

„PRIVILEGIJUOTI“ VEŽĖJO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ATLEIDIMO NUO ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI

Doc. dr. Edvardas Sinkevičius

Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Civilinės ir komercinės teisės katedra
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius
Telefonas 271 45 87
Elektroninis paštas esinkevicius@lvat.lt

Pateikta 2006 m. sausio 19 d.

Parengta spausdinti 2006 m. vasario 8 d.

Pagrindinės sąvokos: tarptautinė ir nacionalinė transporto teisė, vežėjo automobilių keliais civilinės atsakomybės pagrindai, „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai.

S a n t r a u k a

Šiuo metu Lietuvoje vežėjo automobilių keliais civilinė atsakomybė už krovinio būklę reglamentuojama Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu (toliau – CK), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksu (toliau – KTK) ir Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) (toliau – CMR konvencija). Minėti teisės aktai taikytini skirtingiems krovinių vežimams, tai yra jei krovinio vežimas tarptautinis, tai vežėjo civilinė atsakomybė išimtinai reglamentuotina pagal CMR konvenciją, o jei vežimas vietinis, tai vežėjo atsakomybei taikytini CK ir KTK. Minėtuose teisės aktuose numatyti skirtingi vežėjo atsakomybės pagrindai, tai yra nacionalinėje teisėje vežėjo atsakomybė pagrįsta kalte, o tarptautinėje privatinėje teisėje vežėjo atsakomybė kyla ir nesant kaltės.

Skirtingas vežėjo civilinės atsakomybės pagrindas tarptautinėje privatinėje ir nacionalinėje teisėje lemia ir skirtingus vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės už žalą kroviniui pagrindus. Lietuvos įstatymų leidėjas, atsižvelgdamas į pasaulines tendencijas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės srityje, nacionalinėje teisėje įtvirtino vadinamuosius „privilegiuotus“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. Tačiau rengiant įstatymus nebuvo atsižvelgta į tai, jog, skirtingai nei tarptautinės privatinės teisės aktuose, kur vežėjo atsakomybė yra objektyvi, nacionalinėje teisėje vežėjo atsakomybė galima tik esant kaltei, todėl „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai ir jų taikymo teisiniai padariniai nėra tapatūs. Taip pat nesutampa ir „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus sudarančių aplinkybių turinys. Dėl šių priežasčių straipsnyje yra atskleistas CMR konvencijos 17 str. 4 p. a–f p.p. ir KTK 51 str. 2 d. 1–4 p. numatytų aplinkybių turinys bei paaiškinti šių aplinkybių turinio aiškinimo ir taikymo ypatumai. Taip pat atskleisti CMR konvencijos 17 str. 4 p. a–f p.p. ir KTK 51 str. 2 d. 1–4 p. taikymo teisiniai padariniai, kai aplinkybių, sudarančių „privilegiuotus“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, poveikis kroviniui pagal CMR konvenciją lemia prezumpciją, kad žala kroviniui atsirado dėl priežasčių, už kurias vežėjas neatsako, o pagal KTK lemia prezumpciją, kad žala kroviniui atsirado nesant vežėjo kaltės.

1. Įvadas

Krovinių vežimą reglamentuojančiuose tarptautinės teisės aktuose yra išplėtotą objektyvi, arba griežta, vežėjo atsakomybė už krovinio būklę. Ši atsakomybė kyla neatsižvelgiant į vežėjo kaltę, todėl siekiant subalansuoti vežėjo ir krovinio siuntėjo arba gavėjo interesus pusiausvyrą tarptautiniuose tei-

sės aktuose buvo įtvirtinti vadinamieji „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, kai nurodžius galimą specifinių aplinkybių poveikį kroviniui, vežėjas paprastai yra atleidžiamas nuo atsakomybės už žalą, atsiradusią jį vežant. Teisės aktuose nustatčius objektyvią vežėjo atsakomybę, „privilegijuotą“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindų institutu buvo siekiama suteikti vežėjui, kaip labai rizikingos ūkinės veiklos subjektui, papildomus savo teisių gynimo teisinius instrumentus. Kai kurie „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai buvo perkelti ir į Lietuvos nacionalinę teisę. Tuo tarpu Lietuvos nacionalinėje teisėje nėra numatyta objektyvi vežėjo atsakomybė už jam patikėtą vežti krovinį, ši atsakomybė yra pagrįsta vežėjo kalte, todėl „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai gali būti vertinami kaip pažeidžiantys krovinio siuntėjo (gavėjo) teisėtus interesus. Šiame straipsnyje, analizuojant krovinių vežimą automobilių keliais reglamentuojančius teisės aktus, bus siekiama atskleisti „privilegijuotą“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų vietą tarptautinėje ir nacionalinėje transporto teisėje, šių pagrindų aiškinimo ir taikymo ypatumus bei nustatyti, ar Lietuvos nacionalinė įstatymų leidyba atitinka „privilegijuotą“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų įtvirtinimo tarptautiniuose teisės aktuose tendencijas.

2. Vežėjo civilinės atsakomybės už krovinio būklę pagrindai

Lietuvoje vežėjo automobilių keliais atsakomybė už prekių siuntos būklę reglamentuojama dviem teisės aktais. Jei krovinių vežimas tarptautinis, tai vežėjo atsakomybė kyla pagal 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR konvencijos) 17 str. 1 p., o jei krovinio vežimas vietinis, atsakomybė nustatoma pagal Lietuvos kelių transporto kodekso (toliau KTK) 45 str. 1 d. nuostatas.

CMR konvencijos 17 str. 1 p. nurodyta, kad „vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinio praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, ir iki jo perdavimo momento“. Visuotinai pripažinta, kad CMR konvencijos 17 str. 1 p. įtvirtinta objektyvi, arba griežta, vežėjo atsakomybė [1, p. 292–295]. Įtvirtinus tokio pobūdžio atsakomybę, vežėjas visada yra atsakingas už priimtą vežti krovinį ir jo būklę ir, tik įrodęs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, nurodytus CMR konvencijos 17 str. 2 p. arba 17 str. 4 p., vežėjas gali tikėtis, kad bus atleistas nuo atsakomybės.

Civilinio kodekso (toliau – CK) 6.820 str. 1 d. nurodyta, kad „vežėjas atsako už krovinio ar bagažo neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) po krovinio ar bagažo priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad krovinyje ar bagaže buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso“. KTK 45 str. 1 d. įtvirtinta, jog „vežėjas, priėmęs nustatyta tvarka iš siuntėjo krovinį ar bagažą, atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės“. Išanalizavus CK 6.820 str. 1 d. ir KTK 45 str. 1 d. numatytų taisyklių turinį galima daryti išvadą, kad nors minėtose taisyklėse ir yra žodžių junginių skirtumų, tačiau pati šių normų esmė yra vienoda ir prieštaravimo tarp jų nėra. Dėl to įvertinus minėtas normas būtina pažymėti, kad pagal Lietuvos nacionalinę teisę vežėjo atsakomybė už krovinį ar jo būklę sietina su vežėjo kalte, kuri yra preziumuojama. Pagrindinis skirtumas tarp tarptautinio ir nacionalinio vežėjo civilinės atsakomybės teisinio reglamentavimo yra tas, kad pagal CMR konvenciją vežėjo atsakomybės pagrindas numatomas remiantis „rizikos“ koncepcija, o pagal CK ir KTK vežėjo atsakomybė grindžiama vežėjo kalte.

3. „Privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės tarptautinėje privatinėje ir nacionalinėje teisėje pagrindai

Teisės aktuose nustatčius skirtingus vežėjo atsakomybės pagrindus, skirtingai turėtų būti reglamentuojami ir vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai.

Visas aplinkybes, kuriomis remiantis vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, galima suskirstyti į keturias grupes, tai:

- a) aplinkybės, susijusios su krovinio siuntėjo arba gavėjo kalte;
- b) aplinkybės, susijusios su krovinio defektais;
- c) aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti ;
- d) „privilegijuotos“ aplinkybės [2, p. 261–283].

Pirmos trys vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygų grupės priskiriamos prie „paprastų“. Tai reiškia, kad, siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės, vežėjas šias aplinkybes ir jų poveikį krovinio

būklei turi įrodyti, o šių aplinkybių neįrodymo rizika tenka vežėjui. „Privilegijuotomis“ aplinkybės vadinamos dėl jų specifinio teisinio statuso. Savaimė šios aplinkybės neišplečia vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejų sąrašo. Jos tik konkretizuoja tipinius įvykius, kurie atsitinka nepriklausomai nuo vežėjo valios, tačiau šių aplinkybių egzistavimas suteikia vežėjui labai gerą gynybos nuo ieškinio ar pretenzijos teisinį instrumentą. Pakanka tik nustatyti „privilegijuotų“ aplinkybių buvimą bei paaiškinti galimybę egzistuoti tiesioginiam arba netiesioginiam priežastiniam ryšiui tarp tokios aplinkybės ir žalos kroviniui, ir pradeda galioti įstatymo nustatyta prezumpcija, kad žala dėl to ir atsirado, o už tokį žalos atsiradimą vežėjas nėra atsakingas [3, p. 60–61]. Pažymėtina, jog tokių aplinkybių įtvirtinimą teisės normose kai kurie autoriai kritikuoja [4, p. 262–263], nes jis suteikia vežėjui labai plačias galimybes gintis nuo ieškinio ir nepagrįstai išplečia aplinkybių, atleidžiančių jį nuo civilinės atsakomybės, sąrašą. Mano nuomone, „privilegijuotų“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės aplinkybių įtvirtinimas įstatyme yra pateisinimas tik tuo atveju, jei vežėjo atsakomybė už krovinį grindžiama prisiimtos rizikos už krovinį ir jo būklę koncepcija. Nustačius vežėjo civilinę atsakomybę pagal „rizikos“ koncepciją, visais atvejais vežėjas, priėmęs krovinį vežti, prisiima šio krovinio būsenos neigiamo pasikeitimo ar net praradimo riziką ir privalo atsakyti už žalą, neatsižvelgiant į jo kaltę.

Kaip buvo minėta, mūsų nacionalinėje teisėje vežėjo atsakomybė galima tik esant kaltei, todėl „privilegijuotų“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų įtvirtinimas KTK sukelia dar didesnę krovinių siuntėjų (gavėjų) ir vežėjų interesų pusiausvyros disbalansą.

3.1. „Privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai tarptautinėje privatinėje teisėje

CMR konvencijos 17 str. 4 p. įtvirtintos „privilegijuotos“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybės, tai:

- a) kai buvo naudojamos atviros, be tento transporto priemonės, jeigu toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje;
- b) kai kroviny, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti neįpakuotas ar blogai įpakuotas, vežamas neįpakuotas arba įpakuotas netinkamai;
- c) jei krovinį pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo ar gavėjo vardu;
- d) dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prarasti ar sugadinti: sudužę; surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrėję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan.;
- e) dėl nepakankamo ir nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ir numeravimo;
- f) vežant gyvūnus.

– kai buvo naudojamos atviros, be tento transporto priemonės, jei toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje

Paprastai vežėjas neatsako už krovinį, jei atvirą, be tento transporto priemonių naudojimas buvo aiškiai suderintas su siuntėju ir nurodytas važtaraštyje. Europos teismai linkę laikytis nuostatos, kad toks suderinimas turi būti užfiksuotas važtaraštyje [5, p. 287–288], o jei važtaraštyje to nėra nurodyta, vežėjas turi pateikti neabejotinus įrodymus, kad tokios transporto priemonės naudojimas buvo suderintas [7]. Reikia sutikti su teisinėje literatūroje išsakyta nuomone, kad nurodymas važtaraštyje palengvina įrodinėjimo našta, bet nenurodymas nepašalina galimybės įrodyti tokį susitarimą [8, p. 129]. Norėtume atkreipti dėmesį į tai, jog CMR konvencijos 17 str. 4 p. „a“ p. p. taikymą riboja Konvencijos 18 str. 3 p. taisyklė, pagal kurią vežėjas negalės remtis aplinkybėmis, kurios yra ypatingos rizikos faktoriai, jei atvira transporto priemone gabenamo krovinio nuostoliai per dideli (didesni nei leidžia normos) ar prarasta krovinio vieta. Ši taisyklė, ribojanti Konvencijos 17 str. 4 p. „a“ p. p. taikymą, susijusi ne tik su atmosferos ar oro sąlygomis, bet ir su svorio ar apimties pakitimais, nes naudojant atviras transporto priemones tokie krovinio pakitimai yra laukiami. Visais atvejais, jei krovinio praradimai tokiais sąlygomis nenormalūs (viršija normas) arba prarasta krovinio pakuotė, ši aplinkybė jau turi būti traktuojama kaip esanti už ypatingos rizikos faktorių ribų.

– kai kroviny, pagal savo savybes netinkamas vežti neįpakuotas ar blogai įpakuotas, buvo vežamas neįpakuotas arba įpakuotas netinkamai

Šiuo atveju šios aplinkybės turinį sudaro du momentai, tai: i) kroviny, kurį reikėjo įpakuoti, buvo vežamas neįpakuotas arba blogai įpakuotas ir ii) krovinio neįpakavimas ar netinkamas įpakavimas buvo krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis.

CMR konvencijoje nėra reglamentuota, kas turi įpakuoti krovinį ir kokius krovinius būtina specialiai įpakuoti. Dėl šių priežasčių Konvencijos tekstą būtina aiškinti sisteminiu būdu. CMR konvencijos 10 str. numatyta, jog siuntėjas atsako vežėjui už išlaidas, atsiradusias dėl netinkamos krovinio pakuočių. Išimtis iš šios taisyklės yra tie atvejai, kai priimant krovinį pakuočių pažeidimas vežėjui buvo žinomas ir akivaizdus, tačiau apie tai jis važtaraštyje neįrašė atitinkamų pastabų. Antra, šioje dalyje mes nagrinėjame „privilegijuotą“ vežėjo atleidimą nuo atsakomybės, kai krovinyje buvo neįpakavimas ar blogai įpakavimas. Taigi iš Konvencijos 10 str. ir 17 str. 4 p. „b“ p. p. analizės plaukia, kad krovinio įpakavimas iš esmės yra siuntėjo pareiga. Vežėjas gali krovinį įpakuoti ir bus atsakingas už krovinio įpakavimą tik tuomet, kai tokia vežėjo pareiga buvo numatyta sutartyje, tačiau tuomet vežėjas, siekdamas, kad būtų atleistas nuo atsakomybės, negali remtis Konvencijos 17 str. 4 p. b) p.p. nuostatomis [5, p. 292].

Pažymėtina, kad yra prekių, kurių transportavimui nereikia kokio nors specialaus įpakavimo. Šioje normoje kalbama apie prekes, kurioms būtinas įpakavimas, nes kitaip jos bus nugabentos pažeistos arba sugadintos.

Vežėjas, priimdamas krovinį, pagal CMR konvencijos 8 str. 1 p. „b“ p. p. nuostatas privalo patikrinti krovinio ir pakuočių išorinę būklę bei įrašyti motyvuotas pastabas apie krovinio ir pakuočių būklę. Jeigu vežėjas galėjo tai patikrinti, bet nepatikrino ir nenurodė važtaraštyje, tai preziumuojama, kad pakuočių buvo tinkama. Tačiau negalima šios normos suabsoliutinti, nes teismų praktikoje laikomasi nuostatos, kad vežėjas nėra pakavimo specialistas ar prekių žinovas [5, p. 110], todėl reikalaujama, kad vežėjas, apžiūrėdamas krovinio pakavimo būklę, fiksuotų tik paprastus išoriškai matomus krovinio pakavimo trūkumus. Vežėjui atleidimo nuo atsakomybės privilegija suteikiama dėl to, kad įrodžius nagrinėjamas aplinkybės laikoma, jog vežėjas nėra atsakingas už žalą, nes tokiu atveju preziumuojamas žalos atsiradimas dėl netinkamo krovinio įpakavimo.

– jei krovinį paruošė, pakrovė, perkrovė ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo arba gavėjo vardu

Gramatinis ir loginis šio straipsnio aiškinimas leidžia daryti išvadą, kad krovinio paruošimo, pakrovimo, sudėjimo ar iškrovimo darbus gali atlikti pats krovinio siuntėjas arba pats krovinio gavėjas arba trečiasis asmuo, kuris veikia siuntėjo ar gavėjo vardu. Pagal šią normą kiekvienas iš nurodytų subjektų yra savarankiškas ir kiekvieno iš jų veiksmai gali būti pripažinti ypatingos rizikos faktoriumi, atleidžiančiu vežėją nuo atsakomybės¹.

Taigi vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagal šį punktą pagrindai priklauso nuo to, kas pagal vežimo sutartį įsipareigojo pakrauti ir iškrauti krovinį bei šiuos darbus faktiškai atliko. CMR konvencijos tekste nėra specialių normų, nurodančių krovinio siuntėjo pareigą paruošti, pakrauti ir sudėti krovinį, o krovinio gavėjo pareigą krovinį iškrauti. Šios pareigos numatytos dažniausiai įvairių šalių nacionaliniuose įstatymuose, be to, krovinio sutarties šalys gali susitarti, kas šiuos darbus vykdant konkrečią sutartį privalo atlikti. Lietuvoje šią problemą reguliuoja keletas teisės normų, kurios pagal savo prasmę laikytinos dispozityviomis, tai yra šalims paliekama pasirinkimo laisvė tarpusavyje susitarti, kas turės pareigą vežant krovinį atlikti tam tikrus būtinus veiksmus. Pagal CK 6.815 str. 1 d. įtvirtintą bendrą krovinių vežimo sutartims taikomą taisyklę, krovinį pakrauna (iškrauna) vežėjas arba siuntėjas (gavėjas) vežimo sutartyje nustatyta tvarka, laikydamiesi atitinkamų transporto šakų kodeksų ir kitų teisės aktų nustatytų taisyklių. Vežimo kelių transportu specifika kiek kitokia, nes vežėjas pakrauti ar iškrauti krovinį dažniausiai atvyksta į „svetimą teritoriją“ ir jam tokia pareiga būtų per didelė našta, kurios dėl objektyvių priežasčių jis negalėtų įvykdyti. Dėl šių priežasčių KTK 32 str. 1 d. įtvirtinta taisyklė, kad jei sutartyje nenurodyta kitaip, krovinį pakrauna siuntėjas, o iškrauna gavėjas, o vežėjas privalo patikrinti, ar pakrauto krovinio išdėstymas ir tvirtinimas atitinka eismo saugumo reikalavimus ir kitas krovinių vežimo sąlygas. Iš šios normos analizės galima daryti tvirtą išvadą, kad pagal bendrą taisyklę krovinio pakrovimo ir iškrovimo pareiga visuomet tenka siuntėjui arba gavėjui, o vežėjas gali būti įpareigotas krovinį pakrauti ir iškrauti tik tuomet, jei šie darbai numatyti vežimo sutartyje. Visiškai kitokia situacija esti tuomet, kai vežėjas, be krovinių vežimo paslaugų, teikia ir ekspedijavimo paslaugas. Tuomet vežėjas, vykdydamas ekspedicijos sutartį, pats savo jėgomis privalo paruošti, pakrauti, sudėti ar iškrauti krovinį ir, aišku, dėl šių darbų defekto jis negali tikėtis būti atleistas nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. „c“ p. p., nes krovinio paruošimo, pakrovimo, sudėjimo ar iškrovimo darbai, kai juos atlieka pats vežėjas, nėra ypatingos rizikos veiksnys.

¹ Tokia išvada buvo padaryta ir LAT CBS teisėjų kolegijos nutartyje civilinėje byloje UAB „Bos“ v. V. Raukštaus firma „Renesansas“, Nr. 3K-7-467/2000 // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Nr. 14. 2001. P. 133.

– dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visiškai ar iš dalies prarasti ar sugadinti : sudužę¹, surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrėję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan.

Kroviniai, turintys ypatingų savybių, dėl kurių vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės remiantis CMR konvencijos 17 str. 4 p. „d“ p. p., dar vadinami „jautriais kroviniiais“ (angl. – *sensitive goods*). Jei vežėjas pagrįstai gali nurodyti, kad jo vežamos prekės priklauso „jautrių krovinių“ kategorijai ir tokios krovinio natūralios savybės lemia jų sugadinimą, jis atleidžiamas nuo atsakomybės, nebent ieškovas įrodytų, kad krovinyje sugedo ne dėl šių savybių [1, p. 445]

Natūraliomis krovinio savybėmis laikomas jo trapumas (stiklas, krištolas, apdailos plytelės, kiaušiniai), rūdijimas (jei vežamas neapdirbtas metalas (geležis), turintis savybę rūdyti), puvimas (vaisiai, žuvis ir kt.), sudžiūvimas (šviežių grybų natūralus svorio netekimas), nubyrėjimas, suslūgimas ir kt.

Siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės pagal šį straipsnį arba ją sumažinti, vežėjas visų pirma turi nurodyti „privilegiuotą“ atleidimo nuo atsakomybės aplinkybę – natūralias krovinio savybes, kurios laikomos „jautriomis“, ir kad šios natūralios krovinio savybės buvo ar galėjo būti krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis. Antra, nustatinėjamos aplinkybės, nurodytos CMR konvencijos 18 str. 4 p. Pavyzdžiui, jeigu buvo vežama transporto priemone, specialiai įrengta apsaugoti krovinį nuo karščio, šalčio, temperatūros svyravimų ar oro drėgmės poveikio, vežėjas gali remtis Konvencijos 17 str. 4 p. „d“ p. p. numatytais sąlygomis tik tuo atveju, jeigu įrodys, kad tomis aplinkybėmis jis panaudojo visas reikiamas priemones, pasirinkdamas, prižiūrėdamas ir panaudodamas specialią įrangą, ir veikė pagal jam duotas specialias instrukcijas (Konvencijos 18 str. 4 p.), kitaip tariant, vežėjas pirmiausia turėtų įrodyti, kad krovinio natūralios savybės (gedimas, rūdijimas ir kt.) buvo pagrindas rizikai, antra, kad vežėjas padarė viską, kas būtina, taip pat ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti. Jeigu bus nustatyta, kad tam tikri veiksmai turėjo būti atlikti ir vežėjas galėjo juos atlikti, tai neatlikusio tokių veiksmų vežėjo nėra pagrindo atleisti nuo atsakomybės pagal šį straipsnį.

– dėl nepakankamo ar nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ar numeravimo

Pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. „e“ p. p. vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą dėl nepakankamo ar nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ar numeravimo.

Praktikoje sunku šį straipsnį derinti su Konvencijos 8 str. 1 p., nes pagal jį vežėjas įpareigotas tai patikrinti, ir jei vežėjas nenurodė pastabų važtaraštyje, tai pagal CMR konvencijos 9 str. preziumuojama, kad kroviniui skirtų vietų ženklavimas ir numeriai atitinka tuos, kurie yra nurodyti važtaraštyje. Taigi atleisti vežėją nuo atsakomybės remiantis CMR konvencijos 17 str. 4 p. „e“ p. p. būtų galima tik tada, jei jis įrodytų, kad neturėjo galimybės patikrinti krovinio vietų skaičiaus, ženklavimo ar numeravimo. Kitaip tariant, tokiais atvejais susiduriama su „netinkamo įpakavimo“ analogija.

– vežant gyvūnus

Šis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės „privilegiuotas“ pagrindas taip pat taikytinas kartu su CMR Konvencijos 18 str. 2 ir 5 p. Vežėjas, siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės pagal šį straipsnį, turi įrodyti tris dalykus:

- a) buvo vežami gyvi gyvūnai;
- b) visi jam duoti įpareigojimai buvo tinkamai įvykdyti;
- c) jis laikėsi visų specialių tokių vežimų instrukcijų.

Kitaip tariant, vežėjas 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.

Apibendrinant galima daryti išvadą, jog įrodžius aptartų aplinkybių egzistavimą bei paaiškinus galimybę egzistuoti tikėtinam tiesioginiam ar netiesioginiam priežastiniam ryšiui tarp jų ir žalos, pradeda galioti paprastoji prezumpcija (lot. – *praesumptio iuris tantum*), t. y. manoma, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti. Ši prezumpcija gali būti paneigta, jei reikalavimą reiškiantis asmuo įrodys, jog dalinė ar visa žala neatsirado dėl minėtų aplinkybių poveikio. Tokia reikalavimą reiškiančio asmens teisė yra įtvirtinta CMR konvencijos 18 str. 2 p. antrajame sakinyje, kuriame nurodoma, kaip esant tam tikroms

¹ Žodžio „sudužę“ (angl. – *breakage*) lietuviškame oficialiame CMR konvencijos tekste nėra, nors autentiškuose CMR konvencijos tekstuose šis žodis vartojamas, jis taip pat vartojamas oficialiuose Konvencijos tekstuose vokiečių ir rusų kalbomis.

aplinkybėms įrodinėjimo našta gali būti perkelta ieškovui¹. Jei reikalavimą reiškiantis asmuo įrodo, kad žala kroviniai padaryta ne dėl CMR konvencijos 17 str. 4 p. nurodytų aplinkybių poveikio, tai lieka galioti vežėjo griežta atsakomybė, ir jis lieka atsakingas už kroviniai padarytą žalą. Paprastaiariant, jei reikalavimą reiškiantis asmuo paneigia „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindą sudarančių aplinkybių įtaką žalos kroviniai susidarymo procese, tai jis tiesiog paneigia vežėjo galimybę remiantis tuo pagrindu gintis, ir vežėjas lieka atsakingas už krovinį. CMR konvencijoje nustatčius objektyvią vežėjo atsakomybę, vežėjas, gindamasis nuo ieškinio, negali remtis tuo, kad nėra jo kaltės.

3.2. „Privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai nacionalinėje teisėje

Nacionalinėje teisėje įtvirtinta visai kitokia teisinė padėtis. „Privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai įtvirtinti KTK 51 str. 2 d., tai:

- a) kai krovinys atvežtas techniškai tvarkinga kelių transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis krovinys – su tvarkingomis krovinio siuntėjo arba gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis;
- b) krovinio trūksta arba jis sužalotas dėl natūralių priežasčių, susijusių su krovinio vežimu transporto priemonėmis (nudžiūvimo, korozijos, nubyrėjimo ir kt.);
- c) krovinys buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo;
- d) krovinio trūkumas nevyršijo natūralaus sumažėjimo normų ar leistinų paklaidos matavimo priemonėmis ribų, taikomų vežant kelių transporto priemonėmis.

Toliau panagrinėsime šių aplinkybių turinį ir jų taikymo specifiką.

– kai krovinys atvežtas techniškai tvarkinga kelių transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis krovinys – su tvarkingomis krovinio siuntėjo arba gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis

Šios aplinkybės apima ne visus atvejus, kai krovinį pristatčius su nepažeistomis plombomis vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės dėl bet kokios žalos kroviniai. Toks įstatymo aiškinimas būtų netikslus, nes vežėjui suteiktų teisinį pagrindą išvengti civilinės atsakomybės dėl bet kokios žalos kroviniai. Iš tikrųjų nagrinėjamos aplinkybės apima atvejus, kai krovinio iškrovimo vietoje nustatoma, kad krovinio vietų skaičius neatitinka važtaraštyje nurodytų krovinio vietų skaičiaus. Tokiu atveju galimos dvi tokio neatitikimo priežastys, t. y.: i) važtaraštyje įrašyti duomenys faktiškai neatitinka į vežėjo transportą pakrauto krovinio vietų skaičiaus; arba ii) gabenamas krovinys yra iš dalies prarastas. Transporto teisėje paprastai krovinio važtaraštis laikomas *prima facie* įrodymu, kad krovinys vežėjo žinion buvo perduotas tokios būklės ir turėjo tokį skaičių vietų, koks nurodytas važtaraštyje [6]. Dėl šių priežasčių atsiradus krovinio faktinio skaičiaus ir važtaraštyje nurodyto krovinio vietų skaičiaus neatitikimui ir važtaraščiui suteikus *prima facie* teisinę reikšmę, vežėjui suteikiama savotiška „privilegija“ paneigti minėtą savo atsakomybės prezumpciją. Toks pat interesų gynimo būdas vežėjui suteikiamas ir tuomet, kai krovinys iš dalies prarandamas, nes nustatčius, jog krovinys atvežtas techniškai tvarkinga kelių transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis krovinys – su tvarkingomis krovinio siuntėjo ar gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis, labai tikėtina, kad bus pripažinta, kad iš tikrųjų vežamas krovinys nebuvo iš dalies prarastas. Dėl šių priežasčių nustatčius krovinio dalinį praradimą, vežėjas gali įrodyti, kad transporto priemonė buvo tvarkinga, su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis krovinys – su tvarkingomis krovinio siuntėjo ar gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis, o tai įrodžius teisiškai bus laikoma, kad iš tikrųjų už žalą vežėjas nėra atsakingas arba žalos iš viso nebuvo, taip paneigiant važtaraščio duomenų *prima facie* prezumpciją.

– krovinio trūksta arba jis sužalotas dėl natūralių priežasčių, susijusių su krovinio vežimu transporto priemonėmis (nudžiūvimo, korozijos, nubyrėjimo ir kt.)

Šios aplinkybės turinys visiškai atitinka CMR konvencijos 17 str. 4 p. d) p. p. numatytas aplin-

¹ Originalo kalbomis jis yra toks: angliskai – The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact attributable either wholly or partly to one these risks. Tačiau ieškovas turi teisę įrodinėti, kad praradimas ar žala faktiškai arba iš dalies, arba visiškai nepriklausė vienai iš šių rizikų; prancužiškai – L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle. (18 str. 2 p.). Originaliuose Konvencijos tekstuose pirmame sakinyje 18 str. 2 p. nurodoma, kad 17 str. 4 p. nurodytų aplinkybių įrodinėjimo našta tenka vežėjui, o pagal antrą sakinį ieškovas gali įrodinėti, kad žala kroviniai atsirado ne dėl vežėjo nurodytų rizikos faktorių, o dėl kitų su ypatinga rizika nesusijusių priežasčių.

kybes, t. y. „dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prarasti ar sugadinti: sudužę, surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrę, suslūgę, pažeisti parazitų graužikų ar graužikų ir pan.“, o šių aplinkybių turinys buvo paaiškintas atskleidžiant CMR konvencijos 17 str. 4 p. d) p. p. turinį.

– krovins buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo

Aplinkybė, kad „krovins buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo“, aiškinant ją tik gramatiniu būdu, mano nuomone, apskritai neturi nieko bendra su „privilegiuotomis“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis, nes tokios aplinkybės įtaka galimam krovinio sugadinimui ar praradimui objektyviai nėra įmanoma. Tokio pobūdžio aplinkybės yra žinomos transporto teisėje [5], jos taip pat „laikomos“ privilegiuotomis ir visiškai atlieka šią funkciją tik tais atvejais, kai krovins buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo, kurie pagal įstatymą ar sutartį privalėjo krovinį prižiūrėti, o žalos kroviniui atsiradimo priežastis buvo tokio pobūdžio ir masto, kad krovinį lydintys asmenys turėjo ir galėjo pašalinti žalos kroviniui priežastį ir užkirsti galimai žalai kelią. Šiuo atveju būtina turėti omenyje, kad ši aplinkybė gali būti taikoma tik krovinių vežimo sutartims ir jokia būdu negali būti taikoma transporto priemonės nuomos teikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugas sutartims (CK 6. 512 str.), nes pirmuoju atveju tarp siuntėjo ir gavėjo susiklosto krovinių vežimo, o antruoju atveju – nuomos santykiai. Gabenant krovinį, kurį pagal sutartį ar įstatymą lydi siuntėjo ar gavėjo atstovas, tiek vežėjas, tiek ir krovinį lydintis asmuo yra atsakingi už krovinio saugumą. Tokioje situacijoje pagrindinė vežėjo pareiga saugoti krovinį susiaurinama iki tinkamo vairavimo ir automobilio bei kitų įrenginių techninės būklės palaikymo, o pareiga užtikrinti krovinio saugumą tampa tiek vežėjo, tiek ir siuntėjo ar gavėjo atstovo bendru rūpesčiu. Vežėjo ir siuntėjo arba gavėjo atstovo pareiga užtikrinti krovinio saugumą tampa bendra ne savaime, t. y. vien dėl to fakto, kad krovins lydimas atstovo, o tik tuomet, kai sutartyje ar teisės akte yra įtvirtinta lydinčio asmens pareiga užtikrinti krovinio saugumą. Todėl KTK 51 str. 2 d. 3 p. taikyti galima tik tuomet, kai kroviniui padarytos žalos priežastis ir susidarymo mechanizmas yra tokio pobūdžio, kad aiškiai matyti, jog krovinio siuntėjo ar gavėjo atstovas, tinkamai vykdydamas savo pareigas, galėjo galimai žalai užkirsti kelią. Pavyzdžiui:

Iš Vilniaus į Klaipėdą gabenant brangų kompiuterinės technikos krovinį ir sustojus degalinėje pasipildyti kuro, vairuotojas nuėjo susimokėti už kūrą, o siuntėjo atstovas tuo pat metu užsuko į parduotuvę. Tuo metu automobilis su kroviniu buvo pavogtas.

Šioje situacijoje vežėjo atsakomybė už krovinį kyla, nes buvo pažeista pagrindinė vežėjo pareiga užtikrinti krovinio saugumą, tačiau jis nuo civilinės atsakomybės pagal KTK 51 str. 2 d. 3 p. gali būti atleistas, nes krovinį lydintis asmuo, jei tinkamai būtų vykdęs savo pareigas, galėjo užkirsti krovinio vagystei kelią.

Kitas atvejis:

Iš Vilniaus į Klaipėdą gabenamas ir krovinio siuntėjo lydimas šviežių baravykų krovins dėl šaldytuvo-refrižeratoriaus netinkamo darbo buvo sušaldytas ir dėl to sumažėjo jo vertė.

Esant tokiai faktinei ir teisinei padėčiai, mano nuomone, vežėjas, gindamasis nuo ieškinio, negalėtų pasiremti KTK 51 str. 2 d. 3 p., kadangi krovinį lydintis asmuo negalėjo pašalinti netinkamo šaldytuvo-refrižeratoriaus darbo priežastis ir užkirsti krovinio sugadinimui kelią.

Apibendrinant tai, kas parašyta, galima daryti išvadą, kad KTK 51 str. 2 d. 3 p. numatytas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas „krovins buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo“ turi būti aiškinamas siauriau, tai yra vežėjas nuo civilinės atsakomybės gali būti atleidžiamas tik tuomet, kai žalos kroviniui priežastis ir susidarymo mechanizmas yra tokio pobūdžio, kad aiškiai matyti, jog krovinio siuntėjo ar gavėjo atstovas, tinkamai vykdydamas savo pareigas, galėjo galimai žalai užkirsti kelią.

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

Aplinkybė „krovinio trūkumas neviršijo natūralaus sumažėjimo normų ar leistinų paklaidos matavimo priemonių ribų, taikomų vežant kelių transporto priemonėmis“ (KTK 51 str. 2 d. 4 p.) neturėtų būti laikoma „privilegiuota“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybe, nes šiuo atveju natūralus krovinio masės sumažėjimas ar matavimo paklaida rodo, kad krovinio siuntėjui ar gavėjui apskritai nebuvo padaryta žala, todėl nesant žalos, nėra ir būtinos civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos.

Apibendrinant tai, kas parašyta, galima daryti išvadą, jog pagal Lietuvos nacionalinę teisę įrodžius „privilegiuotą“ aplinkybių egzistavimą bei paaiškinus tikėtiną tiesioginį ar netiesioginį priežastinį ryšį tarp šių aplinkybių poveikio ir žalos kroviniui pagal KTK 51 str. 2 d., pradeda galioti „vežėjo ne-

kaltumo“ prezumpcija, t. y. iš juridinių faktų sudėties pašalinama būtina civilinės atsakomybės sąlyga – kaltė. Pagal šį straipsnį (dėl to, kad nėra kaltės) vežėjas nėra atsakingas už žalą kroviniui.

Reikalavimą reiškiantis asmuo pagal nacionalinę teisę taip pat gali paneigti vežėjo nekaltumo prezumpciją, įrodęs vežėjo kaltus veiksmus ar neveikimą, kurie buvo tiesioginė žalos kroviniui atsiradimo priežastis. Tai padaręs reikalavimą reiškiantis asmuo praktiškai įrodo vežėjo kaltę dėl žalos kroviniui, t. y. jis teisiškai pagrindžia visas KTK 45 str. 1 d. numatytas vežėjo atsakomybės sąlygas.

Taigi pagrindinis skirtumas tarp „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo pagrindų tarptautinėje privatinėje ir nacionalinėje teisėje yra tas, kad „privilegiuotų“ aplinkybių poveikio kroviniui įrodymas pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. ir 18 str. 2 p. ir 5 p. lemia prezumpciją, kad žala kroviniui atsirado dėl priežasčių, už kurias vežėjas neatsako. Nacionalinėje teisėje „privilegiuotų“ aplinkybių poveikio kroviniui įrodymas pašalina vežėjo kaltę ir lemia prezumpciją, kad žala kroviniui atsirado dėl priežasčių, kurių poveikio būdamas apdairus ir rūpestingas vežėjas negalėjo išvengti, todėl jis turi būti atleistas nuo civilinės atsakomybės.

4. „Privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės tarptautinėje privatinėje ir nacionalinėje teisėje pagrindų santykis

Išsiaiškinus „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų turinį, aiškiai matyti, kad šių aplinkybių turinys tarptautinėje privatinėje ir nacionalinėje teisėje skiriasi, išskyrus CMR konvencijos 17 str. 4 p. d) p. p. ir KTK 51 str. 2 d. 2 p. numatytas aplinkybes. Dėl šių priežasčių būtina atsakyti į klausimą, ar gali vežėjas, gindamasis nuo ieškinio, pasiremti visomis tiek CMR konvencijoje, tiek ir KTK numatytomis „privilegiuotomis“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybėmis? Į šį klausimą reikėtų atsakyti neigiamai. Pirma, nors tarptautiniam vežimui KTK ir CK normų subsidiarus taikymas yra galimas ir net būtinas, tačiau tik tais atvejais, kai CMR konvencijoje tie klausimai neregamentuoti [3, p. 17–18]. Antra, CMR konvencijos preambulėje pateiktas išsamus vežėjo civilinės atsakomybės už krovinio būklę teisinis reglamentavimas nurodant vieną iš šios Konvencijos priėmimo tikslų – suvienodinti vežėjo atsakomybę. Bet koks nacionalinės teisės „įsikišimas“ į vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimo klausimus sugriautų vežėjo civilinės atsakomybės suvienodinimo tikslus. Kitas argumentas susijęs su pačių „privilegiuotų“ aplinkybių išimtinio pobūdžiu, o išimties pagal bendrą taisyklę negali būti aiškinamos plečiamai. Na ir paskutinis argumentas – tai visiškai kitokie „privilegiuotų“ aplinkybių poveikio vežėjo atsakomybei teisiniai padariniai, t. y. pagal CMR konvenciją „privilegiuotos“ aplinkybės lemia prezumpciją, kad žala kroviniui padaryta dėl priežasčių, už kurias vežėjas nėra atsakingas, o pagal KTK „privilegiuotų“ aplinkybių poveikio teisiniais padariniais laikytina prezumpcija, kad žala kroviniui atsirado dėl priežasčių, kurių poveikio, būdamas apdairus ir rūpestingas, vežėjas negalėjo išvengti, todėl jis turi būti atleistas nuo civilinės atsakomybės.

Baigiant reikėtų paminėti, kad tarptautinėje privatinėje transporto teisėje ir daugelio šalių nacionalinėje transporto teisėje pastebima aiški tendencija vežėjo atsakomybę apibrėžti kaip griežtą (objektyvia), t. y. vežėjo atsakomybę pagal tokius teisės aktus atsiranda neatsižvelgiant į vežėjo kaltę. Esant tokiems vežėjo civilinės atsakomybės pagrindams, „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai užima savo tikrąją vietą teisiškai subalansuojant krovinių siuntėjų arba gavėjų ir vežėjų interesus. Nacionalinėje teisėje, kur vežėjo civilinė atsakomybė už krovinio būklę grindžiama kalte, „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai šią labai trapią vežėjo ir krovinio siuntėjo arba gavėjo interesų pusiausvyrą iškreipia siuntėjų arba gavėjų nenaudai, ir toks iškreipimas yra labai abejotinas, nes vežėjas yra profesionalus verslininkas, ir neaišku, kokiais motyvais vadovaujantis jam santykiuose su savo sutartiniais partneriais įstatymu (KTK) suteikta privilegiuota padėtis.

Išvados

1. Tarptautinėje privatinėje ir nacionalinėje teisėje nustačius skirtingus vežėjo automobilių keliais civilinės atsakomybės už krovinio būklę teisinius pagrindus, „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų taikymas sukelia skirtingus teisinius padarinius.

2. Aplinkybių, sudarančių „privilegiuotus“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, poveikis kroviniui pagal CMR konvenciją lemia prezumpciją, kad žala kroviniui atsirado dėl priežasčių, už kurias vežėjas neatsako, o pagal KTK lemia prezumpciją, kad žala kroviniui atsirado nesant vežėjo kaltės.

3. CMR konvencijoje numatytą „privilegiuotą“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų negalima taikyti nacionaliniam krovinių vežimui ir, priešingai, tarptautiniam krovinių vežimui negali būti taikomi KTK numatyti „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai.

4. Nacionalinėje teisėje nustatius vežėjo automobilių keliais civilinę atsakomybę esant kaltei, „privilegiuotą“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų įtvirtinimas KTK pažeidžia vežėjo ir krovinių siuntėjo arba gavėjo interesų pusiausvyrą, nepagrįstai sutartiniuose teisiniuose santykiuose vežėjui suteikiant privilegiuotą padėtį.



LITERATŪRA

1. **Clarke M. A.** International Carriage of Goods by Road: CMR. – London: Sweet & Maxwell, 1990.
2. **Stec M.** Umowa przewozu w transporcie towarowym. – Krakow: Zakamycze, 2005.
3. **Ambrasienė D., Sinkevičius E.** Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
4. **Stec M.** Umowa przewozu w transporcie towarowym. – Krakow: Zakamycze, 2005.
5. **Handelsgesetzbuch.** Grosskommentar. Begründet von H. Staub., 4 neubearbeitete Auflage, herausgegeben von C.-W. Canaris, W. Schilling, P. Ulmer. 7 Band, 2 Teilband. Anhang VI nach art. 452; CMR. Walter de Gruyter. – Berlin – New-York, 2002.
6. **Einheitliche** Rechtsvorschriften fuer den Vertrag ueber die internationale Eisenbahnbefoerderung von Guetern (CIM)// Anhang Uegereinkommen ueber den internationalen Eisenbahnverkehr (CotiF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des am 3. Juni 1999 in Vilnius unterzeichneten Protokolls// BGBl. II s. 2221.
7. **Lietuvos Aukščiausiojo Teismo** senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001. Nr. 15.
8. **Messent A., Glass D. A.** CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road. Hill and Messent. Lloyd's of London press Ltd., London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995.
9. **Lietuvos Respublikos** civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 74–2262.
10. **Tarptautinio** krovinių vežimo sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998. Nr. 107–2932.
11. **Lietuvos Respublikos** kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119– 2772.



“Privileged“ Grounds for Relief of a Road Carrier’s Civil Liability

Assoc. Prof. Dr. Edvardas Sinkevičius
Mykolas Romeris University

Keywords: international and national transport law, bases of a road carrier’s liability in international and national transport law, „privileged“ grounds for relief a carrier’s civil liability.

SUMMARY

The article raises the topic of interpretation and application of „privileged“ grounds for relief of a carrier’s liability for the goods. Analysing the legal grounds for the carrier’s liability, provided for by the item 1 of the Article 17 of the CMR Convention, and comparing the mentioned provision with the national legal regulation, the author points out that, according to the Para 1 of the Article 45 of the Road Transport Code of the Republic of Lithuania, liability of a carrier for the goods under the national law of Lithuania, as distinct from the provisions of private international law, is possible only if the guilt of a carrier is established. Different basis for the carrier’s liability determines different legal significance of „privileged“ grounds for relief of a carrier’s liability. Therefore the article points to the problem of balance between the interests of a sender or consignee and a carrier.

Hereafter „privileged“ grounds for relief of a carrier’s liability, determined by the item 4 of the Article 17 of the CMR Convention and Para 2 of the Article 51 of the Road Transport Code of the Republic of Lithuania are compared, peculiarities of interpretation and application of the mentioned grounds are provided.

After making a comparison of „privileged“ grounds under the national law of Lithuania and private international law, the author notes that the substance of such „privileged“ grounds differs in most cases. Despite the grammatical formulation of a content of „privileged“ grounds, only the circumstances related to the loss or damage arising from the special risk inherent in the nature of certain kinds of goods (Item 4 d of the Article 17 of the CMR Convention and item 2 of the Para 2 of the Article 51 of the Road Transport Code of the Republic of Lithuania) concur under the provisions of national and private international law. After reaching such a conclusion, the author analyses the possibility of a carrier performing an international carriage of goods by road to rely on the „privileged“ grounds for relief of a carrier's liability provided for by the national law of Lithuania. The conclusion is assertive – a carrier, defending himself of a claim for damage made during the international carriage of goods by road is not legally entitled to rely on the „privileged“ grounds for relief of a carrier's liability provided for by the Para 2 of the Article 51 of the Road Transport Code of the Republic of Lithuania.

At the end of the article the author analyses the legal consequences of determination of „privileged“ grounds for relief of a carrier's liability under the national and private international law. In the opinion of the author, the legal impact of such grounds under the CMR Convention is a legal presumption that damage to the goods has occurred under the circumstances for which the carrier is not responsible, when under the Road Transport Code of the Republic of Lithuania it is a legal presumption that a carrier is not guilty for the rise of damage. The author asserts that by linking the civil liability of a carrier to the guilt of a carrier and at the same time providing the carrier with the additional legal instrument for defence – „privileged“ grounds for relief of a carrier's liability, the national legislator has broken the balance between the protection of the legal interests of the parties to the contract for the carriage of goods by road and unfoundedly placed the carrier to the privileged position.

