

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS**  
**TEISĖS FAKULTETO**  
**CIVILINĖS IR KOMERCINĖS TEISĖS KATEDRA**

LAURA ČEREŠKAITĖ  
Verslo teisės specializacija

**Tema:**  
**KROVINIO VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU**  
**SUTARTIS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –  
lektorius Oleg Drobitko

Konsultantas –  
doc.dr. Dangutė Ambrasienė

Vilnius, 2005

# TURINYS

IVADAS	3
I. REGLAMENTAVIMAS	6
1.1. Vietinio krovinių vežimo keliais teisės šaltiniai.	6
1.2. Tarptautinio krovinių vežimo keliais teisės šaltiniai.	7
II. KROVINIO VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU SUTARTIS	10
2.1. Krovinio vežimo sutarties sąvoka ir esmė:	10
2.1.1. realinė ar konsensualinė sutartis?	10
2.1.2. sutartis trečiojo asmens naudai.	13
2.2. Krovinio vežimo sutarties dalykas:	13
2.2.1. pašto siuntų gabenimas;	14
2.2.2. palaikų vežimas;	15
2.2.3. baldų pervežimas (perkraustymas);	16
2.2.4. pavojingų krovinių vežimas;	17
2.2.5. gyvūnų vežimas.	18
2.3. Krovinio vežimo sutarties šalys:	20
2.3.1. krovinio siuntėjas;	21
2.3.2. vežėjas;	21
2.3.3. ekspeditorius, kaip krovinių vežimo sutarties dalyvis;	23
2.3.4. krovinio gavėjas.	25
2.4. Krovinio vežimo sutarties sudarymas.	25
2.5. Krovinio vežimo kelių transportu važtaraštis.	28
III. ATSAKOMYBĖ	33
3.1. Krovinio vežimo sutarties subjektų (siuntėjo, vežėjo, gavėjo) teisės ir pareigos bei jų neįvykdymo teisinės pasekmės:	33
3.1.1. krovinio siuntėjo atsakomybės ypatumai;	33
3.1.2. vežėjo atsakomybės ypatumai;	38
3.1.3. krovinio gavėjo atsakomybės ypatumai.	45
3.2. Pretenzijų, kylančių iš vežimo teisinių santykių, nagrinėjimo ypatumai.	47
3.3. Krovinių bei vežėjų civilinės atsakomybės draudimo ypatumai.	53
IV. PABAIGA (išvados, pasiūlymai, rekomendacijos)	57
Literatūros šaltiniai	61
Santrauka	66
Priedai	69

## I. ĮVADAS

*Temos aktualumas.* Nepaisant sudėtingos transporto įmonių licencijavimo tvarkos, reikalavimų transporto įmonės vadovo profesinei kvalifikacijai, šios verslo rūšies rizikų, krovinių vežimas Lietuvoje yra viena populiariausių komercinės veiklos rūšių.

Naujausiais Lietuvos statistikos departamento duomenimis, krovinių vežimas keliais per šių metų pirmąjį pusmetį išaugo 18,7 %<sup>1</sup> lyginant su praėjusių metų pirmuoju pusmečiu.

Dėl šios veiklos rūšies populiarumo ir pelningumo Lietuvoje steigiami vis daugiau transporto įmonių, gabenančių krovinius.

Atsiribojant nuo pervežimų verslo privalumų, pastebėtina, jog tai labai rizikinga veiklos rūšis. Krovinio siuntėjas patiki vežėjui tam tikrą vertę rinkoje turinčias vertybes, kurias vežėjas išipareigoja nugabenti į paskirties vietą. Akivaizdu, jog kroviniui esant mobilioje transporto priemonėje, jo saugumui kyla žymiai daugiau pavojų nei gulinčiam sandėlyje. Kaip tik dėl šios priežasties įmonė, pretenduojanti verstis krovinių vežimo veikla, turi atitikti nustatytus griežtus reikalavimus, tik tuomet jai išduodama licencija.

Siekiant preventyviai užkirsti kelią krovinio siuntėjo ir vežėjo ginčams, reikalinga pasirašyti tinkamai parengtą krovinių vežimo sutartį. Nors Lietuvos Aukščiausiasis Teismas jau yra pasisakęs dėl pagrindinio krovinių vežimą reglamentuojančio teisės akto – Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos - taikymo 2001-06-15 Senato nutarime bei apžvalgoje<sup>2</sup>, praktikoje vis dar pasitaiko atvejų, kai vežėjai sudaro sutartis, kurių tam tikros sąlygos yra neteisėtos ir todėl negaliojančios; pervežimo teisinių santykių dalyviai klaidingai supranta tam tikrų vežimo sutarties sąlygų prasmę, vežimo dokumentų reikšmę ir pan. Be kita ko, Lietuvai tapus Europos Sąjungos (ES) nare, mūsų valstybėje pradėjo galioti bendrijos teisė. Pastebėtina, jog krovinių vežimo keliais srityje yra susiduriama su tam tikromis ES teisės įgyvendinimo Lietuvos nacionalinėje teisėje problemomis. Ši tema Lietuvoje dar nesulaukė didelio dėmesio.

---

<sup>1</sup> [www.std.lt](http://www.std.lt) // Lietuvos Statistikos departamentas

<sup>2</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR), Teismų praktika Nr. 16; Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.), Teismų praktika Nr. 16.

Dėl aukščiau išvardintų priežasčių ir dėl to, kad autorė jau beveik trejus metus savo praktikoje specializuojasi transporto teisės srityje, yra pasirinkta ši tema baigiamajam magistro darbui. Rašant šį darbą, bus remiamasi ne tik publikuotomis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartimis, bet ir autorės asmenine patirtimi. Rašant šį darbą autorė publikavo du straipsnius transporto žurnale “Kelias”.

Šiame darbe keliamas *tikslas* – identifikuoti ir išanalizuoti praktines problemas, su kuriomis susiduriama verčiantis krovinių vežimo keliais veikla.

Siekiant užsibrėžto tikslo, bus įgyvendinti šie *uždaviniai*:

- 1) išanalizuoti pagrindiniai krovinių vežimo keliais teisinius santykius reglamentuojantys teisės aktai, apžvelgta teorinė medžiaga apie krovinių vežimą keliais;
- 2) išnagrinėta krovinių vežimo keliais teisinių santykių praktika;
- 3) akcentuotos dažniausiai pasitaikančios krovinių vežimo sutarčių sudarymo ir vykdymo klaidos.

Darbo *objektu* pasirinkti teisės aktai, reglamentuojantys krovinių gabenimą keliais ir teismų praktika. Daug dėmesio darbe skiriama Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijai (toliau – CMR konvencija), nes šia konvencija siekiama suvienodinti teisinį reguliavimą krovinių vežimo srityje. Pastebėtina, kad kai kurie Lietuvos nacionalinės teisės aktai tiesiogiai nukreipia į šios Konvencijos nuostatas.

Darbe remiamasi įvairiais literatūros *šaltiniais* – tiek teorine, tiek praktine medžiaga. Teorinės literatūros pagrindą sudarė Vokietijos autorių knygos: prof.dr.A.Müglich „Naujoji transporto teisė“<sup>3</sup>, kurioje yra komentuojamas Vokietijos prekybos kodeksas ir kiti pervežimų veiklą reglamentuojantys teisės aktai; penkių advokatų išleista knyga apie transporto teisę<sup>4</sup>, kurioje teisininkai praktikai nagrinėja įvairias krovinių vežimo teisiniuose santykiuose pasitaikančias problemas. Analizuojant vežėjų atsakomybės bei civilinės atsakomybės draudimo klausimus, buvo remiamasi gerb. teisėjų D.Ambrasienės ir E.Sinkevičiaus 2004 metais išleista knyga “Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos

---

<sup>3</sup> Prof. Dr. Andreas Müglich. Das neue Transportrecht, Einführung in das TRG, Kommentar, Texte. Köln: Bundesanzeiger, 1998.

<sup>4</sup> Jürgen Knorre, Dr. Jürgen Temme, Peter Müller, Dr. Reinhard Th. Schmid, Klaus Demuth. Praxishandbuch Transportrecht // München: 1999, psl. B I 14.

draudimas”<sup>5</sup>. Svarbią vietą tarp naudotų Literatūros šaltinių užima Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išaiškinimai, formuojama praktika. Analizuojama daug nacionalinės teisės aktų (įstatymų, poįstatyminių aktų), tarptautinių sutarčių, Europos Sąjungos teisės aktų. Darbe naudojami oficialūs Lietuvos statistikos departamento, Europos Sąjungos internetinių bazių duomenys. Taip pat bus remiamasi aktualiais publicistiniais straipsniais, siekiant įvertinti pervežimų verslo tendencijas.

*Metodai.* Susipažįstant su įvairių valstybių, įvairių autorių darbais šiame darbe naudojamas mokslinės ir praktinės literatūros studijavimo metodas. Siekiant atskleisti atskirų krovinių pervežimo sutarčių institutų esmę, teisės normos analizuojamos pasitelkiant sisteminės, loginės analizės metodus. Siekiant koncentruotai pateikti medžiagą, darbe bus naudojamas aprašomasis metodas. Kai kurių teisės institutų raidos klausimai aptariami naudojant lyginamąjį istorinį metodą. Išvados ir pasiūlymai rengiami naudojant apibendrinimo metodą.

Darbą sudaro trys skyriai: pirmajame trumpai aptariami krovinių vežimą kelių transportu reglamentuojantys teisės aktai; antrajame atskleidžiama krovinio vežimo keliais sutarties esmė, dalykas, akcentuojami skirtumai, vežant neįprastus krovinius, analizuojami sutarties sudarymo ypatumai bei krovinio važtaraščio reikšmė; trečiajame – susitelkiama ties krovinio vežimo teisinių santykių dalyvių teisėmis ir pareigomis bei jų neįvykdymo teisinėmis pasekmėmis, pretenzijų reiškimo tvarka, trumpai nušviečiamos vežėjų civilinės atsakomybės bei krovinių draudimo problemos.

Nors šio darbo pagrindinis akcentas yra krovinių vežimo teisiniai santykiai ir juos reglamentuojantys teisės aktai, čia taip pat gana išsamiai aptariamos bendrosios sutarčių sudarymo, vykdymo ir atsakomybės už netinkamą įvykdymą sąlygos. Todėl šis darbas būtų vertas tiek verslininkų, tiek teisininkų dėmesio.

Autorė reiškia nuoširdžią padėką Siegen'o universitetui (Vokietijos Federacija) už suteiktą labai vertingą teorinę medžiagą; Valstybinei kelių transporto inspekcijai – už konsultacijas; Vežėjo įmonei UAB “Bertschi Lietuva” už leidimą naudoti įmonės dokumentus rengiant šį darbą; transporto žurnalui “Kelias” - už autorės straipsnių publikavimą.

---

<sup>5</sup> Dangutė Ambrasienė, Edvardas Sinkevičius “Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas”. Vilnius 2004.

## I. REGLAMENTAVIMAS

Kalbant apie bet kokio teisinio reiškimo reglamentavimą, reikalinga aptarti jį reglamentuojančius nacionalinės bei tarptautinės teisės aktus.

### 1.1. Vietinio vežimo keliais teisės šaltiniai.

Sudarant sandorius dėl krovinių vežimo kelių transportu nacionaliniai teisės aktai bus taikomi esant vietiniams vežimams – vežimams vykdomiems šalies teritorijoje, nekertant valstybinės sienos<sup>6</sup> (Kelių transporto kodekso 9 str.). Tokiu atveju taikytinas Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas (toliau – CK arba Civilinis kodeksas) bei Lietuvos Kelių transporto kodeksas (toliau – KTK arba Kelių transporto kodeksas). Iš esmės Lietuvos teisės aktai nustato panašias krovinių vežimo taisykles kaip ir CMR konvencija, o vežėjo atsakomybės ribojimo klausimu KTK 46 str. 5 d. tiesiogiai nukreipia į minėtą konvenciją.

Transporto veiklos pagrindų įstatymas<sup>7</sup> reglamentuoja Lietuvos transporto viešojo administravimo, vežėjų (operatorių) ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklos, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos valdymo bendruosius principus, transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą, jų santykius su transporto infrastruktūros savininkais bei naudotojais, visuomenės aptarnavimo išipareigojimų, saugaus eismo užtikrinimo ir kitų su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindus (Transporto veiklos pagrindų įstatymo 1 str.).

Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas<sup>8</sup> nustato pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu Lietuvoje teisinius ir organizacinius pagrindus, siekiant užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą (Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo 1 str.).

Taigi, pagrindiniai vietinio vežimo keliais teisės šaltiniai Lietuvoje yra: Civilinis kodeksas<sup>9</sup>, Kelių transporto kodeksas<sup>10</sup>, tam tikros CMR konvencijos<sup>11</sup> nuostatos, į

---

<sup>6</sup> Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

<sup>8</sup> Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas // Valstybės žinios. 2001, Nr. 111-4022.

<sup>9</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.

<sup>10</sup> Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>11</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.

kurias nukreipia nacionalinės teisės aktai, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas<sup>12</sup>, Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas<sup>13</sup>. Čia išvardinti tik teisės aktai, reglamentuojantys pačią vežimo veiklą. Su vežėjo statusu susiję teisės aktai bus aptarti vėlesniuose skyriuose.

## **1.2. Tarptautinio krovinių pervežimo keliais teisės šaltiniai.**

Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR konvencija) yra pagrindinis šaltinis, reguliuojantis tarptautinį krovinių vežimą keliais. Ši konvencija yra labai reikšminga, nes ja siekiama unifikuoti vežimo keliais dokumentus, atsakomybės reguliavimą, reikalavimus dėl žalos atlyginimo, nuostatų, reglamentuojančių krovinio gavėjo (nesančio krovinio vežimo sutarties šalimi) teises ir pareigas<sup>14</sup>. Todėl verta plačiau atskleisti jos taikymo atvejus.

Nustatant ar tarp šalių susiklosčiusiems teisiniams santykiams bus taikoma CMR konvencija, būtina patikrinti, ar yra tokių sąlygų visetas, t.y. ar (konvencijos 1 str. 1 p.):

- buvo vežama kelių transporto priemone;
- buvo vežama už užmokestį;
- krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų valstybių teritorijos;
- krovinio išsiuntimo vietos ir/arba krovinio gavimo vietos valstybė yra Konvencijos narė<sup>15</sup>.

Atkreiptinas dėmesys, jog nustačius visas aukščiau nustatytas sąlygas, bus būtinai taikoma CMR konvencija ir šalys negali susitarti dėl taikytinos teisės, t.y. bet koks susitarimas netaikyti konvencijos, o taikyti nacionalinę teisę – bus negaliojantis.

Be aukščiau pateikto sąlygų sąrašo, nurodyto pačioje konvencijoje, yra ir dar du atvejai, kai Konvencija gali būti taikoma: 1) jei transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu, oro transportu, ir krovinyš iš transporto priemonės yra neperkraunamas; 2) kai šalys susitarė, jog vežimo santykiams taikys CMR

---

<sup>12</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

<sup>13</sup> Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas // Valstybės žinios. 2001, Nr. 111-4022.

<sup>14</sup> Doc. dr. Dangutė Ambrasienė. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija, 2004, T 55 (47), psl. 20.

<sup>15</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.

konvenciją. Pastebėtina, jog susitarimas dėl konvencijos taikymo bus negaliojantis toliau išvardintiems vežimams, kurių Konvencija nereglamentuoja <sup>16</sup>.

Konvencijoje imperatyviai nurodyta, kad ji netaikoma, esant vežimams, vykdomiems pagal tarptautines pašto konvencijas, palaikų vežimui, būsto apstatymo vežimui persikraustant (Konvencijos 1 str. 4 p.).

CMR konvencija numato ypatingas taisykles, kurių nenustato joks kitas teisės aktas. Esant kolizijai tarp nacionalinių įstatymų ir CMR konvencijos nuostatų, privalu remtis CMR konvencija, vadovaujantis specialaus įstatymo viršenybės principu.

Pagrindiniai CMR konvencijos reguliuojami klausimai yra: krovinių vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas; važtaraščio turinys; vežėjo atsakomybė; reklamacijų, pretenzijų ir ieškinių dėl tarptautinių vežimų pareiškimo tvarka; ieškinio senatis; nurodymai, susiję su vežimais, kai veža keli vežėjai; CMR konvencijos šalių – dalyvių teismo sprendimų vykdymas; susitarimų, prieštaraujančių konvencijai negaliojimas <sup>17</sup>.

Kiti tarptautinio krovinių vežimų kelių transportu šaltiniai Lietuvoje yra:

- tarpvalstybiniai susitarimai tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių (priedas Nr. 1);

- Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas;

- Lietuvos kelių transporto kodeksas;

- 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR);

- 1970 m. susitarimas dėl greitai gendančių produktų tarptautinio gabenimo ar tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP), kurią Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 2000 m. vasario 17 d.;

- 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio pervežimo su TIR knygelėmis, kurios dalyvė Lietuva yra nuo 1993 m. vasario 11 d.;

- 1990 m. Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija), kurią Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 1997m. lapkričio 25 d.;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. rugsėjo 24 d. įsakymas Nr. 357 „Dėl Europos Transporto Ministrų Konferencijos daugiašalės kvotos leidimų tarptautiniam krovinių vežimui kelių transporto priemonėmis naudojimo ir išdavimo tvarkos“;

---

<sup>16</sup> Doc. dr. Dangutė Ambrasienė “Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas” // Jurisprudencija, 2004. Tomas 55 (47), psl. 22.



- 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), kuri Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 1996 m. rugsėjo 24 d.;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės <sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR).

<sup>18</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR).

## II. KROVINIO VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU SUTARTIS

### 2.1. Krovinio vežimo sutarties sąvoka ir esmė.

LR Civilinio kodekso 6.808 str. apibrėžta, kas yra krovinio vežimas: *pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį*<sup>19</sup>. Ši sąvoka detalizuota specialiaame teisės akte - Lietuvos kelių transporto kodekse: *krovinių (prekių, produkcijos, iškasenų, atliekų, siuntų, konteinerių ir kitų daiktų) vežimas yra jų gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos į gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis* (Kelių transporto kodekso 26 str. 1 d.)<sup>20</sup>. Taigi, sutartis yra komercinio pobūdžio – atlygintinė, todėl darbe nebus kalbama apie krovinių vežimą savo sąskaita.

Siekiant geriau suprasti šio darbo tyrimo dalyką, reikėtų jį atriboti nuo kitų krovinių vežimo rūšių. Transporto veiklos pagrindų įstatymo 5 str. numatytos vežimų rūšys pagal objektą - geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transportas<sup>21</sup>. Kiekviena iš paminėtų pervežimo rūšių turi ypatybių, todėl sudarant pervežimo sutartį būtina atsižvelgti ne tik į bendras pervežimo sutarčių sudarymo nuostatas, bet ir į konkrečiam pervežimo objektui taikytinas normas. Pervežimus galima skirstyti pagal transportavimo būdą - pervežimai sausumos, vandens, oro transportu. Pagal vežimo teritoriją vežimai gali būti vidaus ir tarptautiniai. Vidaus vežimai - tokie vežimai, kai kelių transporto priemonėmis vežama Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tarptautiniai vežimai - kai kelių transporto priemonė kerta valstybės sieną (Kelių transporto kodekso 9 str.).

#### 2.1.1. Realinė ar konsensualinė sutartis?

Aukščiau pateiktos Lietuvos Respublikos teisės aktuose suformuluotos krovinių vežimo sutarties sąvokos provokuoja diskusiją – ar vežimo sutartis yra konsensualinė, ar realinė? Iš pirmo žvilgsnio gali pasirodyti, jog tai tik senas teorinis ginčas. Tačiau šio klausimo sprendimas turi lemiamą reikšmę nustatant sutarties sudarymo pradžios momentą, nuo ko priklauso sutarties šalių teisės ir pareigos bei atsakomybė.

Remdamiesi šiuolaikinių autorių išsakytomis nuomonėmis, pamėginsime išspręsti šį ginčą. Kaip žinia, *konsensualine* sutartis laikoma tuomet, kai šalių teisės ir pareigos

<sup>19</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.

<sup>20</sup> Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>21</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

atsiranda nuo susitarimo momento<sup>22</sup>. Konsensualiniam sandoriui sudaryti pakanka tik šalių suderintos valios pareiškimo įstatymo nustatyta forma<sup>23</sup>. Tuo tarpu *realinė* sutartis laikoma sudaryta tik nuo tam tikrų veiksmų atlikimo (daiktų perdavimo, prisijungimo prie elektros tinklų ir kt.)<sup>24</sup>. Taigi, realiniam sandoriui nepakanka tik šalių suderintos valios išreiškimo, o reikalinga perduoti daiktą<sup>25</sup>.

Analizuojant LR Civilinio kodekso 6.808 str. 1 d., susidaro prielaida teigti, jog vežimo sutartis yra realinė, t.y. vežėjo pareigų atsiradimas siejamas su kroviniu jam perdavimu (...*vežėjas išipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti...*). Taigi, vežėjui, priėmusiam krovinį, atsiranda pareiga nugabenti ir perduoti jį įgaliotam trečiajam asmeniui, taip pat jam tenka visa su kroviniu išsaugojimu susijusi atsakomybė. Pastebėtina, jog minėta Civilinio kodekso norma yra koreguotina, nes šiai dienai yra susiklosčiusi priešinga šiai normai teismų praktika bei mokslininkų opinija. Priešingai nei Civiliniame kodekse, Kelių transporto kodekse suformuluotas krovinio vežimo sutarties apibrėžimas sąlygoja konsensualinę sutarties prigimtį (*Krovinio vežimo sutartyje vežėjas pagal priimtą užsakymą išipareigoja priimti krovinį...*).

Nesunku suprasti, iš kur Civiliniame kodekse atsiradė ši nuostata. Lietuvos kaip valstybės istorija nulėmė ir teisės raidą. Teisės teorija ir praktika buvo perimta iš Sovietų Sąjungos (Rusijos Federacijos), kur ilgą laiką vyravo planinis ūkis, o atsakomybės, kylančios iš krovinių vežimo teisinių santykių klausimus, reglamentavo ne civilinės, o administracinės teisės aktai. Už transporto priemonės nepateikimą vežėjui grėsė administracinė bauda, o ne netesybos. Pervežėjo atsisakymą priimti užsakymą dėl to, kad šalys nesutaria dėl pervežimo sąlygų, galima buvo apskusti bendra administracine tvarka<sup>26</sup>. Pervežimo sutartys buvo sudaromos vykdant trejų metų gamybos planą. Tuometinė teisė numatė dvi krovinių vežimo sutarčių rūšis: organizacines ir konkretaus krovinio pervežimo, tačiau organizacinės sutartys ir buvo sudaromos tam, kad būtų galima pervežti konkrečius krovinius. Todėl be organizacinės pervežimo sutarties negali būti sudaroma konkretaus krovinio pervežimo sutartis<sup>27</sup>. Tokiomis sąlygomis suprantamas yra krovinių vežimo sutarties – kaip realinės sutarties – vertinimas.

---

<sup>22</sup> Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, psl. 127.

<sup>23</sup> Prof.P.Vitkevičius, doc.S.Vėlyvis, doc.A.Vileita ir kt. Civilinė teisė. Kaunas: Vijusta, 1997, psl. 186.

<sup>24</sup> Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, psl. 127.

<sup>25</sup> Prof.P.Vitkevičius, doc.S.Vėlyvis, doc.A.Vileita ir kt. Civilinė teisė. Kaunas: Vijusta, 1997, psl. 186.

<sup>26</sup> V.Staskonis. Krovinių pervežimo automobilių transportu sutartys arbitražo praktikoje // Teisė. Vilnius: 1988. Nr. 23.

<sup>27</sup> Ten pat.

Tačiau pažvelkime į kitą svarbų krovinių vežimą keliais reglamentuojantį teisės aktą - CMR konvenciją. Konvencija nesieja sutarties galiojimo su faktiniu krovinio priėmimu. Nors krovinio vežimo važtaraštis yra prilyginamas pačiai vežimo sutarčiai (ar yra vežimo sutarties patvirtinimas), Konvencijos 4 str. numatyta, jog ir važtaraščio nebuvimas, pametimas ar neteisingas užpildymas neturi įtakos sutarčiai. Svarbiausia yra šalių valia, šalių susitarimas.

Krovinio vežimo sutarties šalis (siuntėjas) privalo aiškiai išreikšti savo valią, inspiruoti sutarties sudarymą. Tuomet vyksta derybos, yra pasirašoma sutartis, kuria vežėjas įsipareigoja pervežti krovinį, o siuntėjas - apmokėti už pervežimą. Krovinio perdavimas toli gražu dar neįvyko, o vežimo sutarties šalys jau yra susijusios abipusėmis prievolėmis.

Gilinantis toliau, visai netenka prasmės mintis, jog vežimo sutartis yra realinė – minėtoje vežimo sutartyje labai logiška siuntėjo interesų užtikrinimo priemonė yra sankcija vežėjui už transporto priemonės nepateikimą. Šalys gali susitarti, jog vežėjui sutartu laiku nepateikus tinkamos transporto priemonės (CK 6.814 str. 1 d.), jis moka siuntėjo naudai netesybas. Taigi, net ir neperdavus krovinio, gali atsirasti vežėjo prievolė – sutartinė civilinė atsakomybė (CK 6.245 str. 3 d.). Lygiai taip pat atsakomybė gali kilti ir siuntėjui, nepateikusiam krovinio. Vėl gi – krovinyms dar neperduotas (anot realinės sutarties teorijos šalininkų – sutartis dar nesudaryta), o šalims kyla atsakomybė iš vežimo sutarties. Atsiduriame teisiškai nelogiškoje situacijoje.

Realinės sutarties teorijos šalininkai gali teigti, jog aukščiau pateiktoje situacijoje yra “vežimų organizavimo sutarties” elementų, tačiau, autorės manymu, šis veiksmas – transporto priemonės pateikimas – yra neatsiejama paprasčiausios vežimo sutarties dalis, t.y. jei nebus pateikta transporto priemonė, niekada neįvyks pervežimas; o norint užsakyti transporto priemonę, reikia susitarti su vežėju dėl visų pervežimo sąlygų, t.y. – sudaryti vežimo sutartį. Sutarties forma čia nėra svarbi, kaip aptariama tolesniuose skyriuose, sutartis gali būti sudaryta žodžiu, raštu, faksimilinio ryšio priemonėmis ar kitų elektroninių prietaisų galiniais įrenginiais.

Aukščiau pateikti argumentai sudaro prielaidą teigti, jog vežimo sutartis yra konsensualinė. Vežimo sutarties konsensualumą lemia civilinių teisinių santykių specifika<sup>28</sup>. Beveik visuotinai šiai nuomonei pritariama vakarų valstybių praktikoje<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, psl. 127.

### *2.1.2. Sutartis trečiojo asmens naudai.*

Krovinių vežimos sutartis tam tikrais atvejais (ne visada) yra laikytina sutartimi trečiojo asmens naudai. Krovinių vežimo sutartis laikytina sutartimi trečiojo asmens naudai tuomet, kai krovinio pardavėjas sudaro sutartį su vežėju, nurodydamas šiam pristatyti krovinį pirkėjui. Panagrinėkime plačiau sutarties trečiojo asmens naudai ypatumus, kad galėtume pritaikyti “sutarties trečiojo asmens naudai” formulę krovinių vežimo sutarčiai.

Paprastai iš sutarties kylančios teisės ir pareigos įpareigoja tik sutartį sudariusius asmenis, t.y. sutarties šalis. Šis principas yra pažeidžiamas Civilinio kodekso 6.191 str. Susitarimo objektas gali būti prievolės įvykdymas trečiajam asmeniui. Kai trečiasis asmuo įgyja teisę reikalauti prievolės jo naudai įvykdymo – galima konstatuoti, jog buvo sudarytas sandoris trečiojo asmens naudai.

Krovinio gavėjas – net ir tuo atveju, jei jis nėra krovinio siuntėjas CMR konvencijos prasme - turi teisę reikalauti pateikti jam krovinį ir jį lydinčius dokumentus, taip pat tam tikrais atvejais turi teisę duoti nurodymus vežėjui (CMR konvencijos 12, 13 str.; Vokietijos Federacijos Prekybos kodekso 421 str. 1 d. bei 418 str. 2 d. 2 pastraipą)<sup>30</sup>. Taigi, iš krovinio vežimo sutarties, sudarytos tarp krovinio pardavėjo ir vežėjo, kyla teisės ir pareigos ir krovinio gavėjui. Tai yra akivaizdi sutartis trečiojo asmens naudai.

### **2.2. Krovinio vežimo sutarties dalykas.**

Krovinio vežimo sutarties dalykas yra paslaugos, kurias suteikia vežėjas gabendamas krovinį<sup>31</sup>. Vežant įprastus krovinius, kuriems nereikia ypatingų pervežimo sąlygų (vežant paprasta transporto priemone su tentu), vežėjo pareigos apsiriboja tik krovinio pervežimu ir pristatymu tinkamam gavėjui. Tačiau vežant tokius krovinius kaip pašto siuntos, mirusiųjų palaikai, gyvi gyvūnai, pavojingi kroviniai ir pan., vežėjas privalo atitikti tam tikrus reikalavimus kiekvienai tokių krovinių grupei vežti, turi papildomų pareigų – rūpintis kroviniu.

CMR konvencija reglamentuoja krovinių gabenimą keliais, tačiau jos reguliavimo sritis yra paprasti komerciniai krovinių gabenimai ir tokios sritys kaip pašto

---

<sup>29</sup> Prof. Dr. Andreas Müglich. Das neue Transportrecht, Einführung in das TRG, Kommentar, Texte. Köln: Bundesanzeiger, 1998, psl. 36

<sup>30</sup> Andreas Müglich. Transport- und Logistikrecht. München: Vahlen, 2002, psl. 19

<sup>31</sup> Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, psl. 487.

siuntų, palaikų gabenimas bei perkraustymas į ją nepatenka. Šiuos gabenimus reglamentuoja atskiri įstatymai ar tarptautinės konvencijos.

CMR konvencija vis gi yra taikoma pervežant kai kuriuos padidintos rizikos objektus, tokius kaip gyvi gyvūnai ir pavojingi kroviniai. Tačiau šiuo atveju papildomai taikomi ir kiti teisės aktai, numatantys šių pervežimų specifiką.

Taigi, toliau aptarsime krovinių vežimų rūšis, kurių CMR konvencija nereglamentuoja, bei tokių specifinių krovinių kaip gyvūnai bei pavojingi kroviniai, pervežimo ypatumai.

### *2.2.1. Pašto siuntų gabenimas*

Pašto siuntų gabenimą reglamentuoja Pasaulinė pašto konvencija <sup>32</sup>, Pašto siuntinių reglamentas <sup>33</sup>, Pasaulinės pašto sąjungos bendrasis reglamentas <sup>34</sup> bei Lietuvos Respublikos Pašto įstatymas <sup>35</sup>. Teikti pašto paslaugas asmenys turi teisę tik turėdami Ryšių reguliavimo tarnybos išduotą leidimą, apie kurio išdavimą skelbiama „Valstybės žinių“ priede „Informaciniai pranešimai“.

Korespondencijos vežimas yra išskirtinas iš kitų vežimo rūšių todėl, kad dažnai yra gabenami ne tik siuntiniai, bet ir asmeninio susirašinėjimo dokumentai ir kiti intelektualės kilmės produktai, kurie turi tam tikrą vertę rinkoje.

Lietuvos Respublikos pašto įstatymo 7 str. 4 d. numatyta, jog pašto siuntos vežamos pašto ar pasiuntinių paslaugų teikėjų arba kitų vežėjų, su kuriais sudarytos vežimo sutartys, transporto priemonėmis. Vežėjo atsakomybė už pašto siuntos neišsaugojimą (praradimą, apgadinimą, daiktų trūkumą jose) nustatoma vežimo sutartyje, vadovaujantis įstatymais bei Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis.

Už pašto siuntos praradimą, visišką išplėšimą ar visišką sugadinimą Pasaulinėje pašto konvencijoje numatytos kompensacijos, kurias smulkiau reglamentuoja Pašto siuntinių reglamentas. Kompensacijos, kaip įprasta transporto teisiniuose santykiuose, yra skaičiuojamos pasitelkiant SDR vieneta (apie jį bus kalbama vėliau prie vežėjo atsakomybės). Pašto siuntinių reglamento RE 501 str. 2.1. punkte numatyta, jog paprastojo siuntinio praradimo, visiško išplėšimo ar visiško sugadinimo atveju siuntėjas turi teisę į kompensaciją, kuri negali viršyti sumos, gautos sudėjus 40 SDR atlyginimo tarifą už siuntinį ir 4,50 SDR tarifą už kilogramą.

---

<sup>32</sup> Pasaulinė pašto konvencija // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-323.

<sup>33</sup> Pašto siuntinių reglamentas // [www.rtt.lt](http://www.rtt.lt) (Ryšių reguliavimo tarnybos tinklalapis).

<sup>34</sup> Pasaulinės pašto sąjungos bendrasis reglamentas // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-324.

<sup>35</sup> Lietuvos Respublikos pašto įstatymas // Valstybės žinios. 1999, Nr. 36-1070.

### 2.2.2. Palaikų vežimas

Palaikų vežimas Lietuvoje yra reglamentuojamas Higienos norma (HR) 46 “Dėl mirusiųjų palaikų pervežimo iš užsienio valstybių į Lietuvą”<sup>36</sup>, LR Sveikatos apsaugos ministro įsakymu Dėl asmenų, mirusių nuo pavojingų ir ypač pavojingų užkrečiamų ligų, palaikų vežimo transporto priemonėmis, jų įvežimo į Lietuvos Respubliką ir išvežimo iš jos, laidojimo ir perlaidojimo tvarkos patvirtinimo<sup>37</sup>. Europos mastu palaikų pervežimą reglamentuoja tokie tarptautiniai susitarimai kaip 1938 m. birželio 01 d. įsigaliojęs Berlyno susitarimas (susitarimą pasirašė šios šalys: Egiptas Belgija, Vokietija, Prancūzija, Italija, Meksika, Austrija, Portugalija, Rumunija, Šveicarija, buvusioji Čekoslovakija ir Zairas)<sup>38</sup>; 1975 m. lapkričio 2 d. įsigaliojęs Strasbūro susitarimas (prie kurio prisijungusios šios valstybės: Belgija, Graikija, Islandija, Liuksemburgas, Olandija, Norvegija, Austrija, Portugalija, Švedija, Šveicarija, Turkija ir Kipras).

Tiek tarptautiniuose, tiek Lietuvos nacionaliniuose teisės aktuose yra nustatytos panašios taisyklės palaikų vežimams. Pervežant mirusiojo palaikus, turi būti pateikiamas specialus dokumentas – “mirusiojo pasas”, išduotas kompetentingos institucijos. Palaikai turi būti patalpinti į metalinį karstą, šis – į kitą medinį. Teisės aktai numato ir karsto užsandaravimo priemonės – varžtai ir metalinės juostos. Berlyno susitarimo 4 str. numatyta, jog asmenų, mirusių nuo maro, choleros ar kitų sunkių ligų, palaikai negali būti vežami anksčiau nei po vienerių metų. Be to, visuose teisės aktuose numatytos ypatingos tokių palaikų transportavimo sąlygos – palaikai turi būti įdėti į skysčiams nepralaidų maišą, kuris hermetiškai uždaromas (užklijuojamas arba užplombuojamas), purškiamas dezinfekuojančiu tirpalu, paveikiu įtariamoms užkrečiamosios ligos sukėlėjams<sup>39</sup>. Palaikų pelenų pervežimui jokie ypatingi reikalavimai netaikomi.

---

<sup>36</sup> 1994 m. spalio 26 d. Lietuvos Respublikos vyriausiojo valstybinio gydytojo higienisto nutarimas Nr. 57 norma (HR) 46 “Dėl mirusiųjų palaikų pervežimo iš užsienio valstybių į Lietuvą” // Valstybės žinios. 1994, Nr. 91-1792.

<sup>37</sup> 2002 m. spalio 9 d. Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministro įsakymas Nr. 494 Dėl asmenų, mirusių nuo pavojingų ir ypač pavojingų užkrečiamų ligų, palaikų vežimo transporto priemonėmis, jų įvežimo į Lietuvos Respubliką ir išvežimo iš jos, laidojimo ir perlaidojimo tvarkos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 101-4522.

<sup>38</sup> Internationales Abkommen über Leichenbeförderung vom 10. 2.1937 (vert. Tarptautinis susitarimas dėl palaikų pervežimo).

<sup>39</sup> 2002 m. spalio 9 d. LR Sveikatos apsaugos ministro įsakymo Nr. 494 Dėl asmenų, mirusių nuo pavojingų ir ypač pavojingų užkrečiamų ligų, palaikų vežimo transporto priemonėmis, jų įvežimo į Lietuvos Respubliką ir išvežimo iš jos, laidojimo ir perlaidojimo tvarkos patvirtinimo 7.1. punktas.

Kalbant apie mirusiųjų palaikų pervežimą, paminėtini ir tarpvalstybiniai susitarimai, kuriuose šalys dažniausiai susitaria atleisti viena kitą nuo pareigos turėti leidimus pervežti palaikus (pvz. Susitarimai su Ispanijos Karalyste <sup>40</sup>).

### 2.2.3. Baldų pervežimas (*perkraustymas*)

Norint verstis tarptautine perkraustymo veikla, reikalinga turėti atitinkamą leidimą. Tokį leidimą Lietuvoje išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos, vadovaudamasi Susisiekimo ministro įsakymu Dėl Europos transporto ministrų konferencijos leidimo vežti perkraustomą turtą tarptautiniais maršrutais formos patvirtinimo <sup>41</sup> (priedas Nr. 2 – leidimo pavyzdys). Pastebėtina, kad Lietuva yra pasirašiusi tarpvalstybinių susitarimų su kai kuriomis valstybėmis, pagal kuriuos susitariančios šalys yra atleidžiamos nuo pareigos turėti specialius leidimus perkraustomam turtui gabenti, pvz. susitarimo su Kazachstano Respublika 6 str. 1 d. a punkte nurodyta, jog nereikia leidimo vykdant perkraustomo kilnojamojo turto vežiojimus <sup>42</sup>.

Vokietijoje perkraustymas yra reglamentuotas Prekybos kodekse <sup>43</sup> (jį keitusiame Transporto teisės reformos įstatyme <sup>44</sup>) ir yra atskira sutarties rūšis. Perkraustymo teisinius santykius reglamentuoja Vokietijos Prekybos kodekso 451 – 451 a-h straipsniai. Čia teigiama, jog vežėjo pareiga pervežant baldus (perkraustant) yra ne tik pats vežimas, bet ir baldų išmontavimas, sumontavimas, iškrovimas ir pakrovimas. Jei užsakovas yra vartotojas, į vežėjo pareigas taip pat įeina pervežamo turto supakavimas ir pažymėjimas. Pastebėtina, jog pervežant baldus ar kitą perkraustomą turtą, nereikia pildyti krovinio vežimo važtaraščio. Vokietijos prekybos kodekse yra numatytos pervežamo turto siuntėjo bei vežėjo atsakomybės ribos. Siuntėjui ir vežėjui čia nustatoma vienoda atsakomybė – jie abu atsako kitam ne daugiau kaip 620,00 EUR už kiekvieną kubinį pakrautos transporto priemonės metrą. Tačiau kitame straipsnyje yra numatyta šios taisyklės išimtis – jei užsakovas yra vartotojas ir vežėjas, prieš sudarydamas sutartį, neinformavo jo apie atsakomybės ribas ir galimybę apdrausti krovinį, užsakovas gali reikalauti visų nuostolių

<sup>40</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Ispanijos karalystės Vyriausybės sutartis dėl tarptautinių vežiojimų keliais // Valstybės žinios. 1995, Nr. 90-2018.

<sup>41</sup> 2002 m. spalio 22 d. LR Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-504 Dėl Europos transporto ministrų konferencijos leidimo vežti perkraustomą turtą tarptautiniais maršrutais formos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 105-4716.

<sup>42</sup> 1993 m. liepos 21 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kazachstano Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais // Valstybės žinios. 1994, Nr. 19-304.

<sup>43</sup> Handelsgesetzbuch Deutschlands (HGB).

<sup>44</sup> Transportrechtsreformgesetz (Transportrechtsreformgesetz – TRG vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S.1588)).



atlyginimo nepaisant vežėjo atsakomybės ribų. Prekybos kodeksas labai liberaliai reglamentuoja pervežimo teisinius santykius, tačiau jame yra labai aiškiai išskirtos vartotoją saugančios nuostatos. Čia numatyta, jog šalys gali susitarti dėl kitokios atsakomybės ribos, tačiau susitarimas negali bloginti vartotojo padėties. Be to, susitarimas laikomas galiojančiu tik tuomet, jei jis aiškiai suformuluotas ir išreikštas raštu.

Kaip matyti, Vokietijos Prekybos kodekse yra numatyta labai daug nukrypimų nuo įprastos krovinių vežimo sutarties sąlygų. Todėl sudarinėjant sutartį dėl perkraustomo turto pervežimo būtina aptarti visus minėtus ypatumus.

#### 2.2.4. Pavojingų krovinių vežimas

Jei yra vežami pavojingi kroviniai, taikytina 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR)<sup>45</sup>. Ją Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 1998 m. birželio 16 d. įstatymu Nr. VIII-778 (Žin., 1998, Nr. 106). Trumpai apie pavojingus krovinius kalbama ir CMR konvencijoje, nors tokių pervežimų ypatybių ši konvencija nereglamentuoja.

Pavojingiems kroviniams vežti nėra reikalavimo gauti specialią licenciją ar leidimą, tačiau pavojingi kroviniai yra vežami tik tam pritaikytomis transporto priemonėmis. Taigi, „licenciją“ turi gauti transporto priemonė. Vilkikams, puspriekabėms ir priekaboms Valstybinė kelių transporto inspekcija išduoda nustatytos formos ADR sertifikatą (priedas Nr. 3), kuris liudija transporto priemonės pritaikymą vežti sertifikate nurodytų pavojingumo klasių krovinius<sup>46</sup>. ADR sertifikatas išduodamas remiantis techniniais transporto priemonės gamintojo aprašymais ir Techninių apžiūrų centro išduodama pažyma (priedas Nr. 4). Be ypatingų reikalavimų transporto priemonėms, vežėjo įmonėje turi būti Saugos specialistas<sup>47</sup>. Tai asmuo, nustatyta tvarka išlaikęs kvalifikacinį egzaminą, gavęs nustatytos formos pažymėjimą (priedas Nr. 5) ir paskirtas įmonėje atsakingu už pavojingų krovinių vežimą.

Pastebėtina, kad jokiame teisės akte nėra apibrėžiama sąvoka *pavojingas kroviny*s. Geriausiu atveju pateikiamas tik tokių krovinių sąrašas. Pavojingais kroviniiais reikėtų laikyti krovinius pavojingus pačius savaime, o ne tuos, kurie tapo pavojingi jų

---

<sup>45</sup> 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 106 (1)–2930, 2931.

<sup>46</sup> 2004 m. kovo 22 d. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymas Nr. 2B-78 Dėl pavojingus krovinius vežančių kelių transporto priemonių sertifikavimo taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios. 2004, Nr. 47-1565.

<sup>47</sup> 2002 m. liepos 4 d. LR Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-343 Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 70-2949.

transportavimo metu. Netinkamai sutvirtintas ar supakuotas krovinyš taip pat kelia pavojų vežimo metu, bet tai nėra pavojingas krovinyš. *Pavojingos yra visos tos prekės, jeigu normalaus transportavimo keliais metu jos kelia tiesioginį pavojų*<sup>48</sup>.

Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) detalizuoja pavojingų krovinių dokumentacijos parengimą, įpakavimo reikalavimus, vežimo būdus tarptautiniais maršrutais. ADR taikoma bet kokiam tarptautiniam krovinių vežimui keliais, nepaisant to, ar vežimas reguliuojamas CMR konvencijos nuostatų ar ne. Deja, pati sutartis nepateikia pavojingų krovinių apibrėžimo, o tik išvardija, kokie kroviniai yra pavojingi. Todėl darytina išvada, kad jei prekė nėra įvardyta ADR sutarties priede, ji nelaikytina pavojinga. Bet vargu ar šiais sparčiai besivystančių technologijų laikais būtų galima pateikti baigtinį pavojingų krovinių sąrašą.

Specialios CMR konvencijos nuostatos (22 str.) trumpai kalba apie pavojingų krovinių vežimą. Čia nurodomos labai griežtos siuntėjo pareigos, susijusios su pervežimo sutarties sudarymu: *Jeigu siuntėjas vežėjui perduoda vežti pavojingus krovinius, jis turi tiksliai nurodyti krovinio pavojingumo pobūdį ir prireikus nurodyti reikiamas saugumo priemones. Jeigu šie nurodymai neįrašyti važtaraštyje, siuntėjas arba gavėjas privalo įrodyti, kad vežėjas buvo informuotas apie gabenamų krovinių pavojingumo pobūdį*<sup>49</sup>.

Dėl aukščiau minėtos pareigos nevykdymo siuntėjas gali patirti didelių nuostolių, nes pavojingus krovinius, apie kurių pavojingumą vežėjas nebuvo informuotas, vežėjas bet kuriuo metu ir bet kurioje vietoje gali iškrauti, sunaikinti arba nukenksminti neatlygindamas nuostolių; be to, siuntėjas atsako už visas išlaidas ir nuostolius, susijusius su šių krovinių perdavimu vežti arba su pačiu vežimu.

#### 2.2.5. Gyvūnų vežimas

Gyvūnų vežimą Lietuvoje reglamentuoja šie teisės aktai: Europos Sąjungos Tarybos direktyvos 91/628/EEB ir 95/29/EB „Dėl gyvūnų apsaugos pervežimo metu“<sup>50</sup>, Lietuvos Respublikos veterinarijos įstatymas<sup>51</sup>, Lietuvos Respublikos gyvūnų globos, laikymo ir naudojimo įstatymas<sup>52</sup>, Gyvūnų vežimo taisyklės<sup>53</sup>, patvirtintos Valstybinės

<sup>48</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

<sup>49</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.

<sup>50</sup> Europos Sąjungos Tarybos direktyvos 91/628/EEB ir 95/29/EB „Dėl gyvūnų apsaugos pervežimo metu“.

<sup>51</sup> Lietuvos Respublikos veterinarijos įstatymas // Valstybės žinios. 1992, Nr. 2-15.

<sup>52</sup> Lietuvos Respublikos gyvūnų globos, laikymo ir naudojimo įstatymas // Valstybės žinios. 1997, Nr. 108-2728; 2000, Nr. 61-1808.

<sup>53</sup> 1998 06 21 Gyvūnų vežimo taisyklės, patvirtintos Valstybinės veterinarijos tarnybos įsakymu Nr. 4 – 165 // Valstybės žinios. 1999, Nr. 58-1911.

veterinarijos tarnybos įsakymu. Prie gyvūnų pervežimą reglamentuojančių teisės aktų priskirtina ir CMR konvencija, kuri reglamentuoja atsakomybės klausimus (CMR konvencijos 17 str. 4 d. f punktas).

Gyvų gyvūnų vežimas yra specifinis tuo, jog yra vežamas padidintos rizikos objektas, be to, gyvūnams vežti reikalingos ypatingos sąlygos, todėl *gyvūnų vežėjai (vairuotojai ir palydovai) turi būti patyrę, sugebėti ir žinoti, kaip teisingai pakrauti, vežti ir iškrauti gyvūnus sukeltiems jiems kuo mažiau streso ir sužalojimų*<sup>54</sup>. Jie privalo būti išklause specialų apmokymo kursą, išlaikę kvalifikacijos egzaminą ir gavę atitinkamą licenciją (priedas Nr. 6)<sup>55</sup>. Licenciją gyvūnams vežti išduoda Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba. Licencija išduodama tik asmeniui, išklausiui Lietuvos vežėjų asociacijos „LINAVAL“ ir Valstybinio maisto ir veterinarijos tęstinio mokymo centro organizuotus specialius vežėjų apmokymo kursus ir išlaikiusiam kvalifikacijos egzaminą.

Europos Sąjungos Tarybos direktyvose 91/628/EEB ir 95/29/EB „Dėl gyvūnų apsaugos pervežimo metu“ labai smulkiai aprašyta, kaip turi būti elgiama su gyvūnais jų transportavimo metu. Valstybės narės praktiškai nukopijavo direktyvų nuostatas, perkeldamos jas į savo nacionalinius įstatymus. Taip yra ir su minėtomis Lietuvos gyvūnų vežimo taisyklėmis, ir su Vokietijos Federacijos nutarimu Dėl gyvūnų apsaugos juos transportuojant<sup>56</sup>. Minėtose direktyvose ir nacionaliniuose teisės aktuose numatyta, kas kiek laiko gyvūnai turi būti šeriami, girdomi, kaip turi būti pritaikyta transporto priemonė (pertvaros, neslidžios grindys), kaip gyvūnai turi būti atskirti vienas nuo kito (vežant įvairių rūšių gyvūnus viena transporto priemone, jie išrūšiuojami, tačiau draugiškai nusiteikę gyvūnai netraumuojami ir paliekami kartu), kaip gyvūnai turi būti perkraunami (negalima gyvūnų kelti ar vilkti už ragų, kanopų, kojų, uodegos arba vilnų). Direktyvoje taip pat numatyta, kokių atstumų vienas nuo kito turi stovėti gyvūnai transportuojant juos geležinkeliais, oro ar vandens transportu.

Taigi, užsakant pervežti gyvus gyvūnus, vežimo sutartyje turi būti numatyta specifinių sąlygų – kas lydės gyvūnus kelionės metu ir jais rūpintis (siuntėjas ar vežėjas), atitinkamai, kam teks gyvūnų priežiūros kelionės metu išlaidos ir pan.

CMR konvencija, kaip jau minėta, numato gyvūnų vežimą kaip vieną sąlygų, dėl kurių vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės. Šis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas taip pat taikytinas drauge su CMR Konvencijos 18 str. 2 ir 5 p. Jeigu vežami gy-

---

<sup>54</sup> Ten pat.

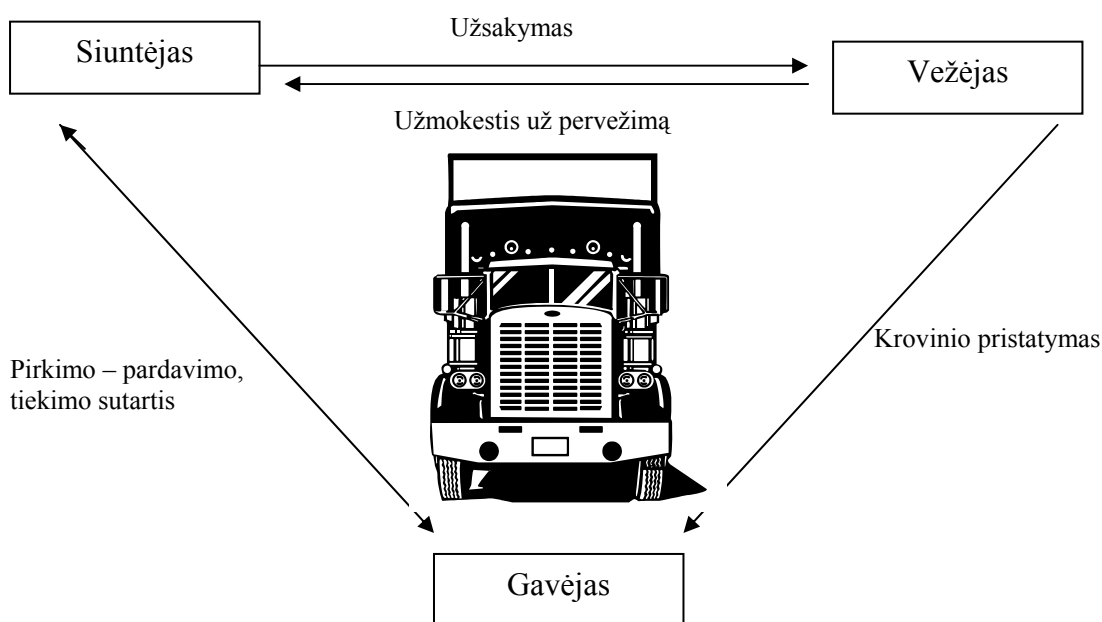
<sup>55</sup> 2001 m. kovo 1 d. Lietuvos Respublikos valstybinės maisto ir veterinarijos tarnybos direktoriaus įsakymas Nr. 103 Dėl gyvūnų vežėjų licencijavimo // Valstybės žinios. 2001 Nr.20-681.

vi gyvūnai, tai vežėjas visų pirma privalo įrodyti, kad jis padarė viską kaip pareigingas vežėjas, atsižvelgdamas į aplinkybes, veikė pagal specialias jam duotas siuntėjo instrukcijas. Jei vežėjas pateikia tokius įrodymus, jis atleidžiamas nuo atsakomybės.

### 2.3. Krovinio vežimo sutarties šalys.

KTK 26 str. analizė sudaro prielaidą teigti, kad pervežimo sutarties šalys yra krovinio siuntėjas ir vežėjas. Siuntėjas čia suprantamas kaip fizinis ar juridinis asmuo, perduodantis vežti krovinį jo nurodytam gavėjui. Gavėjas - fizinis ar juridinis asmuo, turintis teisę gauti krovinį<sup>57</sup>. CMR konvencija pervežimo sutarties šalimis nurodo tuos pačius asmenis - krovinio siuntėją ir vežėją, tačiau plačiau nurodo *pervežimo dalyvius* - jais laikomi krovinio siuntėjas, gavėjas, vežėjas (schema Nr. 1), taip pat vežėjo atstovai, darbuotojai.

Schema Nr. 1



<sup>56</sup> 1997.02.25 Verordnung zum Schutz der Tiere beim Transport // [www.transportrecht.de](http://www.transportrecht.de).

<sup>57</sup> Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

### 2.3.1. Krovinio siuntėjas

Krovinio siuntėju laikytinas asmuo, savo vardu sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas<sup>58</sup>. Tai reiškia, kad krovinio siuntėju CMR konvencijos prasme laikytinas asmuo, sudaręs sutartį su vežėju – pervežimo užsakovas. Tokiu būdu, krovinio gavėjas, užsakęs vežėją pargabenti jam krovinį iš pardavėjo, CMR konvencijos prasme laikytinas krovinio siuntėju. Siuntėju ir gavėju gali būti tiek fiziniai, tiek juridiniai asmenys.

### 2.3.2. Vežėjas

Vežėjas – asmuo, kuris savo vardu įsipareigoja atlikti vežimą prisiimdamas atsakomybę ir savo lėšomis<sup>59</sup>. Vežėjui, kaip svarbiausiam vežimo sutarties dalyviui, yra keliami ypatingi reikalavimai. Krovinių gabenimo veikla gali užsiimti tik juridiniai asmenys, įstatymų nustatyta tvarka gavę licenciją (priedas Nr. 7). Vežėjų įmonių veiklos licencijavimą Lietuvoje reglamentuoja 1997 m. spalio 23 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas “Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo”<sup>60</sup> (toliau – Licencijavimo taisyklės). Įmonė, pretenduojanti verstis krovinių vežimo veikla, turi atitikti finansinio pajėgumo, profesinės kompetencijos bei neprikaištingos reputacijos reikalavimus:

- ✓ *finansinis vežėjo įmonės pajėgumas* yra tikrinamas, kai įmonė pateikia prašymą išduoti licencijos kortelę (tarptautinio krovinių vežimo atveju - Europos bendrijos leidimo kopiją), suteikiančią teisę konkrečia transporto priemone vežti krovinius. Pagal Licencijavimo taisyklių 27.3 punktą, vežant krovinius tarptautiniais maršrutais, įmonė laikoma finansiškai pajėgia, jei pateikia dokumentus pagal kuriuos pirmajai transporto priemonei tenka aktyvų už 32.000,00 litų, kiekvienai kitai transporto priemonei – 18.000,00 litų. Finansinį vežėjo įmonės pajėgumą patvirtinančių dokumentų sąrašą suderinusi su Finansų ministerija, nustato Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.
- ✓ *Profesinė vežėjo įmonės kompetencija* yra tikrinama teikiant prašymą išduoti licenciją verstis krovinių vežimo veikla. Vežėjo įmonėje privalo būti paskirtas krovinių vežimo veiklai vadovaujantis asmuo. Jis turi

---

<sup>58</sup> Doc. dr. Dangutė Ambrasienė. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Vilnius: Jurisprudencija, 2004. Tomas 55 (47), psl. 24.

<sup>59</sup> Ten pat.

<sup>60</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas “Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo” // Žin., 1997, Nr. 97-2464

turėti atitinkamą kvalifikaciją, susijusią su krovinių vežimo veikla – išmanyti specifinių pervežimo dokumentų pildymo tvarką, vairuotojų darbo laiko ypatumus<sup>61</sup>, tam tikrus civilinės teisės klausimus. Kompetencijos pažymėjimas (priedas Nr. 8) išduodamas nustatyta tvarka išlaikius egzaminą, kurį Lietuvoje organizuoja Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos<sup>62</sup>.

Kadangi profesinės kompetencijos reikalavimas yra viena iš prielaidų gauti licenciją verstis krovinių vežimo veikla, plačiau bus atskleistas jo reglamentavimas. Lietuvai tapus Europos Sąjungos (toliau - ES) nare, mūsų valstybėje pradėjo galioti ir ES teisės aktai. Siekiant harmonizuoti reglamentavimą transporto srityje Europos Sąjungos mastu, buvo priimta nemažai nacionalinės teisės aktų. Kalbant apie profesinę kompetenciją paminėtina ES direktyva Nr. 96/26/EB ir ją keitusi direktyva Nr. 98/76/EB<sup>63</sup>. Remiantis šia direktyva Susisiekimo ministro įsakymu buvo patvirtinta tvarka Dėl asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino ir žinių atnaujinimo egzamino laikymo tvarkos patvirtinimo (toliau - Tvarka).

Pastebėtina, jog direktyva Lietuvoje įgyvendinta siauriausia apimtimi. Kaip žinia, direktyva nėra tiesiogiai taikomas ES teisės aktas, valstybės narės gali pasirinkti jos įgyvendinimo priemones ir būdus, tačiau direktyvos yra *privalomos savo tikslais*. Struktūriškai analizuojant direktyvą, ypatingas dėmesys atkreiptinas į jos preambulę, kurioje surašytos direktyvos priėmimo aplinkybės ir tikslai. Minėtos Direktyvos buvo priimtose siekiant palengvinti vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje bei įgyvendinant laisvo darbo jėgos ir laisvo paslaugų judėjimo principus, įtvirtintus Europos Bendrijos sutartyje. Vienas iš preambulėje numatytų tikslų buvo *panaikinti nacionalinės valstybių narių teisės skirtumus dėl leidimo verstis vežėjo kelių transportu verslu ir abipusio diplomų, sertifikatų bei kitų kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų pripažinimo, kas gali iškraipyti konkurenciją* (Direktyvos 98/76/EB

---

<sup>61</sup> 2003 m. gegužės 14 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 587 Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki 24 valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse darbų sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos patvirtinimo ir 2005 m. gegužės 14 d. pakeitimas Nr. 543 // Valstybės žinios. 2005, Nr.103-3815.

<sup>62</sup> 2003 m. sausio 13 d. LR Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-20 Dėl asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino ir žinių atnaujinimo egzamino laikymo tvarkos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2003, Nr. 5-228.

<sup>63</sup> ES direktyva Nr. 96/26/EB ir ją keitusi direktyva Nr. 98/76/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.

preambulė). Tuo tarpu, įgyvendinant šias direktyvas minėta Tvarka, užsienyje kompetencijos pažymėjimus įgijusiems asmenims, buvo nustatytas reikalavimas, praėjus 5 metams nuo pažymėjimo išdavimo, laikyti žinių atnaujinimo egzaminą Lietuvoje. Atkreiptinas dėmesys, kad kitose Europos valstybėse nėra numatyta jokie žinių atnaujinimo egzaminai, o pažymėjimai išduodami neribotam laikui. Šis Tvarkos punktas kvestionuotinas kaip diskriminuojantis užsienio šalių vežėjus ir varžantis įsisteigimo laisvę<sup>64</sup>. Pastebėtina, jog Direktyvos 98/76/EB preambulės 9 punktas numato panašų pakartotinį egzaminą, bet jo visai kitoks tikslas - supažindinti su atitinkamos šalies teisinio reguliavimo ypatumais asmenį, kuris pirmą kartą kitoje valstybėje narėje pradeda vadovauti transporto įmonei. Tuo tarpu Tvarkoje numatyto profesinės kompetencijos žinių atnaujinimo egzaminai tikslas – praėjus tam tikram laikotarpiui patikrinti vadovaujančio asmens žinias, siekiant nustatyti, ar jis vis dar yra tinkamos profesinės kompetencijos (Tvarkos 3 punktas).

✓ *Nepriekaištinga vežėjo įmonės reputacija* suprantama kaip asmens, kuris įmonėje paskirtas vadovauti krovinių vežimo veiklai, nepriekaištinga reputacija (priedas Nr. 9 - asmens reputacijos anketa). Asmuo, paskirtas įmonėje vadovauti krovinių vežimo veiklai, laikomas turinčiu nepriekaištingą reputaciją, jei jis nebuvo teistas už sunkius nusikaltimus ar nusikaltimus aplinkos apsaugos srityje, ūkininkavimo tvarkai ir finansams pagal baudžiamuosius įstatymus; nebuvo atleistas iš pareigų administracijos iniciatyva dėl jo paties kaltės per pastaruosius 5 metus; nebuvo baustas už darbo įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, pažeidimus per pastaruosius 2 metus<sup>65</sup>.

Vežėjo įmonę reikia skirti nuo pervežimą vykdančio vairuotojo (įmonės darbuotojo). Krovinių vežimo sutarties šalis yra vežėjo įmonė, todėl pretenzijos dėl krovinių praradimo ar sugadinimo negali būti tiesiogiai reiškiamos pervežimą vykdančiam vairuotojui, o nuostolių atlyginimo turi būti reikalaujama iš vežėjo įmonės. Smulkesnės su vežėjo statusu susijusios ypatybės bus aptartos nagrinėjant atsakomybės klausimus.

### 2.3.3. *Ekspeditorius, kaip vežimo sutarties dalyvis*

<sup>64</sup> Laura Čereškaitė, Gediminas Almantas. Teisinis kazusas: ES išduoti profesinės kompetencijos pažymėjimai Lietuvos pripažįstami tik iš dalies // *Kelias*, 2005, Nr. 10 (28).

<sup>65</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas “Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo” // *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 97-2464.

Kalbant apie krovinių vežimo sutarties subjektus, būtina paminėti ir dažną vežimų sutarties dalyvį – ekspeditorių. CK 6.824 str. 2 d. ekspeditorių apibrėžia kaip juridinį asmenį (verslininką), sudariusį krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojantį užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ar atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus.

Teismų praktikoje dažnai kyla problemų identifikuojant atsakomybės subjektą, kai vežimo santykiuose dalyvauja ekspeditorius. Taip atsitinka dėl galimo dvilypio ekspeditoriaus statuso – ekspeditorius gali būti tik tarpininkas, arba gali būti įsipareigojęs kaip vežėjas. Pastaruoju atveju jam tenka visa rizika krovinio gabenimo metu. Taigi, atsakomybės atžvilgiu ekspeditoriaus statusas yra labai svarbus ir lemiamas, o takoskyra tarp dvilypės šio pervežimų dalyvio padėties nesureglamentuota. Kriterijus, kaip atskirti ekspeditoriaus “vaidmenis”, nustatė teismų praktika.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senatas 2001-06-15 nutarime Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją išaiškino, kas yra vežėjas CMR konvencijos prasme - tai nustatoma pagal konkrečias bylos aplinkybes. *Jei 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, nepriklausomai nuo to, ar jis veš pats, ar paves tai daryti trečiajam asmeniui* <sup>66</sup>.

Ekspeditoriui atliekant tik pavedimo vykdytojo, tarpininko vaidmenį, suvedant krovinio siuntėją su vežėju, jis neatsako siuntėjui už krovinio praradimą ar sugadinimą. Ekspeditoriaus kaip pavedimo (surasti vežėją) vykdytojo įsipareigojimai baigiasi suradus vežėją, suorganizavus atsiskaitymo tarp vežėjo ir siuntėjo tvarką ir kitus formalumus.

Praktikoje dažniausiai ekspeditoriai įsipareigoja būti vežėjais, kadangi siuntėjui tokia praktika yra priimtinesnė. Nesunku suprasti kodėl - krovinio siuntėjas pasirenka ekspeditorių pagal jo reputaciją rinkoje, rekomendacijas ir kitus kriterijus. Ekspeditoriui atliekant tarpininko vaidmenį, jo pasiūlytas vežėjas nebūtinai yra siuntėjui žinomas, kyla abejonių dėl jo patikimumo. Vežėjui praradus arba sugadinus krovinį, siuntėjas negali reikšti pretenzijų ekspeditoriui, nes šis savo pavedimą įvykdė tinkamai - surado vežėją, suorganizavimo pervežimą. Tokiu atveju yra sugriaunama prievolinių teisinių santykių grandinė, kas neprisideda prie stabilumo versle kūrimo.



Iš pirmo žvilgsnio gali pasirodyti, jog pavedimo vykdytojo statusu ekspeditoriai gali imti piktnaudžiauti, siekdami išvengti atsakomybės. Tačiau LAT 2001 m. birželio 15 d. Senato nutarimu aprobuotoje apžvalgoje atkreipė teismų dėmesį, kokias aplinkybes reikia vertinti, siekiant nustatyti ekspeditoriaus statusą ir identifikuoti vežėją (kaip atsakomybės subjektą). Teismai tuo atveju, jei pervežime dalyvavo keli asmenys, remdamiesi žemiau išvardintais kriterijais, nustato, kuris asmuo laikytinas vežėju ir ginčo dėl krovinio sugadinimo ar praradimo atveju civilinėje byloje yra atsakovas<sup>67</sup>:

1) Vežėjo nurodymas važtaraštyje yra svarbu, jei asmuo, kuriam pareikštas ieškinys kaip vežėjui, yra nurodytas važtaraštyje. Bet reikia nustatyti ir visas kitas susitarimo aplinkybes, iš kurių galima būtų spręsti, kad vežimo užsakovas turėjo suprasti, kas yra vežėjas;

2) Tai, kad subjektas neturi nuosavų transporto priemonių, nėra pakankamas pagrindas nelaikyti jo vežėju, jei pagal kitus įrodymus yra aišku, kad jis *įsipareigojo būti vežėjas*;

3) Ekspeditorius, kuris akivaizdžiai prisiėmė atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, be nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, laikytinas vežėju CMR konvencijos prasme;

4) Ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą pervežimo operaciją arba konkrečiai už vežimą, yra vežėjas pagal CMR konvenciją, nebent vežimo sutartyje būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas;

5) Teismas turi spręsti pagal konkrečias aplinkybes, o ne vien pagal tai, kaip sutarties šalys save vadina. Ekspeditorius (agentas) gali būti laikomas vežėju, nors jis pats krovinio nevežė.

#### 2.3.4. Krovinio gavėjas

Krovinio gavėjas nelaikytinas vežimo sutarties šalimi, tačiau jis turi svarbių su vežimo sutarties vykdymu susijusių teisių ir pareigų, todėl pagrįstai laikytinas vežimo teisinių santykių dalyviu. Kaip jau minėta, autorės nuomone, vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens (gavėjo) naudai. Pastebėtina, jog literatūroje yra keletas nuomonių dėl krovinio gavėjo statuso – vieni mano, jog siuntėjas ir gavėjas yra vienas subjektas; kiti laikosi nuomonės, jog tiek krovinio siuntėjas, tiek vežėjas, tiek gavėjas, yra vežimo

---

<sup>66</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR).

<sup>67</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

sutarties dalyviai; anglosaksų teisės tradicijos valstybėse vyrauja nuomonė, jog siuntėjas veikia kaip gavėjo agentas.

#### **2.4. Krovinio vežimo sutarties sudarymas.**

Krovinio vežimo sutarties sudarymui taikytinos bendrosios sutarčių teisės nuostatos – sutarčiai sudaryti iš esmės pakanka besiderančių šalių suderintos valios.

Krovinių vežimo sutartyje vežėjas pagal priimtą užsakymą įsipareigoja pateikti transporto priemonę, priimti krovinį, 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.)<sup>68</sup>.

Analizuojant aukščiau pateiktą KTK vežimo sutarties apibrėžimo formuluotę darytina išvada, kad teisiniai santykiai tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo nustatomi sutartimi. Sutartis tuo tarpu vykdoma krovinio siuntėjui pateikiant užsakymą su kroviniu, jo pristatymo terminus bei sąlygas identifikuojančiais požymiais. Krovinių vežimo sutartis praktikoje dažniausiai sudaroma tiesiog vežėjui patvirtinus užsakymą. Sutartis, reglamentuojančios užsakymo pateikimą, retai kada būna pasirašomos, nebent vežėjas ir siuntėjas bendradarbiauja nuolat. Užsakymo pateikimo būdą pasirenka siuntėjas. CK 6.192 str. numato galimybę sudarinėti sutartis faksimilinio ryšio priemone ar kitais telekomunikacijų galiniais įrenginiais, kas didina susitarimo operatyvumą.

KTK 28 str. reglamentuoja užsakymo turinį. Užsakymas čia apibrėžiamas kaip siuntėjo pasiūlymas jo pageidaujamos sąlygomis vežėjui pateikti reikalingą transporto priemonę užsakyme nurodytam kroviniui vežti. Užsakyme nurodomi rekvizitai<sup>69</sup>:

- 1) krovinio siuntėjo - juridinio asmens pavadinimas arba fizinio asmens vardas ir pavardė; adresas;
- 2) krovinio gavėjo - juridinio asmens pavadinimas arba fizinio asmens vardas ir pavardė, adresas;
- 3) krovinio išsiuntimo ir paskirties punktų adresai;
- 4) krovinio pavadinimas, svoris ar kiekis;
- 5) transporto priemonės pateikimo laikas;
- 6) pakrovimo ir iškrovimo bei vežimo terminai;
- 7) krovinio specialios vežimo sąlygos.

---

<sup>68</sup> Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>69</sup> Ten pat.

Užsakyme gali būti ir kitos siuntėjui svarbios sąlygos (pvz., pervežimo maršrutas).

LR Civilinio kodekso 6.808 str. 2 d. numatyta, jog *“vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu”*. Taigi, Civiliniame kodekse šiuo požiūriu yra numatytas modernesnis sutarties sudarymo mechanizmas, čia yra iš esmės atkartojamos CMR konvencijos nuostatos, kuriose teigiama, jog važtaraščio nebuvimas nedaro sutarties negaliojančios, t.y. sutarties sudarymo faktą leidžiama įrodinėti bet kokiomis leistinomis įrodinėjimo priemonėmis. Kaip žinia *prima facie* įrodymas yra krovinio važtaraštis, apie kurį išsamiau bus kalbama tolesniuose darbo skyriuose.

Visiškai kitą prasmę sutarties sudarymo forma įgyja pervežimą organizuojant tarpininkams, t.y. vežėjui ir siuntėjui neturint tiesioginio kontakto. Vykdamt pervežimus taip atsitinka labai dažnai. Tarpininko vaidmenį čia atlieka ekspeditorius. Nors dažniausiai ekspeditorius prisistato užsakovui kaip vežėjas, jo rekvizitai krovinio vežimo važtaraštyje nenurodomi. Tokiu būdu, ekspeditoriaus ir vežėjo bei ekspeditoriaus ir užsakovo (siuntėjo) teisinių santykių pagrindu tampa sutartis. Nesant sutarties, labai sunku įrodyti ekspeditoriaus santykius su užsakovu (siuntėju), kas dažniausiai sukelia neigiamų pasekmių ekspeditoriui – kadangi praktikoje ekspeditoriai dažniausiai tarpininkauja ne tik surandant vežėją, suteikiant muitinės tarpininko, sandėliavimo paslaugas, bet ir vykdamt atsiskaitymą už pervežimą, t.y. užsakovas sumoka visą sumą ekspeditoriui, o šis savo ruožtu atsiskaito su pervežimą aptarnavusiais vežėjais ir kitais asmenimis. Kadangi atsiskaitymai Lietuvoje transporto sektoriuje gerokai vėluoja, dažnai ekspeditorius lieka nepavydėtinoje situacijoje - jis sumoka vežėjui, muitinės tarpininkui dar negavęs atsiskaitymo iš užsakovo, o pastarasis delsia atsiskaitymą, arba reiškia pretenzijas dėl tinkamo sutarties įvykdymo. Nepaisant to, kad ekspeditorius sumažino savo apyvartinių lėšų rezervą, jis patyrė nuostolių, nes realiai dar nėra gautas atlyginimas už tarpininkavimą. Norint ekspeditoriui reikšti reikalavimą teisme užsakovui dėl užmokesčio už paslaugas, susijusias su krovinio transportavimu, reikalinga nurodyti skolos pagrindą. Juo tampa ne kas kitas, o būtent sutartis su užsakovu. Nesant abiejų šalių patvirtintos rašytinės sutarties, prievolinius teisinius santykius tektų įrodinėti kitais būdais. Atkreiptinas dėmesys, kad CK 1.93 str. *“baudžia”* civilinių teisinių santykių dalyvius už įstatyme numatytos sutarties formos nesilaikymą - *įstatymų reikalaujamos paprastos rašytinės formos nesilaikymas atima iš šalių teisę, kai kyla ginčas dėl sandorio sudarymo ar jo vykdymo fakto, remtis liudytojų parodymais šį faktą įrodyti, o įstatymuose įsakmiai*

*nurodytais atvejais, sandorį daro negaliojanti* <sup>70</sup>. Būna pasikliauti kitų rašytinių įrodymų visetu (apmokėjimas pervežimą vykdžiusiam vežėjui, krovinių identifikuojantys požymiai, pervežimo data ir pan.).

Kalbant apie krovinių vežimo sutarties sudarymą vertėtų paminėti, jog Civilinio kodekso 6.822 str. numato galimybę sudaryti ilgalaikę vežimų organizavimo sutartį. Tokia sutartimi supaprastinama formali sutarties sudarymo procedūra. Jau pati straipsnio formuluotė sako, jog tokia sutartis sudaroma, esant poreikiui nuolat vežti krovinius. Tuomet eilinis vežimas gali būti vykdomas ir be atskiro raštiško susitarimo, tačiau kilus ginčui gali kilti problemų dėl vežimo kainos, terminų ar kitų sąlygų. Jei kroviniai turi būti gabenami nuolatiniu maršrutu ir sutartyje nustatytu laiku, jokio papildomo užsakymo nereikėtų. Tačiau praktikoje dažnai pasitaiko, jog siuntėjas sudaro ilgalaikio bendradarbiavimo sutartį su vežėju, tačiau vežimai būna nepastovūs. Tokiu atveju, siekiant išvengti nuostolių (prastovos vežėjui, netesybos siuntėjui dėl vėlavimo pristatyti krovinių ir pan.) patartina sutartyje vis gi numatyti, kad kiekvienu atveju užsakovas (krovinių siuntėjas) pateikia vežėjui raštišką nustatytos formos užsakymą. Tokiu būdu yra išvengiama įrodymų trūkumo problemos kilus nesutarimui dėl sutarties neįvykdymo ar netinkamo vykdymo.

## **2.5. Krovinių vežimo kelių transportu važtaraštis.**

Krovinių vežimo važtaraštis yra dokumentas, įrodantis vežimo sutarties sudarymą, tinkamą šalių įsipareigojimų įvykdymą. Važtaraštyje taip pat fiksuojamas krovinių sužalojimas, sugadinimas, trūkumas, pakuotės pažeidimai. Krovinių vežimo važtaraštis, kaip jau buvo minėta, esant tam tikroms aplinkybėms, gali pakeisti pačią vežimo sutartį. Dėl išdėstytų aplinkybių, reikalinga smulkiau aptarti krovinių vežimo važtaraščio turinį ir reikšmę.

CMR konvencija nereglamentuoja vežimo sutarties turinio ir formos, o tik nurodo važtaraštį, kaip vežimo sutartį ir jos sąlygas patvirtinantį dokumentą, kuris yra *prima facie* įrodymas, kad yra sudaryta pervežimo sutartis ir kad krovinyje perėjo vežėjo dispozicijon, nebent bus įrodyta priešingai <sup>71</sup>.

Važtaraštis - krovinių vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas. Krovinių vežimo sutartis taip pat laikoma galiojančia, jei važtaraštis surašytas ir neteisingai (KTK 29 str. 1

<sup>70</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr.74-2262.

<sup>71</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR).

d.). Važtaraštis yra rašytinis įrodymas, patvirtinantis ne tik sutarties sudarymą, bet ir jos turinį, t.y. važtaraštis identifikuoja krovinio siuntėją, gavėją, vežėją, krovinį, maršrutą, kitas sąlygas. Važtaraščio buvimas labai svarbus dar ir dėl šių aplinkybių <sup>72</sup>:

1) kilus ginčui, jei nėra važtaraščio, labai sunku įrodyti susitarimo buvimą, nes važtaraštis yra vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad krovinyse vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, kol nebus įrodyta priešingai;

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

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

Aprūpinti vežėją reikiama informacija, reikalinga muitinės ir kitiems formalumams atlikti, yra siuntėjo pareiga (CMR konvencijos 11 str. 1 p.). Todėl jei teismas nustato, kad nuostoliai, patirti dėl reikiamų dokumentų ar informacijos, reikalingų muitinės formalumams atlikti, nebuvimo, už tai atsakingas yra siuntėjas, nes vežėjas neprivalo tikrinti dokumentų tikrumo ar tinkamumo. Vežėjas yra atsakingas už jam pateiktą dokumentų praradimą ar jų netinkamą panaudojimą <sup>73</sup>.

KTK 29 str. išvardyti krovinio pervežimo važtaraščio rekvizitai (priedas Nr. 10 - CMR važtaraštis). Važtaraštyje siuntėjas nurodo <sup>74</sup>:

- 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;

<sup>72</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

<sup>73</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR).

<sup>74</sup> Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

- 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.

CMR važtaraščio formą ir turinį, vadovaujantis CMR konvencija, nustatė Tarptautinė kelių sąjunga (IRU). Pačiame važtaraščio blanke šalia numerių yra atspausdintos raidės "CMR". Tokiu būdu, visiems vežimo dalyviams yra aišku, kad vežama pagal CMR konvenciją.

CMR važtaraštyje nurodomi duomenys skirstytini į 2 grupes <sup>75</sup>:

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

Pagal CMR konvencijos 6 str. 1 p. važtaraštyje privalu nurodyti tokius duomenis<sup>76</sup>:

- 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 rūšiai nustatytas žymėjimas, jo įpakavimo būdas, o vežant pavojingus krovinius, jų specialus žymėjimas ir vietų numeravimas;
- g) krovinio vietų skaičius, jų specialus žymėjimas ir vietų numeravimas;
- h) krovinio bruto masė ar kitais matavimo vienetais išreikštas krovinio kiekis;
- i) su vežimu susijusios sąnaudos (mokestis už vežimą, papildomi mokėjimai, muitinės mokesčiai ir rinkliavos bei kiti mokėjimai, imami nuo sutarties surašymo iki krovinio pristatymo momento;
- j) muitinės formalumams atlikti ir kitos reikalingos instrukcijos;
- k) nurodymai, kai vežama nepriklausomai nuo bet kokių išlygų, remiantis

<sup>75</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

<sup>76</sup> Ten pat.

CMR konvencijos nuostatomis.

CMR konvencijos 6 str. 2 punkte įtvirtinta, kad prireikus važtaraštyje turi būti ir šie duomenys:

a) *nurodymas, kad krovinio perkrovimas yra draudžiamas*. Konvencija neapibūdina, kas yra perkrovimas, bet tarptautinėje praktikoje nurodoma, kad tai susiję su dviem galimybėmis: perkrovimu į kitą transporto priemonę ir perkrovimu į kitą transporto rūšį;

b) *išlaidos, kurias prisiima siuntėjas*. Pagal bendrą taisyklę yra preziumuojama, kad kitas išlaidas apmoka siuntėjas. Jeigu atsirastų kokių nors papildomų išlaidų ir krovinio gavėjas atsisakytų jas apmokėti, atsakingas už tokių išlaidų padengimą būtų siuntėjas, jei tai nurodyta važtaraštyje.

c) *išperkamojo mokesčio suma, kuri turi būti sumokėta pristačius krovinį*. Pagal Konvencijos 21 str., jei krovinyš perduotas gavėjui nepaėmus iš jo išperkamojo mokesčio, kurį pagal vežimo sutartį vežėjas turi gauti, vežėjas privalo siuntėjui kompensuoti krovinio išperkamojo mokesčio vertę;

d) *krovinio vertė ir papildoma jo vertė pagal siuntėją*. Papildomą krovinio vertę siuntėjui leidžia nustatyti 24 ir 26 CMR konvencijos straipsniai. Pagal CMR konvencijos 24 str. siuntėjo papildomos krovinio vertės nurodymas reiškia, kad keičiamos (didinamos) vežėjo atsakomybės ribos, t.y. jei vežėjas praras ar sugadins krovinį, jo atsakomybė bus ribojama papildomos sumos ribomis, neatsižvelgiant į 23 str. 3 p. numatytus apribojimus, o pagal Konvencijos 26 str., – kad yra padidinama krovinio vertė, nustatoma speciali tikslinė suma, rodanti, kad krovinio siuntėjas yra ypač suinteresuotas krovinio pristatymu. Tuo atveju, jei krovinyš būtų prarastas, sugadintas ar nustatytu laiku nebūtų pristatytas, iš vežėjo gali būti pareikalauta nuostolių (už prarastą krovinį bei negautą pelną) pagal atlyginimo nurodytos sumos ribas nepriklausomai nuo kompensacijos, numatytos CMR konvencijos 23, 24, 25 straipsniuose;

e) *siuntėjo instrukcija, susijusi su krovinio draudimu, vežėjui*. Konvencijoje nėra specialiai aptarta, kokia atsakomybė būtų vežėjui už tokios instrukcijos nevykdymą, todėl tai reikėtų spręsti pagal nacionalinius įstatymus. Sprendžiant vežėjo atsakomybės klausimą, būtina atsižvelgti į CMR konvencijos 41 str. 2 p. numatytas taisykles, kurios pagal originalo tekstą negaliojančiomis pripažįsta visas sąlygas, kuriomis krovinio draudėjo teisės perduodamos vežėjui;

f) *vežimo įvykdymo terminas*. CMR konvencijos 19 str. nurodo pristatymo terminų viršijimą, už tai vežėjui atsiranda atsakomybė pagal CMR konvencijos 19 str.;

g) *perduotų vežėjui dokumentų sąrašas*. Siuntėjas privalo prie važtaraščio pridėti visus reikiamus dokumentus muitinės formalumams atlikti arba perduoti juos vežėjo dispozicijon. Konvencijos originaliame tekste 11 str. išskirtos tokios dvi galimybės: arba pridėti visus dokumentus prie važtaraščio, arba perduoti juos vežėjo dispozicijon. Tuo tarpu Konvencijos vertime nurodyta tik viena galimybė – pridėti reikalingus dokumentus prie važtaraščio. Praktiškai dažnai reikalingi muitinės formalumams atlikti dokumentai perduodami įvairiais kitais būdais ir nebūtinai pridedami prie važtaraščio, pavyzdžiui, gali būti nusiųsti tiesiai į muitinę, per kurią bus vežamas kroviny.

Taigi važtaraštis yra <sup>77</sup>:

- a) *prima facie* įrodymas, kad sudaryta vežimo sutartis;
- b) vežimo sutarties sąlygų įrodymas;
- c) patvirtinimas, kad vežėjas priėmė krovinių pervežimui;
- d) įrodymas, kad kroviny ir pakuotė buvo išoriškai tinkami, o krovinių vietų skaičius, žymėjimas ir numeravimas atitiko važtaraštyje nurodytus duomenis (jei nėra pastabų).

---

<sup>77</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).



### III. ATSAKOMYBĖ

#### **3.1. Krovinio vežimo sutarties subjektų (siuntėjo, vežėjo, gavėjo) teisės ir pareigos bei jų neįvykdymo teisinės pasekmės.**

Krovinio vežimo sutarties subjektų teisinę padėtį lemia jų teisės ir pareigos, kurios yra labai svarbios sėkmingo sutarties įvykdymo sąlygos. Šių sutartinių prievolių neįvykdymas sukelia tam tikras pasekmes. Prof. Valentinas Mikelėnas savo knygoje „Prievolių teisė“ prievolę įvardija kaip teisinę pareigą, kurią galima priversti įvykdyti, nes vieno asmens teisinę pareigą atitinka kito asmens teisė<sup>78</sup>.

Teisines pasekmes sukelia ir krovinių vežimo sutarties neįvykdymas arba netinkamas įvykdymas. Jei viena sutarties šalis neįvykdo sutartinės prievolės, ji privalo nukentėjusiajai šaliai atlyginti dėl sutarties neįvykdymo (arba netinkamo įvykdymo) atsiradusius nuostolius (CK 6.61 str.). Taigi, kiekvienos iš aukščiau minėtų krovinių vežimo sutarties subjektų pareigos neįvykdymas sukelia teisines pasekmes, t.y. atsiranda dar viena prievolė – civilinė atsakomybė.

Krovinių vežimo sutarties šalys sutartyse dažnai numato prevencines gynybos nuo sutarties neįvykdymo arba netinkamo įvykdymo priemones, dažniausiai tai yra sutartyje numatomos netesybos. Tačiau ne visuomet netesybos apsaugo sąžiningą šalį nuo nesąžiningų kitos sutarties šalies veiksmų. Tokiu atveju nukentėjusioji šalis vadovaujasi įstatymu, suteikiančiu galimybę apginti jos pažeistą teisę.

Šiame skyriuje bus išanalizuotos kiekvieno krovinio vežimo sutarties subjekto teisės ir pareigos bei atsakomybės už pareigų neįvykdymą ypatumai.

##### *3.1.1. Krovinio siuntėjo atsakomybės ypatumai.*

Krovinio vežimo sutartyje krovinio siuntėjas (užsakovas) įsipareigoja:

1) perduoti vežėjui (arba garantuoti, kad Siuntėjas perduos, jei Užsakovas nėra Siuntėjas) transportavimui paruoštą tinkamai įpakuotą bei markiruotą krovinį su krovinį lydinčiais dokumentais.

Vežėjas turi pareigą laiku pateikti užsakovui tinkamą transporto priemonę. Tuo tarpu užsakovas turi priešpriešinę pareigą - laiku pateikti tinkamai paruoštą krovinį. Jei krovinsys nėra pateikiamas laiku dėl užsakovo (ar jo kontrahento kaltės), vežėjas atitinkamai neatsako už pavėluotą krovinio pristatymą. Tai yra viena iš sandorių sudarymo

---

<sup>78</sup> V.Mikelėnas. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. // Vilnius, 2002, psl. 23.

taisyklių - jei viena sutarties šalis laiku nevykdo savo įsipareigojimų, kita šalis gali sustabdyti savo įsipareigojimų vykdymą tokiam laikui, koku pirmoji šalis vėlavo atlikti savo pareigą. Laikantis sutarties šalių lygiateisiškumo principo, užsakovui už krovinio nepateikimą turėtų būti taikoma tokia pat sankcija, kaip vežėjui už transporto priemonės nepateikimą.

2) kokybiškai ir laiku paruošti transportavimo dokumentus, taip pat ir muitinės formalumus, jeigu to pagal atskirą susitarimą neatlieka vežėjas.

Kaip buvo minėta, dokumentų, lydinčių krovinių parengimu rūpinasi krovinio siuntėjas. Šios pareigos netinkamas įvykdymas gali sukelti labai didelių nuostolių. Atkreiptinas dėmesys, jog teismų praktika suformavo tam tikras taisykles, susijusias su krovinio siuntėjo pareiga parengti transportavimo dokumentus. Taip pat pažymėtina, jog teismų praktika tokio pobūdžio bylose yra vis dar nenusistovėjusi. Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas byloje Nr. 3K-3-3/2005, priėjo svarbių išvadų. Ieškovas nurodė, kad su atsakovu sudarė vežimų sutartį, kurios 2.3 punkte *vežėjas įsipareigojo paimti visus krovinių lydinčius dokumentus, patikrinti jų teisingumą ir pažymėti kertant tarpvalstybines sienas*. Atvežus krovinių paaiškėjo, kad prekių kilmės sertifikatas EUR 1 nepažymėtas, todėl ieškovui pagal Muitinės kodekso 21 straipsnio nuostatas ir 1997 m. kovo 24 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 268 patvirtintas Muitų už importuojamas prekes tarifų normas reikėjo sumokėti 40 proc. prekės vertės dydžio muitą ir 18 proc. pridėtinės vertės mokestį, nors tinkamai pažymėjus prekių kilmės sertifikatą EUR 1, ieškovo prekėms būtų pritaikytas 0 proc. dydžio maito tarifas. Vadovaudamasis išdėstytais motyvais, ieškovas prašė teismo priteisti iš atsakovo 16 548 Lt ieškovo sumokėtų maito ir pridėtinės vertės mokesčių<sup>79</sup>. Pirmosios instancijos teismas ieškinį atmetė, apeliacinis teismas – patenkino.

Tuo tarpu Aukščiausiasis Teismas konstatavo, jog šalių sudarytos vežimo sutarties 2.3 punkte numatyta vežėjo pareiga paimti iš krovinio siuntėjo visus krovinių lydinčius dokumentus, patikrinti jų teisingumą ir pažymėti kertant tarpvalstybines sienas, bei vežėjo atsakomybė už galimus dėl minėtos pareigos nevykdymo atsiradusius nuostolius, prieštarauja imperatyvioms CMR konvencijos nuostatoms, todėl yra niekinė ir negalioja. Be to, Teismas pažymėjo, jog CMR konvencijoje, skirtingai nuo kitų privatinės teisės norminių aktų, sutarties šalims palikta labai mažai laisvės, nes dauguma CMR konvencijos nuostatų yra imperatyvios. Imperatyvus teisės normų pobūdis reiškia, kad nors civilinių santykių dalyviai yra lygūs ir laisvi sukurti civilines teises ir pareigas

---

<sup>79</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 3K-3-3/2005, kategorija 60;61.

sudarydami sandorius (sutartis), tačiau laisvė sudarinėti sandorius nėra absoliuti, sutartinė laisvė yra ribojama visų pirma imperatyviomis teisės normomis. CMR konvencijos nuostatų imperatyvus pobūdis, nuosekliai taikomas užsienio teismų praktikoje, nustatytas Konvencijos 41 straipsnio 1 punkte, nurodančiame, kad nepažeidžiant 40 straipsnio nuostatų, visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo šios Konvencijos, laikomi negaliojančiais. CMR konvencijos 41 straipsnio 1 punkto nuostatos negali būti pakeistos ar apskritai eliminuotos, remiantis nacionaline teise ar šalių susitarimu. Taigi niekiniais pripažintini visi šalių susitarimai dėl didesnės vežėjo atsakomybės, nei numatyta Konvencijoje; taip pat įvairūs susitarimai, kuriais vežėjas prisiima papildomus įsipareigojimus, *inter alia* ir vežėjo pareiga paimti bei tikrinti gaunamų iš siuntėjo dokumentų tikrumą ir atitikimą reikalavimams<sup>80</sup>.

Šis teismo suformuluotas precedentas dar kartą patvirtina, jog praktikoje vis dar neteisingai sudarinėjamos krovinių vežimo sutartys. Vežėjai prisiima tokias pareigas, kurių pagal įstatymą jie neįpareigoti vykdyti. Minėtu atveju, vežėjas išvengė atsakomybės, nuostolius atlyginti teks siuntėjui.

Mano manymu, tokia teismų praktika yra ydinga, nes vežėjas savanoriškai prisiėmė papildomas pareigas. CMR konvencija numato galimybę vežėjui teikti ir papildomas paslaugas (išperkamojo mokesčio paėmimas, pakrovimo kontrolė), tačiau jam už tai turi būti teisingai atlyginama – t.y. turi būti susitarimas dėl papildomo užmokesčio už paslaugas. Minėtu atveju, galima buvo vertinti, jog vežėjas už sutartyje nustatytą kainą sutiko suteikti sutartyje numatytas paslaugas, t.y. pervežti krovinį ir pasirūpinti muitinės dokumentais. Tuo tarpu, dabar krovinio siuntėjo lūkesčiai dėl nuostolių atlyginimo, autorės manymu, buvo visiškai pagrįsti.

Krovinio siuntėjas dažniausiai atsako ir už krovinio pakrovimą. Pastebėtina, jog ir šiuo atveju Lietuvoje teismų praktika yra formuojama “vežėjo naudai”. Kad ir byloje Nr. 3K-3-272/2005 – siuntėjas pakrovė 3.700 kg daugiau, nei leidžiamas atitinkamos transporto priemonės maksimalus svoris. Transporto priemonei po patikrinimo nebuvo leista važiuoti per sieną, todėl vežėjas patyrė nuostolių. Pirmos instancijos teismas patenkino tik nedidelę dalį ieškovo reikalavimo, konstatuodamas abiejų sutarties šalių kaltę. Tačiau aukštesnių instancijų teismai padidino vežėjui priteistinių nuostolių sumą, vadovaudamiesi CMR konvencijos 8 str. ir atitinkamomis LR Kelių transporto kodekso

---

<sup>80</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 3K-3-3/2005, kategorija 60;61.

nuostatomis, numatančiomis, jog vežėjas neprivalo tikrinti priimto krovinio svorio ar jo kiekio, jei to nereikalauja siuntėjas<sup>81</sup>.

Šiuo atveju, siuntėjas turi atlyginti nuostolius, atsiradusius dėl netinkamo pakrovimo. Praktikoje pasitaiko labai daug įvairiausių atvejų, susijusių su krovinio siuntėjo pareiga tinkamai pakrauti krovinį. Dažnai krovinio gavėjas bylinėjasi su vežėju dėl nuostolių, patirtų transportuojant krovinį, atlyginimo. Bylos metu atlikus ekspertizę paaiškėja, jog vežėjas nėra kaltas dėl nuostolių atsiradimo, atsakyti turi krovinio siuntėjas, nes žala patirta netinkamai pakrovus krovinį. Todėl paprastai bylose dėl krovinio sugadinimo, trečiaisiais asmenimis dalyvauja krovinio siuntėjas.

Kitų krovinio siuntėjo pareigų neįvykdymas (tokių kaip krovinio nepateikimas, vėlavimas mokėti už pervežimą ir pan.) dažniausiai kompensuojamas sutartyje numatytais netesybomis.

3) iš anksto informuoti vežėją apie tai, kad perduodamas vežti pavojingas krovinsys.

Krovinio siuntėjas, pateikdamas užsakymą pervežti krovinį, privalo aiškiai nurodyti krovinio pavojingumo klasę. Jei siuntėjas neinformuoja vežėjo apie krovini pavojingumą, visi su tuo susiję nuostoliai tenka jam. CMR konvencijos 22 str. nurodyta, jog siuntėjas turi tiksliai nurodyti krovinio pavojingumo pobūdį ir prireikus nurodyti reikiamas saugumo priemones. Jeigu šie nurodymai neįrašyti į važtaraštį, siuntėjas arba gavėjas privalo įrodyti, kad vežėjas buvo informuotas apie gabenamų krovinių pavojingumo pobūdį. Pavojingus krovinius, apie kurių pavojingumą vežėjas nebuvo informuotas, vežėjas bet kuriuo metu ir bet kurioje vietoje gali iškrauti, sunaikinti arba nukenksminti neatlygindamas nuostolių; be to, siuntėjas atsako už visas išlaidas ir nuostolius, susijusius su šių krovinių perdavimu vežti arba su pačiu vežimu.

4) esant pakrovimo ir/ar iškrovimo vietos peradresavimui, apmokėti vežėjui papildomą kainą.

Krovinio siuntėjas yra kroviniu disponuojantis asmuo ir jo nurodymai, kuriais nenukrypstama nuo teisės normų, vežėjui yra privalomi. Tačiau dėl pasikeitusių pervežimo sąlygų (peradresavimas, nukrypimas nuo maršruto) gali pasikeisti pervežimo kaina. Tokiu atveju, pabrangimas tenka siuntėjui. Kad tarp vežėjo ir siuntėjo nekiltų ginčas, vertėtų iš anksto susitarti dėl kainos už pervežimą kriterijų - skaičiuojama pagal kilometrus, sugaištas valandas ar pan.

---

<sup>81</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 3K-3-272/2005, kategorija 60.

Vertėtų smulkiau aptarti disponavimo kroviniu ypatumus. Perdavus krovinių vežėjui, juo toliau disponuoja siuntėjas. Važtaraščio perdavimas, kaip įrodymas, jog krovinsys perėjo “vežėjo dispozicijon”, turi būti suprantamas šiais aspektais: 1) vežėjas nuo krovinio perdavimo tapo atsakingas už jo praradimą ar sugadinimą; 2) vežėjas tapo teisėtu krovinio valdytoju. Tačiau tai nereiškia, kad vežėjui suteikiama teisė disponuoti kroviniu.

Siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu iki 2-ojo važtaraščio egzemplioriaus perdavimo gavėjui momento, nebent važtaraštyje būtų įrašyta, kad disponavimo teisė kroviniu priklauso gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento, t.y. iki važtaraščio 2-ojo egzemplioriaus perdavimo gavėjui vežėjas turi paklusti siuntėjo nurodymams, nebent sutartyje būtų numatyta kitaip. Jei disponavimo kroviniu teisė nėra perduota gavėjui, siuntėjas, norėdamas disponuoti kroviniu, privalo pateikti vežėjui pirmąjį važtaraščio egzempliorių su naujomis instrukcijomis, taip pat kompensuoti vežėjui išlaidas ir nuostolius, susijusius su instrukcijų vykdymu. Tai nereiškia, kad vežėjas visais atvejais turi reikalauti išlaidų atlyginimo iki instrukcijos įvykdymo. Tačiau jei vežėjas turi pagrįstų priežasčių manyti, kad asmuo, davęs jam instrukciją, bus nemokus, jis gali paprašyti sumokėti nurodytą sumą iš anksto arba pareikalauti garantijų<sup>82</sup>.

CMR konvencijos 12 str. 5 d., tiek Krovinių vežimo taisyklėse<sup>83</sup> yra numatytos disponavimo kroviniu taisyklės. Kroviniu disponuojama laikantis šių sąlygų:

a) siuntėjas (arba gavėjas, jei tai įrašyta važtaraštyje), norintis pasinaudoti disponavimo kroviniu teise, privalo pateikti vežėjui pirmą važtaraščio egzempliorių, kuriame turi būti įrašytos naujos instrukcijos, taip pat kompensuoti vežėjui išlaidas ir nuostolius, susijusius su šių instrukcijų vykdymu;

b) instrukcijų vykdymas turi būti įmanomas, kai jas gauna asmuo, kuris privalo jas vykdyti. Jų vykdymas neturi pažeisti normalios vežėjo įmonės darbo eigos, taip pat padaryti nuostolių kitų krovinių siuntėjams ir gavėjams;

c) pagal nurodytas instrukcijas siuntos negalima dalinti dalimis.

Perdavus antrąjį važtaraščio egzempliorių gavėjui, vežėjas privalo vadovautis krovinio gavėjo instrukcijomis.

---

<sup>82</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.)

<sup>83</sup> 1997 m. rugpjūčio 8 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 300 Dėl krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963.

Tačiau jeigu krovinio perdavimas gavėjui yra neįmanomas ne dėl vežėjo kaltės, vežėjas gali nieko nelaukdamas iškrauti krovinį disponuojančio kroviniu asmens sąskaita. Po tokio iškrovimo vežimas laikomas užbaigtu. Šiuo atveju vežėjas prisiima prievolę saugoti krovinį. Vežėjas gali realizuoti krovinį nelaukdamas instrukcijų iš asmens, turinčio krovinio disponavimo teisę, jei krovinytis yra greitai gendantis arba jei to reikalauja krovinio būklė, arba krovinio saugojimo išlaidos būtų didesnės už krovinio vertę. Kitais atvejais vežėjas taip pat gali realizuoti krovinį, jei per realų laiką jis negauna kitų instrukcijų iš turinčio krovinio disponavimo teisę asmens, kurias vykdyti gali būti pareikalauta iš vežėjo<sup>84</sup>.

5) sumokėti už vežimą, jei sutartyje nesulygta, jog už vežimą moka krovinio gavėjas.

Sumokėti už paslaugas, ko gero, yra svarbiausia užsakovo pareiga. Labai dažnai krovinio siuntėjas, prisidengdamas įvairiausiais pretekstais, užvilkina atsiskaitymą su vežėju. Atkreiptinas dėmesys, kad vežėjui net ir praradus ar sugadinus dalį krovinio, priklauso apmokėjimas už pervežimą - proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio (CMR konvencijos 23 str. 4 d.). Krovinio siuntėjas gali nurodyti, jog už krovinio vežimo paslaugas sumokės krovinio gavėjas. Tokiu atveju vežėjas turi pateikti sąskaitą krovinio gavėjui. LR Civilinio kodekso 6.190 str. 2 d. apsaugo vežėją nuo nesąžiningų krovini siuntėjo veiksmų, įpareigodama siuntėją apmokėti už vežimą - Jeigu viena šalis, sudarydama sutartį, pažadėjo, kad prievolę įvykdys ar kitokią veiksmą atliks trečiasis asmuo, tai, šiam to nepadarius, pažadėjusi šalis pati privalo įvykdyti prievolę ar atlikti kitokią veiksmą ir atlyginti kitos šalies patirtus nuostolius.

Atlyginimo už vežimą dydį šalis sulygsta sudarydamos sutartį. Nesant rašytinės krovinių vežimo sutarties (nors ir esant krovinio važtaraščiui) sunkiausia yra įrodyti sutartą už pervežimą kainą. Jeigu šalis nesusitarė dėl pervežimo kainos, nustatant ją yra taikomos bendrosios sutarčių sudarymo nuostatos, numatančios bendrąjį principą dėl paslaugų (prekių) kainos – kai kaina ar jos nustatymo tvarka sutartyje neaparta ir šalis nėra susitarusios kitaip, laikoma, kad šalis turėjo omenyje kainą, kurią sutarties sudarymo metu toje verslo srityje buvo įprasta imti už tokį pat įvykdymą atitinkamomis aplinkybėmis, o jeigu ši kaina neegzistuoja, – atitinkančią protingumo kriterijus kainą (CK 6.198 str. 1 d.).

---

<sup>84</sup> CMR konvencijos 16 str. 2 ir 3 dalys.

### 3.1.2. Vežėjo atsakomybės ypatumai.

Kadangi vežėjas yra ta sutarties šalis, kuriai tenka pareiga ją įvykdyti, vežėjui tenka ir pagrindinės su vežimu susijusios pareigos. Vežėjo pareigos:

1) laiku ir nurodytu adresu pateikti krovinio pervežimui tinkamą techniškai tvarkingą transporto priemonę.

Nuo šios pareigos įvykdymo prasideda sutarties vykdymas. Teisės aktai nereglamentuoja vežėjo atsakomybės už transporto priemonės nepateikimą, todėl šalys gali atsakomybę nustatyti susitarimu. Įprastoje praktikoje tai būna iki 20 % vežimo užmokesčio bauda (iš asmeninės autorės patirties). Vežėjas, neturėdamas jokių galimybių pateikti transporto priemonės nustatytu laiku, privalo informuoti apie tai užsakovą. Transporto priemonės pateikimas laiku ir nustatytu adresu dar nesuponuoja tinkamo prievolės įvykdymo. Vežėjas privalo pateikti tinkamą kroviniui vežti transporto priemonę. Tai reiškia – ne tik techniškai tvarkingą, bet ir pritaikytą vežti konkretų krovinį<sup>85</sup>.

Labai svarbu yra tiksliai laikytis sutartyje (užsakyme) nustatytų terminų - laiku pateikti transporto priemonę - reiškia nustatytą dieną, valandą. Laikas pervežant krovinius tolimais maršrutais yra labai svarbus faktorius, nes vairuotojams, vykdančiams pervežimus, yra taikomos labai griežtos darbo laiko apskaitos taisyklės. Vairuotojas negali vairuoti per dieną ilgiau kaip 9 valandas. Vairuotojo darbo ir poilsio laikas yra fiksuojamas specialiais prietaisais, kurių parodymai satelitiniais kanalais perduodami pervežimą organizuojančiai įmonei. Labai prieštaringa tokiu atveju yra vairuotojo, vykdančio pervežimą padėtis - jis privalo griežtai laikytis darbo ir poilsio režimo, tačiau krovinyi turi būti laiku pristatytas gavėjui, kitaip šis gali pareikalauti nuotolių atlyginimo iš pervežimą organizavusios įmonės už pavėlavimą pristatyti krovinį. Dėl to dažnai vairuotojai pažeidžia darbo ir poilsio laiko režimą, dėl ko jie yra baudžiami drausmine tvarka. Tinkamos transporto priemonės pateikimą reikėtų suprasti ne tik kaip techniškai tvarkingo kroviniams vežti pritaikyto automobilio pateikimą, bet ir kaip pervežimo sąlygas bei krovinio ypatybes atitinkančią transporto priemonę.

Labai svarbus yra krovinio priėmimo vežti momentas, nes nuo jo atsiranda vežėjo atsakomybė už krovinį, jo atsitiktinio žuvimo rizika pereina vežėjui. *Krovinyi laikomas priimtu, kai vežėjas priima krovinį ir pasirašo važtaraštyje (KTK 31 str.).*

2) atvežti nesugadintą krovinį sutartyje (užsakyme) nurodytu laiku ir adresu.

---

<sup>85</sup> Jürgen Knorre, Dr. Jürgen Temme, Peter Müller, Dr. Reinhard Th. Schmid, Klaus Demuth. Praxishandbuch Transportrecht // München: 1999, psl. B I 14.

Su šios vežėjo pareigos įvykdymu baigiasi pervežimo teisiniai santykiai, žinoma, jei kroviny s nėra sugadintas ar dalinai prarastas. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą yra labai smulkiai reglamentuota. Toliau aptarsime vežėjo atsakomybės ypatumus dėl kiekvieno iš netinkamo sutarties įvykdymo būdo.

KTK 46 str. reglamentuoja vežėjo atsakomybės dydį už prarastą krovinį - vežėjas padarytą žalą kroviniui ar bagažui, kurie buvo keleivio ar krovinio siuntėjo pareiškimu įvertinti ir už juos apmokėta, atlygina įvertinto turto suma, jeigu nėra įrodymų, kad ši suma viršija keleiviui ar siuntėjui padarytos žalos tikrąjį dydį (KTK 46 str. 1 d.). Tačiau to paties straipsnio penktoji dalis nustato, jog kompensacija už prarastą krovinį ar jo trūkumą negali viršyti 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencijos nustatytų maksimalių nuostolių atlyginimo ribų.

Pagal krovinių vežimo teisinius santykius reglamentuojančius teisės aktus, vežėjas yra atsakingas už jam patikėto krovinio **praradimą, sugadinimą ar pavėluotą jo pristatymą**. Vežėjo kaltė yra preziumuojama, reikalinga tik įrodyti patį krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo faktą. Kroviny s iš vežėjo turi būti priimamas atidžiai jį tikrinant, nustačius trūkumą ar sugadinimą, tai pažymima krovinio važtaraštyje, pateikiamos reklamacijos.

Tarptautine prekyba besiverčiantys verslininkai, ekspeditoriai, turintys patirties tarptautiniuose pervežimuose, žino krovinių priėmimo iš vežėjo tvarką, reklamacijų pareiškimo terminus, kilus ginčui, naudojami specialistų pagalba. Tačiau ir dabar pasitaiko atvejų, kai iš vežėjo reikalaujama visiškos atsakomybės, neatsižvelgiant į CMR konvencijoje įtvirtintus apribojimus.

Atkreiptinas dėmesys, kad pagal CMR konvenciją, esant tam tikroms aplinkybėms, vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės už padarytus nuostolius arba atsako iš dalies. Vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko dėl:

- kroviniu disponuojančio asmens netinkamų veiksmų ar aplaidumo;
- kroviniu disponuojančio asmens duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo;
- dėl paslėptų prekių defektų;
- arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmėms dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio.

Aplinkybės, kurioms esant vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, suformuluotos



nekonkrečiai. Todėl kiekvienu atveju teismai kruopščiai tiria ir vertina, kokią įtaką vienos ar kitos aplinkybės turėjo vežėjui patikėto krovinio praradimui ar sugadinimui. Vien tik anksčiau nurodytų aplinkybių konstatavimas pats savaime nėra pagrindas atleisti vežėją nuo atsakomybės. Žalos tiesioginį ryšį su netinkamais kroviniu disponuojančio asmens veiksmais arba jo aplaidumu įrodinėja vežėjas.

Itin didelė žala padaroma, kai kroviny s prarandamas dėl ginkluoto ar kitokio užpuolimo ir apiplėšimo. Sąžiningas ir pareigingas vežėjas, padaręs viską tam, kad galima būtų išvengti žalos, turėtų būti atleistas nuo atsakomybės tuo pagrindu, kad buvo aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmės dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio.

Be jau nurodytų aplinkybių, vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą ar jo sugadinimą šalina ypatingos rizikos faktoriai, numatyti CMR Konvencijos 17 str. 4 p. a–f papunkčiuose. Tie faktoriai susiję su pervežimui naudota netinkama transporto priemone, netinkamu krovinio įpakavimu, pakrovimu, perkrovimu, iškrovimu, netinkamu krovinio ženkliniu. Šie faktoriai nėra aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti. Vežėjas būdingai minėtus faktorius žino iš anksto, tačiau jie priklauso nuo siuntėjo valios ir veiksmų, todėl vežėjas už juos negarantuoja ir yra atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar jo sugadinimą. Vežėjas nėra atleidžiamas nuo atsakomybės vien tik tuo pagrindu, kad ypatingos rizikos faktoriai egzistavo. Vežėjas dar privalo įrodyti galimybę (tikėtiną priežastinį ryšį), kad krovinio praradimas ir sugadinimas galėjo atsirasti dėl specialių rizikos faktorių.

Pagal Kelių transporto kodekso 51 str. 2 d. vežėjas neatsako už krovinio praradimą, trūkumą arba sužalojimą, jeigu siuntėjas (gavėjas) neįrodo jo kaltės, kai:

1) kroviny s atvežtas techniškai tvarkinga kelių transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis kroviny s - su tvarkingomis krovinio siuntėjo arba gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis;

2) krovinio trūksta arba jis sužalotas dėl natūralių priežasčių, susijusių su krovinio vežimu transporto priemonėmis (nudžiūvimo, korozijos, nubyrejimo ir pan.);

3) kroviny s buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo;

4) krovinio trūkumas neviršijo natūralaus sumažėjimo normų ar leistinų paklaidos matavimo priemonėmis ribų, taikomų vežant kelių transporto priemonėmis.

Jei nenustatomas nė vienas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų, iškyla atsakomybės klausimas. Labai dažnai pasitaiko atveju, užsakovas reikalauja iš vežėjo atlyginti tiesioginius nuostolius (krovinio vertė), negautas pajamas ir t.t. Tokiu būdu

reikalaujama prarasto ar sugadinto krovinio vertė dar padidinama. CK 6.249 str. civilinė atsakomybė kaip prievolė apibrėžiama kaip tiesioginiai nuostoliai, netiesioginiai nuostoliai bei negautos pajamos.

CMR Konvencija riboja atlygintinos žalos dydį. CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustato kompensacijos už **prarastą** krovinį dydžio apribojimą (maksimalų dydį). *Kompensacija už prarastą krovinį negali būti didesnė kaip 8,33 atsiskaitymo vieneto (SDR) už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio.* SDR ir lito santykis išreiškiamas XDR vienetu, kurio kursą skelbia Lietuvos Bankas. 1 SDR apytiksliai kainuoja 4 (keturis) Lt. Ši vežėjo atsakomybę ribojanti nuostata ypač aktuali brangių ir lengvų prekių (parfumerijos, drabužių, kailių, kompiuterinės technikos ir pan.) siuntėjui, kadangi dažnai SDR (Special Drawing Right) padengia tik nedidelę dalį prarastų prekių vertės.

Jei krovinio tikroji vertė neviršija 8,33 SDR vieneto už 1 kg bruto svorio, išmokama visos krovinio vertės kompensacija. Nustatant prarasto krovinio ar jo dalies vertę, remiamasi jo verte, kokia ji buvo toje vietoje ir tuo laiku, kai kroviny buvo priimtas vežti. Vežimo kaštai nėra įskaičiuojami į krovinio vertę. Krovinio vertė nustatoma pagal biržos kainas arba pagal rinkos vertę arba pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę. Praktikoje prarasto ar sugadinto krovinio vertė dažniausiai nustatoma pagal sąskaitą–faktūrą.

Atkreiptinas dėmesys, kad konvencija stengiasi apsaugoti vežėją nuo lupikavimo. Praktikoje pasitaiko atvejų, kai pervežant krovinį netinkamomis sąlygomis (pvz. netinkama temperatūra), kroviny nuvertėja, tai yra **sugadinamas**. Tačiau tai dar nereiškia, kad vežėjas privalo kompensuoti užsakovui krovinio vertę, kad ir CMR konvencijos 23 str. ribose. Jei kroviny nuvertėja, vežėjas privalo sumokėti tik nuvertėjimo sumą. Pavyzdžiui, buvo transportuojami dažai. Vežėjas neįvykdė sutartyje nurodytos sąlygos, pervežimo metu dažai sušalo. Atitirpus dažams, atsiskyrė jų sudedamosios dalys, dažai pavandenijo. Tačiau krovinio gavėjas savo jėgomis ir priemonėmis sumaišė dažus ir juos realizavo. Tokiu atveju, krovinio gavėjas nepatyrė nuostolių. Jei dažams sumaišyti būtų buvę atlygintinai pasitelkti tretieji asmenys, krovinio savininkas galėtų reikalauti iš vežėjo atlyginti tuos nuostolius. Jei sumaišius dažus jie būtų realizuoti mažesne kaina, dažų savininkas galėtų reikšti reikalavimą į vežėją atlyginti dažų nuvertėjimo skirtumą.

Dar viena labai dažna krovinių pervežimo sutartyse pasitaikanti klaida yra vežėjui numatomos baudos už **pavėlavimą** pristatyti krovinį. Iš tikrųjų vežėjas atsako už pavėluotą krovinio pristatymą, tačiau CMR konvencijos 23 str. 5 d. numatyta, jog *tu*

*atveju, kai krovinio pristatymo terminas viršijamas ir pagal sutartį įgaliojimus turintis asmuo įrodo, kad dėl to padaryta žala, vežėjas privalo kompensuoti nuostolius, kurie neturi būti didesni kaip užmokestis už vežimą*<sup>86</sup>.

Atkreiptinas dėmesys, jog šalys sutartyje negali nustatyti didesnės vežėjo atsakomybės nei numato konvencija. Toks šalių susitarimas bus laikomas negaliojančiu, kaip prieštaraujantis konvencijos nuostatomis. Taip pat negalioja sutarties sąlygos, apribojančios arba panaikinančios vežėjo atsakomybę.

Nors iš pervežimo sutarčių besiklostantys teisiniai santykiai yra prievolinio pobūdžio, šalims neleidžiama susitarti dėl netesybų, kurių nenumato konvencija. Šios problemos teisėtumas nekvestionuojamas, jis paaiškinamas tarptautinės teisės viršenybės principu. LAT yra išaiškinęs, kad pervežimo sutartyje numatytos baudos ir delspinigiai turi būti pripažinti negaliojančiais, nes pagal CMR konvencijos 41 str. visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo Konvencijos laikomi negaliojančiais. Šios normos prasmės negalima suprasti teisingai be teismų išaiškinimo, kuriuo siekiama suvienodinti Konvencijos taikymą.

Už krovinio praradimą ar sugadinimą Konvencija numato galimybę reikalauti 5 (penkių) procentų palūkanų, o už pavėluotą krovinio pristatymą - nuostolių atlyginimo, kuris negali būti didesnis už pervežimo kainą. Beje, nuostolių dydį turi įrodyti ieškovas. Klausimais, kuriuos reglamentuoja CMR konvencija, kitaip susitarti draudžiama. Jei tam tikrų klausimų Konvencija nereglamentuoja (muitinės procedūrų atlikimas, pavojingų krovinių vežimas), taikomi nacionalinės teisės arba kiti tarptautinės teisės aktai.

3) pagal atskirą susitarimą paruošti visus dokumentus, skirtus krovinio pervežimui, taip pat atlikti muitinės procedūras.

Iš esmės aprūpinti vežėją reikiama informacija, reikalinga muitinės ir kitiems formalumams atlikti, yra siuntėjo pareiga. Todėl siuntėjas atsako už visus nuostolius, atsiradusius dėl tokių dokumentų ar duomenų nebuvimo ir netikslumų, išskyrus atvejus, kai dėl to kaltas pats vežėjas<sup>87</sup>. Taigi vežėjas savo ruožtu atsakingas už dokumentų, minimų važtaraštyje, praradimą ar neteisingą panaudojimą.

Paprastai dokumentų ir informacijos surinkimu rūpinasi ekspeditorius siuntėjo pavedimu, net jeigu vėliau jis gali būti traktuojamas kaip siuntėjas, atsakingas vežėjui pagal CMR konvenciją. Vežėjui nebūtina tikrinti tokių dokumentų ir informacijos

---

<sup>86</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932.

tinkamumo, tikrumo ar pilnumo.

Iš siuntėjo reikalaujama pasirūpinti visais reikiama dokumentais: importo ir eksporto leidimais, kilmės sertifikatais ir bet kuriais kitais dokumentais, reikalaujamais įvažiuojant į atitinkamos valstybės teritoriją.

4) pasikrovimo – išsikrovimo vietoje laikytis užsakovo nurodytų instrukcijų.

Krovinio vežimo sutartyje numatytos pervežimo sąlygos (maršrutas, pristatymo adresas ir pan.) kroviniui esant kelyje gali keistis. Žvelgiant iš bendrųjų sutarties sudarymo sąlygų pozicijos, tai būtų kaip ir vienašališkas sutarties sąlygų pakeitimas. Tačiau, kadangi krovinio vežimo paslauga yra labai specifinė ir vežėjo nepaklusimas sukeltų didelių nuostolių abiem šalims, tarptautiniu mastu yra susitariama, jog kroviniu disponuojančio asmens nurodymai vežėjui yra privalomi. Derybų (ar ginčo) objektas gali būti tik atlyginimo nuostolių dėl pasikeitusių sutarties sąlygų dydis.

5) pakrovimo – iškrovimo darbus, transporto, muitinės dokumentų forminimą atlikti per nustatytą laiką.

Krovinių vežimo sutartyje šalys nustato labai trumpus terminus, per kuriuos vežėjas privalo atlikti tam tikrus įsipareigojimus, susijusius su krovinio vežimu. Dažniausiai tai yra muitinės formalumai. Muitinės deklaracijų pildymui sutartyje numatomos vos kelios valandos. Sutartyje vežėjas gali prisiimti krovinio pakrovimo pareigą, tačiau ir be šio įsipareigojimo vežėjui tenka tam tikros pareigos, susijusios su pakrovimu. Dėl šių priežasčių verta šį klausimą aptari plačiau.

CMR konvencijos 8 str. yra numatyta, ką turi patikrinti vežėjas, priimdamas vežti krovinį, t.y. 1) ar teisingai nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija važtaraštyje; 2) krovinio ir pakuotės išorinę būklę. Pastebėtina, jog ši norma reglamentuoja vežėjo ir siuntėjo santykius, kai pakrauti krovinį įsipareigoja siuntėjas. Pakrauto krovinio patikrinimas yra labai svarbi vežimo proceso dalis, nes ji sąlygoja atsakomybės pasidalijimo tarp vežėjo ir siuntėjo santykį. Konvencijos minėtame straipsnyje net numatyta, jog nesant galimybės patikrinti krovinio vietų skaičiaus ir pakuotės būklės, vežėjas privalo įrašyti apie tai važtaraštyje. Tokiu būdu atsakomybė už krovinio vietų neatitikimą tenka siuntėjui. Tuo tarpu siuntėjas, norėdamas apsaugoti savo interesus, gali reikalauti, kad vežėjas patikrintų krovinio svorį ar vietų skaičių ir įrašytų į važtaraštį patikrinimo rezultatus.

---

<sup>87</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobauta 2001 m. birželio 15 d.)

Iš CMR konvencijos 8 str. suformuluotos normos ir jos aiškinimo susidaro įspūdis, jog, kai už pakrovimą atsakingas siuntėjas, vežėjas neturi daugiau pareigų, kaip tik patikrinti krovinio vietų skaičiaus ir pakuotės būklę.

Šiek tiek kitokia teismų praktika yra formuojama Vokietijos Federacijoje, kur teismai laikosi nuomonės, jog ir nesant vežėjo pareigos pakrauti krovinį, jis turi su pakrovimu susijusių pareigų - vežėjas privalo prižiūrėti, kad krovinytis būtų pakrautas tvarkingai, užtikrinant saugų krovinio transportavimą. Teismų praktikoje tai suprantama kaip bet kokių nuostolių išvengimas kraunant iš vienos pusės, kraunant apverstą krovinį, kraunant daugiau leistinos masės<sup>88</sup>. Taigi, vežėjui, kaip profesionaliam verslininkui, yra priskiriama rizika prižiūrėti tinkamą pakrovimą. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas savo apžvalgoje ir Senato nutarime nepareiškė savo nuomonės šiuo klausimu, tačiau praktikoje formuojama kitokia nuomonė – tikrinamos tik pagrindinės teisės aktuose numatytos vežėjo pareigos.

Visai kitokia yra vežėjo atsakomybė tuo atveju, jei jis prisiima visas pareigas, susijusias su krovimu – tokiu atveju jis atsako už visus nuostolius, atsiradusius pakraunant, perkraunant, iškraunant krovinį.

6) apdrausti savo civilinę atsakomybę.

Vežėjų ir ekspeditorių civilinės atsakomybės draudimo ypatumai bus aptarti vėlesniame skyriuje.

### *3.1.3. Krovinio gavėjo atsakomybės ypatumai.*

Krovinio gavėjas, nors ir nėra krovinių vežimo sutarties šalis, turi tam tikrą pareigų vykdant vežimo sutartį. Krovinio gavėjo pareigos:

1) priimti krovinį.

Šis veiksmas, kaip jau ne kartą minėta, yra svarbus tuo, kad nuo krovinio priėmimo krovinytis pereina gavėjo dispozicijon. Žinoma, pasitaiko atveju, kai krovinio gavėjas dėl vienu ar kitu aplinkybių (netenkina krovinio kokybė, pavėluotas pristatymas ir pan.) atsisako priimti krovinį. Tokiu atveju, vežėjas privalo informuoti apie tai krovinio siuntėją. Jei siuntėjas neduoda tolesnių instrukcijų, krovinį vežėjas atiduoda saugoti ir gali reikalauti nuostolių atlyginimo. Kalbant apie krovinio priėmimą, paminėtina su juo susijusi gavėjo pareiga – iškrauti krovinį.

2) pažymėti krovinį lydinčiame važtaraštyje pastebėtus krovinio trūkumus.

---

<sup>88</sup> Prof. Dr. Andreas Müglich. Das neue Transportrecht, Einführung in das TRG, Kommentar, Texte // Köln: Bundesanzeiger, 1998, psl. 46.

Kadangi krovinio važtaraštis yra pagrindinis sutarties sudarymo ir vykdymo įrodymas, nesant jame atžymų apie krovinio sugadinimą, yra labai sunku įrodyti, kad kroviny buvo sugadintas transportavimo metu.

3) apmokėti už pervežimą, kai sutartyje numatyta, jog už pervežimo paslaugas moka krovinio gavėjas.

Šiame poskyryje aptarsime krovinio gavėjo atsakomybę tuo aspektu, kai jis yra krovinio siuntėjas, t.y. kai jis yra išpareigojęs sumokėti už pervežimą.

LR Civilinio kodekso 6.69 str. numatyta viena iš kreditoriaus teisių užtikrinimo priemonių – sulaikymo teisė: kreditorius turi teisę pasinaudoti daikto sulaikymo teise tol, kol skolininkas įvykdo prievolę<sup>89</sup>. Ši kreditoriaus teisių užtikrinimo priemonė yra aktuali mūsų aptariamos temos atveju, kai kreditoriumi laikomas vežėjas. Plačiau daikto sulaikymo teisė yra reglamentuojama Civilinio kodekso 4-joje knygoje.

Viena iš tinkamo daikto sulaikymo teisės realizavimo sąlygų yra teisėtas kitam asmeniui priklausančio daikto valdymas (CK 4.229 str. 1d.). Vežėjas, priimdamas vežti krovinį ir pasirašydamas krovinio važtaraštį, tampa teisėtu krovinio valdytoju. Taigi, krovinių vežimo teisiniuose santykiuose vežėjas, kaip kreditorius, gali pasinaudoti daikto sulaikymo teise, siekdamas savo reikalavimo patenkinimo. Ši teisė konkrečiai įvardinta LR Civilinio kodekso 6.813 str. 4 d.: Vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius ir bagažą, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo užmokestis (kitur – išperkamasis užmokestis<sup>90</sup>) ir kitos sumos (krovinio įpakavimo, draudimo ir kitokias išlaidas), *jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato ko kita*. Atkreiptinas dėmesys į paskutinę cituotos normos dalį – įstatymas ar sutartis gali numatyti kitas daikto sulaikymo sąlygas arba šalys gali susitarti apskritai netaikyti sulaikymo teisės. Taigi, sulaikymo teisė nėra absoliuti, t.y. jos teisėtas panaudojimas priklauso nuo daugybės faktorių. Civilinio kodekso 4.229 str. 1 d. numatyta, jog *teisėtas daikto valdytojas, turintis reikalavimo teisę į daikto savininką, turi teisę sulaikyti daiktą, kol bus patenkintas reikalavimas*. Darytina išvada, jog vežėjas gali sulaikyti krovinį tik esant tokioms sutarties sąlygoms:

- 1) krovinio gavėjas yra atsiskaitęs su kroviniu siuntėju pagal pirkimo – pardavimo sutartį ir krovinio gavėjas yra teisėtas krovinio savininkas (arba kitokiomis aplinkybėmis krovinio gavėjas yra įgijęs nuosavybę į krovinį);

---

<sup>89</sup> Civilinio kodekso 6.69 str. 1 d.

<sup>90</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobauta 2001 m. birželio 15 d.)

2) vežimo sutartyje numatyta, jog atsiskaityti už krovinio vežimą privalo krovinio gavėjas. Dar vienas aspektas, į kurį reikia atkreipti dėmesį yra tai – kas užsakė pervežimą, t.y., kas buvo krovinio siuntėjas CMR konvencijos prasme. Jei siuntėju buvo pardavėjas, ir jis nurodė, jog už pervežimą mokės pirkėjas (krovinio gavėjas), vargu ar vežėjo sulaikymo teisė bus teisėta. Tokiu atveju, vežėjas privalo vadovautis Civilinio kodekso 6.190 str. 2 d. ir išsireikalauti vežimo užmokestį iš krovinio siuntėjo. Taigi, vežėjas tokiu atveju turi reikalavimą į krovinio siuntėją, o kadangi jis nėra krovinio savininkas, krovinio sulaikymas būtų neteisėtas.

3) krovinio vežimo sutartyje numatytas atsiskaitymo terminas – iš karto pristačius krovinį;

4) krovinio gavėjas (savininkas) atsisako sumokėti.

Taigi, kaip matyti, vežėjo teisė sulaikyti krovinį, siekiant patenkinti savo reikalavimą, yra labai ribota, nes toks sulaikymas galimas traktuoti kaip nuosavybės teisių pažeidimas. Tai ypač aktualu, kai krovinyje jau pristatytas, ir juo turi teisę disponuoti gavėjas, t.y. kai antrasis važtaraščio egzempliorius yra perduotas gavėjui (CMR konvencijos 12 straipsnio 2 dalis), arba jei pristačius krovinį gavėjas pareikalavo perduoti jam antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį (13 straipsnio 1 dalis). Kol krovinyje neperduotas gavėjui, tol juo disponuoja siuntėjas. Vežėjas tokiu atveju turėtų prašyti siuntėjo instrukcijų vadovaudamasis 15 straipsnio 1 punktu ir toliau veikti pagal jas<sup>91</sup>.

Išanalizavus aukščiau pateiktus atvejus, darytina išvada, jog vežėjas turi labai atsargiai naudotis krovinio sulaikymo teise, t.y. tik esant tam tikroms sąlygoms galima daikto sulaikymą naudoti kaip teisėtą vežėjo teisių užtikrinimo priemonę.

### **3.2. Pretenzijų ir ieškinių, kylančių iš vežimo teisinių santykių, nagrinėjimo ypatumai.**

Civilinio kodekso 6.821 str., kalbančiame apie pretenzijas vežėjui, numatyta, jog atskirų transporto šakų kodeksai ar kiti įstatymai gali nustatyti privalomą pretenzijų vežėjui pareiškimą prieš kreipiantis į teismą. Ši Civilinio kodekso norma nukreipia į CMR konvenciją, nes būtent šiame teisės akte yra numatyta privaloma pretenzinė tvarka prieš kreipiantis į teismą su ieškiniu.

---

<sup>91</sup> Ten pat.

Pastebėtina, jog CMR konvencijoje yra numatytos dvi situacijos, kurioms esant būtina pateikti vežėjui pretenziją, tačiau kiekvienu atveju pretenzijos pateikimo tvarka, terminai ir pasekmės yra skirtingos. Aptarsime abi situacijas, kai prieš pareiškiant ieškinį turi būti pateikiamos pretenzijos.

CMR konvencijos 30 str. 1 ir 2 dalys numato, jog gavėjas, priimdamas krovinį, privalo kartu su vežėju patikrinti jo būklę ir, pastebėjęs akivaizdžius trūkumus, privalo pareikšti vežėjui pretenziją. Akivaizdžių nuostolių ar sugadinimo atvejais pretenzijos turi būti pareiškiamos vėliausiai krovinio priėmimo metu arba, jeigu nuostoliai ar sugadinimas neakivaizdūs, - ne vėliau kaip per 7 darbo dienas po krovinio priėmimo (neskaitant sekmadienių ir šventės dienų)<sup>92</sup>.

Esant akivaizdiems krovinio trūkumams, krovinio gavėjas gali pareikšti pretenziją ir žodžiu. Tačiau patartina tokią pretenziją fiksuoti raštu, padarant įrašą CMR važtaraštyje. Toks įrašas turi įrodomąją galią, nes jei važtaraštyje nėra pažymėta apie prekių būklę jų gavimo metu, laikoma, kad prekės gautos tinkamos kokybės<sup>93</sup>. Todėl neįrašius apie defektą, gavėjui (ar kitam suinteresuotam asmeniui) būtų sunku įrodyti sąsają tarp nuostolių atsiradimo ir vežėjo kaltų veiksmų.

Jei krovini defektai buvo neakivaizdūs, krovinio gavėjas privalo per 7 darbo dienas pateikti vežėjui rašytinę pretenziją (žodinė pretenzija šiuo atveju negalima). Pastebėtina, jog tuomet, kai krovinio gavėjas ir vežėjas kartu patikrino krovinio būklę arba krovinio būklei nustatyti pasinaudojo nepriklausomų ekspertų, siurvejerių ar kitų specialistų paslaugomis ir tokio patikrinimo rezultatai užfiksuoti atitinkamame dokumente (eksperto išvadoje, siurvejerio ataskaitoje, krovinio patikrinimo akte ir pan.), tai tokio patikrinimo rezultatams prieštaraujantys įrodymai gali būti teismo priimti tik tais atvejais, kai žala nėra akivaizdi, ir tik tada, jei prekių gavėjas ne vėliau kaip per 7 dienas po patikrinimo, neskaitant sekmadienių ir švenčių dienų, tinkamai pareiškė reklamacijas vežėjui. Taikant šią normą reikia turėti galvoje, kad Konvencija riboja galimybę ginčyti patikrinimo rezultate užfiksuotą prekių būklę kaip faktą, tačiau visais atvejais galima ginčyti žalos kroviniui atsiradimo priežastis ir sąlygas<sup>94</sup>.

---

<sup>92</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932.

<sup>93</sup> Dangutė Ambrasienė, Edvardas Sinkevičius. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius 2004, 109 psl.

<sup>94</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobauta 2001 m. birželio 15 d.).



Pastebėtina, jog 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 tinkama<sup>95</sup>.

Kokios gi pretenzijos dėl sugadinto krovinio nepateikimo per nustatytą terminą pasekmės? Kaip jau minėta, tokios pretenzijos nepateikimas neužkerta kelio kreiptis į teismą (ieškinys nebus atmestas Civilinio proceso kodekso 137 str. 1 d. 3 p. pagrindu<sup>96</sup>) dėl nuostolių atlyginimo, tačiau labai komplikuoja ieškovo poziciją įrodinėjimo prasme.

Visai kitokią prasmę ir pasekmes turi CMR konvencijos 30 str. 3 d. numatyta pretenzija dėl nuostolių, kilusių pavėlavus pristatyti krovinį: *Kompensacijos dėl pristatymo termino viršijimo gali būti pareikalauta, jeigu per 21 dieną po to, kai krovinyje buvo perduotas gavėjui, buvo pateiktos raštiškos pretenzijos*<sup>97</sup>.

Taigi, jei pavėluotai pristačius krovinį, gavėjas per 21 kalendorinę dieną nepareiškia pretenzijos dėl nuostolių atlyginimo, vadovaujantis Civilinio proceso kodekso 137 str. 2 d. 3 p. (suinteresuotas asmuo, kreipęsis į teismą, nesilaikė įstatymų nustatytos tai bylų kategorijai išankstinio bylos sprendimo ne teisme tvarkos<sup>98</sup>) jo reikalavimas teisme nėra ginamas.

Kelių transporto kodekse numatyta, jog pervežimo teisiniuose santykiuose prieš kreipiantis į teismą *gali būti* pateikiama pretenzija. Vežėjas praneša apie pretenzijos patenkinimą arba atsisakymą ją patenkinti ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo jos gavimo dienos. Jei per tą laiką atsakymas į pretenziją negautas, laikoma, kad vežėjas jos nepatenkino (KTK 56 str. 1 d.). Ieškiniumi, kylančiam dėl vežimo sutarties, pareikšti nustatomas dvejų metų ieškininės senaties terminas. Pretenzijos pareiškimas ieškininės senaties terminą pratęsia vienam mėnesiui (KTK 56 str. 2 d.).

Pretenzijos pervežimo teisiniuose santykiuose yra svarbios ne tik kaip privalomas ikiteisminis ginčo nagrinėjimo būdas. Pretenzijos pareiškimas taip pat reikšmingas skaičiuojant ieškinio senaties terminą.

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

---

<sup>95</sup> Lietuvos Aukščiausiojo teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR).

<sup>96</sup> Lietuvos Respublikos Civilinio proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002 Nr.36-1340.

<sup>97</sup> Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932.

<sup>98</sup> Lietuvos Respublikos Civilinio proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002 Nr.36-1340.

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

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

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

Įstatymuose nustatytus ieškinio senaties terminus teismas taiko šalims prašant<sup>99</sup>. Jei prieš pareiškiant ieškinį yra pateikiama pretenzija raštu, tai sustabdo ieškininės senaties termino eigą. Tokia pretenzija turi būti aiškiai suformuluota, išsami, prie jos turi būti pridėti reikalavimą pagrindžiantys įrodymai, t.y. turi būti aiškiai suformuluotas reikalavimas ir jo pagrindimas. Ieškinio senaties termino eigą pareiškus pretenziją sustabdoma iki tos dienos, kai vežėjas raštu atmeta pretenziją ir grąžina prie jos pridėtus dokumentus. Jeigu pretenzija pripažįstama tik iš dalies, tai senaties terminas atnaujinamas tik ginčytinai pretenzijos daliai. Įrodyti pretenzijos ar atsakymo į ją gavimo faktą, taip pat dokumentų grąžinimą privalo ta pusė, kuri remiasi tuo faktu<sup>100</sup>.

Konvencijos 32 str. 2 p. numato, kad pretenzijos pateikimas sustabdo ieškinio senaties termino eigą, bet nenurodo, kas turi pateikti tokią pretenziją. Laikytina, kad pretenziją vežėjui gali pareikšti tiek siuntėjas, tiek gavėjas, tiek ir abu kartu. Kilus klausimui, kam reikia pareikšti pretenziją, kai krovinytis vežamas tarpininkaujant ekspeditoriui, reikėtų vadovautis nuostata, kad jei ekspeditorius siuntėjo yra laikomas vežėju (įsipareigojo nuvežti krovinį, bet vežė ne pats), jam pareikšta pretenzija turi būti laikoma pretenzija, pareikšta tinkamam asmeniui. Bet jei yra akivaizdu, kad ekspeditorius vežimo grandinėje atliko tik ekspedijavimo veiksmus ir siuntėjui buvo žinomas vežėjas, ekspeditoriui pareikšta pretenzija laikytina netinkama, t.y. nesustabdančia ieškininės senaties termino.

Ieškinio senaties terminas, numatytas CMR konvencijoje taikomas labai plačiam ratui ieškinių, kylančių iš vežimo teisinių santykių: ne tik ginčams, kylantiems iš pačios vežimo sutarties, bet ir vežėjo ieškiniams, ieškiniams vežėjui dėl krovinio praradimo, sužalojimo ar pavėluoto pristatymo. Šis terminas taikytinas siuntėjo ieškiniams dėl vežimo užmokesčio permokėjimo, dėl vežėjo reikalavimų sumokėti jam vežimo mokesť, ieškiniams dėl žalos. Šiame kontekste labai svarbu yra identifikuoti, ar konkrečiam teisiniam

---

<sup>99</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

<sup>100</sup> Ten pat.

santykiui bus taikoma nacionalinė teisė, ar klausimas pakliūna į CMR konvencijos reguliavimo sritį, nes nuo to priklauso ir senaties termino eiga ir terminas. Kaip minėta, CMR konvencijoje yra numatytas labai trumpas vienerių metų senaties terminas, jis taip pat taikomas vežėjo ieškiniams dėl užmokesčio už pervežimą. Vienas iš tokių teisiniu požiūriu keblių pavyzdžių yra ginčai tarp vežėjo ir ekspeditoriaus: CMR konvencija netaikoma ginčams tarp ekspeditoriaus ir vežėjo; tarp ekspeditoriaus ir kito ekspeditoriaus; ginčams su krovinio saugotoju. Šie ginčai yra nagrinėjami pagal nacionalinius įstatymus, todėl yra taikytini senaties terminai, nurodyti Lietuvos CK. Bet jei ginčas kyla tarp ekspeditoriaus ir vežėjo arba tarp dviejų ekspeditorių, pripažįstamų atitinkamai siuntėjais ir vežėjais CMR konvencijos prasme, šiems ginčams spręsti taikytina CMR konvencija ir joje nustatyti ieškinio senaties terminai <sup>101</sup>. Pastebėtina jog LAT apžvalgoje gana painiai paaiškinta minėta situacija. LAT senato nutarime dėl teismų praktikos, taikant CMR konvenciją (35 punkte) ekspeditoriaus ir vežėjo santykiams taikytinos teisės klausimą reglamentuoja paprasčiau, be paskutinio sakinio. Taigi, kas turėta galvoje LAT apžvalgoje? Pažvelkime į vieną pavyzdį: Ieškovas UAB „Transaura“ 2003 m. gruodžio 15 d. kreipėsi su ieškiniu į teismą ir nurodė, kad 2000 m. atsakovo UAB „Svoris“ užsakymu atliko krovinio pervežimo paslaugas. Pagal užsakymą buvo susitarta, kad už paslaugą bus sumokėta 3150 JAV dolerių Maskvoje po išsikrovimo. Tačiau nors nuo sąskaitos-faktūros pervežimo apmokėjimui pateikimo praėjo beveik 3 metai, atsakovas iki šiol už pateiktas paslaugas neatsiskaitė. Ieškovas mano, kad senaties termino nepraleido, todėl prašo CK 6.824, 6.2 straipsnių, 6.38 straipsnio 1 punkto bei 6.63 straipsnio pagrindu priteisti iš atsakovo 12600 Lt skolos bei teismo išlaidas <sup>102</sup>. Pastebėtina, jog Atsakovas yra ekspeditorius. Atsakovas, vadovaudamasis būtent minėta LAT apžvalgos nuostata (...jei ginčas kyla tarp ekspeditoriaus ir vežėjo [...], pripažįstamų atitinkamai siuntėjais ir vežėjais CMR konvencijos prasme, šiems ginčams spręsti taikytina CMR konvencija), siekė, kad jo ir vežėjo santykiams būtų taikoma CMR konvencija ir pritaikytas vienerių metų senaties terminas. Tačiau Aukščiausiasis Teismas vienareikšmiškai pasisakė, jog pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją transporto ekspedicinė organizacija, kuri organizuoja pervežimą – užsako transporto priemones – nėra tarptautinio pervežimo dalyviu. Tarptautinio pervežimo dalyviais yra krovinio siuntėjas, gavėjas, vežėjas. Iš tarptautinio pervežimo pagal CMR konvenciją atsiradusiems

---

<sup>101</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

santykiams CMR konvencijos nuostatos taikomos tik tais atvejais, kai tie santykiai yra reglamentuoti šioje konvencijoje. CMR konvencijoje neregamentuojami santykiai tarp tarptautinį pervežimą vykdykusio vežėjo ir šio pervežimo organizatoriaus – ekspeditoriaus, todėl šiems santykiams negali būti taikomos CMR konvencijos nuostatos<sup>103</sup>.

Kaip matyti iš šios bylos, Teismas formuoja praktiką, jog ginčams tarp ekspeditoriaus ir vežėjo CMR konvencija netaikoma. Taigi, lieka neaišku, ką turėjo galvoje Teismas apžvalgoje. Gal būt atvejus, kai ekspeditorius užsako pervežimą savo poreikiams.

Visais ginčytiniais klausimais, kilusiais dėl vežimo, patenkančio į CMR konvencijos veikimo sritį, ieškovas, be teismų, esančių konvencijos šalyse - dalyvėse, gali kreiptis į teismus valstybės, kurios teritorijoje:

a) atsakovas turi nuolatinę gyvenamąją vietą, firmos būstinę ar filialą arba agentūrą, kuriems tarpininkaujant buvo sudaryta vežimo sutartis, arba

b) yra krovinio priėmimo vežti vieta arba numatyta pristatymo vieta (CMR konvencijos 31 str. 1 d.).

Kalbant apie teisingumą paminėtinas ir 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo pripažinimo<sup>104</sup>. Autorės nuomone, jis yra taikytinas pasirenkant teismo vietą.

Teisė pateikti ieškinį dėl vežimų taikant CMR konvenciją dėl senaties prarandama po vienerių metų. Tačiau tyčinių veiksmų atveju arba kaltinimo, kuris pagal teismo, nagrinėjančio šį atvejį, taikomus įstatymus prilygsta tyčiniams veiksams, atveju - senaties terminas yra treji metai (CMR konvencijos 32 str. 2 d.). Kas yra tyčiniai veiksmai atskleidžia Aukščiausiasis Teismas apžvalgoje dėl CMR konvencijos taikymo – grubiu vežėjoj pareigų pažeidimu laikoma muitinės tvarkos pažeidimai, antspaudo klastojimas.

Senaties terminas prasideda:

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

---

<sup>102</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. kovo 08 d. nutartis Nr. 3K-3-168/2004, bylų kategorijos 39.6.1.; 54.; 55.; 83.6.

<sup>103</sup> Ten pat.

<sup>104</sup> 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo pripažinimo.

b) visiškai praradus krovinį, senaties terminas pradedamas skaičiuoti trisdešimtąją dieną praėjus sutartam pristatymo terminui, o jeigu dėl pristatymo termino nebuvo susitarta, tai šešiasdešimtąją dieną po to, kai vežėjas priėmė krovinį;

c) visais kitais atvejais - praėjus trimis mėnesiams po vežimo sutarties pasirašymo<sup>105</sup>.

Jei prieš pareiškiant ieškinį yra pateikiama pretenzija raštu, tai sustabdo ieškininės senaties termino eigą. Daugelio valstybių praktikoje reikalavimai pretenzijai yra griežti – pretenzija 32 str. 2 p. prasme laikytinas ne bet koks rašytinis pareiškimas (atsiųstas laišku, faksu ar kitomis ryšio priemonėmis), bet tik toks, kuriame aiškiai nurodytas reikalavimas, žalos dydis, atsakomybės pagrindai, taip pat pridėti dokumentai, kurių pagrindu vežėjas galėtų nuspręsti, ar pripažinti pretenziją. Teismai, sprenddami klausimą, ar vežėjui pareikštas reikalavimas yra laikytinas pretenzija, turėtų vadovautis nuostata, kad pretenzija, sustabdančia ieškininės senaties eigą, laikytina tokia pretenzija, kurioje suformuluotas aiškus reikalavimas ir jo pagrindimas<sup>106</sup>. Ieškininės senaties termino eiga pareiškus pretenziją sustabdoma iki tos dienos, kai vežėjas raštu atmeta pretenziją ir grąžina prie jos pridėtus dokumentus. Jeigu pretenzija pripažįstama tik iš dalies, tai senaties terminas atnaujinamas tik ginčytinai pretenzijos daliai. Įrodyti pretenzijos ar atsakymo į ją gavimo faktą, taip pat dokumentų grąžinimą privalo ta pusė, kuri remiasi tuo faktu.

### **3.3. Krovinių bei vežėjų civilinės atsakomybės draudimo ypatumai.**

Krovinių vežimo sutartyse vežėjai dažniausiai deklaruoja, jog yra apdraudę savo civilinę atsakomybę. Vežėjų civilinės atsakomybės draudimas yra reikšmingas dviem aspektais - padidėja jų patikimumas žvelgiant užsakovo akimis, vežėjo civilinės atsakomybės draudimas yra viena iš sąlygų siekiant užsitikrinti muitinės procedūrų lengvatas. Taigi, vežėjo civilinės atsakomybės draudimas yra labai svarbi vežimo sutarties sąlyga. Civilinės atsakomybės draudimas vežėjams Lietuvoje kurį laiką buvo privalomas. Ši sąlyga buvo numatyta Kelių transporto kodekso 57 str. 2 d.<sup>107</sup>. Vėliau, 2002-04-09 įsigaliojus Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymui<sup>108</sup> ši nuostata buvo panaikinta. Tuo tarpu kitose Europos valstybėse civilinės atsakomybės draudimas yra vis dar

<sup>105</sup> CMR konvencijos 32 str. 1 d.

<sup>106</sup> Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.).

<sup>107</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

privalomas. Pavyzdžiui, Vokietijos Federacijos krovinių vežimo kelių transportu įstatymo (vok. Güterkraftverkehrsgesetz) 7 a str. numatyta pareiga vežėjams apdrausti savo civilinę atsakomybę nuo visų galimų nuostolių vykdant vežimų veiklą<sup>109</sup>. Be to, minėto straipsnio 3-ioje dalyje yra numatytas įpareigojimas draudikams teikti informaciją valstybės įgaliotai institucijai apie sudarytas ir nutrauktas vežėjų civilinės atsakomybės sutartis. Pavyzdinėje Krovinių vežimo sutartyje (vok. Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer) net nurodyta, kokia turi būti draudimo suma<sup>110</sup>.

Vežėjo civilinės atsakomybės sutartis yra reikšminga teisinių santykių stabilumui. Civilinės atsakomybės draudimo sutartimi siekiama sumažinti atlygintinos žalos neigiamus padarinius atsakingo už žalą asmens turtinei padėčiai<sup>111</sup>. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra padaręs kelias svarbias išvadas šiuo klausimu. Viena reikšmingiausių Teismo suformuluotų taisyklių vežėjų civilinės atsakomybės draudimo srityje yra ši: *Vežėjo civilinės atsakomybės draudimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai. Todėl reikalavimus reiškiantis asmuo gali reikalauti nuostolių atlyginimo tiek iš vežėjo, tiek tiesiogiai iš draudiko, sudariusio su vežėju draudimo sutartį, taip pat reikšti ieškinį vežėjui ir draudikui kaip bendraatsakoviams*<sup>112</sup>. Iki šios nutarties priėmimo nukentėjęs asmuo negalėjo tiesiogiai kreiptis į draudiką, kas iškreipė civilinės atsakomybės sutarties prasmę. Ypač ši praktika tampa svarbi bankroto bylose – jei vežėjas tampa nemokus, nukentėjęs asmuo gali kreiptis į draudimo kompaniją dėl nuostolių atlyginimo.

Tačiau, nors užsakovui vežėjo civilinės atsakomybės draudimas sudaro patikimo partnerio įvaizdį, iš tikrųjų tokiu būdu yra apsaugomas tik draudėjas (vežėjas) - kadangi CMR konvencijoje įtvirtintos atsakomybę ribojančios ar naikinančios nuostatos galioja ir draudimo kompanijai. Kitaip tariant, draudimo išmoka nebus mokama, jei pagal CMR konvenciją vežėjas nebus atsakingas už krovinio praradimą ar sugadinimą. Beje, vežėjų civilinės atsakomybės draudimo sutartyse numatoma daugybė vežėjo pareigų, kurių nevykdymas gali tapti draudimo išmokos nemokėjimo priežastimi. Paminėsime keletą dažniausių draudimo taisyklių reikalavimų vežėjams: pakrautos transporto priemonės

---

<sup>108</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 1, 2, 4, 7, 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 29, 37, 40, 42, 44, 47 straipsnių ir septintojo skirsnio pavadinimo pakeitimo, kodekso papildymo 17<sup>(1)</sup> straipsniu bei 57 ir 58 straipsnių pripažinimo netekusiais galios įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1342.

<sup>109</sup> Güterkraftverkehrsgesetz // [http://bundesrecht.juris.de/g\\_kg\\_1998/index.html](http://bundesrecht.juris.de/g_kg_1998/index.html).

<sup>110</sup> Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer // Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) e.V.

<sup>111</sup> Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, civilinė byla Nr. 3K-7-351/2002 (2002.02.07)

<sup>112</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR), 38 punktus.

niekada neturi būti paliekamos nesaugomos (nesaugomoje aikštelėje), ypač poilsio ir švenčių dienomis ar tamsiu paros metu; negalima palikti sunkvežimyje transporto priemonės dokumentų, krovinio dokumentų; draudžiama pasiimti su savimi nepažįstamų asmenų; jei krovinyje prarandamas ir nustatoma, kad vairuotojas buvo neblaivus, draudikas taip pat nemoka draudimo išmokos.

Kontraversiškai vertintinos ekspeditoriaus civilinės atsakomybės sutartys. Ekspeditorių pagrindinė funkcija yra suorganizuoti pervežimą, patys jie nevykdo pervežimo tikrąja to žodžio prasme, nors prieš užsakovą įsipareigoja kaip vežėjai. Tačiau ekspeditorių civilinės atsakomybės draudimo taisyklėse nurodoma, kad praradus ar sugadinus krovinį, atsakomybę iškyla vežėjo draudikui. Natūralu, kad vežėjui esant neapsidraudus, turėtų įstoti ekspeditoriaus draudikas. Tuo tarpu prie “kitų sąlygų” ekspeditorių civilinės atsakomybės sutartyse dažnai nurodoma pareiga ekspeditoriui *rūpestingai rinktis vežėją*<sup>113</sup>. Kaip patikimas vežėjas apibūdinamas toks, kuris yra apsidraudęs civilinę atsakomybę. Taigi, taip ir lieka neaišku, kada draudimo kompanija kompensuoja krovinio savininko patirtą žalą - ekspeditorius, pažeidęs pareigą rūpestingai rinktis vežėją, netenka draudiminės apsaugos, o vežėjui esant apsidraudusiam, atsako vežėjo draudimas. Tai tikriausiai nėra vienintelis atvejis, kai draudimo bendrovės nesąžiningai pelnosi iš draudėjų.

Norint užsakovui užtikrinti “saugią krovinio kelionę”, reikalinga drausti patį pervežamą krovinį. Dėl to automatiškai padidėja vežimo paslaugos kaina. Tačiau net ir apdraudus krovinį, negalima tikėtis, kad visais atvejais bus kompensuota žala, nes krovinio draudimo taisyklėse ar sutartyse apstu krovinio savininkui (draudėjui) nepalankių sąlygų – numatomos ypatingos rizikos teritorijos, kuriose negalioja draudiminė apsauga ir pan.

Ne kiekvienas krovinio praradimo ar sugadinimo atvejis priskiriamas prie draudiminių įvykių. Draudimo taisyklėse ar sutartyse nedraudiminiams įvykiams išvardinti skiriama daug daugiau vietos ir dėmesio nei draudiminiams. Krovinio praradimas ar sugadinimas gali būti priskirtas prie nedraudiminių įvykių, atitinkamai už jį nemokama išmoka. Prie nedraudiminių įvykių dažnai priskiriami vežimai, kai vežamas auksas, sidabras, juvelyriniai dirbiniai, pinigai, vertybiniai popieriai, net pašto ženklai. Nedraudžiama atsakomybė, kai nuostoliai atsirado dėl draudėjo tyčios ar padaryto nusikaltimo. Taip pat, kai turtas sunaikinamas ar sugadinamas draudiminio įvykio,

---

<sup>113</sup> Vežėjų civilinės atsakomybės draudimo taisyklės (draudimo bendrovė “PZU Lietuva”).

įvykusio dėl draudėjo didelio neatsargumo, priešgaisrinės apsaugos ar kitų saugumo reikalavimų nesilaikymo.

Draudimo sutarties galiojimą ir pasibaigimą reglamentuojančios sąlygos taip pat užimą reikšmingą vietą sutartyje. Itin svarbios jos tampa tuomet, kai pasirodo, kad krovinio praradimo ar sugadinimo momentu draudimo sutartis dar negaliojo ar jau buvo pasibaigusi ar nutraukta. Į draudimo sritį patenka vežimai, kurie pradėti sutarties galiojimo metu, - vežimo pradžia apibrėžiama krovinio priėmimo vežti momentu, nes nuo jo atsiranda ir vežėjo atsakomybė. Atkreiptinas dėmesys į draudimo sutarties galiojimo teritoriją, nes atsitikus draudiminiam įvykiui teritorijoje, kuri nėra numatyta draudimo sutartyje, nuostoliai neatlyginami draudiko.

Vis dar paplitusi yra nuomonė, jog pagrindinė draudėjo pareiga yra mokėti draudimo įmokas. Tačiau krovinų draudimo taisyklėse ar sutartyje yra labai daug kitų draudėjo pareigų. Draudėjas sutartimi prisiima daug daugiau pareigų, nei jų turi draudimo kompanija. Šios pareigos, kartais iš pažiūros tokios nereikšmingos, tampa ypač svarbiomis, kai sutartyje draudimo išmokos nemokėjimas ar jos mažinimas susietas su tų pareigų tinkamu vykdymu. Kaip antai draudėjas privalo nepripažinti jokių pretenzijų ar apmokėjimo reikalavimų, imtis priemonių, prieš atsakingą už nuostolį šalį, kad būtų užtikrinta regresio teisė draudikui, draudikui pareikalavus, pareikšto atsakingai už nuostolius šaliai ieškinį ir įgalioti draudiką vesti bylą draudėjo vardu.

Labai svarbu draudimo sutarties sąlygas atskleisti darbuotojams. Pastarieji nežino, kokius veiksmus privalo atlikti įmonė įvykus draudiminiam įvykiui – per kiek dienų kreiptis į draudiką, kokia pranešimo forma, kokias tarnybas kviesti į įvykio vietą ir pan. Toks darbuotojų kolektyvo neinformuotumas vėliau atsigrėžia prieš apdraustą įmonę.



#### IV. PABAIGA (IŠVADOS, PASIŪLYMAI, REKOMENDACIJOS)

Išanalizavus krovinių vežimo kelių transportu sutarties sąlygas bei šiuos teisinius santykius reglamentuojančius teisės aktus, teorinę medžiagą bei teismų praktiką, galima daryti tokius apibendrinimus ir išvadas:

1. Darbe buvo analizuoti pagrindiniai krovinių vežimą keliais reglamentuojantys teisės aktai – Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas, Lietuvos kelių transporto kodeksas, nemažai dėmesio skirta tarptautinį krovinių vežimą reglamentuojančiam teisės aktui – CMR konvencijai. Atkreiptinas dėmesys, jog minėta konvencija reglamentuoja labai apibrėžtą klausimų sritį, tačiau jei tam tikri santykiai atitinka konvencijoje numatytų sąlygų visetą, šalys negali susitarti dėl nacionalinės teisės taikymo – bus taikoma CMR konvencija.

2. Krovinių vežimo keliais sutartimi vežėjas įsipareigoja savo jėgomis ir savo vardu siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinių vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.

3. Krovinių vežimo kelių transportu sutartis yra konsensualinė sutartis, nepaisant Civilinio kodekso 6.808 str. 1 d. numatyto formalaus priešingo vertinimo kriterijų. Teisės normos yra vertintinos ne pagal jų pažodinę reikšmę, bet pagal prasmę ir reglamentuojamo teisinio santykio pobūdį. Vis gi, įgyvendinant teisinio aiškumo principą, rekomenduotina pakeisti minėtą Civilinio kodekso normą.

4. Krovinių gabenimo keliais veikla yra griežtai licencijuojama. Įmonėje, pretenduojančioje verstis šia veikla, turi būti paskirtas asmuo, turintis reikiamą kompetenciją vadovauti krovinių vežimo veiklai. Praktikoje susiduriama su tam tikromis problemomis įgyvendinant Europos Sąjungos teisės aktus Lietuvoje. Autorės nuomone, Lietuvos nacionalinės teisės aktu, įgyvendinančiu direktyvą dėl profesinės kompetencijos, buvo pažeisti ES sutarties principai. Vežėjas, norintis gauti licenciją, privalo pateikti jo finansinį pajėgumą užtikrinančius dokumentus. Be to, gabenant krovinius, reikalaujančius ypatingų vežimo sąlygų, numatyta licencijavimo tvarka kiekvienai ypatingų krovinių kategorijai – pašto siuntoms, perkraustomam turtui, gyvūnams ir pan. vežti.

5. Krovinio vežimo sutarties šalys yra siuntėjas ir vežėjas, tačiau tarptautinėje praktikoje kalbant apie krovinio vežimo keliais sutarties subjektus, minimi trys sutarties dalyviai – siuntėjas, vežėjas ir gavėjas. Kalbant apie krovinio vežimo keliais sutartį, paminėtinas dažnas pervežimų teisinių santykių dalyvis – ekspeditorius. Remiantis teismų suformuota praktika, ekspeditoriaus statusas (lemiantis jo atsakomybės mastą), priklausomai nuo tam tikrų aplinkybių, yra dvejopas – kai ekspeditorius krovinio vežimo sutartyje įsipareigoja būti vežėju, jis ir atsako, kaip vežėjas; jei ekspeditorius atskleidžia siuntėjui, jog yra tik tarpininkas – už nuostolius, krovinio savininko patirtus gabenimo metu – jis neatsako. Ekspeditoriaus dalyvavimas vežimo teisiniuose santykiuose svarbus dar vienu – teisės taikymo aspektu. Ekspeditoriaus ir vežėjo bei ekspeditoriaus ir siuntėjo santykiams taikoma nacionalinė teisė. Praktikoje pasitaiko atvejų, jog ekspeditorius, prisistatęs krovinio siuntėjui kaip vežėjas, vėliau bando išvengti atsakomybės, prisidengdamas tarpininko statusu. Nepaisant teismų praktikos suformuluotų kriterijų vertinant ekspeditoriaus statusą, daug klausimų yra sprendžiama remiantis fakto klausimais. Siūlytina teismų praktikoje sukonkretinti šiuos kriterijus, t.y. suformuluoti universalius teisės taikymo pavyzdžius.

6. Tarptautinėje praktikoje vyrauja nuomonė, jog krovinio vežimo sutartis tarptautiniais maršrutais gali būti sudaroma bet kokia forma. Rašytinės sutarties (ir net ją keičiančio krovinio važtaraščio) nebuvimas nedaro krovinio vežimo sutarties negaliojančios. Leidžiama kitomis įrodinėjimo priemonėmis įrodinėti šalių ketinimus ir sutarties sudarymo faktą.

7. Teisės aktai gana tiksliai reglamentuoja vežėjo teises ir pareigas, tad vežėjas negali prisiimti daugiau pareigų, nei numatyta. Autorės nuomone, ši praktika yra ydinga. Krovinio siuntėjas atsiduria keblioje padėtyje - tam tikros sutarties sąlygos neįpareigoja vežėjo, o siuntėjas jų įvykdymu taip pat nesirūpina, nes tikisi jų įvykdymo iš vežėjo. Tokia situacija dažnai sąlygoja didelių nuostolių atsiradimą, o atsakomybės subjekto kaip ir nėra. Siūlytina siaurinti CMR konvencijos 41 str. 1 d. aiškinimą – jei vežėjas įsipareigojo atlikti tam tikrus papildomus veiksmus – jis, kaip profesionalus verslininkas, turi pasiskaičiuoti atitinkamą teikiamų paslaugų kainą, kuri kompensuotų jo patiriamas sąnaudas dėl papildomų paslaugų teikimo.

8. Vežėjo atsakomybė teisės aktuose (CMR Konvencijoje, Kelių transporto kodekse) yra ribojama išvestinio piniginių vieneto (SDR) santykiu su prarasto krovinio bruto svoriu. Vadovaujantis CMR konvencijos 41 str. 1 d. draudžiama susitarti dėl

didesnės vežėjo atsakomybės ar dėl jo atsakomybės ribojimo ar panaikinimo. Ši sąlyga taip pat suformuluota teismų praktikos, aiškinant CMR konvenciją.

9. Išskirtina vežėjo atsakomybė dėl krovinio praradimo – ne daugiau, kaip 8,33 SDR vieneto 1 už krovinio kilogramą bruto; dėl krovinio sugadinimo – nuvertėjimo suma, jei krovinį dar galima realizuoti; dėl pavėluoto pristatymo – gavėjo patirti nuostoliai. Atkreiptinas dėmesys, jog ko gero dažniausiai praktikoje pasitaikanti klaida yra netesybų vežėjui sutartyse už pavėlavimą pristatyti krovinį nustatymas. Atkreiptinas dėmesys, jog už pavėlavimą pristatyti krovinį CMR konvencija numato nuostolių atlyginimą, t.y. gavėjas turi įrodyti dėl pavėlavimo pristatyti krovinį atsiradusius nuostolius. Susitarimas dėl netesybų šiuo atveju prieštarautų CMR konvencijos 41 str. 1 d.

10. Apibendrinus dažniausiai krovinių vežimo teisiniuose santykiuose pasitaikančias klaidas, darytina išvada, jog pagrindinės problemos kyla dėl plečiamojo CMR konvencijos 41 str. 1 d. aiškinimo, darančio daugelį sutarčių sąlygų negaliojančiomis.

11. Reikalavimams, kylantiems iš krovinių vežimo sutarties, CMR konvencijoje yra nustatyta pretenzinė tvarka. Pretenzijos pateikimas (arba nepateikimas) konkrečiu atveju sukelia skirtingas teises pasekmes. Norint išsireikalauti nuostolius dėl pavėlavimo pristatyti krovinį, būtina per 21 dieną pateikti raštišką pretenziją vežėjui. Pretenzijos nepateikimas per nustatytą terminą yra pagrindas palikti ieškinį nenagrinėtą. Esant neakivaizdiems krovinio trūkumams, gavėjas turi per 7 dienas pateikti vežėjui pretenziją. Nepateikus pretenzijos per nustatytą terminą, gavėjui tenka pareiga įrodyti vežėjo kaltę dėl krovinio sugadinimo.

12. CMR Konvencijos 32 str. reglamentuoja specifinį senaties taikymą iš CMR konvencijos kylantiems ginčams - teisė pateikti ieškinį dėl vežimų taikant CMR konvenciją dėl senaties prarandama po vienerių metų. Tačiau tyčinių veiksmų atveju arba kaltinimo, kuris pagal teismo, nagrinėjančio atvejį, taikomus įstatymus prilygsta tyčiniams veiksams, atveju - senaties terminas yra treji metai. Kelių transporto kodekse numatytas senaties terminas yra dveji metai.

13. Kita taisyntina sritis krovinių vežimo teisiniuose santykiuose yra ekspeditorių civilinės atsakomybės draudimas. 2002-04-09 įsiteisėjęs Kelių transporto kodekso pakeitimui neliko reikalavimo vežėjams drausti civilinės atsakomybės. Ekspeditoriaus civilinės atsakomybės draudimo taisyklėse dažnai numatoma, jog draudimo sutartis negalioja, jei ekspeditorius pasirinko vežėją, neapsidraudusį civilinės atsakomybės. Tokiu

būdu, draudimo sutartis nevykdo savo funkcijos - apsaugoti draudėją nuo rizikos, o tampa draudimo bendrovės pasipelnymo šaltiniu.

Pastebėtina, jog krovinių pervežimo sutarties, atitinkančios įstatymų reikalavimus, sudarymas dar nėra sėkmingo bendradarbiavimo garantas. Su sutarties sąlygomis ir jų turiniu būtina supažindinti krovinio pervežimą atliekantį vairuotoją, nes iš esmės pervežimą vykdo šis asmuo. Nuo vairuotojo, vykdančio pervežimą, padarytų klaidų neapsaugos ir civilinės atsakomybės draudimas. Tokiu atveju, visi nuostoliai tenka vežėjo įmonei, o regresio teisės galimybė tokiu atveju yra labai ribota.

Kadangi krovinių pervežimas yra susijęs su brangių vertybių patikėjimu, kiekvienas su pervežimo teisiniais santykiais susijęs aspektas turi būti labai kruopščiai išanalizuotas ir įvertintas. Tik tokiu būdu bus užtikrintas komercinių santykių tarp ūkio subjektų stabilumas ir verslo sėkmė.

\*\*\*\*\*

Igyvendinus darbo įvade iškeltus uždavinius, buvo pasiektas darbo tikslas – identifikuotos ir išanalizuotos praktinės problemos, su kuriomis dažniausiai susiduriama verčiantis krovinių vežimo kelių transportu veikla.

Autorė džiaugiasi šio darbo rezultatais – analizuojant darbo medžiagą buvo įsigilinta į temą, padaryti apibendrinimai suponavo kokybiškai naują požiūrį į atitinkamus teisės institutus, išanalizuota teorinė bei praktinė užsienio ir Lietuvos literatūra išplėtė akiratį ir įgalino nešablonišką mąstyseną.

## **Literatūros šaltiniai:**

### ***Lietuvos Respublikos įstatymai***

1. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74-2262.
2. Lietuvos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 1, 2, 4, 7, 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 29, 37, 40, 42, 44, 47 straipsnių ir septintojo skirsnio pavadinimo pakeitimo, kodekso papildymo 17<sup>(1)</sup> straipsniu bei 57 ir 58 straipsnių pripažinimo netekusiais galios įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1342.
4. Lietuvos Respublikos Civilinio proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002 Nr. 36-1340.
5. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.
6. Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas // Valstybės žinios. 2001, Nr. 111-4022.
7. Lietuvos Respublikos pašto įstatymas // Valstybės žinios. 1999, Nr. 36-1070.
8. Lietuvos Respublikos veterinarijos įstatymas // Valstybės žinios. 1992, Nr. 2-15.
9. Lietuvos Respublikos gyvūnų globos, laikymo ir naudojimo įstatymas // Valstybės žinios. 1997, Nr. 108-2728; 2000, Nr. 61-1808.

### ***Lietuvos Respublikos poįstatyminiai teisės aktai***

10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas “Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo” // Valstybės žinios. 1997, Nr. 97-2464.
11. 2003 m. gegužės 14 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 587 Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki 24 valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos patvirtinimo ir 2005 m. gegužės 17 d. pakeitimas Nr. 543 // Valstybės žinios. 2005, Nr. 103-3815.
12. 1994 m. spalio 26 d. Lietuvos Respublikos vyriausiojo valstybinio gydytojo higienisto nutarimas Nr. 57 norma (HR) 46 “Dėl mirusiųjų palaikų pervežimo iš užsienio valstybių į Lietuvą” // Valstybės žinios. 1994, Nr. 91-1792.
13. 2002 m. spalio 9 d. Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministro įsakymas Nr. 494 Dėl asmenų, mirusių nuo pavojingų ir ypač pavojingų užkrečiamų ligų, palaikų

- vežimo transporto priemonėmis, jų įvežimo į Lietuvos Respubliką ir išvežimo iš jos, laidojimo ir perlaidojimo tvarkos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 101-4522.
14. 2004 m. kovo 22 d. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymas Nr. 2B-78 Dėl pavojingus krovinius vežančių kelių transporto priemonių sertifikavimo taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios. 2004, Nr. 47-1565.
15. 2002 m. liepos 4 d. LR Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-343 Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 70-2949.
16. Gyvūnų vežimo taisyklės, patvirtintos Valstybinės veterinarijos tarnybos 1998 06 21 įsakymu Nr. 4 – 165 // Valstybės žinios. 1999, Nr. 58-1911.
17. 2001 m. kovo 1 d. Lietuvos Respublikos valstybinės maisto ir veterinarijos tarnybos direktoriaus įsakymas Nr. 103 Dėl gyvūnų vežėjų licencijavimo // Valstybės žinios. 2001 Nr.20-681.
18. 1997 m. rugpjūčio 8 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 300 Dėl krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963.
19. 2002 m. spalio 22 d. LR Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-504 Dėl Europos transporto ministrų konferencijos leidimo vežti perkraustomą turtą tarptautiniais maršrutais formos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 105-4716.
20. 2003 m. sausio 13 d. LR Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-20 Dėl asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino ir žinių atnaujinimo egzamino laikymo tvarkos patvirtinimo // Valstybės žinios. 2003, Nr. 5-228.
21. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės // Valstybės žinios. 1998, Nr. 115-3261.

#### ***Tarptautinės sutartys ir susitarimai***

22. Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932.

23. 1993 m. liepos 21 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kazachstano Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais // Valstybės žinios. 1994, Nr. 19-304.
24. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Ispanijos karalystės Vyriausybės sutartis dėl tarptautinių vežiojimų keliais // Valstybės žinios. 1995, Nr. 90-2018.
25. 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 106 (1)–2930, 2931.
26. 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), (Žin., 1996, Nr. 93–2184; 2000, Nr. 59–1762).
27. Pasaulinė pašto konvencija // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-323.
28. Pašto siuntinių reglamentas // www.rrt.lt (Ryšių reguliavimo tarnybos tinklalapis).
29. Pasaulinės pašto sąjungos bendrasis reglamentas // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-324.
30. 1938 m. birželio 01 d. Berlyno susitarimas Dėl palaikų vežimo (Internationales Abkommen über Leichenbeförderung vom 10. 2.1937 (vert. Tarptautinis susitarimas dėl palaikų pervežimo)).

### ***Teismų praktika***

31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR), Teismų praktika Nr. 16.
32. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga (aprobuota 2001 m. birželio 15 d.), Teismų praktika Nr. 16.
33. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 3K-3-3/2005, kategorija 60;61.
34. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 3K-3-272/2005, kategorija 60.
35. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. kovo 08 d. nutartis Nr. 3K-3-168/2004, bylų kategorijos 39.6.1.; 54.; 55.; 83.6.
36. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2002 m. vasario 07 d. nutartis Nr 3K-7-351/2002.

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

37. Konsoliduota Europos Bendrijos Steigimo sutartis // Valstybės žinios. 2004, Nr.2-2.

38. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo pripažinimo.
39. Europos Sąjungos Tarybos direktyvos 91/628/EEB ir 95/29/EB “Dėl gyvūnų apsaugos pervežimo metu”.
40. ES direktyva Nr. 96/26/EB ir ją keitusi direktyva Nr. 98/76/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.

#### ***Užsienio valstybių teisės aktai***

41. Handelsgesetzbuch Deutschlands (HGB).
42. Bürgerliches Gesetzbuch Deutschlands (BGB).
43. Transportrechtsreformgesetz (Transportrechtsreformgesetz – TRG vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S.1588).
44. 1997.02.25 Verordnung zum Schutz der Tiere beim Transport // [www.transportrecht.de](http://www.transportrecht.de).
45. Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer Logistikunternehmer // Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) e.V.
46. Güterkraftverkehrsgesetz // [http://bundesrecht.juris.de/g\\_kg\\_1998/index.html](http://bundesrecht.juris.de/g_kg_1998/index.html).

#### ***Specialioji literatūra***

47. Dangutė Ambrasienė, Edvardas Sinkevičius “Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas”. Vilnius 2004.
48. Doc.dr. D.Ambrasienė, dr. E.Baranauskas, D.Bublienė ir kt. Civilinė teisė, prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
49. Prof.P.Vitkevičius, doc.S.Vėlyvis, doc.A.Vileita ir kt. Civilinė teisė. Kaunas: Vija, 1997.
50. V.Mikelėnas. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. // Vilnius, 2002.
51. Jürgen Knorre, Dr. Jürgen Temme, Peter Müller, Dr. Reinhard Th. Schmid, Klaus Demuth. Praxishandbuch Transportrecht // München: 1999, psl. B I 14.



52. Prof. Dr. Andreas Müglich. Das neue Transportrecht, Einführung in das TRG, Kommentar, Texte. Köln: Bundesanzeiger, 1998.
53. Andreas Müglich. Transport- und Logistikrecht. München: Vahlen, 2002.
54. Vežėjų civilinės atsakomybės draudimo taisyklės - draudimo bendrovė "PZU Lietuva".

#### ***Periodinė literatūra***

55. Doc. dr. Dangutė Ambrasienė "Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas" // Jurisprudencija, 2004. Tomas 55 (47).
56. V.Staskonis. Krovinių pervežimo automobilių transportu sutartys arbitražo praktikoje // Teisė. Vilnius: 1988. Nr. 23.
57. O.Drobotko. Krovinių vežimo sutarties teisinė prigimtis // Tiltai, 2004, 4 (29).
58. Laura Čereškaitė, Gediminas Almantas. Teisinis kazusas: ES išduoti profesinės kompetencijos pažymėjimai Lietuvos pripažįstami tik iš dalies // Kelias, 2005, Nr. 10 (28).

#### ***Kiti informacijos šaltiniai***

59. Dienraštis "Verslo žinios".
60. [www.linava.lt](http://www.linava.lt) (Lietuvos vežėjų asociacija).
61. [www.lineka.lt](http://www.lineka.lt) (Lietuvos ekspeditorių asociacija).
62. [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int) (Europos Sąjunga).
63. [www.lrs.lt](http://www.lrs.lt) (Lietuvos Respublikos Seimas).
64. [www.std.lt](http://www.std.lt) (Lietuvos statistikos departamentas).
65. [www.rrt.lt](http://www.rrt.lt) (Ryšių reguliavimo tarnyba).
66. [www.transportrecht.de](http://www.transportrecht.de) (Vokietijos Federacijos transporto teisės aktų paieškos sistema).
67. [www.iru.lt](http://www.iru.lt) (International Road Union).

## SANTRAUKA

Darbe nagrinėjami iš krovinių vežimo keliais sutarties atsirandantys teisiniai santykiai. Aptariama pačios sutarties esmė, sutarties šalys, šalių teisinė padėtis, atsakomybės ypatumai.

Teisės moksle ir teismų praktikoje vyrauja nuomone, jog Krovinių vežimo keliais sutartis yra konsensualinė, tačiau Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse suformuluotas vežimo sutarties, kaip realinės apibrėžimas. Ši kodekso norma yra taisytina.

Krovinių vežimo sutarties šalys yra krovinio siuntėjas ir vežėjas, o pati sutartis sudaroma trečiojo asmens, vežimo sutarties dalyvio – gavėjo naudai. Mokslininkų nuomonės dėl krovinio gavėjo teisinio statuso išsiskiria, tačiau autorė remia klasikinę “sutarties trečiojo asmens naudai” teoriją. Darbe epizodiškai aptariamas dažnas vežimo sutarties dalyvis – ekspeditorius.

Pagrindiniam krovinių vežimo sutarties subjektui – vežėjui yra keliami gausybė reikalavimų, kuriuos išpildžius, yra suteikiama licencija verstis vežimų verslu. Darbe trumpai aptariamos licencijavimo taisyklės gabenant įvairių rūšių krovinius.

Krovinių vežimo sutarties šalys turi įstatymuose nustatytas teises ir pareigas. Tačiau kaip ir įprasta civiliniuose teisiniuose santykiuose, šalys turi teisę susitarti teisės aktų nereguliuojamais klausimais. Pastebėtina, jog sudarant krovinių vežimo keliais sutartis, šalys daro klaidų, t.y. susitaria dėl sąlygų, dėl kurių susitarimas yra negalimas; nustato pareigas, kurių pagal teisės aktus įpareigotasis negali atlikti ir pan. Transportavimo metu praradus / sugadinus krovinį ar dėl kitų priežasčių kilus ginčui tarp sutarties šalių, pasidaro labai sunku identifikuoti atsakomybės subjektą, susidaro situacija, kai “nėra kaltų” ir paaiškėja, jog sutarties dalyvių lūkesčiai nuo pat sutarties sudarymo momento buvo nepagrįsti. Dėl to kyla nesusipratimų, šalys patiria nuostolių, kurių galima buvo išvengti tinkamai nustačius šalių teises ir pareigas. Darbo tikslas ir buvo - identifikuoti praktines krovinių vežimo keliais teisiniuose santykiuose pasitaikančias problemas bei išanalizuoti jų sprendimo būdus.

## ZUSAMMENFASSUNG

In der vorliegenden Arbeit werden die Rechtsbeziehungen, die aus einem Frachtvertrag entstehen, analysiert. Es wird das Wesen, die Parteien des Vertrages, rechtlicher Status der Parteien und Besonderheiten der Verantwortlichkeit besprochen.

In der Rechtswissenschaft und Rechtsprechung herrscht die Meinung, der Frachtvertrag sei ein Konsensualvertrag, doch im Zivilgesetzbuch der Republik Litauen ist Frachtvertrag als ein Realvertrag definiert. Diese Rechtsnorm ist daher korrekturbedürftig.

Die Parteien des Frachtvertrages sind Absender der Fracht und der Frachtführer. Der Vertrag wird zugunsten des Dritten – Empfänger der Fracht – abgeschlossen. Die Rechtswissenschaftler definieren unterschiedlich den Status des Empfängers der Fracht, doch die Verfasserin dieser Arbeit unterstützt die klassische Theorie des Frachtvertrages, als eines Vertrages „zugunsten des Dritten“. In dieser Arbeit wird episodisch eine häufig im Frachtvertrag vorkommende Partei – der Spediteur – besprochen.

Der Hauptgegenstand des Frachtvertrages – der Frachtführer – soll mehrere Forderungen erfüllen um eine Lizenz für die Tätigkeit in der Branche des Güterkraftverkehrs zu erwerben. In dieser Arbeit werden kurz die Regeln der Lizenzierung besprochen.

Die Rechte und Pflichten der Parteien des Frachtvertrages sind gesetzlich vorgeschrieben. Doch wie es in den zivilrechtlichen Beziehungen üblich ist, sind die Parteien berechtigt über die Fragen, die vom Gesetz nicht ausschließlich geregelt sind, eine Vereinbarung zu treffen. Es ist zu bemerken, dass die Parteien bei der Erstellung des Frachtvertrages immer noch Fehler zulassen, z.B. man vereinbart Konditionen, wozu man nicht berechtigt ist; man legt Pflichten fest, die laut Gesetz nicht erfüllt werden können usw. Wird bei der Beförderung der Fracht ein Verlust / Verderb der Güter registriert oder aus anderen Gründen ein Streit zwischen den Parteien zustande kommt, so ist es sehr kompliziert den Verantwortungsgegenstand zu identifizieren, es entsteht eine Situation, wo keiner schuldig ist, und es stellt sich heraus, dass die Erwartungen der Vertragsparteien bereits beim Vertragsabschluss unbegründet waren. Deswegen entstehen Missverständnisse, die Parteien erleiden den Schaden, der durch eine sachgemäße Festlegung der Rechte und Pflichten der Parteien vermieden werden könnte. Mit der vorliegenden Arbeit wird das Ziel verfolgt, die in Bezug auf Rechtsbeziehungen im

Frachtverkehr entstandene Probleme aus praktischer Sicht zu identifizieren und ihre Lösungsverfahren zu analysieren.

## PRIEDAI

### PRIEDAS NR. 1

1998 m. gruodžio 24 d.  
Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 497  
patvirtintų taisyklių  
Dėl krovinų tarptautinių vežimų kelių transportu  
Priedas Nr. 2

#### Tarpvalstybinių susitarimų tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių, reglamentuojančių tarptautinius krovinų vežimus, pasirašytų iki 1999 01 01, sąrašas

Eil. Nr.	Šalis	Susitarimo pavadinimas	Pasirašymo data ir vieta
1.	AUSTRIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos ir Austrijos Respublikos ekonomikos ir susisiekimo ministerijos Susitarimas dėl tarptautinių krovinų vežimų automobiliais	1995 06 06, Viena
2.	BALTARUSIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Baltarusijos Respublikos Susitarimas dėl tarptautinio vežimo automobiliais	1993 06 30, Vilnius
3.	BELGIJOS KARALYSTĖ	Olandijos Karalystės, Didžiosios Liuksemburgo Kunigaikštystės, Lietuvos Respublikos, Estijos Respublikos, Latvijos Respublikos ir Belgijos Karalystės susitarimas dėl kelių transporto	1992 06 11, Atėnai
4.	JUNGTINĖ DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTĖ	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės Vyriausybės Sutarimas dėl tarptautinių vežimų keliais	1994 11 02, Londonas
5.	BULGARIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Bulgarijos Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinų tarptautinių vežimų automobiliais	1995 03 07, Sofija
6.	ČEKIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Čekijos Respublikos Vyriausybės Sutartis dėl tarptautinių vežimų keliais	1995 07 13, Praha
7.	DANIJOS KARALYSTĖ	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Danijos Karalystės Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinų tarptautinių vežimų automobiliais	1993 05 27, Nordvikas
8.	ESTIJOS RESPUBLIKA	Olandijos Karalystės, Didžiosios Liuksemburgo Kunigaikštystės, Lietuvos Respublikos, Estijos Respublikos, Latvijos Respublikos ir Belgijos Karalystės susitarimas dėl kelių transporto	1992 06 11, Atėnai
9.	GRAIKIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Graikijos Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinų tarptautinių vežimų keliais	1995 06 26, Atėnai

10	GRUZIJA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Gruzijos Vyriausybės Susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo automobiliais	1996 04 12, Tbilisi
11	IRANO ISLAMO RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Irano Islamo Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų keliais	1996 10 08, Vilnius
12	ISPANIJOS KARALYSTĖ	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Ispanijos Respublikos Vyriausybės Sutartis dėl tarptautinių vežiojimų keliais	1994 07 06, Vilnius
13	ITALIJOS RESPUBLIKA	Sutartis tarp Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Italijos Respublikos Vyriausybės dėl abipusės tarptautinio keleivių ir krovinių vežimo tvarkos	1997 06 05, Vilnius
14	KAZACHSTANO RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kazachstano Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1993 07 21, Vilnius
15	KIPRO RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kipro Respublikos Vyriausybės Sutartis dėl keleivių ir krovinių tarptautinio vežimo kelių transportu	1997 08 01, Vilnius
16	LATVIJOS RESPUBLIKA	Olandijos Karalystės, Didžiosios Liuksemburgo Kunigaikštystės, Lietuvos Respublikos, Estijos Respublikos, Latvijos Respublikos ir Belgijos Karalystės susitarimas dėl kelių transporto	1992 06 11, Atėnai
17	LENKIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Lenkijos Respublikos Vyriausybės tarptautinių pervežimų automobiliais sutartis	1992 03 18, Ščecinas
18	LIUKSEMBURGO KARALYSTĖ	Olandijos Karalystės, Didžiosios Liuksemburgo Kunigaikštystės, Lietuvos Respublikos, Estijos Respublikos, Latvijos Respublikos ir Belgijos Karalystės susitarimas dėl kelių transporto	1992 06 11, Atėnai
19	MOLDOVOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Moldovos Respublikos Sutartis dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1995 06 08, Viena
20	NYDERLANDŲ KARALYSTĖ	Olandijos Karalystės, Didžiosios Liuksemburgo Kunigaikštystės, Lietuvos Respublikos, Estijos Respublikos, Latvijos Respublikos ir Belgijos Karalystės susitarimas dėl kelių transporto	1992 06 11, Atėnai
21	NORVEGIJOS KARALYSTĖ	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Norvegijos Karalystės Vyriausybės Susitarimas dėl tarptautinių vežiojimų keliais	1993 01 22, Vilnius
22	PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Prancūzijos Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1994 05 26, Annecy

23	RUMUNIJA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rumunijos Vyriausybės Sutartis dėl tarptautinių vežiojimų keliais	1993 03 17, Vilnius
24	RUSIJOS FEDERACIJA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo automobiliais	1993 11 18, Vilnius
25	SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Slovėnijos Respublikos Sutartis dėl tarptautinių vežimų kelių transportu	1997 11 14, Vilnius
26	SUOMIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Suomijos Respublikos Vyriausybės Sutartis dėl tarptautinių vežiojimų keliais	1998 11 10, Helsinkis
27	ŠVEDIJOS KARALYSTĖ	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės Susitarimas dėl tarptautinių keleivių ir krovinių vežiojimų automobiliais	1992 07 31, Vilnius
28	TURKIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Turkijos Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl tarptautinių vežiojimų keliais	1994 02 10, Ankara
29	UKRAINA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Ukrainos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1993 07 07, Vilnius
30	UZBEKISTANO RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Uzbekistano Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1997 02 20, Taškentas
31	VENGRIJOS RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Vengrijos Respublikos Vyriausybės Susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1993 05 26, Nordvikas
32	VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA	Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybės Sutartis dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais	1995 06 19, Kilis

PATVIRTINTA  
Lietuvos Respublikos susisiekimo  
ministro  
2002 m. spalio 22 d. įsakymu Nr. 3-504

PIRMA PUSĖ

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA**

**MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS  
OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA**



**LT**

**LEIDIMAS Nr. / AUTHORISATION No. 0000**

**VEŽTI PERKRAUSTOMĄ TURTAŲ TARPTAUTINIAIS MARŠRUTAIS/  
FOR INTERNATIONAL REMOVALS**

Šis leidimas suteikia teisę / This authorisation entitles .....

(vežėjo pavadinimas ir adresas / name or trade name and full address of carrier)

nustatytą laiką vežti perkraustomą turtą tarptautiniais maršrutais tarp Airijos, Albanijos, Austrijos, Azerbaidžano, Baltarusijos, Belgijos, Bosnijos-Hercegovinos, Bulgarijos, Čekijos Respublikos, Danijos, Estijos, Graikijos, Gruzijos, Islandijos, Ispanijos, Italijos, Jugoslavijos, Jungtinės Karalystės, Kroatijos, Latvijos, Lenkijos, Lichtenšteino, Lietuvos, Liuksemburgo, Makedonijos, Maltos, Moldovos, Norvegijos, Olandijos, Portugalijos, Prancūzijos, Rumunijos, Rusijos Federacijos, Slovakijos Respublikos, Slovėnijos, Suomijos, Švedijos, Šveicarijos, Turkijos, Ukrainos, Vengrijos ir Vokietijos pavienė transporto priemone ar transporto priemonių junginiu, taip pat važinėti šiomis nepakrautomis transporto priemonėmis per šalis – ETMK nares.

to carry out international removals on routes between Albania, Austria, Azerbaijan, Belarus, Belgium, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, FYR Macedonia, Georgia, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovak Republic, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, United-Kingdom, Ukraine and Yugoslavia, by means of a single vehicle or a coupled combination of vehicles and to run such vehicles unladen throughout ECMT Member countries.

Šis leidimas galioja / This authorisation is valid  
nuo / from ..... iki / to .....

Išdavimo vieta / Issued at .....

(Valstybės, kurioje registruota transporto priemonė,  
įstaigos, išdavusios leidimą, parašas ir spaudas /



**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
VALSTYBINĖ MAISTO IR VETERINARIJOS TARNYBA**  
STATE FOOD AND VETERINARY SERVICE OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA  
DER STAATLICHE LEBENSMITTEL- UND VETERINÄRDIENST DER REPUBLIK LITAUEN

*VEŽĖJO LICENCIJA*

**CARRIER'S LICENCE  
LIZENZ DES BEFÖRDERERS**

**Nr./No./Nr.**

---

Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba, vadovaudamasi Europos Sąjungos Tarybos direktyvomis 91/628/EEB ir 95/29/EB "Dėl gyvūnų apsaugos pervežimo metu", Lietuvos Respublikos veterinarijos įstatymu (Žin., 1992, Nr. 2-15), Lietuvos Respublikos gyvūnų globos, laikymo ir naudojimo įstatymu (Žin., 1997, Nr. 108-2728; 2000, Nr. 61-1808) ir Gyvūnų vežimo taisyklėmis, patvirtintomis Valstybinės veterinarijos tarnybos 1998 06 21 įsakymu Nr. 4 – 165 (Žin., 1999, Nr. 58-1911),

The State Veterinary Service of the Republic of Lithuania having regard to Council Directive 91/628/EEC of 19 November 1991 on the protection of animals during transport and in keeping with the Law on Veterinary Activities of the Republic of Lithuania (Government Records, No 2-15, 1992), the Law on the Care, Keeping and Use of Animals of the Republic of Lithuania (Government Records, No 108-2728, 1997; No 61-1808, 2000), the Rules on the Transport of Animals, approved by Order No 4-165 of 21 June 1998 of the State Veterinary Service (Government Records, No 58-1911, 1999),

Der Staatliche Lebensmittel- und Veterinärdienst der Republik Litauen auf Grund der Richtlinien 91/628/EWG und 95/29/EG des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport, des Veterinärgesetzes (Staatsblatt, 1992, Nr. 2-15), des Gesetzes der Republik Litauen hinsichtlich des Schutzes, der Haltung und Verwendung der Tiere (Staatsblatt Nr. 108-2728, 1997; Nr. 61-1808, 2000) und der Tiertransportregelungen, beglaubigt durch Befehl des Staatlichen Veterinärdienstes Nr. 4-165, vom 21. Juni 1998 (Staatsblatt, Nr. 58-1911, 1999)

suteikia teisę pakrauti, iškrauti ir vežti visų rūšių gyvūnus (išskyrus paukščius) bei rūpintis jų priežiūra kelionės metu

**grant a right to load, unload and transport animals of all species (except poultry) and to take care of them during transportation to**

erteilt eine Ermächtigung zum Laden, Ausladen und Verbringen aller Lebewesenarten (ausgenommen Geflügel) während des Transports für

**EUROPOS EKONOMINĖ BENDRIJA**

a

(Mėlyna DIN A4 formato kortelė)

(Leidimo pirmasis lapas)

(Tekstas valstybės narės, išduodančios leidimą, oficialiaja (viena iš oficialiųjų) kalba)

Valstybė, išduodanti leidimą Valstybės kodas (*)
---

Kompetentingos institucijos ar įstaigos pavadinimas
--

LEIDIMAS Nr. ....

**išduotas tarptautiniam krovinių vežimui keliais samdos pagrindais ar už atlygį**

Šis leidimas suteikia teisę<sup>(\*\*)</sup> .....

verstis tarptautiniu krovinių vežimu keliais samdos pagrindais ar už atlygį visais vykdomais maršrutais, samdos pagrindais ar už atlygį Bendrijos teritorijoje vykdomais reisais ar jų dalimis laikantis 1992 m. kovo 26 d. priimto Tarybos reglamento (EEB) Nr. 881/92 ir bendrųjų šio leidimo nuostatų.

Ypatingos pastabos: .....

Šis leidimas galioja nuo ..... iki .....

Išduotas (kur)..... (kada) .....

.....

(\*)Valstybių kodai: Belgija (B), Danija (DK), Vokietija (G), Prancūzija (F), Graikija (GR), Airija (IRL), Italija (I), Liuksemburgas (L), Nyderlandai (NL), Portugalija (P), Ispanija (E), Jungtinė Karalystė (GB).

(\*\*) Visas vežėjo vardas ir pavardė arba pavadinimas ir adresas.

Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino ir žinių atnaujinimo egzamino laikymo tvarkos priedas

LIETUVOS RESPUBLIKA



REPUBLIC OF LITHUANIA

VALSTYBINĖ KELIŲ TRANSPORTO INSPEKCIJA  
 prie Susisiekimo ministerijos

**PROFESINĖS KOMPETENCIJOS PAŽYMĖJIMAS<sup>1)</sup>**

Nr.
-----

Šiuo pažymėjimu patvirtinama, kad

_____
(vardas)
_____
(pavardė)
_____
(asmens kodas)
_____
(gimimo vieta ir data)

pagal susisiekimo ministro<sup>2)</sup>

..... išlaikė keleivių ir (arba) krovinių vežimo kelių transportu profesinės kompetencijos egzaminą ir turi reikiamą kompetenciją vadovauti:

- keleivių vežimui lengvaisiais automobiliais taksi<sup>3)</sup>,
- keleivių vežimui lengvaisiais automobiliais užsakomaisiais reisais<sup>3)</sup>,
- keleivių vežimui vietiniais ir tolimojo susisiekimo maršrutais<sup>3)</sup>,
- keleivių vežimui tarptautiniais maršrutais<sup>3)</sup>,
- krovinių vežimui vidaus maršrutais<sup>3)</sup>,
- krovinių vežimui tarptautiniais maršrutais<sup>3)</sup>.

Šis pažymėjimas yra pakankamas profesinės kompetencijos įrodymas pagal 1996 m. balandžio 29 d. Europos Sąjungos Tarybos direktyvos 96/26/EB „Dėl teisės užsiimti krovinių ir keleivių vežimo kelių transportu veikla ir abipusio pripažinimo diplomų, sertifikatų bei kitų oficialių kvalifikaciją patvirtinančių įrodymų, skirtų sudaryti galimybę šiems vežėjams naudotis įsisteigimo laisve vykdant vietinius ir tarptautinius vežimus“ 10 straipsnio 1 dalį.

Išduotas .....m. ....mėn..... d.

Galioja iki ..... m. .... mėn. .... d.

\_\_\_\_\_

Bendrijos leidimų ir Bendrijos licencijų  
bei jų kopijų išdavimo ir naudojimo  
tvarkos  
2 priedas

**(Asmens reputacijos anketos forma)**

**ASMENS REPUTACIJOS ANKETA**

200\_\_ m. \_\_\_\_\_ d.

\_\_\_\_\_  
(vardas, pavardė, asmens kodas)

\_\_\_\_\_  
(pareigos įmonėje)

atstovaujantis(-i) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(įmonės pavadinimas, identifikavimo kodas)

\_\_\_\_\_  
(įmonės adresas, telefonas, faksas)

Ar buvote teistas už sunkius nusikaltimus ir nusikaltimus ūkininkavimo tvarkai bei finansams pagal Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą?

\_\_\_\_\_  
(„ne“ arba „taip“ nurodant teismo sprendimo datą ir baudžiamojo kodekso straipsnį)

Ar buvote pripažintas kaltu padaręs rimtų administracinių pažeidimų galiojančioms taisyklėms, susijusioms su apmokėjimo ir įdarbinimo sąlygomis šiame versle?

\_\_\_\_\_  
(„ne“ arba „taip“ nurodant nubaudusią instituciją, datą, ATPK straipsnį)

Ar buvote pripažintas kaltu padaręs rimtų administracinių pažeidimų galiojančioms taisyklėms, susijusioms su krovinių ar keleivių vežimu kelių transportu, ypač taisyklėmis, reglamentuojančiomis vairuotojų vairavimo ir poilsio trukmę, krovinių transporto priemonių svorius ir matmenis, kelių eismo ir transporto priemonių saugumą bei aplinkos apsaugą?

\_\_\_\_\_  
(„ne“ arba „taip“ nurodant nubaudusią instituciją, datą, ATPK straipsnį)

Sutinku/nesutinku (*nereikalingą išbraukti*), kad Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos tvarkytų informaciją apie mano teistumą.

\_\_\_\_\_  
(asmens parašas)

\_\_\_\_\_  
(anketą priėmusio valstybės tarnautojo pareigos)

\_\_\_\_\_  
(parašas)

\_\_\_\_\_  
(vardas, pavardė)

Temos pavadinimas anglų kalba

**CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD**