

TARPTAUTINIO KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS SUTARTIES KONVENCIJOS (CMR) 1, 2 IR 29 STRAIPSNIŲ AIŠKINIMAS TEISMŲ PRAKTIKOJE

Viktorija Griškaitė, Rūta Dikčiūtė

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto

4-o kurso studentės

Saulėtekio al. 9, I rūmai, 10222 Vilnius

El. paštas: v.griskaitė@gmail.com; dikciute.ruta@gmail.com

Mokslinio straipsnio akademinis kuratorius advokatas lekt. dr. Arnas Paliukėnas

El. Paštas: arnas@paliukenas.lt

Mokslinio straipsnio praktinė kuratorė asocijuota teisininkė Vaida Gedvilė

El. Paštas: vaida.gedvile@cobalt.legal

Anotacija. Šiame straipsnyje yra analizuojami tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR konvencija) 1, 2 ir 29 straipsniai bei jų aiškinimas Lietuvos Aukščiausiojo Teismo (toliau – LAT) praktikoje. Rašant šį straipsnį, buvo išanalizuota ir aptarta 13 LAT bylų. Šio straipsnio tikslas – remiantis LAT praktika atskleisti prielaidas, reikalingas konvencijos 1, 2 bei 29 straipsnių taikymui. Darbo objektas – CMR konvencijos 1, 2 ir 29 straipsnių aiškinimas LAT teismų praktikoje. Šio darbo rezultatas – išvados, kad CMR konvencija yra taikoma tik tuo atveju, jeigu sutarties sąlygos atitinka visas CMR konvencijos 1 bei 2 straipsniuose nustatytas sąlygas bei tai, jog veiksmai, reikalingi CMR konvencijos 29 straipsnio taikymui, turi būti tikslingi bei sąmoningi, kroviniumi kilusi grėsmė turi būti sąlygota vežėjo veiksmy.

Pagrindiniai žodžiai: Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties (CMR) konvencija, taikymas, atsakomybė, multimodalinis vežimas, didelis neatsargumas.

The article analyzes the interpretation of the articles of the Convention on the International Carriage of Goods by Road (CMR), which regulate the application of the Convention and the limitation of the carrier's liability, in the practice of the Supreme Court of Lithuania.

Įvadas

Dažnėjant įvairių gaminių importui bei eksportui, tobulėjant apsipirkimo internetu iš užsienio šalių parduotuvių galimybėms, tarptautiniai krovinų vežimai darosi vis reikalingesni ir labiau kasdieniai nei retai išvystami atvejai. Šio darbo **tikslas** –

remiantis LAT praktika atskleisti prielaidas, reikalingas CMR konvencijos 1, 2 bei 29 straipsnių taikymui.

Mokslinio straipsnio **objektas** – CMR konvencijos 1, 2 ir 29 straipsnių aiškinimas teismų praktikoje.

Darbo **aktualumą** lemia dažnai kylantis klausimas, ar konkrečiu atveju yra taikoma CMR konvencija, ar nacionaliniai teisės aktai bei žalos kroviniui atveju kylantis klausimas dėl vežėjo atsakomybės.

Darbe taikyti **metodai**:

- Sisteminis – buvo taikomas atskleisti konvencijos straipsnių prasmę.
- Lyginamasis – buvo lyginami straipsnių vertimai skirtingomis kalbomis.
- Analizės – buvo renkamas ir analizuojamas konvencijos straipsnių aiškinimas teismų praktikoje.

Darbo **originalumą** lemia tai, kad darbe analizuojami tik labiausiai šiandienai aktualūs bei daugiausiai klausimų keliantys CMR konvencijos straipsniai remiantis jų bei teismų praktikos analize.

1. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos 1 straipsnis

CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta jos taikymo sritis – ji „taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra konvencijos narė“ (Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties..., 1956). Esant šioms sąlygoms, krovinių tarptautinio vežimo už užmokestį sutarčiai, vežėjo, siuntėjo ir gavėjo tarpusavio santykiams, pareigoms ir atsakomybei yra taikoma CMR konvencija. Tai, gi, CMR konvencija yra teisės aktas, kuris reglamentuoja vežimo sutartinių santykių dalyvių teises ir pareigas, tarp jų ir vežėjo atsakomybės tiek už viso, tiek už dalies krovinio praradimą ar sugadinimą pagrindus ir ribas (LAT 2017m. gruodžio 18d. nutartis civilinėje byloje). CMR konvencijos narės uždraudė atskirais susitarimais keisti šią konvenciją – konvencija yra taikoma tiksliai taip, kaip yra nustatyta. Žinoma, yra išimtis, kuomet šalys narės susitaria netaikyti konvencijos pasienio vežimams arba leisti naudoti važtaraščius, nurodančius nuosavybės teisę į krovinį, vežamą tik šalių teritorijose (Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties..., 1956).

2018 metais LAT išaiškino, kad net ir vežimui nepatenkant į CMR konvencijos veikimo sritį, vežimo sutarties šalys gali dėl šios konvencijos taikymo susitarti pačios (LAT 2018m. kovo 30 d. nutartis civilinėje byloje). Nutartyje LAT nurodė taisykles, taikytinas tokiam susitarimui:

1. Šalių valia nėra preziumuojama. Toks susitarimas turi būti aiškiai išreikštas. Kai kurios sutarties šalys, supildydamos CMR važtaraštį tikisi, jog to pakanka CMR konvencijos taikymui, tačiau važtaraščiai gali būti supildomi ir veži-

mams vykdomiems tos pačios šalies teritorijoje ir būtent tokiais atvejais CMR konvencija negali būti taikoma, nes neatitinka pirmajame CMR konvencijos straipsnyje nurodyto skirtingų krovinio gavimo ir išsiuntimo valstybių reikalavimo – visgi, CMR konvencija yra taikoma tarptautiniams vežimams.

2. CMR konvencijos nuostatos negali prieštarauti imperatyvioms nacionalinės teisės normoms.

LAT civilinėje byloje Nr. 3K-3-175-706/2015 teismas nurodė, jog nagrinėjamu atveju buvo tenkintos visos CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos taikymo sąlygos. Kaip jau buvo minėta, būtent šio straipsnio 1 dalyje yra nustatyta CMR konvencijos taikymo sritis. Šiuo atveju krovinyms buvo gabenamas už atitinkamą užmokestį, o krovinio išsiuntimo ir gavimo vietos buvo skirtingose šalyse. Taip pat svarbu paminėti, jog nagrinėjamoje byloje tiek krovinio išsiuntimo, tiek krovinio gavimo vietos valstybės yra CMR konvencijos narės. Žinoma, šis aspektas nėra pagrindinis, kadangi, kaip išaiškino LAT, šalys gali sutartyje aiškiai nurodyti, kad naudosis būtent CMR konvencijos nuostatomis, tačiau, netgi nepaisant to fakto, jog sutarties šalys yra CMR narės, sutartyje jos taip pat buvo nurodė, jog laikysis CMR konvencijos taisyklių. Dar vienas svarbus aspektas šioje byloje yra tai, jog teisėjų kolegija turėjo išsiaiškinti, ar vežėjas šiuo atveju įgijo vežėjo statusą CMR konvencijos prasme, ar jis tik buvo ekspeditorius. Ekspeditorius organizuoja krovinių vežimą arba paruošia krovinių vežimui, tačiau tik vežėjas gabena krovinį į sutartą vietą. Jei asmuo yra ekspeditorius, jis kaip vežėjas pagal CMR konvenciją neatsako, tačiau, jeigu ekspeditorius, dalyvaujantis su krovinio siuntėju pervežimo procese, įsipareigoja būti vežėjas, jis atsako siuntėjui kaip vežėjas. Taigi daroma išvada, kad „ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už konkretų pervežimą, yra vežėjas CMR konvencijos prasme“ (LAT 2015 m. balandžio 7 d. nutartis civilinėje byloje).

CMR konvencija taip pat buvo taikoma LAT civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009. Kasacinio teismo praktikoje yra išaiškinta, jog CMR konvencija privalo būti taikoma visais atvejais, kai sutartis atitinka CMR konvencijos 1 straipsnio nuostatas. Šiuo atveju krovinyms buvo gabenamas kelių transporto priemone, sausumos keliais, krovinio išsiuntimo ir gavimo vietos yra skirtingose valstybėse, iš kurių bent viena yra CMR konvencijos narė bei krovinyms buvo gabenamas už užmokestį. Vežėjas įsipareigojo pervežti krovinį iš Olandijos į Rusiją sausumos keliu, vilkiku su puspriekabe, laikydamasis CMR važtaraštyje nustatytų sąlygų. Užsakovas įsipareigojo sumokėti už krovinio pervežimą. Sutartyje yra aiškiai nurodyta, jog šalys vadovaujasi CMR konvencija. LAT pažymėjo, jog CMR konvencija šiuo nagrinėjamu atveju buvo pagrįstai taikoma, kadangi sutarties sąlygos atitinka visas CMR konvencijos 1 straipsnio nuostatas (LAT 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje).

Priešingai negu aptartose bylose, LAT civilinėje byloje Nr. 3K-3-279/2014 CMR konvencija nebuvo taikoma. Nustatant, ar kilusiam ginčui taikytinos CMR konven-

cijos nuostatos, krovinys turi būti gabenamas už užmokestį, krovinio išsiuntimo ir gavimo vietos turi būti skirtingų valstybių teritorijos ir krovinio išsiuntimo ar gavimo vietos valstybė turi būti CMR konvencijos narė. Šioje byloje tiek krovinio siuntėjas, tiek jo gavėjas yra Prancūzijoje, dėl to teismas padarė išvadą, jog ginčo krovinio pervežimas neatitinka CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje nurodytos sąlygos – krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų valstybių teritorijoje. „Vien ta aplinkybė, kad CMR važtaraščio blankas buvo panaudotas pervežimui įforminti, teismo vertinimu, nereiškia, jog vietinis, o ne tarptautinis pervežimas buvo vykdomas pagal CMR konvencijos nuostatas“. Teisėjų kolegija pažymėjo, kad CMR konvencija taikoma pervežant krovinis tarptautiniais maršrutais kelių transportu ir tik esant visoms sąlygoms, nustatytoms CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje. Nepaisant to, kad šiuo atveju vežimas buvo vykdomas už užmokestį ir krovinio išsiuntimo ir gavimo valstybės yra konvencijos narės, vežimo sutartis neatitiko skirtingų valstybių sąlygos - kadangi krovinys buvo gabenamas tos pačios valstybės teritorijoje, vežimui CMR konvencijos nuostatos netaikytinos. (LAT 2014 m. gegužės 21 d. nutartis civilinėje byloje).

LAT civilinėje byloje Nr. e3K-204-378/2017 CMR konvencija taip pat nebuvo taikoma. LAT nurodė, kad „krovinų ekspedicijos sutartyje yra nustatomi ekspeditoriaus įsipareigojimai užsakovo lėšomis teikti arba organizuoti paslaugas, susijusias su krovinų vežimu“. Be abejo svarbu paminėti ir tai, jog Kinija nėra prisijungusi prie CMR konvencijos. Analizuojant šią situaciją pagal konvencijos taikymui reikalingas sąlygas, svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad krovinys turi būti gabenamas tarp dviejų skirtingų šalių, kurių bent viena yra konvencijos narė. Žinoma, kaip jau buvo minėta, tam, kad sutarčiai būtų galima taikyti CMR konvenciją, užtenka, kad tik viena sutarties šalių būtų CMR konvencijos narė, tačiau sutartyje turi būti nurodytas aiškus CMR konvencijos taikymas. Lietuva yra CMR konvencijos dalyvė, todėl šalis galėjo sutartyje susitarti dėl CMR konvencijos taikymo. Taip pat viena iš sąlygų yra užmokestis už atliekamą vežimą – šią sąlygą šalys įvykdė. Tačiau svarbu paminėti ir tai, jog šiuo atveju vyko ne tarptautinis krovinio gabenimas sausumos keliais pagal CMR konvencijos nuostatas (CMR konvencija 1 str. 1 d.), o tarptautinis gabenimas jūra, kuriam yra taikomas visai kitoks teisinis režimas. Šiuo ginčijamu atveju, susitarimo taikyti CMR konvenciją tarp šalių nebuvo, o ir vežimas vyko ne sausumos keliais, todėl CMR konvencija yra netaikoma. (LAT 2017 m. balandžio 28 d. nutartis civilinėje byloje).

Taigi, CMR konvencijos 1 straipsnis nustato, jog ši konvencija yra taikoma vežimų, kurie yra vykdomi už užmokestį kelių transporto priemonėmis tarp skirtingų valstybių, kurių bent viena yra šios konvencijos narė, sutartims. Kaip matome iš praktikos pavyzdžių, tam, kad ši konvencija būtų taikoma, turi būti visos nustatytos sąlygos – vežimas turi būti vykdomas už užmokestį, sausumos keliais tarp dviejų skirtingų šalių, kurių bent viena yra CMR konvencijos narė. Sutarčiai, kuri neatitinka bent vienos iš CMR konvencijos nurodytų sąlygų, CMR konvencija nėra taikoma.

2. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos 2 straipsnis

CMR konvencijos 2 straipsnis taip pat nurodo CMR konvencijos taikymo sritį. Šio straipsnio 1 dalyje papildomai nurodyta, kad ši konvencija gali būti taikoma visam vežimui ir tais atvejais, kai transporto priemonė, kuri gabena krovinį, dalį kelio yra vežama kitomis transporto priemonėmis, tačiau krovinys negali būti perkraunamas iš transporto priemonės. Jeigu bus įrodyta, kad krovinio praradimas ar sugadinimas įvyko vežant krovinį ne keliais, o kita transporto priemone, kelių transporto vežėjas atsako ne pagal šią Konvenciją, o „remdamasis tomis nuostatomis, pagal kurias atsako visų transporto rūšių, išskyrus kelių transportą, vežėjas pagal krovinio vežimo sutartį tarp jo ir siuntėjo privalomo įstatymo nuostatas, susijusias su krovinų vežimu visų rūšių transportu, išskyrus kelių transporto priemones“. CMR konvencijos taikymas priklauso nuo to, ar krovinys yra perkeliamas iš vienos transporto priemonės į kitą. Tais atvejais, kai krovinys yra gabenamas kartu su transporto priemone, CMR konvencija yra taikoma, o tais atvejais, kai krovinys yra perkeliamas iš vienos transporto priemonės į kitą, CMR konvencija nėra taikoma (Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties..., 1956).

LAT civilinėje byloje Nr. 3K-3-185-969/2015 ieškovas prašė priteisti solidariai iš krovinio vežėjo ir jo atsakomybės draudiko žalos, padarytos dėl krovinio sugadinimo atlyginimą. Atsakovas teigė, jog draudimo apsauga nutrūksta atkabinus krovinį nuo vilkiko. CMR konvencijos 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad ši konvencija taikoma visam vežimo procesui, jeigu krovinys yra neperkraunamas. LAT pažymėjo, jog „draudimo santykius reglamentuojančiuose teisės aktuose, įskaitant draudimo taisykles, „vežimo“ samprata orientuoja ne į krovinio gabenimo procesą, o į krovinio buvimą vežėjo žinioje, į tai, kad krovinys vežėjo žinioje yra ir tada, kai jis realiai (fiziškai) yra transportuojamas ar saugomas ne paties vežėjo, o vežėjo pasirinktų asmenų“. Teismo vertinimu, šiuo ginčijamu atveju aplinkybė, jog puspriekabė buvo atskirta nuo vilkiko, neturi reikšmės. CMR konvencija yra taikoma visam vežimui, išskyrus atvejus, kai krovinys yra perkraunamas. Tai, ar krovinys, esantis puspriekabėje, gabenamas prieš tai atkabinus puspriekabę nuo vilkiko, ar ne, nekeičia CMR konvencijos taikymo fakto, kadangi vežimo samprata yra orientuota į krovinio buvimą vežėjo žinioje. Kadangi gabenamas krovinys nebuvo perkrautas, šioje byloje yra taikoma CMR konvencija (LAT 2015 m. balandžio 3 d. nutartis civilinėje byloje).

Dar viena byla, kurioje buvo taikoma CMR konvencija, yra LAT civilinė byla Nr. 3K-3-210/2010. Šioje byloje yra analizuojama, ar pervežant krovinį iš Danijos į Klaipėdą ieškovas veikė kaip vežėjas, ar kaip ekspeditorius. Krovinys buvo gabenamas į Maskvą, kur buvo nustatytas krovinio sugedimas. Nagrinėjamoje byloje nustatyta, kad krovinys iš Danijos į Klaipėdą jūra buvo gabenamas transporto priemoneje. Dėl to, remiantis CMR konvencijos 2 straipsnio 1 dalimi, kurioje nustatyta, jog CMR kon-

vencija yra taikoma visam vežimui tais atvejais, kai transporto priemonė su kroviniais dalį kelio vežama jūra ir krovinys neperkraunamas. Jeigu krovinys yra perkraunamas iš transporto priemonės į keltą, CMR konvencija visam vežimui negali būti taikoma. Šiuo atveju krovinys nebuvo perkeltas į kitą transporto priemonę, todėl CMR konvencija taikoma ir krovinio gabenimui jūra. Kasatorius nagrinėjamoje byloje veikė kaip vežėjas CMR konvencijos prasme, todėl jis atsako ne tik už savo veiksmus, bet ir už kitų asmenų, kurių paslaugomis naudojasi vežimo procese, veiksmus. Dėl šių priežasčių nagrinėjamo atveju CMR konvencijos nuostatos buvo taikomos visam vežimo procesui (LAT 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje).

Priešingai, LAT civilinėje byloje Nr. e3K-3-204-378/2017 CMR konvencija nebuvo taikoma, kadangi šiuo atveju vyko tarptautinis gabenimas jūra. CMR konvencijos 2 straipsnis nustato, jog ši konvencija nėra taikoma tais atvejais, kai krovinys yra perkeliamas iš vienos transporto priemonės į kitą. Kad CMR konvencija būtų taikoma, krovinys neturi būti perkeliamas nuo transporto priemonės, gabenančios krovinį sausumos keliais - gabenant krovinį ne sausuma, transporto priemonė, kuri gabeno krovinį sausumoje, turėtų būti kartu gabenama ir kitais keliais, neatskiriant krovinio nuo šios transporto priemonės. Šiuo atveju, krovinys sausuma buvo gabenamas tik vienoje šalyje, todėl nebuvo tarptautinio krovinio gabenimo keliais, kuriam būtų galima taikyti CMR konvenciją. Kadangi krovinys buvo perkeltas į kitą transporto priemonę, vežimas neatitinka CMR konvencijos 2 straipsnio 1 dalyje numatytų CMR konvencijos taikymo sąlygų. (LAT 2017 m. balandžio 28 d. nutartis civilinėje byloje).

Taigi, CMR konvencijos 2 straipsnis nurodo, kokiais atvejais ši konvencija turi būti taikoma, jei krovinys yra gabenamas ne tik sausumos keliais. Šio straipsnio pirmoji dalis reglamentuoja, jog ši konvencija yra taikoma visam vežimui, nesvarbu, kokiais keliais krovinys buvo gabenamas, tačiau gabenamas krovinys negali būti perkraunamas. Aptartose bylose galime pastebėti, jog tais atvejais, kai krovinys yra gabenamas ne tik sausumos keliais, svarbiausia yra tai, ar krovinys buvo perkrautas, ar ne – tai yra pagrindinis aspektas, siekiant išsiaiškinti, ar CMR konvencija bus taikoma visam vežimui.

3. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos 29 straipsnis

CMR konvencijos 29 straipsnis nurodo vežėjo atsakomybę ribojančių taisyklių išimtis. LAT civilinėje byloje Nr. e3K-3-258-943/2021 teisėjų kolegija teigia, kad konvencijos 29 straipsnio 1 dalis į lietuvių kalbą yra išversta netiksliai - vertime yra lingvistinių netikslumų. Nutartyje nurodoma, kad oficialus šio straipsnio 1 dalies vertimas atrodo taip: „<...> vežėjas negali vadovautis šios Konvencijos nuostatomis, kurios jį atleisť nuo atsakomybės ar ją ribotų arba kurios įrodinėjimo našť perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstaty-

mus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams“. Tuo tarpu kolegija nurodo, kad tikslus šios dalies vertimas turėtų atrodyti taip: „Vežėjas negali vadovautis šio skyriaus nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų arba kurios įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal bylą nagrinėjančio teismo vietos valstybės teisę prilyginama tyčiniams veiksams“ (LAT 2021 m. spalio 21 d. nutartis civilinėje byloje). Atidžiau žvelgiant į šiuos du nurodytus vertimus, pastebima, jog esminį skirtumą tarp jų sudaro aiškinimas, pagal kokios teisės nurodomus kriterijus tam tikri vežėjo veiksmai būtų prilyginami tyčiniams veiksams. Teismo nurodytu netiksliu vertimu, veiksų vertinimas ir prilyginimas tyčiniams veiksams turėtų būti atliekamas pagal įstatymus, kuriuos taiko bylą nagrinėjantis teismas, tačiau pateiktame tiksliaame vertime nurodoma, kad turėtų būti vertinama pagal teismo, kuriame yra nagrinėjama byla, vietos valstybės teisę. Lingvistiniu būdu nagrinėjant šiuos du skirtumus, galima pasiekti išvadą, jog netikslaus vertimo formuluotėje akcentuojamas teismo pasirinkimas, kokius įstatymus taikyti, kas gali pasirodyti iš dalies subjektyvu, tačiau teismas tiksliaame vertime nurodo, kad taikoma teisė yra parenkama pagal bylą nagrinėjančio teismo vietą, o ne pagal teismo preferenciją. Kartu tai atskleidžia aplinkybę, jog tyčia skirtingose valstybėse yra aiškinama gana vienodai ir nėra reikalinga nurodyti, kokiu tyčios aiškinimu naudotis, siekiant ją patvirtinti ar paneigti. Tačiau neatsargumo, priligiamo tyčiai, aiškinimai skirtingose valstybėse yra įvairūs, CMR konvencijoje taip pat neatsargumo sąvoka nėra apibrėžta. Taigi aiškinant minėtuosius veiksmus, pats konvencijos straipsnis teismams suteikia teisę vertinti juos vadovaujantis nacionaline teise. Straipsnio antroji dalis nurodo, kad ši nuostata galioja ne tik tuo atveju, kai tyčinius ar sąmoningus veiksmus įvykdė vežėjas, tačiau ir kai juos įvykdė kiti asmenys, vežimo metu vykdę vežėjo pavestas užduotis (Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties..., 1956).

LAT yra nurodęs, kad CMR konvencijos aptariamas straipsnis nurodo dvi sąlygas, kurioms egzistuojant vežėjo atleidimas nuo kaltės gali būti ribojamas. Labai aiškiai suvokiamas kompensacijos dydžio ribojimas yra nurodytas konvencijos 23 straipsnio 3 dalyje, kurioje teigiama, kad kompensacijos, už dalį ar visą prarastą krovinį, dydis negali būti didesnis nei 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio. Tačiau, kiekvienu atveju vertinant situaciją reikalinga kreipti dėmesį, ar nagrinėjamoje situacijoje nėra bent vienos iš jau anksčiau minėtų sąlygų, sąlygojančių 29 straipsnio taikymą. Taigi šiame pavyzdyje – krovinio ar jo dalies praradimo situacijoje, nustačius bent vieną iš anksčiau minėtų sąlygų, vežėjas prarastų teisę naudotis 23 straipsnio 3 dalyje nurodytu kompensacijos dydžio ribojimu ir turėtų atlyginti visą sukeltą žalą (Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties..., 1956). D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus teigimu, minėtos žalos dydį išreikšus pinigine išraiška, žalą patyręs asmuo galėtų tikėtis visiško nuostolių atlyginimo remiantis CK 6.251 straipsnio 1 dalimi, nepaisant CMR konvencijoje nurodytų atsakomybės ribojimo atveju, kadangi

teismas, vertindamas CMR konvencijos 29 straipsnyje įtvirtintų taisyklių imperatyvumo, negalėtų remtis CK 6.251 straipsnio 2 dalimi ir sumažinti sumą, skirtą nuostoliams atlyginti (Ambrasienė, Sinkevičius, 2004, p. 106).

Reikalinga atsižvelgti į tai, kad nors ir konvencijos 29 straipsnyje nėra tiesiogiai nurodyta, tačiau LAT praktikoje yra išaiškinta, kad tyčiniams veiksams taip pat gali būti prilyginamas ir neatsargumas - tai gali reikšti, jog, nustačius didelį vežėjo neatsargumą, atsiranda pagrindas taikyti 29-ąjį straipsnį. Pabrėžiama, jog tokiu neatsargumu, kuris galėtų būti prilyginamas tyčiniams veiksmais, laikomi būtent tokie veiksmai, kurių asmuo nebūtų padaręs, jei būtų vadovavęsis minimaliais rūpestingumo ir atsargumo reikalavimais. Neskaitant neatsargių veikslių, tyčiniams veiksmais taip pat gali būti pripažintas ir neveikimas. Iš neveikimo prevencijos kylantis veikslių sąrašas yra ženkliai platesnis nei neatsargumo prevencijos. Kaip ir minėta, norint užkirsti kelią neatsargumui, pagal teismų praktikos aiškinimą, užtenka vadovautis bent minimaliais rūpestingumo bei atsargumo reikalavimais, tačiau, aiškindama neveikimą, teisėjų kolegija nurodo, jog tai yra visų įmanomų veikslių, kurie galėtų užkirsti kelią rizikos kilimui arba bent jau tą riziką sumažinti, neatlikimas. Taigi, tam, kad vežėjas būtų užtikrintas, kad jo veiksmai ar veikslių stoka nebus pripažinta neveikimu ar neatsargumu, reikėtų ne tik vadovautis minimaliais rūpestingumo reikalavimais, tačiau ir imtis visų priemonių, kurios padėtų užtikrinti krovinio saugumą (LAT 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje).

Visgi, reikėtų akcentuoti ir tai, kad ne visais atvejais vežėjo veiksmai ar neveikimas gali lemti CMR konvencijos 29 straipsnio taikymą. Veiksmai, reikalingi CMR konvencijos 29 straipsnio taikymui, turi būti tikslingi bei sąmoningi, kroviniui kilusi grėsmė turi būti sąlygota vežėjo veikslių. Tai reiškia, jog kroviniui kilusi grėsmė turi būti arba tiesiogiai sukelta vežėjo veikslių ar neveikimo, arba tokie veiksmai ar neveikimas turėjo tiesioginės įtakos rizikos, kad kroviny bus prarastas arba jam bus padaryta tam tikra žala, padidėjimui. Todėl, aiškindama šį straipsnį, kolegija pabrėžia, jog yra reikalinga ne tik nustatyti neatsargių veikslių ar neveikimo faktą, tačiau kartu ir nustatyti jo įtaką žalos atsiradimo grėsmei (LAT 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje).

Nustatant vieną iš CMR konvencijos 29 straipsnio taikymui reikalingų aspektų – veikslių ar neveikimo sąmoningumą, reikalinga įvertinti su pažeidimu susijusius subjektyvius bei objektyvius kriterijus. Sąmoningi asmens veiksmai ar neveikimas, suvokiant, kad dėl to gali atsirasti tam tikros neigiamos pasekmės, yra laikoma subjektyviuoju kriterijumi. Objektyviuoju kriterijumi galima laikyti įvairių taisyklių – darbo ir poilsio režimo taisyklių, krovinio apsaugos, kelių eismo taisyklių ar kitų krovinio saugumui įtakos turinčių taisyklių pažeidimas ar nesilaikymas (LAT 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje).

Toliau, pasitelkiant anksčiau aptartą krovinio ar jo dalies praradimo pavyzdį, analizuojant, kada vežėjo veiksmai būtų laikomi dideliu neatsargumu, būtų galima

išskirti kelis galimus atvejus: krovinio palikimas be priežiūros, autoįvykis, sukeltas nesilaikant darbo ir poilsio taisyklių, perkrauto krovinio vežimas, jei apie tai buvo žinoma, krovinio perdavimas nežinomam asmeniui ir kt. (LAT 2001 m. birželio 15 d. senato nutarimas Nr. 31). Pasinaudojant teismų praktika, galima detaliau išnagrinėti pastarąjį, t. y. krovinio perdavimo nežinomam asmeniui, atvejį. LAT civilinėje byloje Nr. e3K-7-151-421/2020 ieškovas nurodė, kad jis sudarė ekspedijavimo sutartį su vienu iš atsakovų, vėliau šis atsakovas sudarė tarptautinio susisiekimo krovinių ekspedijavimo paslaugų teikimo sutartį su antruoju atsakovu, kuris kroviniumi pervežti pasitelkė faktinį vežėją - trečiąjį atsakovą. Ieškovas nurodo, kad faktinis vežėjas krovinį atgabeno ne į sutartą pristatymo vietą ir jį perdavė CMR važtaraštyje nenurodytam asmeniui, teisėjų kolegija pažymi, kad dėl šių veiksmų krovinys galiausiai buvo prarastas. Faktiniam vežėjui vienintelė nurodyta informacija, susijusi su krovinio iškrovimo vieta, buvo iškrovimo vietos šalis, miestas bei nurodymas, kad tikslesnė informacija bus suteikta telefonu. Atsakovas nepareikalavo CMR važtaraščio su detalesne informacija, kuriame būtų nurodyta šalių sutarta iškrovimo vieta. Atsakovas, iškrovęs krovinį, jį perdavė niekur nenurodytam ir neidentifikuotam asmeniui, į krovinio siuntėją dėl patikslintos bei išsamesnės informacijos taip pat nesikreipė. Išplėstinė teisėjų kolegija, atsižvelgusi į šias aplinkybes, konstatavo, kad teismai, nagrinėję šią bylą, teisingai vertino atsakovo veiksmus kaip didelį neatsargumą, kurį prilygino tyčiniams veiksams. Taip pat nurodė, kad šioje situacijoje bent jau minimaliai rūpestingi veiksmai (pvz. telefoninis skambutis siuntėjui) galėjo užkirsti kelią krovinio praradimui ir žalos kilimui (LAT 2020 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje).

LAT civilinėje byloje Nr. e3K-123-219/2017 ieškovas nurodė, kad su atsakove buvo sudaryta vienkartinė krovinio pervežimo sutartis bei tai, kad vieni pažeidimai buvo pastebėti transporto priemonei atvykus į iškrovimo vietą, kitas pažeidimas buvo pastebėtas vėliau ir pažeidimo akte nebuvo pažymėtas. Iškrovimo metu buvo pastebėta, kad šalia buvo sukrautas kitas krovinys, t. y., pažeistas krovinys buvo perkrautas. Teisėjų kolegija nurodė, kad vežėjas, perkrovęs krovinį, vien tokiais veiksmais nepažeidė rūpestingumo pareigos ir tokia aplinkybė negali būti pakankama konstatavimui, kad vežėjas žinojo, kad krovinio perkrovimas turės neigiamų padarinių ir jos „sąmoningas veikimas prie tokių padarinių prisidėjęs“. Kadangi nebuvo nustatyta, kad krovinys būtų akivaizdžiai netinkamai perkrautas bei sutvirtintas ir tas būtų sąmoningai suvokiama, taip pat nebuvo nustatyta, kad, vežėjui atlikus kokius nors papildomus veiksmus, krovinio sugadinimo rizika būtų panaikinta ar sumažinta, teisėjų kolegija konstatavo, kad CMR konvencijos 29 straipsnis šiuo atveju neturi būti taikomas ir vežėjas nepraranda teisės naudotis CMR konvencijoje įtvirtintais atsakomybės ribojimo ar atleidimo nuo atsakomybės pagrindais (LAT 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje).

Naudinga aptarti ir CMR konvencijos 29 straipsnio sąveiką su įvykio pripažinimu draudžiamuoju. LAT civilinėje byloje Nr. e3K-3-461-378/2017 teisėjų kolegija nuro-

dė, kad „Draudimo sutartimi viena šalis (draudikas) įsipareigoja už sutartyje nustatytą draudimo įmoką sumokėti kitai šaliai (draudėjui) <...> draudimo išmoką, jeigu įvyksta įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytas draudžiamasis įvykis <...>“. Teisėjų kolegija, atsižvelgdama į Draudimo įstatymo, Civilinio kodekso bei CMR konvencijos nuostatas, konstatavo, kad CMR konvencija „nereglamentuoja vežėjų atsakomybės draudimo santykių šalių teisių ir pareigų“, taigi, kilus būtent tokiam ginčui, kuomet nėra aišku, ar įvykis turėtų būti pripažintas draudžiamuoju ar ne, vadovautis reikėtų draudimo santykius reglamentuojančiais teisės aktais bei tarp šalių sudarytos draudimo sutarties nuostatomis, o ne CMR konvencijos nuostatomis. Nutartyje taip pat nurodyta, kad CMR konvencijos nuostatos, susijusios su vežėjo atsakomybe, atleidimu nuo jos ir jos ribojimu, yra aktualios, kuomet yra nustatinėjamas atlygintinų nuostolių dydis, kadangi jis ir lemia draudimo išmokos dydį. Taigi, CMR konvencijos nuostatos, susijusios su vežėjo atsakomybe, yra aktualios nustatant draudimo išmokos dydį, tačiau ne sprendžiant ginčą dėl įvykio pripažinimo draudžiamuoju (LAT 2017 m. gruodžio 18 d. nutartis civilinėje byloje).

Reikalinga pabrėžti ne tik analizuojamo CMR konvencijos straipsnio sąveiką su draudimo santykiais, tačiau aptarti ir mišrios kaltės atvejį, kuris įvyksta tuomet, kai dėl atsiradusios žalos kaltas yra ne tik vežėjas, tačiau ir siuntėjas ar krovinio gavėjas. Tokią situaciją galima būtų iliustruoti paprastu pavyzdžiu – krovins gavėją pasiekė sugadintas, kadangi krovinio siuntėjas jį netinkamai pakrovė, tačiau ir krovinio vežėjo vairuotojas vairavo itin dideliu greičiu, keliančiu pavojų kroviniui (Ambrasienė, Sinkevičius, 2004, p. 84). Kreipiant dėmesį į CMR konvencijos 17 straipsnio 5 dalį, teigiančią, jog esant mišrios kaltės atvejui, vežėjo atsakomybė yra ribojama tokia dalimi, kurios atsiradimą sąlygojo krovinio siuntėjo ar gavėjo veiksmai. Vien vertinant lingvistiniu būdu, galima suvokti, kad CMR konvencijos 17 straipsnio 5 dalis ir CMR konvencijos 29 straipsnis negali būti taikomi kartu, kadangi vienas nurodo sąlygas, kurioms esant vežėjo atsakomybė yra ribojama, o kitas straipsnis nurodo sąlygas, kurioms esant šie ribojimai nėra taikomi. Tai, kad esant mišriai vežėjo ir krovinio siuntėjo ar gavėjo kaltei negali būti taikomas CMR konvencijos 29 straipsnis, patvirtina ir LAT teisėjų kolegija civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004, kurioje kolegija teigia, kad „<...> CMR konvencijos 29 str. taikymas šioje byloje, konstatavus ir paties krovinio siuntėjo kaltę dėl krovinio sugadinimo, vežėjo atžvilgiu nėra galimas.“ (LAT 2004 m. birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje).

Žvelgiant į užsienio valstybių pavyzdžius, galima pamatyti, jog Ispanijos teismų praktika kiek skiriasi nuo jau aptartos LAT CMR konvencijos 29 straipsnio taikymo klausimu. Otmar J. Tuma straipsnyje „The Degree of Default under Article 29 CMR“ nurodė, kad Ispanijos teisės aktai, reglamentuojantys nacionalinį vežimą, nenumato vežėjo atsakomybės, kylančios iš didelio neatsargumo, tuo pačiu autorius pabrėžia ir tai, kad Ispanijos teisėje didelio neatsargumo prilyginamo tyčiai kategorijos nėra, todėl Ispanijos teismai tokios sąvokos neturėtų taikyti. Ispanijai priešinga situacija

galima išvysti Šveicarijos teisėje. Anot Otmar J. Tuma, Šveicarijos teisėje grubus ap-
laidumas (didelis neatsargumas) ir tyčia yra vienas kitam prilyginami, kadangi pagal
Šveicarijos krovinių vežimo teisę sukelia vienodus padarinius. Lenkijos teisė šiuo
klausimu nors ir nesiskiria nuo Šveicarijos, tačiau ji taip pat pateikia didelio neatsar-
gumo apibrėžimą. Lenkų kalba terminas didelis neatsargumas yra „razace niedbals-
two“, lenkų teisėje aiškinamas kaip veiksma, kurį atliekantis žmogus suvokia, kad
dėl šio veiksmo gali kilti neigiami padariniai, tačiau yra įsitikinęs, kad nekils (Tuma,
2006, p. 596-603). Nors CMR konvencija turėtų suvienodinti ginčų, susijusių su tarp-
tautiniiais vežimais, sprendimą, galima matyti, kad taip nėra. Būtent ta aplinkybė, jog
pačioje konvencijoje nėra pateikto didelio neatsargumo apibrėžimo ir jo santykio su
tyčia, sąlygoja didelę įvairovę ir vienodos tarptautinės praktikos nebuvimą spren-
džiant ginčus, kuriuose atsakomybės ribojimo ar neribojimo klausimą lemia didelio
neatsargumo apibrėžimo egzistavimas ir aiškinimas nacionalinėje teisėje.

Taigi, CMR konvencijos 29 straipsnis nurodo sąlygas, kurioms esant vežėjas negali
naudotis konvencijos nuostatomis dėl atleidimo nuo atsakomybės ar atsakomybės
ribojimo. Aiškindama šį straipsnį, teisėjų kolegija nurodo, kad tyčiniai veiksmais
taip pat yra laikomas didelis neatsargumas bei neveikimas. Sąmoningumo, reikalingo
didelio neatsargumo sąlygotiems veiksams įrodyti, konstatavimui reikalinga nuro-
dyti objektyviųjų bei subjektyviųjų kriterijų egzistavimą, t. y., pažeidimą ar nesilaiky-
mą krovinio saugumą užtikrinti padedančių taisyklių bei sąmoningumo veiksmus ar
neveikimą, suvokiant, kad dėl jų gali kilti grėsmė kroviniui ar padidėti jos atsiradimo
tikimybė. Visgi, turi būti pripažinta, kad tokie vežėjo veiksmai ar neveikimas turėjo
tiesioginės įtakos kroviniui padarytos žalos atsiradimui.

Išvados:

1. LAT dažnai akcentuoja CMR konvencijos 1 straipsnį, nustatantį sąlygas, ar ginčo
situacijos atveju šalys gali taikyti CMR konvencijos nuostatas. Teismų praktikoje
pabrėžiama, kad CMR konvencija yra taikoma, kai yra nustatomos visos sąlygos:
kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutartis, kai krovi-
nio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš sutarties
šalių yra konvencijos narė.
2. Norint vežimo sutarčiai taikyti CMR konvenciją, reikalinga patikrinti ir sutar-
ties sąlygų atitikimą CMR konvencijos 2 straipsnio 1 daliai, kuri nustato CMR
konvencijos taikymo sritį krovinio gabenimo atvejais, kai transporto priemonė
su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro trans-
portu. LAT praktika pabrėžia, jog krovinyms negali būti perkraunama iš transporto
priemonės.
3. Veiksmai, reikalingi CMR konvencijos 29 straipsnio taikymui, turi būti tikslingi
bei sąmoningi, kroviniui kilusi grėsmė turi būti sąlygota vežėjo veiksmų. Krovi-

niui kilusi grėsmė turi būti arba tiesiogiai sukelta vežėjo veiksmų ar neveikimo, arba tokie veiksmai ar neveikimas turėjo tiesioginės įtakos rizikos, kad krovinys bus prarastas arba jam bus padaryta tam tikra žala, padidėjimui.

4. CMR konvencijos nuostatos susijusios su vežėjo atsakomybe, yra aktualios nustatant draudimo išmokos dydį, tačiau ne sprendžiant ginčą dėl įvykio pripažinimo draudžiamuoju.
5. Esant mišriai vežėjo ir krovinio siuntėjo ar gavėjo kaltei, CMR konvencijos 29 straipsnis negali būti taikomas.

Literatūros sąrašas:

Norminiai teisės aktai

1. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) (1956). Valstybės žinios, 1998, 107-2932;
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (2000). Valstybės žinios, 74-2262.

Specialioji literatūra

1. Ambrasienė, D. ir Sinkevičius, E. (2004). Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras;
2. Tuma, O. J. (2006). The Degree of Default under Article 29 CMR. *Revue de Droit Uniforme*, 11(3), 585–606.

Teismų praktika

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. spalio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-258-943/2021;
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-461-378/2017;
3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2020 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-7-151-421/2020;
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-123-219/2017;
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. kovo 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-125-248/2018;
6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. balandžio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-175-706/2015;
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009;
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. gegužės 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-279/2014;
9. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. balandžio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-204-378/2017;

10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. balandžio 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-185-969/2015;
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-210/2010;
12. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. Nr. 3K-3-328/2004;
13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. birželio 15 d. senato nutarimas Nr. 31.

TARPTAUTINIO KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS SUTARTIES KONVENCIJOS (CMR) 1, 2 IR 29 STRAIPSNIŲ AIŠKINIMAS TEISMŲ PRAKTIKOJE

Santrauka

CMR konvencija yra taikoma krovinių vežimui keliais. Pirmasis konvencijos straipsnis nustato jos taikymo sritis. Tam, kad CMR konvencija būtų taikoma krovinių vežimo keliais sutarčiai, krovinyms turi būti vežamas transporto priemone už užmokestį, kai krovinių siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų valstybių teritorijose bei kai bent viena iš sutarties šalių yra šios konvencijos narė. Net ir vežimui nepatenkant į CMR konvencijos veikimo sritį, šalys gali dėl šios konvencijos taikymo susitarti pačios, tačiau šis susitarimas turi būti aiškiai išreikštas. CMR konvencijos antrasis straipsnis papildomai nurodo, kad konvencija yra taikoma visam vežimui ir tais atvejais, kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu, tačiau krovinyms negali būti perkraunamas – tai yra labai svarbu, kuomet reikia nustatyti, ar konvencija bus taikoma visam vežimui, ar tik jo daliai. CMR konvencijos 29 straipsnis nurodo sąlygas, kurioms esant vežėjas negali naudotis konvencijos nuostatomis dėl atleidimo nuo atsakomybės ar atsakomybės ribojimo. Tyčiaisiais veiksmais, reikalingais CMR konvencijos 29 straipsnio taikymui, taip pat yra laikomas didelis neatsargumas bei neveikimas. Sąmoningumo, reikalingo didelio neatsargumo sąlygotiems veiksams įrodyti, konstatavimui reikalinga nurodyti objektyviųjų bei subjektyviųjų kriterijų egzistavimą, t. y., pažeidimą ar nesilaikymą krovinių saugumą užtikrinti padedančių taisyklių bei sąmoningus veiksmus ar neveikimą, suvokiant, kad dėl jų gali kilti grėsmė kroviniui ar padidėti jos atsiradimo tikimybė. Visgi, turi būti pripažinta, kad tokie vežėjo veiksmai ar neveikimas turėjo tiesioginės įtakos kroviniui padarytos žalos atsiradimui.

INTERPRETATION OF ARTICLES 1, 2 AND 29 OF THE CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR) IN CASE LAW

Summary

The CMR Convention applies to the carriage of goods by road. The first article of the Convention defines its scope. In order for the CMR Convention to apply to a contract for the carriage of goods by road, the carriage of goods must be carried in a vehicle for payment when the consignor and the consignee are in the territories of different State and when at least one of the parties to the contract is a member of this Convention. Even if shipments fall outside the scope of the CMR Convention, the parties may agree on the application of the Convention themselves, but this agreement must be clearly expressed. The second article of the CMR Convention adds that the Convention applies to all transport and in cases where a vehicle with cargo carries part of the road by sea, rail, inland waterway or air, but the cargo cannot be transshipped, which is very important when it is necessary to determine whether the Convention will apply to all or only part of the carriage. Article 29 of the CMR Convention indicates the conditions under which the carrier cannot use the provisions of the Convention regarding exemption from liability or limitation of liability. Intentional actions required for the application of Article 29 of the CMR Convention also include gross negligence and omission. The existence of objective and subjective criteria is necessary to establish awareness, which is required to prove actions caused by gross negligence, i.e., violation or non-observance of rules helping to ensure the safety of the cargo and deliberate actions or omissions, realizing that they may pose a threat to the cargo or increase the likelihood of its occurrence. However, it must be recognized that such actions or omissions of the carrier had a direct impact on the occurrence of damage to the cargo.