atsakomybė nėra reglamentuojama, KTK bei CMR konvencija turi po atskirą skirsnį (skyrių) skirtą šiam klausimui reguliuoti, atitinkamai: septintasis skirsnis bei IV skyrius.

3.1. Krovinio vežėjo atsakomybės pagrindų taikymo specifika

CMR konvencijos IV skyrius vadinasi „Vežėjo atsakomybė“. Būtent vežėjo atsakomybei Konvencijoje skiriamas didžiausias dėmesys. Konvencijos preambulėje įtvirtinta, kad ja siekiama suvienodinti vežėjo atsakomybę¹⁰⁵. Teisės doktrinoje¹⁰⁶ buvo pažymėta, jog vežėjo atsakomybės pagrindai pagal CMR konvenciją atskirų valstybių teismų praktikoje suprantami nevienodai. Antai, Prancūzijoje, Belgijoje ir Anglijoje vežėjas turi pristatyti krovinį tinkamam asmeniui ir tinkamos būklės, o jei krovinys prarandamas arba sugadinamas, vežėjo atsakomybė (kaltė) yra preziumuojama. Šios valstybės vežėjo atsakomybę laiko sutartine, su specifine išimtimi, paprastai nebūdinga sutartinei civilinei atsakomybei – vežėjo kaltės prezumpcija. Tuo tarpu Austrijoje ir Vokietijoje vežėjo atsakomybė pagal CMR konvenciją yra suprantama kaip griežtoji atsakomybė, kurios atsiradimas siejamas su žalos padarymu, t. y. siejama su deliktine, bet ne sutartine atsakomybe. Kaip akcentavo LAT teisėjų kolegija¹⁰⁷ (šią poziciją palaiko ir D. Ambrasienė bei E. Sinkevičius), Lietuvos teismai vežėjo atsakomybę pagal CMR konvenciją turi traktuoti kaip sutartinę, bet ne deliktinę, nors vežėjo kaltė dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo pagal CMR konvenciją yra preziumuojama (CMR konvencijos 17, 18 str.). Todėl kaip ir daugelyje valstybių (tarp jų Anglijoje, Prancūzijoje, Belgijoje), Lietuvoje atsakomybė už vežimo sutarties pažeidimą, taip pat ir krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą, laikytina sutartine, bet ne deliktine atsakomybe. CMR konvencija reglamentuoja vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą bei pavėluotą krovinio pristatymą. Be to, vežė-

¹⁰⁵ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovininių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga

¹⁰⁶ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovininių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004. 26-27 p.

¹⁰⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovininių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

jas pagal CMR konvenciją taip pat yra atsakingas esant aplinkybėms, numatytoms CMR konvencijos 7 str. 3 p. ir 21 str., t. y. konvencijoje taip pat įtvirtinta vežėjo atsakomybės prezumpcija už nebuvimą važtaraštyje nurodymo, jog vežama pagal CMR konvenciją (7 str. 3 p.), taip pat jo pareiga kompensuoti krovinio vertę, kuri lygi išperkamojo mokesčio dydžiui, jei vežėjas perdavė krovinį gavėjui, nepaėmęs išperkamojo mokesčio, jei pagal vežimo sutartį turėjo jį paimti (21 str.).

CMR konvencijos 17 ir 18 straipsniai yra skirti vežėjo atsakomybei už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą jo pristatymą. Jie nėra skirti vežėjo atsakomybei dėl kitų aplinkybių (17 str. 1 p.). Taigi vežėjas yra visiškai atsakingas dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo, nebent jis įrodytų, kad buvo bent viena iš aplinkybių, nurodytų 17 str. 2 p. ir/ar 4 p. Pagrindinė krovinio vežėjo kelių transporto priemonėmis atsakomybės nustatymo taisyklė pagal CMR konvenciją formuluotina, kaip vežėjas atsako už jo žinioje esantį krovinį nuo priėmimo vežti momento iki jo perdavimo gavėjui. Bet kokių atveju, *prima facie* atsakingas bus tas vežėjas, kurio vežimo vykdymo etapu krovinys buvo prarastas, sugadintas ar pavėluotas pristatyti¹⁰⁸. Todėl norint tiksliai nustatyti vežėjo atsakomybės atsiradimo ir jos pasibaigimo laiką, pirmiausiai reikia nustatyti tikslų krovinio priėmimo, taip pat krovinio perdavimo gavėjui momentą. Tai svarbu, nes, kaip matyti iš CMR konvencijos 17 str. 1 p. aiškinimo, vežėjas neat-sako už krovinio praradimą ar jo sugadinimą, jei tai įvyko iki to laiko, kol jis priėmė krovinį vežti, arba kai visa tai įvyko po to, kai krovinys perduotas gavėjui. Pažymėtina, kad pervežimo san-tykiuose priėmimas yra tik tada, jei krovinys priimtas vežti, bet ne kitais tikslais, pavyzdžiui, kaip pakavimas, sandėliavimas iki pervežimo ir pan. Tik tuomet, kai šios operacijos pasibaigs, vežėjas bus laikomas priėmusiu prekes pagal CMR konvenciją. Kaip minėta, vežėjo atsakomybė šiuo atveju prasideda ne tik nuo faktinio vežimo pradžios. Ji prasideda nuo to momento, kai pre-kės perduotos pačiam vežėjui arba jo agentui, įgaliotam jas priimti, pervežimo tikslais. Bet jei vežėjas iki pervežimo dar įsipareigojo pakuoti, sandėliuoti prekes ir pan., priėmimas vežti bus tik šioms operacijoms pasibaigus. Jei prekėms žala bus padaryta šių procesų metu, t.y. iki priėmimo vežti, CMR konvencija netaikoma, o taikomi nacionaliniai įstatymai. Pažymėtina, kad kitaip yra pagal Lietuvos KTK (45 str. 2 d.). Vežimu yra laikomas tas etapas, kai „krovinys buvo vežėjo ži-nioje, neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vieto-jė“. Taigi krovinio saugojimas čia suprantamas kaip vežimo proceso dalis.

3.1.1. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą

¹⁰⁸ M., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London: Singapore, 2004, P. 36

CMR konvencija skiria viso ar dalies krovinio praradimą. Labiausiai toks atskyrimas yra aktualus nustatant ieškininės senaties termino pradžią (32 straipsnio 1 p.) ir kompensacijos, kurią turi sumokėti vežėjas, dydį (23 straipsnis), t.y. skirtingos pasekmės kyla šiuo atveju praradus dalį ar visą krovinį.

Visas krovinys laikomas prarastu, jei jis nepristatytas gavėjui arba pristatytas netinkamam gavėjui. CMR konvencijos 20 str. 1 p. krovinio nepristatymą sieja su termino praleidimu, bet ne su įrodymais, kad krovinys sunaikintas, pagrobtas arba yra dingęs. Krovinys laikomas prarastu, jei nepristatomas gavėjui per 30 dienų nuo pristatymo termino pabaigos, o tais atvejais, kai pristatymo terminas nebuvo suderintas, – per 60 dienų nuo to momento, kai krovinį priėmė vežėjas. Jei šiems terminams pasibaigus vežėjas vis tik pristato krovinį, ieškovas turi teisę (bet ne pareigą) reikšti ieškinį dėl pavėluoto pristatymo patirtų nuostolių, bet ne dėl krovinio praradimo. Kad gavėjas ar kitas ieškinį reiškiantis asmuo nepiktnaudžiautų savo teise reikšti ieškinį dėl krovinio praradimo tik remdamasis termino praleidimu, teismas turėtų atsižvelgti į bendrus sutarčių teisės principus, kad sutartys būtų vykdomos tinkamai ir sąžiningai, šalims kooperuojantis ir bendradarbiaujant, kuo ekonomiškiausiai kitai šaliai būdu, remiantis sąžiningumo ir protingumo kriterijais. Jei pateiktas ieškinys dėl krovinio praradimo, tuomet krovinio praradimo faktą (t.y. tai, kad krovinys buvo prarastas priėmus jį vežti ir iki perdavimo gavėjui momento) turi įrodyti ieškovas (terminas „ieškovas“ apima tiek krovinio siuntėją, tiek gavėją, tiek kitus pretenzijas vežėjui reiškiančius asmenis)¹⁰⁹. Jeigu yra vėluojama pristatyti krovinį per 20 str. 1 p. nurodytą laiką, tai gali būti traktuojama kaip viso krovinio praradimas. Tokiu atveju nuostolių atlyginimas skaičiuotinas ne pagal užmokestį už vežimą (23 str. 5 p.), bet pagal krovinio vertę (23 str. 1 p.). Be to, taikant šią nuostatą, senaties terminas pagal 32 str. 1 p. turi būti pradėtas skaičiuoti pagal viso krovinio praradimo atvejui numatytą tvarką. Jeigu vežėjas vis tik pristato krovinį jau pasibaigus anksčiau nurodytiems terminams, krovinio gavėjas gali perkvalifikuoti tokio pobūdžio visišką praradimą į pavėluotą pristatymą. Tačiau tai jo teisė (bet ne pareiga), kuria jis gali pasinaudoti, jeigu krovinys jam dar apskritai reikalingas. Taigi CMR konvencijos 20 straipsnio nuostatų aiškinimo išeina, kad net tuo atveju, kai krovinį vėliau gaus teisėtas gavėjas, jis gali jo nepriimti, nes krovinys laikytinas prarastu¹¹⁰.

Dalinis krovinio praradimas yra tada, kai dalis krovinio nėra pristatyta, o kita dalis pristatyta gavėjui. Vežėjas turi kompensuoti už tą krovinio dalį (kiekybinis kriterijus), kuri nepristatyta

¹⁰⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

¹¹⁰ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga

gavėjui¹¹¹. Dalinis, kaip ir visas, krovinio praradimas, nustatomas ne pagal viso krovinio apimtį, o pagal atitinkamą vežimo sutartį bei krovinio važtaraštį. Taigi jei krovinys yra padalijamas į dalis (vežamas keliomis transporto priemonėmis), tais atvejais, kai viena tokia dalis yra konkrečios sutarties ir/ar konkretaus važtaraščio objektas, galima laikyti, kad prarastas konkretus krovinys nurodytas konkrečioje sutartyje ir/ar konkrečiame važtaraštyje.

3.1.2. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą

Krovinio sugadinimo sampratos CMR konvencija nepateikia, bet atskiria krovinio sugadinimo sąvoką nuo dalies bei viso krovinio praradimo sąvokų. Krovinio sugadinimą galima būtų apibrėžti kaip bet kokią krovinio fizinės būklės pasikeitimą, sumažinantį krovinio vertę. Pažymėtina, kad pagal sampratą krovinio sugadinimas apimtų ir normalų jo nusidėvėjimą, tačiau užsienio teismų praktika rodo, kad tokiais atvejais vežėjas nuo atsakomybės yra atleidžiamas. Išorinis krovinio sugadinimas yra tada, kai konstatuojami išoriniai defektai (įlinkimas, įtrūkimas, surūdijimas ir pan.). Vidinis krovinio sugadinimas atsiranda dėl išorės veiksnių vežimo metu (ypač gabenant maisto produktus)¹¹².

Krovinio sugadinimas yra jo sugadinimas, dėl kurio krovinys tampa netinkamu naudoti, arba krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą (kokybinis kriterijus). Krovinio visiško sugadinimo atveju vežėjas turi kompensuoti krovinio vertę pagal CMR konvencijos 23 str. Krovinio vertės sumažėjimo atveju vežėjas turi kompensuoti krovinio vertės sumažėjimo sumą (CMR konvencijos 25 str.) bei kitas su krovinio vertės sumažėjimu susijusias išlaidas (mokestis ekspertams už vertės nustatymą ir kt.)¹¹³.

3.1.3. Vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą

Pagal CMR konvencijos 19 straipsnį laikoma, kad krovinys pavėluotas pristatyti, jeigu jis nepristatomas suderintais terminais, arba jeigu nebuvo susitarta dėl pristatymo terminų, tada įvertinant konkrečias vežimo aplinkybes, o jei kraunama dalimis, atsižvelgiant į normaliomis

¹¹¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

¹¹² Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga

¹¹³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

sąlygomis reikalingą krovinių partijai sudaryti būtiną laiką, - faktinė vežimo trukmė didesnė už laiką, kuris normaliomis sąlygomis reikalingas pareigingam vežėjui atlikti vežimą.

Pavėluotas krovinių pristatymas gali būti dvejopas¹¹⁴:

1) šalys susitarė dėl pristatymo terminų, bet laiku nebuvo pristatyta, – tada vežėjas turi kompensuoti nuostolius pagal CMR konvencijos 23 str. 5 p. Pristatymo terminas gali būti nurodytas tiek važtaraštyje, tiek ir kituose dokumentuose, nurodančiuose tai, kad pristatymo terminas buvo šalių suderintas. Pristačius krovinį pavėluotai, ieškovas turi įrodinėti, kad susidarė skirtumas tarp laiko, per kurį buvo susitarta pristatyti krovinį, ir laiko, per kurį krovinyje buvo faktiškai pristatytas.

2) šalys nesusitarė dėl pristatymo terminų, tai pavėluotu pristatymu laikytini tie atvejai, jei pristatymo laikas viršija laiką, kuris normaliomis sąlygomis reikalingas pareigingam vežėjui pervežti krovinį. Nustatant „protingą“ laiką atsižvelgtina į 1970 m. AETR susitarimo nuostatas, taip pat į tai, kad jei, nesuderinus termino, krovinyje nepristatomas per 60 dienų, jis yra laikomas prarastu (CMR konvencijos 20 str. 1 p.).

3.2. Vežėjo civilinės atsakomybės už krovinių būklę ir susijusių aplinkybių analizė

Krovinių praradimas, jo sugadinimas ar pavėlavimas pristatyti, jei tai įvyko dėl krovinių defektų yra laikoma vienu iš vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų.

Šiuo atveju yra nustatinėjama, kad buvo defektų, įprastinėmis sąlygomis nebūdingų tokio pobūdžio kroviniams. Paskelbtas krovinių defektas reiškia, kad krovinyje turi turėti tokio pobūdžio kroviniams nebūdingą defektą. Vežėjas turi įrodyti, kad jis tinkamai, kaip įprasta, rūpinosi kroviniu bei patį defekto buvimą. Pažymėtina, kad šiuo atveju svarbūs du faktai: 1) krovinių pobūdis ir 2) vežėjo veiksmai vežant tokį krovinį. Siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės šiais pagrindais, vežėjas niekuomet negali remtis savo transporto priemonės defektais, nes jis pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 3 punktą, visuomet yra atsakingas už savo transporto priemonių techninę būklę. Jei, gavus krovinį, jo defektai (trūkumai) yra akivaizdūs (matomi ir be išpakavimo), vežėjui (arba vežėjo vairuotojui) turi būti nedelsiant (žodžiu arba raštu) pateikta reklamacija. Jei trūkumai neakivaizdūs, reklamacija turi būti pateikta raštu vežėjui per 7 dienas, neskaitant išieginų ir švenčių dienų. Reklamacijos gali būti įrašytos į važtaraštį, išsiųstos paštu, telegrafu ir

¹¹⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

pan. Jeigu krovinio gavėjas priėmė krovinį kartu su vežėju nepatikrinęs jo būklės arba nepareiškė reklamacijų 30 str. 1 punkte nustatyta tvarka ir terminais, tuomet krovinio priėmimas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių siunta gauta tokia, kokia nurodyta važtaraštyje. Toks įrodymas gali būti nuginčytas gavėjo ar kito suinteresuoto asmens. Kokie trūkumai yra akivaizdūs, o kokie – ne, sprendžiama kiekvienu konkrečiu atveju pagal byloje esančius įrodymus. Reklamacijose, reiškiamose CMR konvencijos 30 straipsnio pagrindu, skirtingai nuo pretenzijų, minimų 32 str. 2 p., nėra būtina nurodyti žalos dydį, reikalavimo pagrindą ir kt. Pakanka, kad būtų konstatuota, jog prekių būklė nėra tinkama¹¹⁵.

Su krovinio defektais susijusios reklamacijų dėl krovinio trūkumo pareiškimo aplinkybės. Kaip teigia LAT, reklamacija, padaryta CMR važtaraštyje turi įrodymo galią, nes jei nėra pažymėta važtaraštyje apie prekių būklę jų gavimo metu, laikoma, kad prekės gautos tinkamos kokybės. Šios nuostatos netaikomos tiems atvejams, kai prekės nėra pristatytos apskritai. CMR reglamentuoja reklamacijas dėl akivaizdžių ir dėl neakivaizdžių trūkumų. Jei trūkumas akivaizdus (matomas net ir be išpakavimo), reklamacija padaroma nedelsiant. Tokios pastabos gali būti tiek žodinės, tiek rašytinės. Jei trūkumai nėra akivaizdūs, reklamacijos turi būti pateiktos raštu: telegrama, faksograma ir pan. Be to, tokios reklamacijos turi būti pateikiamos ne vėliau kaip per 7 dienas neįskaitant išeiginių ir šventinių dienų. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad esant akivaizdiems krovinio trūkumams reklamacija gali būti (žodžiu ar raštu) pateikta ir vežėjo vairuotojui. Tokiais atvejais važtaraštyje pakanka krovinio gavėjo įrašo apie jo atsisakymą priimti krovinį. Apskritai reklamacijos, numatytos 30 str. 1 d., tikslas – kuriuo nors būdu suteikti vežėjui informaciją apie akivaizdžius trūkumus, kad vežėjas galėtų tuoj pat imtis neatidėliotinų veiksmų žalos dydžiui, jos pobūdžiui ir susidarymo mechanizmui nustatyti. Tokiais atvejais apžiūrėti krovinio kviečiami atitinkamų sričių specialistai, vadinami įvairiose valstybėse skirtingai. Tai gali būti siurvejeriai, avariniai komisarai, ekspertai, valstybinių įstaigų darbuotojai (pavyzdžiui, gydytojai–higienistai, veterinarijos tarnybų atstovai ir pan.), kurių išvadas ieškovas ar kiti byloje dalyvaujantys asmenys turi pateikti teismui.

Tais atvejais, kai prekės priimtose be patikrinimo arba reklamacijos, tačiau vėliau išaiškėja neakivaizdūs trūkumai, tai reklamacija turi būti pateikiama tik raštu ir tik pagrindiniam vežėjui ar jo agentams. Pažymėtina, kad tokiais atvejais rašytinės reklamacijos pateikimas vairuotojui negali būti laikomas tinkamu reklamacijos pateikimu, nes vairuotojas, nors ir gavęs per 7 dienas rekla-

¹¹⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

maciją, tačiau nesantis iškrovimo vietoje, neturi galimybės imtis tinkamų vežėjo teisėtų interesų apsaugos priemonių¹¹⁶.

3.2.1. Atsakomybės pasiskirstymo, kai veža keli vežėjai specifi-ka

Vienas iš pagrindinių CMR konvencijoje reglamentuojamų klausimų yra atsakomybės pasiskirstymo specifi-ka, kai veža keli vežėjai.

Jeigu vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą. Antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios yra nurodytos važtaraštyje (CMR konvencijos 34 str.). Kaip akcentuoja LAT¹¹⁷, vieningos sutarties visam vežimo procesui buvimo atveju CMR konvencija taikoma ir tada, kai paskutinė vežimo atkarpa ir paskutinis vežėjas vykdo pervežimą tik vienoje konkrečioje valstybėje, o paskutinis vežėjas laikytinas kitu vežėju. Todėl teismai, jei ieškinys yra pareikštas paskutiniam vežėjui, nepriklausomai nuo to, kad jis vykdė vežimą tik vienos valstybės teritorijoje, turi spręsti ginčą, taikydami CMR konvencijos nuostatas. Teismas, nagrinėdamas ginčą dėl kelių vežėjų vežamo krovinio, pagal įrašą važtaraštyje nustato krovinio perėjimo kito vežėjo dispozicijon faktą, taip pat perduoto vežti krovinio būklę ir pakuotę. Jei nėra žymos važtaraštyje apie vežėją, kuriam yra reiškiamas ieškinys, jis nėra laikytinas vežime dalyvavusiu vežėju. Jei kitas vežėjas važtaraštyje nurodytas, bet nėra jame pastabų apie krovinio ir jo pakuotės būklę, preziumuojama, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės, o krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus. Jei krovinį vežė paeiliui keli vežėjai, ieškinys byloje, išskyrus priešieškinio ir prieštaravimo prieš ieškinį pareiškimus, gali būti pareikštas tik pirmajam, paskutiniajam arba tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas lėmė krovinio praradimą, sugadinimą ar pristatymo termino viršijimą; ieškinys gali būti pareikštas ir keliems vežėjams (CMR konvencijos 36 straipsnis). Ieškinys gali būti reiškiamas bet kuriam ar keliems iš nurodytų vežėjų dėl visos žalos, patirtos dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo. Bet jeigu ieškinį byloje pareiškė bet kuris iš vežime dalyvaujančių vežėjų krovinio siuntėjui ar gavėjui dėl atlyginimo už pervežimą ar kitų išlaidų išieškojimo, atsakovas gali reikšti priešieškinį ar prieštaravimą prieš ieškovo pareikštą ieškinį, nesilaikydamas taisyklių, numatytų CMR konvencijos 36 straipsnyje, t.y. bet kuriam iš vežime dalyvavusių vežėjų.

¹¹⁶ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga

¹¹⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

Esant vežimams, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai, vežėjai turi teisę dėl nuostolių paskirstymo susitarti kitaip, negu numatyta CMR konvencijos 37 ir 38 str. (40 str.). Tai yra išimtis iš CMR konvencijos 41 str. nuostatų, pagal kurias visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, laikomi negaliojančiais.

3.3. Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą pagrindų analizė

Kaip jau minėta anksčiau darbe, atliekant vežėjo atsakomybės pagerintų analizę be CMR Konvencijos nuostatų buvo remiamasi LAT teismų praktika bei teisės doktrina.

3.3.1. Aplinkybės susijusios su krovinio siuntėjo arba gavėjo kalte

Krovinio praradimas, jo sugadinimas ar pavėlavimas pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės (šiuo asmeniu gali būti tiek krovinio siuntėjas, tiek krovinio gavėjas), t. y. dėl krovinio disponuojančio asmens netinkamų veiksmų ar aplaidumo arba kaip jo nurodymų pasekmė.

Šis pagrindas reiškia, kad krovinio praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas turi atsirasti būtent dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, nes kitaip už tai bus atsakingas vežėjas. Todėl vežėjas, siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės, turi įrodyti disponuojančio asmens kaltę, t. y. priežastinį ryšį tarp disponuojančio asmens kaltų veiksmų ar neveikimo ir krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo. Vežėjas siekdamas pasinaudoti atleidimo nuo atsakomybės pagrindu dėl krovinio siuntėjo ar gavėjo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo (netinkamos pervežimui transporto priemonės užsakymas pervežimui laikytinas nurodymu). Nurodymai gali būti duoti raštu, žodžiu, faksograma, apžymėti važtaraštyje. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės ir tuo atveju, jei įrodys, kad reikalingi (būtinai) nurodymai apskritai nebuvo pateikti. Bet jei nurodymai buvo netikslūs ar neaiškūs, o vežėjas nepaprašė jų paaiškinti, vežėjas gali būti pripažintas atsakingu. Todėl šiuo atveju priežastinį ryšį reikia nustatyti tarp disponuojančio asmens duotų nurodymų ir atsiradusių pasekmių.

3.3.2. Aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti

Krovinio praradimas, jo sugadinimas ar pavėlavimas pristatyti, jei tai įvyko aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 2 punktą yra vienas iš vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų.

Šiuo atveju vežėjas turi įrodyti aplinkybes, kurių vežėjas negalėjo numatyti, o pasekmės dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio, taip pat priežastinį ryšį tarp aplinkybių ir krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėlavimo pristatyti, t. y. įrodinėtinas tiek aplinkybių, tiek pasekmių neišvengiamumas. Šios dvi situacijos tarptautinėje praktikoje vadinamos *force majeure* ir *cas fortuit*. *Force majeure* suvokiama kaip trečiosios šalies tam tikrų priemonių panaudojimas prieš vežėją – valstybės veiksmai, vyriausybinių susitarimų, streikai ar kita. *Cas fortuit* yra atsitiktinės aplinkybės, kurių nebuvo galima numatyti ar išvengti, bet kurios susiklostė vykdant sutartį, pavyzdžiui, gaisras sandėlyje, kuriame saugomos prekės, ginkluotas ar kitoks užpuolimas. Pagrindinis klausimas, aiškinant šį atleidimo nuo atsakomybės pagrindą, kyla dėl to, ar 17 str. 2 p. nurodytos „aplinkybės“ suvoktinos tik kaip „*force majeure*“ ar plačiau. Tai skirtingai traktuojama įvairių valstybių jurisdikcijose, kaip ir nevienodai suprantamas sąvokos „*force majeure*“ turinys. Ypač skiriasi valstybių praktika, kai krovinyje prarandamas dėl ginkluoto ar kitokio užpuolimo ir apiplėšimo. Vyraujanti pozicija, kuriai reiktų pritarti, yra ta, kad vežėjas galėtų būti šiuo pagrindu atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad vežėjas padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu. Įrodinėjimo, kad nuostolių nebuvo galima išvengti, našta tenka vežėjui. (18 str. 1 p.). Pavyzdžiui, vagystės, grobimo, užpuolimo atveju vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės CMR konvencijos 17 str. 2 p. pagrindu (dėl aplinkybių, kurių negalėjo numatyti, bei pasekmių, kurioms dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio) tik tuo atveju, jei įrodys teismui, kad ėmėsi visų reikiamų saugumo priemonių ir padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas, kad būtų galima išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu, tačiau negalėjo išvengti šių įvykių.

Tarptautinėje teismų praktikoje nustatant aplinkybes, kurių vežėjas negalėjo išvengti, ir pasekmes, kurioms negalėjo užkirsti kelio, susiformavo kai kurios išvados, į kurias turėtų atsižvelgti ir

Lietuvos teismai, spręsdami vežėjo atleidimo nuo atsakomybės klausimą nurodytais pagrindais, kaip antai¹¹⁸:

- vien tik tai, kad žala padaryta dėl padegimo, savaime neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės. Būtinai aiškinantis visas su krovinio praradimu dėl šios priežasties susijusias aplinkybes;
- prekių vagystės negalima laikyti neišvengiamu, jei automobilis nakties metu stovėjo nesaugomas kokios nors degalinės teritorijoje;
- vežėjai, vežę prekes, pastatė mašiną nesaugomoje aikštelėje ir abu išėjo papietauti. Vienintelė saugoma aikštelė buvo už 150 km. Važiavimas ten būtų reiškęs vežimo instrukcijų pažeidimą. Nepaisant to, kad mašinoje buvo įjungta apsauginė signalizacija, mašina su kroviniu buvo pavogta. Vežėjas pripažintas kaltu, nes žalos buvo galima išvengti, jei vairuotojai būtų pietavę atskirai;
- jei vežėjas nors trumpam paliko be priežiūros krovinį tos valstybės teritorijoje, kur ypač didelis krovinių vagysčių skaičius, ir krovinys dingo, nebus neišvengiamumo;
- jei vairuotojas palieka užrakintą automobilį muitinės teritorijoje, nors muitinė tuo metu jau nedirba, palieka salone automobilio ir muitinės dokumentus, vagystė nelaikoma neišvengiama aplinkybe;
- vairuotojas negali remtis tuo, kad bloga kelių būklė atitinkamoje valstybėje neišvengiamai lėmė pavėluotą pristatymą;
- jei pristatymo pavėlavimui kelia grėsmę klimato sąlygos, vežėjas turi išvykti anksčiau, nukelti važiavimo datą arba apvažiuoti blogą klimato zoną;
- vairuotojo užsnūdimas už vairo, sukėlęs avariją ir krovinio sugadinimą, jokiais atvejais negali būti traktuojamas kaip „neišvengiamos aplinkybės“ ir kt.

Pagal tarptautinę teismų praktiką neišvengiamos aplinkybės yra tokios¹¹⁹:

- kilus gaisrui ir nustačius, kad tai buvo tyčinis padegimas, gaisro padaryta žala vertintina kaip negalėta numatyti, nes vežėjas negali imtis kokių nors priemonių prieš tyčinį tokio pobūdžio nusikaltimo padarymą;
- „sprogusi padanga“ tik tada vertinama kaip aplinkybė, atleidžianti nuo atsakomybės, jei tai įvyko dėl išorės poveikio (stiklo šukės, vinies ir pan.);
- ginkluotas automobilio su vienu vairuotoju užpuolimas trumpai sustojus autostradoje vertintinas kaip aplinkybė, atleidžianti nuo atsakomybės už tokiu užpuolimu kroviniui padarytą žalą ar jo pagrobimą;

¹¹⁸ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga

¹¹⁹ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga

– įvykus autoįvykiui, kurio net ir ypatingo atsargumo atveju vežėjui nebuvo galima išvengti ir kurio metu kroviny s prarastas ar sugadintas, padaryta žala laikytina neišvengiama. Antai jeigu apšviestas tinkamai automobilis yra tvarkingai pastatytas kelkraštyje, bet jį sudaužo naktį kitas automobilis, vežėjas nėra kaltas, nes trečiojo asmens veikos jis negalėjo išvengti; ir kt.

Bet visi nurodyti pagrindai yra vertintini pagal konkrečios bylos konkrečias aplinkybes ir visų byloje esančių įrodymų visetą. Vien tik anksčiau nurodytų aplinkybių konstatavimas pats savaime nėra pagrindas atleisti vežėją nuo atsakomybės.

3.3.3. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos faktorių

Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos faktorių pagrindas CMR Konvencijoje yra formuluojama kaip krovinio praradimas ar sugadinimas dėl ypatingos rizikos, kuri susijusi su viena ar keliomis toliau išvardytomis aplinkybėmis:

a) buvo naudojamos atviros, be tento transporto priemonės, jeigu toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje. Jei vežėjas remiasi šioje nuostatoje numatytais pagrindais, svarbu nustatyti dviejų aplinkybių visetą: 1) ar buvo naudojamos atviros be tento transporto priemonės; 2) ar toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje. Tuo atveju, jei yra akivaizdus šalių susitarimas naudoti atvirą be tento transporto priemonę, bet važtaraštyje nėra žymos, taikytina CMR konvencijos 4 straipsnio nuostata apie tai, kad „važtaraščio neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei sutarties veikimui”.

b) kai kroviny s, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti jo neįpakavus ar blogai įpakavus, vežamas jo neįpakavus arba įpakavus netinkamai. Jei vežėjas įrodo, kad kroviny s, pagal savo savybes netinkamas vežti jo neįpakavus ar blogai įpakavus, buvo vežamas jo neįpakavus arba įpakavus netinkamai, ir dėl to atsirado žala (17 str. 4 p. b papunktis), turi būti nustatyti trys momentai: 1) ar kroviny s, reikalingas įpakavimo, buvo vežamas neįpakavus ar blogai įpakavus; 2) ar neįpakavimas arba netinkamas įpakavimas buvo krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis; 3) ar vežėjas galėjo patikrinti pakuotės būklę, nes jei galėjo, bet nepatikrino, arba buvo nepakankamai atidus, arba jei tikrinimo metu pastebėtų trūkumų neįrašė į važtaraštį, tai preziumuojama, kad pakuotė buvo tinkama (CMR konvencijos 8 str.).

c) jei krovinį pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo ar gavėjo vardu. Todėl jei vežėjas įrodo, kad krovinį paruošė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas arba gavėjas, arba trečiasis asmuo siuntėjo arba gavėjo pavedimu (CMR konvencijos 17 str. 4 p. c papunktis), jis turi įrodo tikėtiną priežastinį ryšį tarp siuntėjo, gavėjo ar trečiųjų asmenų veiksmų ir atsiradusios žalos. Bet jei

nustatyta, kad vežėjas matė, jog kuri nors iš minėtų operacijų kelia grėsmę krovinio saugumui, bet neatsisakė vežti prekių ir/ar nepadarė apie tai žymos važtaraštyje, vežėjas nėra atleidžiamas nuo nuostolių atlyginimo.

d) dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prarasti ar sugadinti: surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrėję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan. Jei vežėjas įrodinėja, kad žala atsirado dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visiškai arba iš dalies prarasti ar sugadinti: sudužę, surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrėję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan. (CMR konvencijos 17 str. 4 p. d papunktis), jis privalo įrodyti: 1) kad krovinio natūralios savybės (gedimas, rūdijimas ir pan.) buvo rizikos pagrindas; 2) kad jis padarė viską, kas būtina, kad išsaugotų krovinį.

e) dėl nepakankamo ir nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ir numeravimo. Jei vežėjas reikalauja atleisti jį nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. e papunktį (dėl nepakankamo ar nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ir numeravimo), jis turi įrodyti, kad neturėjo galimybės patikrinti ženklavimo ar numeracijos, ir dėl to padarė motyvuotas žymas važtaraštyje, kaip to reikalauja 8 str. 2 p.

f) vežant gyvūnus. (CMR konvencijos 17 str. 4 d.). Jei vežėjas reikalauja atleisti jį nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. f papunktį (vežant gyvūnus), jis turi įrodyti, kad jis padarė viską kaip pareigingas vežėjas ir veikė pagal specialias jam duotas instrukcijas, bet žalos išvengti nepavyko.

Taigi atleidžiant vežėją nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. a–f papunkčius, būtina nustatyti, kad ypatingos rizikos faktoriai galėjo būti krovinio ar jo dalies praradimo arba sugadinimo priežastis. Jei vežėjas įrodo vieną ar kelis 17 str. 4 p. nurodytus faktorius, laikytina, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti (18 str. 2 p.), nebent būtų įrodyta priešingai. Tai nustatoma įvertinus faktines aplinkybes, ypatingos rizikos faktoriaus pobūdį, žalos susidarymo mechanizmą bei aplinkybes, numatytas 18 straipsnio 3–5 punktuose. Jeigu reikalavimo pareiškėjas įrodo, kad ypatingos rizikos faktorius negalėjo lemti krovinio praradimo ar sugadinimo, arba nustatomos 18 straipsnio 3–5 punktuose nurodytos aplinkybės, vežėjui yra taikoma civilinė atsakomybė.

Atleidimo nuo atsakomybės pagrindus turi įrodyti pats vežėjas, t. y. vežėjas turi įrodyti, kad krovinsys prarastas, jo trūksta ar pristatytas ne laiku dėl 17 straipsnio 2 punkte nurodytų aplinkybių (CMR konvencijos 18 str. 1 d.). Tačiau akcentuotina, kad vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą arba pavėlavimą pristatyti motyvuodamas transporto priemonės gedimu vežimo metu (CMR konvencijos 17 str. 3 p.), nebent įrodytų, kad prieš išvykdamas į kelionę tinkamai patikrino automobilį, kad transportavimo metu automobilis sugedo dėl išorinių faktorių, kurių vairuotojas negalėjo pastebėti (pvz., automobilio padanga sprogo dėl aštraus daikto, pasitaikiusio kelyje, dėl to automobilis apvirto ir dalis krovinio buvo

sugadinta). Tačiau jei krovinio siuntėjas žinojo apie automobilio defektą, bet pritarė vežimui, turėtų būti taikoma CMR konvencijos 17 str. 2 p. – „kaip krovinio disponuojančio asmens nurodymų pasekmė“, arba tokiais atvejais, atsižvelgiant į konkretaus vežimo aplinkybes, yra galimas CMR konvencijos 17 str. 5 p. taikymas, leidžiantis iš dalies apriboti vežėjo atsakomybę.

Jei važtaraštyje vežėjas nėra įrašęs pastabų apie krovinio ir/ar jo pakuotės būklę, tai laikoma, kad krovinio ir jo pakuotės būklė priėmimo vežti metu buvo tinkama ir kad krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus (CMR konvencijos 8 str. 1 p.). Jei vežėjas įrodo, kad jis neturėjo galimybės tai patikrinti (pavyzdžiui, vežėjas gavo užplombuotą konteinerį), žalos atveju taikytinos Konvencijos 17 str. 4 p. c papunkčio nuostatos, atleidžiančios vežėją nuo atsakomybės. Pakankamomis galimybėmis patikrinimui atlikti laikytinos galimybės, kuriomis pasinaudotų sąžiningas vežėjas.

3.4. Pretenzijų ir ieškinių, kylančių iš vežimo teisinių santykių susijusių su vežėjo atsakomybe nagrinėjimo ypatumai

Remiantis LAT teisėjų kolegijos išaiškinimais galima teigti¹²⁰, jog CMR konvencijoje nėra imperatyvaus reikalavimo pareikšti pretenziją prieš pareiškiant ieškinį teisme dėl krovinio praradimo ar sugadinimo (išskyrus dėl nuostolių atlyginimo už pavėluotą pristatymą), bet pretenzijos pareiškimas sustabdo ieškininės senaties termino eigą.

Pretenziją, kuria sustabdoma ieškininės senaties termino eiga, raštu gali pareikšti siuntėjas ir gavėjas arba kiti turintys reikalavimo teisę asmenys vežėjui, taip pat ir vežėjas kitiems proceso dalyviams. Pretenzija, sustabdančia ieškininės senaties termino eigą, laikytinas ne bet koks rašytinis kreipimasis, o tik toks, kuriame aiškiai ir nedviprasmiškai nurodytas reikalavimas, žalos dydis, atsakomybės pagrindai, taip pat pridėti dokumentai, kurių pagrindu pretenziją gavęs asmuo galėtų daryti išvadą – tenkinti pretenziją arba ne. Pareiškus pretenziją, ieškininės senaties termino eiga sustabdoma iki tos dienos, kai gaunamas pretenzijos atmetimas ir grąžinami prie pretenzijos pridėti dokumentai. Jei pretenzija pripažįstama tik iš dalies, ieškininės senaties terminas atnaujinamas tik ginčytinai pretenzijos daliai. Pretenzijos atmetimu laikytinas aiškus ir nedviprasmiškas atsisakymas patenkinti pretenzijoje pareikštą reikalavimą. Jeigu buvo pateikta tinkama pretenzija ir gautas aiškus jos atmetimas, ieškininės senaties termino eiga atnaujinama. Jokios kitos paskesnės pretenzijos tuo pačiu pagrindu ieškininės senaties termino eigos nesustabdo. Ieškininės senaties terminas nėra naikinamasis terminas. Spręsti apie ieškininės senaties termino eigos

¹²⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15., Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

sustabdymą, nutraukimą ar atnaujinimą turi teisę bylą nagrinėjantis teismas, vadovaudamasis CMR konvencijos 32 straipsniu ir atitinkamais Lietuvos teisės aktais.

Jei yra pareikštas ieškinys dėl nuostolių, patirtų dėl pavėluoto pristatymo, teismas turi patikrinti, ar buvo vežėjui pareikšta raštiška pretenzija ir ar buvo ji pareikšta laiku, t. y. išsiųsta per 21 dieną po to, kai kroviny perduotas gavėjui (CMR konvencijos 30 str. 3 p.). Įrodymus apie išsiuntimo datą pateikia ieškovas. Nepareiškus pretenzijos raštu, gavėjas netenka teisės teismine tvarka reikalauti atlyginti dėl pavėluoto pristatymo patirtus nuostolius. Todėl nustačius, kad pretenzija nebuvo pareikšta ir terminas jai pareikšti yra praėjęs, teismas turėtų bylą nutraukti, vadovaudamasis CPK 243 str. 1 d. 2 p. Jeigu pagal CMR konvencijos 19 str. sąlygas kroviny pristatytas ne laiku, ieškovas, tinkamai pareiškęs vežėjui pretenziją, turi įrodinėti, kad dėl to jis patyrė nuostolių ir pagrįsti jų dydį. Nuostolių atlyginimo suma negali viršyti sumokėto ar mokėtino užmokesčio už vežimą (CMR konvencijos 23 str. 5 p.).

Teismas, gavęs ieškininį pareiškimą, *ex officio* privalo tikrinti, ar byla yra teisinga Lietuvos teismams, vadovaudamasis Konvencijos 31 straipsnio nuostatomis, o kuriam teismui teisinga Lietuvoje – pagal CPK nuostatas, reglamentuojančias teisingumą. Jei vežimo sutartyje šalys buvo susitarusios spręsti ginčą arbitraže, o ieškovas reikalauja spręsti ginčą teisme, teismas turi patikrinti, ar arbitražinėje išlygoje nurodyta, kad arbitražas vadovausis CMR konvencija (33 straipsnis). Jei tokios nuorodos nėra, byla nagrinėjama teisme. Jei arbitražinė išlyga suformuluota tinkamai, teismas turi nutraukti bylą kaip nežyningą teismui ir nurodyti pareiškėjui kreiptis į šalių pasirinktą arbitražą (CPK 243 str. 6 p., 244 str. 1 d.).

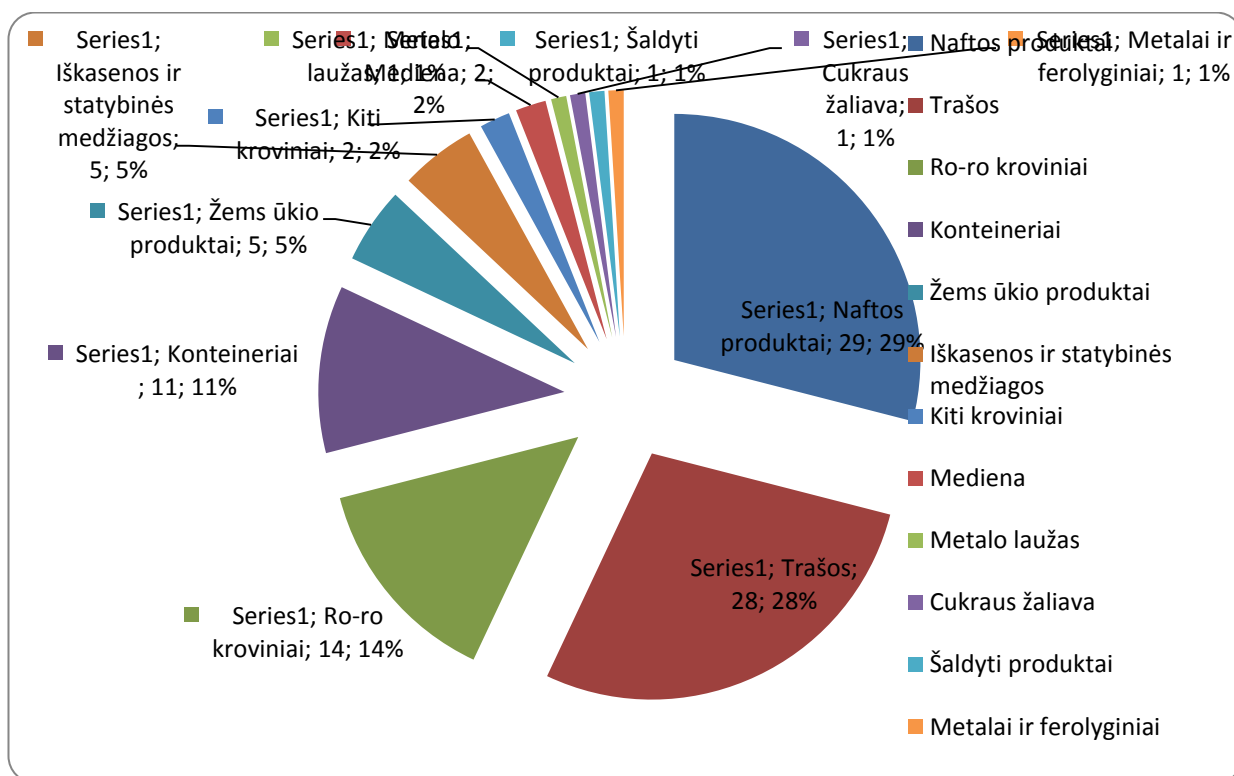
Vadovaudamasis CMR konvencijos 31 straipsnio 2 punktu, atsakovas turi teisę pareikšti prieštaravimus prieš pakartotinį bylos nagrinėjimą, jei pateiks įrodymus, kad byloje procesas jau pradėtas viename iš teismų, numatytų 31 straipsnyje, arba yra įsiteisėjęs teismo sprendimas. Ką laikyti pradėtu procesu ir tai, ar konkretaus teismo sprendimas įsiteisėjęs, sprendžiama pagal tos valstybės, kurioje priimtas ar išnagrinėtas pradinis ieškinys, procesinius įstatymus. Prieštaravimai gali būti priimti tik tuo atveju, jei procesas yra pradėtas ar sprendimas yra įsiteisėjęs tuo pačiu. Jei pagal tapatų ieškinį civilinė byla yra iškelta užsienio valstybės teisme, tai teismas, vadovaudamasis CPK 150 straipsnio 2 dalies 4 punktu, turi atsisakyti priimti pareiškimą, o jeigu tokia aplinkybė paaiškėjo po bylos iškėlimo Lietuvos teisme, teismas palieka pareiškimą nenagrinėtą (CPK 245 str. 4 p.).

Jei yra duomenų, kad yra įsiteisėjęs užsienio valstybės teismo sprendimas dėl tapataus ieškinių, teismas turi atsisakyti priimti pareiškimą, vadovaudamasis CPK 150 straipsnio 2 dalies 3 punktu. Jeigu tokia aplinkybė paaiškėja po civilinės bylos iškėlimo Lietuvos teisme, teismas bylą nutraukia, jeigu užsienio teismo sprendimas yra pripažintas Lietuvoje (CPK 243 str. 3 p.). Kai paaiškė-

ja, kad priimtas užsienio teismo sprendimas dėl tapataus ieškinio, tačiau jis dar nėra pripažintas Lietuvoje, teismas turi pareiškimą palikti nenagrinėtą (CPK 245 str. 4 p.).

Konvencijos 32 straipsnyje numatytas vienerių metų terminas ieškiniui pareikšti, jei ginčas yra kilęs dėl vežimų taikant šią Konvenciją (tyčinių veiksmų ar grubaus aplaidumo atveju – treji metai). Vienerių metų ieškininės senaties terminas taikomas tiek ieškiniams, reiškiamiems vežėjui dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo, tiek ir vežėjo reikalavimams sumokėti jam vežimo mokestį, ieškiniams, kylantiems iš delikto, ir kitiems ieškiniams, taikant Konvenciją. Konvencijoje nustatytus ieškininės senaties terminus teismas taiko šalies prašymu. Jei ieškovas prašo taikyti trejų metų ieškininės senaties terminą, numatytą CMR konvencijos 32 str., jis turi teismui pateikti įrodymus dėl atsakovo tyčinių veiksmų ar grubaus aplaidumo.

Kaip jau buvo minėta anksčiau, didžioji dalis AB „ORLEN Lietuva“ produkcijos yra eksportuojama jūros keliais. Šį faktą patvirtina ir Klaipėdos uoste kraunamų krovinių rūšių struktūra (žiūrėti 2 paveikslą).



2 pav. Klaipėdos uoste kraunamų krovinių rūšys 2010 metais

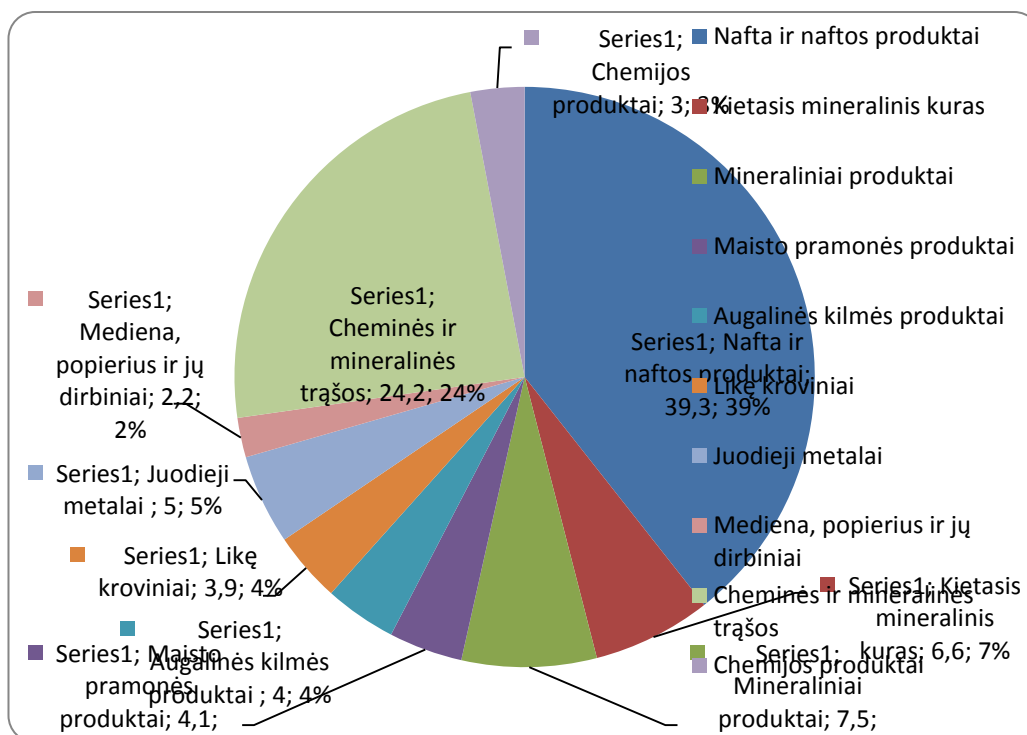
Šaltinis: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Klaipėdos uostas. Prieiga per internetą:

http://www.portofklaipeda.lt/uploads/brosiura_lt_a4.pdf

Pastebėtina, kad beveik trečdalis visų Klaipėdos uoste kraunamų krovinių priskiriami naftos produktų grupei. Atsižvelgiant į tai, kad AB „ORLEN Lietuva“ yra reikšmingiausia naftos

produkcijos gamintoja Lietuvoje, taigi galima daryti prielaidą, kad jūros transportas yra ypač svarbus šios įmonės logistikos sistemoje. Šį faktą patvirtina ir AB „ORLEN Lietuva“ 2010 metų ataskaitoje iškeltos logistikos problemos, kurios siejamos su terminalu Klaipėdoje, produktotiekio statyba bei trumpesne geležinkelio atkarpa link Latvijos.

Atsižvelgiant į išdėstytas problemas, galima teigti, kad, be jūros transporto, AB „ORLEN Lietuva“ logistikos sistemoje taip reikšmingas ir geležinkelis. Geležinkelio svarbą patvirtina ir krovinių vežamų šia transporto priemone nomenklatūra (žiūrėti 3 paveikslą).



3 pav. Krovinių vežimas Lietuvos geležinkeliais pagal nomenklatūrą

Šaltinis: Lietuvos geležinkeliai. Krovinių vežimas: Prieiga per internetą: <http://www.litrail.lt/>

Vertinant Lietuvos geležinkelių vežamus krovinius pagal nomenklatūrą, pastebėtina, kad 2010 metais Lietuvos geležinkeliais vežta 48,06 mln.t krovinių, iš jų importas sudarė 31%, tranzitas – 30%, eksportas – 10 %. Vietiniame susisiekyje pervežta 29% (14,0 mln.t) krovinių. Daugiausia buvo vežta naftos ir naftos produktų – 19,0 mln.t (39,3% visų krovinių) ir trąšų – 11,7 mln.t (29,0% visų krovinių). Tokie rezultatai leidžia teigti, kad geležinkelis yra pripažįstamas, kaip viena iš naftos produktų gabenimo alternatyvų, taigi natūralu, jog šiuo transportu naudojasi ir AB „ORLEN Lietuva“.

2008 metų „Mažeikių naftos“ (dabartinės AB „ORLEN Lietuva“) metinėje ataskaitoje, kaip vienas iš reikšmingiausių pasiekimų įvardijamos sėkmingos derybos su „Lietuvos geležinkeliais“. Tuo metu buvo pasirašytos dvi ilgalaikės sutartys, kurios turėjo reguliuoti naftos perdirbimo gamyklos produkcijos pervežimą geležinkeliais. Šie susitarimai turėjo garantuoti

nenutrūkstamą aprūpinimą geležinkelių vagonais ir užtikrinti, kad bus įgyvendinti įsipareigojimai pristatyti klientams produktus laiku. Taip pat buvo pasirašyta tiesioginė sutartis su Latvijos geležinkelių įmone dėl naftos produktų tranzito per Latviją. Į šią šalį „Mažeikių naftos“ produktai nuo 2007 metų taip pat buvo vežami ir autotransportu tiesiogiai iš bendrovės krovos terminalo. Ši naujovė turėjo padėti mažinti logistikos išlaidas, sutrumpinti produkto pristatymo klientui laiką (AB „Mažeikių nafta“ 2008 metų ataskaita). Išvardinti faktai leidžia teigti, kad AB „ORLEN Lietuva“ pripažįstą geležinkelių svarbą savo logistikos sistemoje ir sklandų transportavimą šiuo transportu užsitikrina ilgalaikiais susitarimais. Šiuo atveju svarbu paminėti, kad 2010 metų ataskaitoje AB „ORLEN Lietuva“ vis dar įvardija su geležinkeliu susijusią logistikos problemą – tai trumpesnės geležinkelio atkapos su Latvija poreikis. Taip pat įvardijamos produktotiekio statybos problemos. Nors ši problema buvo pripažįstama dar 2007 metais, rengiant AB „Mažeikių nafta“ produkcijos realizavimo ir transportavimo plėtros planą, vis dėlto ji išliko aktuali ir vėliau.

Kalbant apie AB „ORLEN Lietuva“ produkcijos realizavimą Lietuvos rinkoje, šiuo atveju svarbu paminėti, kad mažmeninė įmonės produkcijos prekybą vykdo bendrovės valdoma dukterinė įmonė AB „Ventus - Nafta“. Ši įmonė valdo „VENTUS“ ir „ORLEN LIETUVA“ prekiniais ženklais pažymėtų degalinių tinklą Lietuvoje. „ORLEN“ prekės ženklu pažymėtos degalinės yra tokiuose Lietuvos miestuose, kaip Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Panevėžys, Marijampolė, Mažeikiai, Palanga, Telšiai, Kryžkalnis, Tauragė, Prienai, Kaišiadorys ir Alytus. Taip pat bendrovei priklauso „Ventus“ degalinės Jurbarko, Kauno, Klaipėdos, Marijampolės, Kėdainiuose, Šakiuose ir Šiauliuose. Šių degalinių tinklas pateiktas 3 paveiksle.



4 pav. AB „ORLEN LIETUVA“ degalinių tinklas

Šaltinis: Degalinės. Prieiga per internetą: <http://degelines.orldenlietuva.lt/lt/main/stations>

AB „ORLEN Lietuva“ metiniame pranešime, (2010), teigiama, kad 2010 m. AB „Orlen Lietuva“ grupės degalinėse, veikiančiose su „VENTUS“ ir „ORLEN LIETUVA“ prekiniais ženklais, buvo parduota 81,4 mln. litrų degalų, t.y. 1,4 proc. daugiau nei 2009 m. Pagrindinė degalų pardavimo didėjimo priežastis – 2009 metų antroje pusėje sumažintas dyzelino akcizas, kas darė teigiamą įtaką pervežimo verslu užsiimančių įmonių degalų pirkimams Lietuvos teritorijoje, bei organizuojamos degalų pardavimo skatinimo akcijos su stambiaisiais prekybos tinklais, kurių pagalba pritraukiami daug naujų privačių klientų (AB „ORLEN Lietuva“ metinis pranešimas, 2010).

Apibendrinant galima teigti, kad AB „ORLEN Lietuva“ produkcija yra realizuojama tiek Lietuvos, tiek užsienio rinkose. Lietuvos rinkose produkcija paskirstoma per dukterinę įmonę AB „Ventus - Nafta“ ir jos valdomą degalinių tinklą. Vis dėlto Lietuvos rinkoje realizuojama tik nedidelė dalis pagamintos produkcijos. Daugiau nei pusė AB „ORLEN Lietuva“ produktų eksportuojama jūrų keliais.

IŠVADOS IR SIŪLYMAI

1. Prieita išvados, kad licenciją prie krovinių vežimo keliais dokumentų kategorijos šiame darbe priskirtina todėl, kad manytina, jog licencija yra teisinis dokumentas sudarantis prielaidas vykdyti krovinių vežimo tiek transporto priemonių keliais, tiek geležinkeliu, nes tik civilinių teisinių santykių dalyviai, turintys atitinkamą licenciją gali būti krovinių vežimo keliais vežėju, vykdančiu krovinių vežimo keliais veiklą už atlygį.
2. Apibendrinant galima teigti, jog vežimo sutartis, tai teisinis dokumentas įforminantis krovinio vežėjo ir krovinio gavėjo tarpusavio teisinius santykius, numatanti jų sutartinius įsipareigojimus bei jų neįvykdymo teisinius padarinius. Todėl rekomenduotina, kiekvieną kartą sukuriant naujus krovinių vežimo keliais teisinius santykius, juos tinkamai įforminti vežimo sutartimi bei (arba) ją patvirtinančiu važtaraščiu, nes tik tuomet krovinių vežimo keliais teisinių santykių dalyviai galės optimaliai realizuoti šiems dokumentams priskiriamas funkcijas (įrodomoji, legitimacinė, instrukcinė ir informacinė) bei tinkamai įgyvendinti savo pareigas ir (ar) rezultatyviai ginti ginčijamas (pažeistas) savo subjektines teises/interesus.
3. Esminėmis krovinių vežimo sutarties šalių pareigomis susijusiomis su krovinių vežimo keliais dokumentais laikytina: pirma, vežėjas privalo patikrinti ir garantuoti: (i) ar teisingai nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija važtaraštyje; (ii) krovinio ir pakuotės išorinę būklę; (iii) kad nuostata, jog šalis siejantiems krovinio vežimo teisiniams santykiams yra taikytina CMR konvencija; antra, siuntėjas yra atsakingas: (i) už dokumentų ir informacijos tikslumą ir teisingumą, kuriuos jis (ji) privalo pridėti prie važtaraščio arba užpildyti patį važtaraštį; (ii) už krovinio tinkamą supakavimą.
4. Prieita išvados, kad įteisinus elektroninio važtaraščio sudarymo galimybę, informacija bus perduodama daug greičiau ir efektyviau, vežėjai bei operatoriai sugaiš mažiau laiko ir patirs mažiau sąnaudų, nes bus galima paprasčiau sudaryti, o esant reikalui – keisti krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis. Tokiu būdu bus gerinamos verslo sąlygos. Ryškiausia problematika galinti kilti naudojant elektroninę važtaraščio formą yra susijusi su elektroninio važtaraščio autentiškumo, vežant krovinius kelių transportu, patvirtinamo t. y. dėl elektroninio parašo ar kito elektroninio autentifikavimo metodo naudojimo elektroninio važtaraščio autentiškumui patvirtinti kartu sudarant prielaidas piktnaudžiavimo galimybei.
5. Išanalizavus teismų praktiką, pastebėta, kad nepriklausomai nuo to, ar byloje dėl tarptautinių pervežimų dalyvaujantys asmenys grindžia savo reikalavimus CMR

konvencija ar CK arba kitais norminiais aktais, teismas turi taikyti normą, atitinkančią išdėstyto reikalavimo pagrindą. Teismas negali atsisakyti nagrinėti bylą dėl to, kad nėra nurodytas konkretus CMR konvencijos punktas, arba dėl to, kad ieškovas grindžia savo reikalavimus tiek CMR konvencijos nuostatomis, tiek ir CK normomis.

6. Teismų praktikos analizė, krovinių vežimo keliais dokumentacijos ir jai priskiriamos teisinės reikšmės aspektu, leidžia išskirti svarbiausius problematinius atvejus, su kuriais susiduriama sprendžiant ginčus kilusius iš krovinių vežimo keliais teisinių santykių. Tai būtų tinkamas krovinių vežimo keliais santykių dalyvių teisinio statuso konstatavimas, jų teisių ir pareigų vykdymo bei atsakomybės už pareigų neįvykdymą (netinkamą įvykdymą) vertinimo aspektai. Kadangi iš esmės pastarosios probleminės situacijos kyla dėl teisinio norminio reglamentavimo trūkumo ar jo netobulumo bei neadekvatumo praktikai, ir nors ši problematika bandoma spręsti atitinkamai plėtojant teismų praktiką, tačiau nėra išvengiama prieštaringų teismų sprendimų, teismų precedentų nesivadovavimo atvejų. Todėl manytina, kad tinkamesnis pateiktų probleminių situacijų sprendimas būtų atitinkamas teisinio reglamentavimo pakeitimas ar papildymas.
7. Apibendrinant galima teigti, jog vežėjo teisės ir pareigos, kurios sudaro vežimo sutarties turinį, yra nulemtos CMR Konvencijoje įtvirtinto imperatyvaus reguliavimo (išskyrus 40 str.).
8. CMR konvencijoje numatytą „privilegiuotą“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų negalima taikyti nacionaliniam krovinių vežimui ir, priešingai, tarptautiniam krovinių vežimui negali būti taikomi KTK numatyti „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai. Apskritai vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindais siekiama užtikrinti vežėjo ir krovinių disponuojančio asmens (krovinių siuntėjo ar gavėjo) interesų pusiausvyrą, todėl analizuoti krovinių vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai laikytini vežėjo gynybos priemonėmis.
9. Dalinis, kaip ir visas, krovinių praradimas, nustatomas ne pagal viso krovinių apimtį, o pagal atitinkamą vežimo sutartį bei krovinių važtaraštį. Taigi jei krovinyje yra padalijamas į dalis (vežamas keliomis transporto priemonėmis), tais atvejais, kai viena tokia dalis yra konkrečios sutarties ir/ar konkretaus važtaraščio objektas, galima laikyti, kad prarastas konkretus krovinyje nurodytas konkrečioje sutartyje ir/ar konkrečiame važtaraštyje.
10. Taigi su vienintele išimtimi, aplinkybės dėl kurių vežamam kroviniui buvo padaryta žala, yra neišvengiamos ir jų pasekmės nepašalinamos tik tuomet, kai vežėjas elgėsi ir atliko veiksmus atitinkančius aukščiausio lygio rūpestingumo standartą
11. Svarbu akcentuoti, jog praktikoje taikant CMR Konvencijos nuostatas viena iš priežasčių, dėl kurių kyla šio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis teisinius santykius

harmonizuojančio teisės akto taikymo problematika, yra tai kad CMR konvencijos oficialaus vertimo į lietuvių kalbą tekstas nėra visiškai tikslus.

12. Siūlytina, kad krovinio vežėjas naudodamasis nagrinėjama gynybos teise kartu turi ir pateikti įrodymus, kokius veiksmus jis atliko siekdamas išvengti žalos atsiradimo. Tačiau kartu paminėtina, kad galima viena išimtis iš ankščiau minėto aukščiausio rūpestingumo standarto taikymo vežėjui, t. y. pastarosios išimties taikymas priklauso nuo krovinio siuntėjo prisiimamos rizikos apimties. Ne toks griežtas rūpestingumo standartas, pagal dabartinę krovinų vežimo kelių transporto priemonėmis praktiką, yra keliamas vežėjui tokiomis aplinkybėmis, kai, pavyzdžiui, kai atitinkami vežėjo veiksmai yra atsakas vežamam kroviniiui iškilusią grėsmę dėl klaidingo ar neapdairaus paties krovinio siuntėjo elgesio ar dėl tam tikrų specifinių rizikų, pavyzdžiui, siuntėjo atlikto krovinio pakavimo ar krovimo pobūdis arba krovinio gavėjo veiksmai iškraunant krovinį.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 74-2262.
2. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004-04-30, Nr. 72-2489.
3. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės Žinios. 1996, Nr. 105-2393.
4. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės Žinios. 1996, Nr. 119-2772.
5. Lietuvos Respublikos 1957 metų Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) ratifikavimo įstatymas // Valstybės žinios. 1998-12-03, Nr. 106(1)-2930.
6. Lietuvos Respublikos Susitarimo dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP) ratifikavimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000-08-11 Nr. 68-2046
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. gruodžio 7 d. nutarimas Nr. 1434 „Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2011-12-13, Nr. 152-7150.
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimas Nr. 1170 Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1997-10-29, Nr. 97-2464. Negalioja: 2011-12-04.
9. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 1998-12-31, Nr. 115-3261.
10. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 16 d. įsakymas Nr. 3–572 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2009-11-21, Nr. 138-6086.
11. 1956 m. gegužės 19 d. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998-12-04, Nr. 107-2932; http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=68227 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
12. 2008 m. vasario 20 d. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomas protokolai dėl elektroninio važtaraščio // Valstybės žinios, 2010-12-23, Nr. 151-7713; http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=344741 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.

13. 1957 m. rugsėjo 30 d. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais // Valstybės žinios. 2003-05-14, Nr. 46(1)-2057; http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=210873 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
14. 1970 m. rugsėjo 1 d. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP) // Valstybės žinios. 2000-08-11, Nr. 68-2047; http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=106816 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
15. Tarybos direktyva dėl geležinkelio įmonių licencijavimo 95/18/EB 1995 m. birželio 19 d. // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=26697 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
16. Europos parlamento ir tarybos direktyva 2004/50/EB 2004 m. balandžio 29 d. iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=47929 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
17. Europos parlamento ir tarybos direktyva 2004/51/EB 2004 m. balandžio 29 d. iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=48436 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
18. 2008 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/110/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2004/49/EEB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (Saugos geležinkeliuose direktyva) // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=55257 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
19. 1987 m. lapkričio 9 d. Tarybos direktyva 87/540/EEB dėl leidimo verstis krovinių vežėjo vandens keliais vidaus ir tarptautiniais maršrutais veikla bei abipusio diplomų, pažymėjimų ir kitų oficialią kvalifikaciją verstis šia veikla patvirtinančių dokumentų pripažinimo // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=27386 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
20. 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/87/EB, nustatančios techninius reikalavimus vidaus vandenų laivams ir panaikinančios Tarybos direktyvą 82/714/EEB (OL 2006 L 389, p. 1), 3, 4, 9 ir 10 straipsnių nuostatos //

http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=54609 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.

Specialioji literatūra:

1. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr. 55 (47).
2. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004.
3. Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas // http://www.sumin.lt/files/uploads/COM_2011_144_LT_ACTE_f.pdf ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
4. Batarlienė, N. Pavojingųjų krovinių vežimo pagrindai. Vilnius: Technika, 2008.
5. Baublys A. Strateginiai transporto tyrimai integruojantis į ES // http://www.mlat.vgtu.lt/upload/tif_zur/2000-4-baublys.pdf ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
6. Baublys A. Tarptautiniai vežimai kelių transportu. Vilnius: Technika, 1996.
7. Baublys A. Tarptautinių multimodalinių vežimų plėtojimas Lietuvoje // <http://www.ebiblioteka.lt/resursai/Mokslai/VGTU/Transport/1995/1/2.pdf> ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
8. Baublys J. Transporto vadybos problemos Lietuvoje. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2006; http://www.lka.lt/EasyAdmin/sys/files/transporto_vadyba.pdf#page=37 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
9. Bazaras Ž. Vagonai ir konteineriai. Kaunas: Technologija, 1996.
10. Branch A. E. Export Practice and Management. – London: Thomson Learning, 2006.
11. Burkovskis R. Lietuvos geležinkeliai: dabartis ir ateitis // http://www.lka.lt/EasyAdmin/sys/files/transporto_vadyba.pdf#page=37 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
12. Butkevičius J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir šalies transporto plėtra. Vilnius: Technika, 2008.
13. Butkevičius J., Jaržemskis A. Geležinkelių transporto plėtros Europoje perspektyvos // <http://www.e-biblioteka.lt/resursai/Mokslai/VGTU/Transport/2000/6/3.pdf> ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
14. Carr I., Stone P. International Trade Law. 4th ed. – Oxon: Routledge–Cavendish, 2010.

15. Drobitko O. Krovinių gavėjo teisinė padėtis // Jurisprudencija. 2006., Nr. 4 (82).
16. Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija santrauka. Vilnius: MRU, 2006.
17. Gaidelis D., Mikalauskas Š. Geležinkelio eismo valdymo sistemų tyrimas // <http://www.mla.vgtu.lt/index.php/mla/article/download/249/pdf> ; prisijungimo laikas: 2011-12-14. Jarašiūnienė A. Research on Model Application to Restructuring the Railway Transport Sector in Lithuania // Transport. Nr. 24 (3), 2009.
18. Jaržemskienė I. Intermodalinio transporto plėtros kliūtys // http://leidykla.vgtu.lt/conferences/JMK_TRANSPORTAS_2007/Pagalbiniai/PDF/VGTU-Transportas-552-556.pdf ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
19. Jonaitis J. Prekinių vagonų reikšmė vežant geležinkeliais // http://leidykla.vgtu.lt/conferences/JMK_TRANSPORTAS_2007/Pagalbiniai/PDF/VGTU-Transportas-489-494.pdf ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
20. Kaminskas S. Standartizacija Lietuvos geležinkelių transporte // http://www.coactivity.vgtu.lt/upload/tif_zur/2001-6-kaminskas.pdf ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
21. Kouladis N. Principles of Law Relating to International Trade. – New York: Springer Science, Business Media, 2006.
22. Kutkaitis A., Čepinskis J. Jūrų uosto plėtra darnaus vystymosi kontekste // <http://baitas.lzuu.lt/~mazyliis/julram/26/121.pdf> ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
23. Lietuvos vidaus vandenų dabartis ir perspektyvos // http://www.lka.lt/EasyAdmin/sys/files/transporto_vadyba.pdf#page=24 ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
24. Mačiulis A. Pagrindinės Klaipėdos jūrų uosto plėtojimo kryptys // <http://www.ebiblioteka.lt/resursai/Mokslai/VGTU/Transport/1995/1/4.pdf> ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
25. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2007.
26. Palšaitis R., Burkovskis R. Keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliu tendencijų analizė // <http://www.ebiblioteka.lt/resursai/Mokslai/VGTU/Transport/1999/2/2.pdf> ; prisijungimo laikas: 2011-12-14.
27. Parola, F. Veenstra, A. (2008). The spatial coverage of shipping lines and container terminal operators // Journal of Transport Geography. Nr. 16(4).
28. Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir reikšmė // Jurisprudencija. 2008, Nr. 1 (103).

29. Sinkevičius E. Susitariančio vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai // Jurisprudencija. Nr. 12(102), 2007.
30. Skerys K., Christauskas J. Transporto statiniai: uostai. Vilnius: Technika, 2010.

Teismų praktika:

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją (CMR)“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.
3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. kovo 18 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Kemi“ v. M. N. individuali įmonė, byla Nr. 3K-3-448/2002.
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų kolegijos 2002 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Utenos trikotažas“ ir UAB „Eksperta“ v. UAB „Transekspedicija“ (bylos Nr. 3K-3-1333/2002, kat. 54).
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2004 m. rugsėjo 6 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Vilvuokos“ v. UAB „Sempresta“, bylos Nr. 3K-3-401/2004. Bylų kategorija: 54.
6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „EKSEA“ (bylos Nr. 3K-3-104/2006, kat. 60; 61; 91.2 (S)).
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „Portolitus“ (byla Nr. 3K-3-536/2007, kat. 60; 73.2.6.2).
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Arijus“ v. bendrovė „If P&C Insurance“ AS (bylos Nr. 3K-3-210/2010, kat. 60; 61 (S)).
9. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. spalio 4 d. nutartis civilinėje byloje . V. individuali įmonė v. D. Galkio individuali įmonė, Nr. 3K-3-379/2010. Procesinio sprendimo kategorijos: 42.5; 42.7; 44.8; 60 (S).
10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Intercity Logistic“ v. I.I. D. Galkio (bylos Nr. 3K-3-49/2011, kat. 42.5; 42.7; 44.8; 60 (S)).

SANTRAUKA

Šio baigiamojo darbo esmė yra atlikti ir pateikti visapusišką bei sistemingą krovinių gabenimo transporto priemonėmis atsakomybės ypatumų analizę, kurio tikslas yra atskleisti šio teisinio instituto atitinkamus svarbiausius aspektus reguliuojančių nuostatų sampratą ir pritaikomumą praktikoje, nustatyti problematinius aspektus. Taip pat darbe yra pristatoma išsami atitinkamų teisės norminių aktų analizė ir teisės doktrinoje išreikšta nuomonių įvairovė nagrinėjama tema. Galiausiai, aptariami svarbiausi ir aktualiausi nagrinėjama tema teismų precedentai siekiant atskleisti pagrindines teisinio reguliavimo problemas, su kuriomis yra susiduriama praktikoje bei pateikiami jų sprendimo pasiūlymai.

Reikšminiai žodžiai: dokumentas, sutartis, kroviny, krovėjas, siuntėjas, leidimas, CMR konvencija, civilinė atsakomybė

SUMMARY

The essence of this thesis is to conduct and submit a comprehensive and systematic means of road transport analysis of the characteristics of responsibility, whose aim is to institute the appropriate legal provisions governing the main aspects of the applicability of the concept and practical aspects of the suspect. Also at work is presented in detail the relevant legal regulations and legal analysis of the doctrine of diversity of views expressed by the subject. Finally, it covers the most important and topical subject of judicial precedents at issue in order to uncover key regulatory issues that are encountered in practice and present their solution.

Key words: documents, contracts, goods, carrier, permit, CMR, civil liability