

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Civilinės teisės ir civilinio proceso katedra**

Tomo Burtiliaus
IV kurso, 3 grupės, komercinės teisės
Studijų atšakos studento

**Magistro darbas
Krovinių vežėjo keliais civilinė atsakomybė už krovinio
sugadinimą**

Vadovas: asist. dr. Stasys Drazdauskas
Recenzentas: lekt. dr. Tomas Kontautas

Vilnius 2009

Turinys

1. Įžanga.....	3
2. Krovinio sugadinimo samprata.....	7
3. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą pagal CMR konvenciją ir nacionalinę teisę	9
3.1. Vežėjo atsakomybės už krovinio sugadinimą pagrindai	9
3.2. Vežėjo atsakomybės už krovinį pradžia ir pabaiga	12
3.3. Vežėjo atsakomybė esant vežėjo tyčiai arba dideliam neatsargumui (šiurkščiam aplaidumui)	16
3.4. Atsakomybės paskirstymo tarp siuntėjo/gavėjo ir vežėjo atvejai.....	18
3.5. Vežėjo atsakomybė kai vežėjas paveda vežti krovinį trečiajam asmeniui bei krovinio ekspedijavimo atvejais	21
3.6. Atsakomybė už krovinį, kurį paeiliui veža keli vežėjai.....	23
3.7. Vežėjo atsakomybė ypatingųjų pervežimų atvejais (multimodaliniai pervežimai)	27
3.8. Atsakomybė dėl transporto priemonės gedimų	28
3.9. Vežėjo atsakomybės dydis ir jos ribojimas	30
4. Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už krovinio sugadinimą pagrindai	36
4.1. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės kai krovinys sugadintas dėl ieškovo netinkamų veiksmų arba aplaidumo	38
4.2. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės kai krovinys sugadintas (pažeistas) dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų arba aplaidumo	40
4.3. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl paslėptų krovinio defektų	41
4.4. Atleidimas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio	42
4.5. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingų rizikos faktorių - „privilegiuoti“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindai	45
4.6. „Privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai nacionalinėje teisėje	50
4.7. „Privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės tarptautinėje privatinėje teisėje ir nacionalinėje teisėje pagrindų santykis	52
5. Reklamacijos, pretenzijos ir ieškiniai	54
6. Išvados	58
Literatūros sąrašas	62
Santrauka	65
Summary.....	66

1. Įžanga

Po Nepriklausomybės atkūrimo Lietuva atsidūrė pagrindiniame transporto koridoriuje tarp Rytų ir Vakarų, o palanki geografinė padėtis, gera infrastruktūra sąlygojo tai, kad ji, praeito amžiaus pabaigoje smarkiai išplėtojo transporto veiklą. Sparti plėtra tęsėsi ir pirmajame XXI amžiaus dešimtmetyje. Viena iš pagrindinių ir svarbiausių tokios veiklos atšakų – tarptautinis krovinių vežimas keliais. Daugelis Lietuvos transporto įmonių tapo stipriais ir svarbiais tarptautinės pervežimų keliais rinkos dalyviais, turint omenyje tiek besidriekiančius pervežimų maršrutus į tolimuosius Rusijos regionus, tiek pervežimus Europos Sąjungos teritorijoje ar į kitas Europos valstybes.

Pagrindinis dokumentas, reglamentuojantis šią sritį, yra 1956 m. Ženevos tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (toliau – CMR konvencija), kurią jau daugelį dešimtmečių taiko ir per teismų praktiką aiškina daugelis pasaulio valstybių, o nuo 1993 m. ir Lietuva. CMR konvencija yra Lietuvos vidaus teisės sistemos sudėtinė dalis. Teismai, sprenddami ginčus, kylančius iš krovinių tarptautinių pervežimų, kuriuos unifikuotai reglamentuoja CMR konvencija, turi ją taikyti tiesiogiai. Plėtojantis tarptautinio krovinių vežimo verslui, padidėjęs gabenamų krovinių srautas lėmė keletą dalykų. Visų pirma Lietuvos teismai susidūrė su ginčais, kylančiais dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo. Iš pradžių tai buvo ginčai tik tarp krovinio siuntėjo arba gavėjo ir vežėjo, vėliau, išsiplėtus vežėjų civilinės atsakomybės rinkai, į tokio pobūdžio bylas kaip atsakovai buvo įtraukiami vežėjų civilinės atsakomybės draudikai.

Kita vertus, tos pačios transporto įmonės kartais gabena krovinius ne tik tarptautiniais maršrutais, bet ir Lietuvos teritorijoje, todėl atkreiptinas dėmesys, kad pervežimuose Lietuvos teritorijoje atsakomybę reglamentuoja jau nacionaliniai aktai.

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

Skirtingas vežėjo civilinės atsakomybės pagrindas tarptautinėje privatinėje teisėje lemia ir skirtingus vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės 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.¹

Temos aktualumas. Pradėjus domėtis šia tema ir rinkti medžiagą, pastebėta, kad vežėjo keliais atsakomybės už krovinio sugadinimą tema beveik nėra nagrinėta ir analizuota. Aptarinėdamas šiame darbe naudotą literatūrą ir šaltinius paminėjau keletą knygų, straipsnių, tačiau pagrindė rėmiausi teisės aktais, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išnagrinėtomis bylomis, taip pat dar 2001 metų birželio 15 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“.² Pažymėtina, kad po 2001 metų minėtos LAT nutarimo, neskaitant kelių nutarimų dėl CMR konvencijos taikymo, jokių apžvalgų nebebuvo išleista. Toks literatūros stygius lemia nagrinėjamos temos aktualumą, nes tarptautiniuose ar vietiniuose pervežimuose keliais dažnas atvejis, kai krovinyms yra sugadinamas dėl vienokių ar kitokių aplinkybių, dėl vežėjo, dėl siuntėjo kaltės.

Šio darbo tikslas – analizuojant CMR konvenciją, Lietuvos teisės aktus, teismų nutartis taip pat jau esamą negausią literatūrą, atlikti tyrimą, kuriame būtų nagrinėjama sąlyginai siaura vežėjo keliais atsakomybės sritis – vežėjo atsakomybė sugadinus krovinį. Darbe nagrinėjami vežėjo atsakomybės už krovinio sugadinimą atsiradimo pagrindai, aptariama kuo skiriasi vežėjo atsakomybės pagrindai sugadinus krovinį tarptautinio pervežimo metu, kai bus taikomi tarptautiniai teisės aktai, ir vietinio pervežimo metu, kai, sprendžiant atsakomybės klausimą, bus vadovaujama Lietuvos nacionaliniais teisės aktais. Analizuojamos situacijos ir atvejai, kaip pasiskirsto atsakomybė, kai krovinį gabena paeiliui keli vežėjai, svarstomas atsakomybės už krovinio sugadinimą klausimas multimodalinių pervežimų atvejais, kuo skiriasi atsakomybė, kai vežėjas paveda vežti krovinį trečiajam asmeniui nuo atsakomybės ekspedijavimo atvejais. Daug dėmesio skiriama vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės už krovinio sugadinimą sąlygų ir

¹ SINKEVIČIUS, E. Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, *Jurisprudencija*, 2006 (80); 90-99.

² 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.

pagrindų apžvalgai: kuo skiriasi vežėjo atleidimas nuo atsakomybės sugadinus krovinį pagal CMR konvenciją nuo teisinio reguliavimo įtvirtinto nacionaliniuose teisės aktuose.

Tyrimo objektas – krovinio vežėjo keliais civilinė atsakomybė sugadinus krovinį.

Tyrimo metodai – atliekant tyrimą buvo naudojamosi sisteminiu (sistemiškai aiškinami tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai bei teismų sprendimai susiję su krovinio vežėjo keliais civiline atsakomybe sugadinus krovinį), analizės (analizuojamas teisės normų, reguliuojančių krovinio vežėjo keliais civilinę atsakomybę sugadinus krovinį, turinys) bei lyginamuoju metodais (lyginamas krovinio vežėjo keliais civilinės atsakomybės sugadinus krovinį reguliavimas nacionalinėje bei tarptautiniuose teisės aktuose).

Krovinių tarptautinių vežimų keliais teisės šaltiniai. Tarptautiniai pervežimai yra sritis, reikalaujanti tam tikrų taisyklių unifikavimo tarptautiniu mastu. Dėl šios priežasties transporto srityje priimta nemažai tarptautinių sutarčių, konvencijų, pasirašyta dvišalių tarpvalstybinių sutarčių.

Viena svarbiausių – CMR konvencija, kuri 1956 m. buvo pasirašyta Ženevoje. Ji įsigaliojo nuo 1961 m. liepos 2 d. penkioms valstybėms (Austrijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Italijos Respublikai, Nyderlandų Karalystei, Jugoslavijos Federacinei Respublikai) pateikus saugoti ratifikavimo raštus³. Konvencijos tekstas buvo parengtas prancūzų ir anglų kalbomis, turinčiomis vienodą juridinę galią. Trumpinimas CMR - iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšminių žodžių - Convention relative au contrat de transport international de merchandise par route.

Pagal CMR konvencijos 42 straipsnio 5 punktą prie šios Konvencijos gali būti prisijungiama arba ji gali būti ratifikuojama. CMR konvencijos dalyve Lietuva tapo prisijungimo būdu, o dėl pastarosios priežasties, teismai ypač iki 1996 m, gruodžio 11 d., kol įsigaliojo Lietuvos kelių transporto kodeksas, kurio 39 straipsnis nustatė, kad krovinių tarptautinių vežimų už atlyginimą santykius reguliuoja 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvencija, pasirašyta Ženevoje, atsisakydavo taikyti CMR konvenciją, teikdami prioritetą nacionaliniams įstatymams. Reikia pažymėti, kad pati konvencija yra sutartis. Prisijungimas prie jos reiškia susitarimą ir valstybių – konvencijos dalyvių –

³ Šiuo metu CMR konvencijos narės yra: Airija, Austrijos Respublika, Baltarusijos Respublika, Belgijos Karalystė, Bosnijos ir Hercegovinos Respublika, Bulgarijos Respublika, Kroatijos Respublika, Čekijos Respublika, Danijos Karalystė, Estijos Respublika, Ispanijos Karalystė, Suomijos Respublika, Prancūzijos Respublika, Vokietijos Federacinė Respublika, Graikijos Respublika, Vengrijos Respublika, Ispanijos Karalystė, Italijos Respublika, Jugoslavijos Federacinė Respublika, Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė, Kazachstano Respublika, Latvijos Respublika, Lenkijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Makedonijos Respublika, Maroko Karalystė, Moldovos Respublika, Nyderlandų Karalystė, Norvegijos Karalystė, Portugalijos Respublika, Rumunija, Rusijos Federacija, Slovakijos Respublika, Slovėnijos Respublika, Švedijos Karalystė, Šveicarijos Konfederacija, Tadžikistano Respublika, Tuniso Respublika, Uzbekistano Respublika.

įsipareigojimą ją vykdyti. Atsisakymas taikyti konvenciją dėl tos priežasties, kad ji yra neratifikuota, prieštarauja tarptautinės teisės principams, o konkrečiai – 1969 m. Vienos konvencijai dėl tarptautinių sutarčių teisės.⁴

Lietuva prisijungė prie CMR konvencijos ir šios Konvencijos 1978 m. liepos 5 d. protokolo 1993 m. kovo 5 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkiu Nr. 169p. Oficialus CMR konvencijos tekstas su inkorporuotu į jį 23 str. pakeitimu paskelbtas 1998 m. gruodžio 4 d. "Valstybės žiniuose" (Žin., 1998, Nr. 107)⁵. CMR konvencija yra Lietuvos vidaus teisės sistemos sudėtinė dalis. Teismai, sprendami ginčus, kylančius iš santykių, kuriuos unifikuotai reglamentuoja CMR konvencija, privalo ją tinkamai aiškinti ir taikyti tiesiogiai.

Vienas svarbiausių šaltinių – 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)“. Jame apibendrinama, kaip teismai praktiškai taikė CMR konvencijos nuostatas, kokių iškilo neaiškumų jas taikant, kokius įstatymų pažeidimus dažniausiai darė ir kaip teisingai turėtų būti formuojama teismų praktika. Šiame apibendrinime yra aptartos 218 bylų kilusių dėl krovinių pervežimų tarptautiniais maršrutais tame tarpe ir dėl krovinio sugadinimo kilusių bylų, todėl šis Lietuvos aukščiausiojo teismo padarytas bylų apibendrinimas yra labai svarbus šaltinis rašant darbą pasirinkta tema.

Be CMR konvencijos, tarptautinius krovinių pervežimus keliais dar reglamentuoja tarpvalstybiniai dvišaliai susitarimai tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių. Krovinių pervežimo keliais santykius reglamentuoja šiuo metu galiojančio CK 6 knygos XL skyrius, KTK, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės.

Jeigu vežami greitai gendantys maisto produktai produktai, taip pat taikytinas 1970 m. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP). Jį Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 2000 m. vasario 17 d. įstatymu Nr. VIII-1552 (Žin. 1999, Nr. 10). Šis susitarimas Lietuvai įsigaliojo 2001 m. balandžio 28 d.

Teisinės literatūros šia tema, kaip jau minėta, yra labai nedaug. Viena svarbiausių – dr. D. Ambrasienės ir dr. E. Sinkevičiaus „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija“, kurioje analizuojami vežėjo civilinės atsakomybės probleminiai aspektai, jos taikymo

⁴ 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.

⁵ Ibid.

klausimai ir šios atsakomybės dydis. Taip pat daug dėmesio yra skiriama vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygoms – be kita ko – ir už krovinio sugadinimą. Monografijos autoriai išskiria du savarankiškus vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, nagrinėja jų teorinio ir praktinio taikymo aspektus bei ginčų tarp vežėjo ir krovinio siuntėjo arba gavėjo nagrinėjimo tvarką.

Iš straipsnių šia tema paminėtini yra E. Sinkevičius straipsnis “Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai”⁶, kuriame autorius lygina privilegijuotus atleidimo nuo atsakomybės pagrindus pagal CMR konvenciją ir nacionalinius teisės aktus, M. Šimkūno straipsnis “Vežėjo atsakomybė: subtili teisinė praktika” prieš tris metus išspausdintas žurnale „Kelias“⁷, S. Avižos straipsnis „Vienas kroviny – dvi vertės“, kuriame autorius analizuoja krovinio vežėjo galimybes prisiimti didesnę atsakomybę už vežamą krovinį.

2. Krovinio sugadinimo samprata

CMR konvencijoje vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą, kaip ir už krovinio praradimą bei pavėluotą pristatymą yra preziumuojama: CMR konvencijos 17 ir 18 straipsniai yra skirti vežėjo atsakomybei už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą. Jie nėra skirti vežėjo atsakomybei dėl kitų aplinkybių (17 str. 1 p.). Taigi vežėjas yra visiškai atsakingas sugadinimo, nebent jis įrodytų, kad buvo bent viena iš aplinkybių, nurodytų 17 str. 2 p. ir / ar 4 p. Pagal CMR konvencijos 17 str. 1 p. vežėjas yra atsakingas už prekių praradimą ar sužalojimą, atsiradusį nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, ir iki jo perdavimo gavėjui momento.

Reikia pažymėti, kad CMR konvencija nepateikia krovinio sugadinimo sąvokos. Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pabrėžia, kad teisinėje literatūroje tai yra apibūdinama įvairiomis sąvokomis. Minėtos monografijos autorių pastebėjimu, krovinio sugadinimo sąvoką apibendrinamas M. Clarke‘as daro išvadą, kad tai yra „bet koks krovinio fizinės būklės pokytis, dėl kurio sumažėja krovinio vertė“⁸. Taigi krovinio sugadinimu yra laikytinas krovinio būklės pablogėjimas. Tai kokybinis, bet ne kiekybinis

⁶ SINKEVIČIUS, E. Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, *Jurisprudencija*, 2 2006 (80); 90-99

⁷ ŠIMKŪNAS, M. straipsnis Vežėjo atsakomybė: subtili teisinė praktika, žurnalas „Kelias“, Nr. 4, 2006 m. balandis.

⁸ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai naudojami toliau nurodyta literatūra: M.A. Clarke. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Sweet & Maxwell, 1990. P. 305.

kriterijus, kuris reiškia krovinio vertės sumažėjimą. Būtent tuo krovinio sugadinimas skiriasi nuo krovinio dalies praradimo, nes tai yra susiję su krovinio kiekiu, mase ar tūriu.

Tačiau, jei dėl tokio sugadinimo krovinsys tapo netinkamas naudoti, tai yra laikoma jo praradimu. Išoriškai pastebimas krovinio sugadinimas yra tada, kai tą galima konstatuoti krovinių apžiūrėjus iš išorės, jo neišpakavus. „Apžiūrėjimu“ reikėtų laikyti ne tik vizualinį apžiūrėjimą, bet ir išorinį šio krovinio savybių tyrimą, pavyzdžiui krovinio temperatūros matavimą, ištyrimą ar nėra pelėsių, padidėjusios drėgmės ar defrostacijos.

O.L.G. Celle 13.1.75 byloje teismas nustatė, kad iš Italijos į Vokietiją vežtos sušaldytos pupelės atvežtos į paskirties vietą jau buvo aptirpusios, todėl, nors ir buvo tinkamos valgyti, jų nebuvo galima parduoti, kaip planuota padaryti. Vežėjas privalėjo atlyginti nuostolius, kuriuos sudarė negautos pajamos, kurios būtų gautos, pardavus pupeles. Teismas pabrėžė, kad nors krovinsys ir buvo tinkamas vartoti pagal paskirtį (nesumažėjo ir jo kiekis), bet vadovaujantis CMR konvencijos nuostatomis, jis buvo sugadintas⁹.

Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija krovinio sugadinimą konstatavo tuo atveju, kai šaldyti baravykai, kurie turėjo būti vežami -18 laipsnių pagal Celsijų, krovinio gavėjui buvo pristatyti -6 laipsnių pagal Celsijų¹⁰.

Reikia pastebėti, kad pagal sampratą krovinio sugadinimas apimtų ir normalų jo nusidėvėjimą, tačiau užsienio teismų praktiką rodo, kad vežėjas nuo atsakomybės yra atleidžiamas. Išorinis krovinio sugadinimas yra tada, kai konstatuojami išoriniai pažeidimai (įlinkimas, įtrūkimas, surūdijimas ir pan.). Vidinis krovinio sugadinimas atsiranda dėl išorės veiksnių vežant (ypač gabenant maisto produktus)¹¹.

Krovinių sugadinus vežėjas privalo kompensuoti krovinio vertės sumažėjimo sumą (CMR konvencijos 25 str.). Kartu vežėjas turi kompensuoti ir kitas su krovinio vertės sumažėjimu susijusias išlaidas, pavyzdžiui, mokėstį nepriklausomiems ekspertams už krovinio vertės sumažėjimo nustatymą. Pažymėtina, kad nepriklausomų ekspertų išvada tokiu atveju yra vienas svarbiausių įrodymų, nustatant krovinio vertės sumažėjimą, bet tai nėra vienintelis pagrindas nustatyti atlygintino nuostolio dydį¹².

⁹ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai naudojami toliau nurodyta literatūra: M.A. Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR. London: Sweet & Maxwell, 1990. P. 305.

¹⁰ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai naudojami Lietuvos apeliacinio teismo civilinės bylos Nr. 2A-194-2001 medžiaga.

¹¹ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 41.

¹² Kauno apygardos teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2-224-1999. Joje teismas, nustatydamas žalą, padarytos transportuojamiems šviežiams grybams dėl temperatūris nesilaikymo pervežant, dydį, nesivadovavo nepriklausomų ekspertų išvada, kad dalis grybų sugadinta tik 50 procentų. Teismas žalą dydį apskaičiavo iš priimto vežti krovinio vertės atimdamas sumą, kuri buvo gauta pardavus sugadintą krovinį.

Konvencijos 17 straipsnio 1 punktą numato vežėjo atsakomybę už krovinių priežiūrą. Nuo to momento, kai vežėjas priėmė vežti krovinį, iki jo perdavimo momento privalo daryti viską, kad krovinyje būtų apsaugotas. Konvencijos 17 straipsnio 1 punkte taip pat numatoma, kad vežėjas atsako tiek už viso krovinio praradimą ar jo sugadinimą, taip pat ir už pavėluotą jo pristatymą. Taigi, atsakomybė už krovinio sugadinimą ar jo praradimą reiškia, kad vežimo metu vežėjas atsakingas už krovinio sugadinimą ar praradimą, bet ne už šalutinius nuostolius, pavyzdžiui negautą pelną. Tik pavėlavus pristatyti krovinį yra kompensuojami netiesioginiai nuostoliai, kurie negali būti didesni už vežimo užmokestį (CMR konvencijos 23 str. 5 p.).

3. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą pagal CMR konvenciją ir nacionalinę teisę

3.1. Vežėjo atsakomybės už krovinio sugadinimą pagrindai

Lietuvoje vežėjo automobilių keliais atsakomybė už prekių siuntos būklę reglamentuojama dviem teisės aktais. Jei krovinių vežimas tarptautinis, tai vežėjo atsakomybė kyla pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 1 punktą, o jei krovinių vežimas vietinis, atsakomybė nustatoma pagal Lietuvos kelių transporto 45 straipsnio normas ir CK.

CMR konvencijos IV skyrius vadinasi „Vežėjo atsakomybė“. Būtent vežėjo atsakomybei Konvencijoje skiriama daugiausiai dėmesio. Konvencijos preambulėje įtvirtinta, kad yra siekiama suvienodinti vežėjo atsakomybę. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarime Nr. 31 nurodyta, kad daugiausiai ginčų teismuose (išskyrus ginčus dėl atlyginimo už vežimą) kyla dėl vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, jo sugadinimą arba pavėluotą pristatymą.

Reikia pažymėti, kad vežėjo atsakomybės pagrindai pagal CMR konvenciją atskirų valstybių teismų praktikoje suprantami nevienodai. Antai Prancūzijoje, Belgijoje, Anglijoje vežėjas turi pristatyti krovinį tinkamam asmeniui tinkamos būklės, o jei krovinyje prarandamas arba sugadinamas, vežėjo atsakomybė (kaltė) yra preziumuojama (pranc. – *presomption de responsabilite*). Šios valstybės vežėjo atsakomybę laiko sutartine atsakomybe, su specifine išimtimi, kuri paprastai nebūdinga civilinei atsakomybei. Tai

vežėjo kaltės prezumpcija.¹³ Kai kurių valstybių (Austrijos, Vokietijos) teisės teoretikai ir praktikai atsakomybę pagal Ženevos tarptautinę krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją traktuoja kaip tam tikrą atsakomybės be kaltės formą – „absoliučią arba griežtą atsakomybę“ (vok. – Gefaehrdungshaftung, angl. – strict liability), kurios atsiradimas siejamas su žalos padarymu, t.y. siejama su deliktine (atsakomybe už žalą padarytą didesnio pavojaus šaltinio), bet ne sutartine atsakomybe.¹⁴

Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autorių nuomone, tokį nevienodumą vertinant civilinę vežėjo atsakomybę lemia dviejų atsakomybės formų (sutartinės ir deliktinės) nevienodas aiškinimas skirtingų valstybių doktrinoje ir teismų praktikoje. Pasak minėtos monografijos autorių, atlikus sisteminę CMR konvencijos nuostautų analizę, darytina išvada, kad vežėjo atsakomybė vis dėl to laikytina sutartine. CMR konvencijos preambulėje minimos vežimo sutarties sąlygos. CMR konvencijos 1 straipsnyje nurodoma, kad konvencija yra taikoma vežimo sutarčiai, Konvencijos III skyrius pavadintas „Vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas“.

Pagrindinis vežėjo atsakomybės principas pagal CMR konvenciją yra toks: vežėjas atsako už jo žinioje esantį krovinį nuo priėmimo vežti momento iki jo perdavimo gavėjui, taigi už per tą laikotarpį atsiradusią žalą yra atsakingas vežėjas. Jis gali būti atleistas nuo atsakomybės tik konvencijoje nurodytais atvejais (CMR konvencijos 17 ir 18 str.). CMR konvencijos 17 ir 18 straipsniai reglamentuoja vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą. Jie nėra skirti vežėjo atsakomybei dėl kitų aplinkybių (Konvencijos 17 str. 1 p.).

CMR konvencijos 17 straipsnio 1 punkte numatyta vežėjo atsakomybė už krovinio priežiūrą ir apsaugą nuo to momento, kai vežėjas priėmė krovinį vežti, iki krovinio perdavimo gavėjui momento. Šiuo laikotarpiu vežėjas privalo nedaryti nieko, kas turėtų neigiamos įtakos kroviniui ir, atvirkščiai, daryti viską, kad apsaugotų krovinį nuo sugadinimo, taip pat ir nuo klimato poveikio bei praradimo (pvz. vagystės). Dėl šių priežasčių vežėjas, priėmęs krovinį vežti, pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 1 punktą tampa visiškai atsakingas už krovinio praradimą, sugadinimą, taip pat ir už krovinio pavėluotą pristatymą. Tačiau ši vežėjo atsakomybės prezumpcija gali būti paneigta, jeigu

¹³ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 26.

¹⁴ Ibid., p. 27.

vežėjas įrodytų, kad egzistavo bent viena iš aplinkybių, nurodytų CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir (arba) 4 punkte.¹⁵

Teisės aktai pagrįstai numato padidintą vežėjo atsakomybę, nes vežėjui neretai patikimas itin didelės vertės kroviny, priimdamas krovinį vežėjas deklaruoja savo patikimumą, o siuntėjas – pasitikėjimą vežėju. Vežėjui patikimas gabenti turtas, kurį jis privalo įteikti gavėjui, todėl jo išsipareigojimai verčia jį būti ypatingai pareigingu, t.y. labai atsargiu ir atidžiu. Tokia yra teismų praktikoje pripažinta nuostata, aiškinant CMR konvencijos 17 straipsnį. Nepakankamas nerūpestingumas ar atidumas, kurį vežėjas turi parodyti konkrečioje situacijoje, pagal savo padėtį elgdamasis taip, kad nepadarytų žalos kitam asmeniui ar kad neatsirastų nuostolių yra vežėjo kaltės išraiška, kuri yra pagrindas civilinei atsakomybei taikyti.

Vežėjas negali pažeisti ne tik įstatymų ir kitų teisės aktų, kaip pavyzdžiui kelių eismo taisyklių, muitinės tvarkos ir panašiai, tačiau ir bendrųjų principų – protingumo, atidumo, rūpestingumo. Atsargumas reiškia tai, kad rūpestingas ir apdairus vežėjas turi numatyti galimas grėsmes ir pavojus žalai atsirasti konkrečiai imant, kroviniui prarasti, todėl privalo imtis adekvačių priemonių jam išsaugoti. Turėdamas savo dispozicijoje svetimą krovinį, praradęs ar sugadinęs jį vežėjas yra atsakingas ir už menkiausią savo klaidą. Tokiu atveju reikia vertinti ne tik vairuotojo elgesį krovinio transportavimo metu, tačiau ir pačios vežėjo įmonės veikimą ar neveikimą – netinkamai parinktas maršrutas, automobilio ir vairuotojo neaprūpinimas priemonėmis, įranga, instrukcijų nedavimas ar davimas netinkamų instrukcijų ir pan. Taigi dėl menkiausios vežėjo klaidos sugadintas kroviny sukelia vežėjui civilinę atsakomybę. Taip suprantama vežėjo atsakomybės prezumpcija.¹⁶

Pervežant vieną ar kitą krovinį visuomet egzistuoja tam tikra objektyvi krovinio sugadinimo rizika. Tačiau profesionalus, t. y. nuolat užsiimantis krovinių pervežimu už atlygį, vežėjas privalo pasirūpinti, kad būtų pašalinti tam tikri krovinio sugadinimo rizikos faktoriai (priklausantys nuo vežėjo valios) bei būtų sumažintas rizikos laipsnis sugadinti krovinį dėl tų rizikos faktorių, kurių buvimas nepriklauso nuo vežėjo valios. Tai sąlygoja, kad sąžiningu vežėju pripažintinas tik toks asmuo, kuris, visų pirma, geba užtikrinti protingą (minimalų) krovinio sugadinimo rizikos laipsnį. Teismų praktikoje išaiškinta, kad vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės tik įrodęs, jog padarė savo laiku viską, ką galėtų padaryti ypatingai sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti

¹⁵ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 28.

¹⁶ ŠIMKŪNAS, M. straipsnis “Vežėjo atsakomybė: subtili teisinė praktika”, žurnalas „Kelias“, Nr. 4, 2006 m. balandis.

žalos toje vietoje ir tuo laiku. Kadangi bendrai laikoma, jog už krovinio sugadinimą ar jo praradimą vežimo metu atsakingas vežėjas, jam tenka pareiga įrodyti aplinkybes, atleidžiančias vežėją nuo atsakomybės.¹⁷

3.2. Vežėjo atsakomybės už krovinį pradžia ir pabaiga

Norint tiksliai nustatyti vežėjo atsakomybės atsiradimo ir jos pasibaigimo laiką, pirmiausiai reikia nustatyti tikslų krovinio priėmimo ir krovinio perdavimo gavėjui momentą. Tai svarbu, nes, kaip matyti iš CMR konvencijos 1 punkto aiškinimo, vežėjas neatsako už krovinio praradimą ar jo sugadinimą, jei tai įvyko iki to laiko, kol jis priėmė krovinį vežti, arba kai visa tai įvyko, kai kroviny buvo perduotas gavėjui.¹⁸

Pažymėtina, kad krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais teisiniuose santykiuose krovinio priėmimas yra ko konstatuotinas tik tada, kai kroviny buvo priimtas vežti, bet ne, pavyzdžiui krovinio pakavimo, sandėliavimo iki vežimo arba kitais tikslais. Tokiais atvejais tik tuomet, kai šios operacijos bus baigtos, vežėjas bus laikomas priėmusiu prekes pagal CMR konvencijos nuostatas. Taigi vežėjo atsakomybė šiuo atveju gali prasidėti ne tik nuo faktinio vežimo pradžios, bet ir nuo to momento, kai kroviny (prekės) perduotas prieš pervežant, o vežėjas dar įsipareigojo prekes pakuoti, rūšiuoti, sandėliuoti, atlikti tam tikrus prekių muitinės formalumus irk t., tokiais atvejais laikytina, kad kroviny bus priimtas vežti tik šioms operacijoms pasibaigus.¹⁹ Jei prekėms žala bus padaryta šių procesų metu, t.y. iki priėmimo vežti, vežėjo atsakomybei taikoma ne CMR konvencija, o nacionaliniai įstatymai.

Kiek kitaip vežėjo atsakomybės už krovinį atsiradimo momentas reglamentuotas Lietuvos nacionaliniuose įstatymuose.

CK 6.820 str. 1 d. nurodyta, kad “vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinio ar bagažo neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) po krovinio ar bagažo priėmimo iki jų išdavimo gavėjui, ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad kroviny ar bagažas buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso”²⁰. Tuo tarpu, KTK 45

¹⁷ ŠIMKŪNAS, M. straipsnis “Vežėjo atsakomybė: subtili teisinė praktika”, žurnalas „Kelias“, Nr. 4, 2006 m. balandis.

¹⁸ Ibid

¹⁹ Lietuvos Aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartyje, civilinėje byloje J. Gasiūno IĮ prieš UAB „SBA Transekspedicija“, Nr. 3K-3-328-2004, konstatuota, kad „Jei vežėjas, be krovinio pervežimo, dar yra įpareigotas įpakuoti ar saugoti krovinį, arba dalyvauti krovinio pakrovimo procese ar jį stebėti, tai tuomet vežėjas laikomas priėmusiu krovinį pervežimui, tik šioms operacijoms pasibaigus (...) Vežėjo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas priėmęs krovinį, apie tai pasirašė važtaraštyje“.

²⁰ LR Civilinis Kodeksas, 6.820 str. 1 d.

str.1 d. įtvirtina, jo vežėjas, priėmęs nustatyta tvarka iš siuntėjo krovinį ar bagažą, atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės”²¹.

Išanalizavus CK.820 straipsnio 1 dalį ir KTK 45 straipsnio 1 dalyje 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 krovinio būklę sietina su vežėjo kalte, kuri yra preziumuojama. Pagrindis 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 yra grindžiama vežėjo kalte.

Pagal Lietuvos KTK 45 straipsnio 2 dalį “vežimu yra laikomas tas etapas, kai kroviny s buvo vežėjo žinioje, neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje”. Dėl šių taisyklių darytina išvada, kad krovinio saugojimas pagal Lietuvos teisę, skirtingai nei pagal CMR konvenciją, yra suprantamas kaip vežimo proceso dalis.

Jeigu vežėjas atliko priimto krovinio ar bagažo pakrovimą, perkrovimą ar perdavimą, tai tuo metu padaryta žala laikoma atsiradusia vežimo metu²².

Krovinio priėmimo vežti momentas siejamas su CMR konvencijos 9 straipsnio 1 punkte numatyta taisykle, kad važtaraštis yra prima facie įrodymas, kad kroviny s perėjo vežėjo dispozicijon iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad nuo to momento, kai vežėjos priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje, pradeda galioti atsakomybės už krovinį prezumpcija. Ir priešingai, nesurašytas ar vežėjo nepasirašytas važtaraštis negalioja, nors pati vežimo sutartis lieka galioti, tačiau ieškovas negali remtis CMR konvencijos 9 straipsnio 1 punkte numatyta prezumpcija ir šį faktą privalo įrodinėti kitomis priemonėmis.

Krovinio pristatymo vieta turi būti suprantama kaip vieta, nurodyta važtaraštyje. Krovinio pristatymu į paskirties vietą (CMR konvencijos 13 str. 1 p.) laikytinas krovinio pristatymas į CMR važtaraštyje nurodytą vietą arba pakeistą siuntėjo reikalavimu paskirties vietą (12 str. 1 p.), o tai suteikia teisę gavėjui reikalauti iš vežėjo perduoti jam antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį, parašu patvirtinant, kad gavo krovinį.

Nelaikytini pristatymu į paskirties vietą tokie atvejai, kai vežėjas nepasiekė CMR važtaraštyje nurodytos vietos, išskyrus atvejus, kai vežėjas vykdydamas valstybinės

²¹ KTK 45 str. 1 d.

²² KTK 45 str. 3 d.

valdžios institucijų (pvz. Muitinės veterinarijos tarnybos ir kt.) nurodymus buvo priverstas krovinį pristatyti į jų nurodytą vietą.²³

Pristačius krovinį į paskirties vietą, krovinio gavėjas, remdamasis CMR konvencijos 13 straipsnio 1 punktu, turi teisę (bet ne pareigą) pareikalauti, kad jam būtų perduotas antrasis važtaraščio egzempliorius, bet ne kroviny, parašu CMR važtaraštyje patvirtindamas, kad gavo krovinį. Paprastai krovinio pristatymu į paskirties vietą yra laikomi atvejai, kai transporto priemonė, gabenusi krovinį, atvyksta į vežėjo agentūrą, esančią mieste, į kurį turi būti pristatytas kroviny, arba į vidaus muitinę, kurioje turi būti įforminti muitinės formalumai ir iškrautas kroviny, arba krovinio vežėjas atvyksta į konkrečiai apibrėžtą geografinę vietovę, kurią pasiekus krovinio gavėjas gali įgyvendinti savo teises į krovinį. Nuo krovinio pristatymo momento, kai krovinio gavėjas pradeda įgyvendinti CMR konvencijos 13 straipsnio 1 punkte numatytas teises, prasideda kitas etapas – krovinio perdavimo gavėjui procedūra.²⁴

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-7-936/2001 m. pažymėjo, kad vadovaujantis LR Kelių transporto kodekso 31 straipsniu, kroviny yra laikomas priimtu, kai vežėjas priima krovinį ir pasirašo važtaraštyje, o LR Kelių transporto kodekso 35 straipsnis numato, kad kroviny laikomas atiduotu nuo gavėjo pasirašymo važtaraštyje momento. CMR konvencijos 13 str. 1 p. numato, jog krovinio ir tuo pačiu jo valdymo perdavimo momentas patvirtinamas gavėjo parašu vežėjo jam perduotame važtaraštyje.²⁵

Konvencijoje negalima rasti tiesioginio atsakymo į klausimą, kas tai yra krovinio perdavimas. Čia yra sureguliuoti tik su krovinio perdavimu susiję klausimai, visų pirma – krovinio gavėjo teisės (CMR konvencijos 12 ir 13 str.). Reikia pažymėti, kad CMR konvencija reglamentuoja atvejus, kai neįmanoma pristatyti krovinį nurodytais terminais arba, susiklosčius aplinkybėms, negalima perduoti gavėjui prekių, krovinį pristačius į paskirties vietą (CMR konvencijos 14 ir 15 str.). Tačiau krovinio perdavimo momentas yra itin svarbus ieškinio senaties termino pradžia (CMR konvencijos 32 str. 1 p.).

Neretai kyla ginčų dėl to, kada krovinį galima laikyti perduotu gavėjui. Užsienio valstybių praktikoje vartojama sąvoka „krovinio kontrolė“, t.y. kol vežėjas kontroliuoja krovinį, kroviny nėra perduotas gavėjui, ir už jo saugojimą vis dar yra atsakingas

²³ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 30.

²⁴ Ibid.

²⁵ LAT nutartis 2001 m. lapkričio 29 d. civilinėje byloje Nr. 3K-7-936/2001.

vežėjas. Tokiais atvejais, kai krovinys atgabentas, bet dar sandėliuojamas, grupuojamas, už krovinio išsaugojimą vis dar lieka atsakingas vežėjas.²⁶

Kad krovinys bus laikomas perduotas tam tikroje vietoje nedalyvaujant gavėjui, gali būti susitarta vežimo sutartyje. Tokiais atvejais, krovinio vežėjui pakanka iškrauti krovinį toje vietoje, gauti krovinio siuntėjo, arba krovinio gavėjo agentų parašus, įrodančius krovinio priėmimą, ir tuomet vežimas laikomas pasibaigusiu.

Nelaikytini krovinio perdavimu atvejai, kai vežėjas, nesant susitarimo su siuntėju ir (ar) gavėju, krovinį palieka muitinės sandėliuose, ir muitinė jį saugo, jei krovinio gavėjas nėra pasirašęs važtaraštyje. Tačiau būtina pažymėti, kad krovinio palikimas muitinės sandėliuose bus laikomas krovinio perdavimu ir vežimas bus laikomas pasibaigusiu, jei vežėjas pagrįstai ir teisėtai, pasinaudodamas CMR konvencijos 15 bei 16 straipsniu jam suteiktomis teisėmis, krovinį iškraus disponuojančio krovinio asmens (siuntėjo arba gavėjo) sąskaita. Tokiais atvejais vežėjui išlieka prievolė saugoti krovinį, tačiau krovinio apsaugą jis gali patikėti ir trečiajam asmeniui; tokiu atveju jis atsako tik už tinkamą trečiojo asmens pasirinkimą (CMR konvencijos 16 str. 2 p.). Gavėjas gali atsisakyti priimti krovinį. Tuomet vežėjas turi imtis veiksmų, numatytų Konvencijos 15 ir 16 straipsniuose. Šiuo atveju kyla klausimas, kada krovinys turi būti laikomas perduotu? Pagal nusistovėjusią tarptautinę praktiką laikoma, kad siuntėjas tokiu atveju pakeičia gavėją, ir vežimas baigiamas, kai krovinys yra gražinamas siuntėjui arba siuntėjo nurodymu krovinys yra perduodamas kitam gavėjui (CMR konvencijos 12 str. 1 p.).²⁷

CMR konvencijos 13 straipsnyje numatyta, jog gavėjas parašu patvirtina, kad krovinį gavo, todėl nepagrįstas yra kai kada pasitaikantis aiškinimas, kad gavėjas, jei jis yra juridinis asmuo, privalo uždėti taip pat ir antspaudą, priešingu atveju jo parašas yra negaliojantis. Visuotinai priimta, kad tinkamam krovinio perdavimui užfuksuoti pakanka vien tik krovinio gavėjo parašo važtaraštyje, todėl nuo parašo atsiradimo važtaraštyje momento yra laikytina, kad krovinys perduotas gavėjui.²⁸

Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotą teismų praktiką krovinio perdavimu laikytinas momentas, kai krovinio gavėjas laisvavalia priima krovinį valdyti ir pasirašo važtaraštyje, o nuo parašo važtaraštyje atsiradimo momento vežėjas nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą.²⁹

Iš esmės pati sąvoka „krovinio perdavimas“ turi būti suprantama ir aiškinama kaip procesas, kuris siejamas vien tik su fiziniu krovinio iškrovimu, konstatuojant krovinio

²⁶ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 31.

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid, p.32.

²⁹ Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo teismo biuletenis. 2002. Nr. 17. P. 173.

perdavimo momentą, - turi būti nustatoma ir krovinio gavėjo laisva valia priimti valdyti jam perduodamą krovinį. Laisvos valios trūkumu yra laikytini tokie atvejai, kai geranoriškai bendradarbiaudamas krovinio gavėjas atlieka veiksmus, išoriškai panašius į krovinio priėmimą, bet šie veiksmai yra atliekami stengiantis išgelbėti krovinį, ar sumažinti atsirandančią žalą. Pavyzdžiui, skubiai iškraunamos iš automobilio ir apdorojamos metalinės statinės, iš kurių dėl defektų teka dažai; skubiai iškraunamas ir perrenkamas gesti pradėjusių braškių krovinyms.³⁰

3.3. Vežėjo atsakomybė esant vežėjo tyčiai arba dideliam neatsargumui (šurkščiam aplaidumui)

CMR konvencijos 28 straipsnyje įtvirtintos imperatyvios normos, ribojančios vežėjo atsakomybę, ir beveik visuomet vežėjas gali tikėtis, kad bus apribota jo atsakomybė. Tačiau šios taisyklės turi vieną išimtį, kai vežėjas netenka teisės pasiremti CMR konvencijos 28 straipsnio nuostatomis ir privalo atsakyti visa apimtimi. CMR konvencijos 29 straipsnyje numatyti atvejai, kada vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis vežėją nuo atsakomybės, ją ribojančiomis arba atsakomybę perkeliančiomis kitai šaliai. Tai atsitinka tuomet, kai nustatoma, kad vežėjas žalą padarė sąmoningai arba ji atsirado dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus taikančio teismo valstybės įstatymus yra prilyginami tyčiniams veiksmais (CMR konvencijos 29 str. 1 p.). Nagrinėjant vežėjo tyčią didelių problemų nekyla, ir beveik visose valstybėse tyčia sutartiniuose santykiuose suprantama ir aiškinama gana panašiai, o „prilygintas tyčias neatsargumas“ suprantamas skirtingai, ir tai natūralu, nes pats CMR konvencijos 29 straipsnio tekstas suteikia teisę ginčą sprendžiančiam teismui remtis nacionalinių įstatymų formulotėmis. „Prilyginto tyčias neatsargumo“ sampratos aiškinimą apsunkina tai, kad valstybėse – konvencijos dalyvėse skirtingai suprantama kaltė ir veiksmai, kurie gali būti prilyginami tyčiniams.³¹

Lietuvos CK 6.248 straipsnio 2 dalyje įstatymo leidėjas neišskyrė didelio neatsargumo kaip specifinės kaltės formos, tačiau doktrinoje vyrauja nuomonė, kad „dideliu neatsargumu“ laikytini atvejai, kai delikventas nepaiso paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių.³²

³⁰ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 33.

³¹ Ibid.

³² Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. Vilnius, 2003. P. 339.

Lietuvos nacionalinėje teisėje (CK 6.252 str.) taip pat numatyti bendro pobūdžio padariniai, kai sutarties šalis, nustatius didelį jos neatsargumą, negali pasiremti nuostatomis dėl civilinės atsakomybės netaikymo arba apribojimo. Dėl šių priežasčių galima numatyti, kad tyčiai prilyginto neatsargumo klausimus mūsų teismai spręs vadovaudamiesi Lietuvos doktrinos pateikta didelio neatsargumo samprata.³³

Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pateikė keletą teismų praktikos pavyzdžių, kai teismai konstatuodavo didelį vežėjo neatsargumą:

- a) Kai vežėjas, nesilaikydamas jam duotų nurodymų, pristato krovinį neįgaliotam jį gauti asmeniui;
- b) Kai vežėjas, priešingai nurodymui, nepaima iš gavėjo išperkamojo mokesčio;
- c) Žala, padaryta kroviniui kontrabandos atveju;
- d) Bandytas važiuoti 4 m aukščio mašina po 3,9 m tiltu;
- e) Akivaizdus mašinos perkrovimas, apie kurį vežėjas žinojo;
- f) Kai vairuotojas naktį palieka mašiną nesaugomą ir eina miegoti;
- g) Kai šaldiklis su greitai gendančiais produktais paliekamas poilsio dienomis, nekontroliuojant refrižeratoriaus viduje esančios temperatūros;
- h) Kai vežėjas vėluoja pristatyti krovinį, nes pavedė krovinį gabenti vienam vairuotojui, o jis turi laikytis numatytų tarptautiniams vežimams poilsio taisyklių;
- i) Šiurkštūs eismo taisyklių pažeidimai, kai, pavyzdžiui, dėl neleistinai didelio greičio automašina posūkyje apvirto, arba važiuojant, kai degė raudonas šviesoforo signalas, įvyko susidūrimas ir pan;
- j) Jei vairuotojas pakliuvo į eismo nelaimę būdamas girtas;
- k) Kai kurių valstybių teismai (pvz. Vokietijos) tyčiniiais prilyginamais veiksmais laiko vairavimą pervargus;
- l) Krovinio pristatymas neteisėtam gavėjui.

Įrodžius vežėjo tyčią arba tyčiniams veiksams prilygintą neatsargumą, vežėjui kyla šie neigiami teisiniai padariniai:

- Vežėjas negali remtis CMR Konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis jį nuo atsakomybės;
- Netenka teisės į atsakomybės ribojimą;

³³ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 78.

- Netenka teisės remtis CMR Konvencijos nuostatomis, kurios įrodinėjimo našta perkelia kitai šaliai;

- Senaties terminas ieškiniui pareikšti yra trys metai.³⁴

Visi šie neigiami padariniai taikomi taip pat ir vežėjo agentams arba kitiems asmenims, kurių paslaugomis naudojosi vežėjas. Jei vežėjo kalti tyčiniai veiksmai arba didelis neatsargumas (šiuurkštus aplaidumas) lemia nuostolių atsiradimą, vežėjo atsakomybė neribojama. Jis privalo atlyginti visą (arba dalį) krovinio vertės, siuntėjo patirtus nuostolius ir negautą pelną. Nuostoliai turi būti realūs ir įrodyti.

Pagal CMR Konvencijos 29 straipsnį vežėjo tyčią arba tyčiai prilygintą neatsargumą turi įrodyti ieškovas. Praktiškai būtina įrodyti: tyčinius arba jiems prilygintus veiksmus arba neveikimą, žalą ir priežastinį ryšį. Įrodžius visa tai galima tikėtis, jog teismas vežėjo atžvilgiu taikys visus ankščiau išvardintus teisinius padarinius.³⁵

3.4. Atsakomybės paskirstymo tarp siuntėjo/gavėjo ir vežėjo atvejai

CMR konvencijos 17 str. 5 punkte nurodoma, kad tais atvejais, kai pagal šio straipsnio reikalavimus vežėjas neatsako už kai kurias aplinkybes, dėl kurių atsirado nuostoliai, jam tenkanti atsakomybė apribojama tokia dalimi, kuria aplinkybės, numatytos šiame straipsnyje, sąlygojo nuostolių atsiradimą.

Šiuo atveju, kyla problema, kaip nustatyti, už ką atsakingas vežėjas, o už ką jis neatsako. Teismai, nagrinėdami tokio pobūdžio aplinkybes, privalo nustatyti vežėjo, taip pat ieškovo kaltės dėl krovinio sugadinimo ar pavėluoto pristatymo laipsnius ir atitinkamai padalyti atsakomybę.

Pažymėtina, kad CMR konvencijoje nėra jokių nuorodų dėl tokių procedūrų, todėl teismai sprendžia atsakomybės paskirstymo klausimus atsižvelgdami į konkrečias bylos aplinkybes ir vadovaudamiesi nacionalinės teisės nuostatomis.

Siuntėjas, remiantis CMR konvencijos nuostatomis, taip pat turi nemažai pareigų, kurių nevykdymas gali sukelti siuntėjo atsakomybę. Taigi, CMR konvencijoje siuntėjo atsakomybė numatyta:

a) Už išlaidas ir nuostolius, atsiradusius dėl neteisingų važtaraščio duomenų (CMR konvencijos 7 str.);

³⁴ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 77.

³⁵ Ibid., p. 77.

b) Už nuostolius, atsiradusius dėl netinkamos krovinio pakuotės (CMR konvencijos 10 str.).

Nagrinėjamosios temos atveju labai svarbi ši nuostata, nes netinkama krovinio pakuotė gali įtakoti krovinio sugedimą transportavimo metu. Krovinio siuntėjas atsako vežėjui už nuostolius, padarytus asmenims, įrenginiams arba kroviniams, taip pat už išlaidas, atsiradusias dėl netinkamos krovinio pakuotės, tačiau išskiriant tuos atvejus, kai priimant krovinį, vežėjui buvo žinomas pakuotės pažeidimas, arba pakankamai akivaizdus, tačiau nepaisant to, jis neparė jokių pastabų ar įrašų važtaraštyje (CMR konvencijos 10 str.).

Reikia pažymėti, kad aiškinat šią formuluotę, darytina išvada, kad siuntėjas už šiame straipsnyje nurodytus dalykus atsako tik vežėjui. Bet ši nuostata nereiškia, kad tretiesiems asmenims nesuteikta teisė reikšti reikalavimų dėl jų patirtų nuostolių. Tai reiškia, kad vežėjas yra apsaugotas nuo trečiųjų asmenų pretenzijų per siuntėjo atsakomybę jam. Betn koks ieškinys tiesiai siuntėjui gali būti pareikštas trečiojo asmens pagal nacionalinius įstatymus tos valstybės, kurios teismas nagrinėja bylą.

Jei netinkama vežamo krovinio pakuotė lemia nuostolių kitiems asmenims atsiradimą arba patirta kitų išlaidų (susijusių su pakuotės defektų pašalinimu, kad būtų išvengta nuostolių ir pan.), jas atlygina siuntėjas. Taigi, šiuo atveju, yra atsakingas ne vežėjui krovinį įteikęs arba jį saugojęs asmuo, o tik netinkamai įpakavęs krovinį siuntėjas;

c) Už nuostolius, atsiradusius dėl to, kad nebuvo, trūko arba buvo netikslūs reikiami dokumentai (CMR konvencijos 11 str.). Siuntėjo pareiga pateikti vežėjui reikiamus dokumentus, informaciją, reikalingą muitinės ir kitiems formalumams atlikti, ir jis atsako už visus nuostolius, atsiradusius dėl tokių dokumentų ar duomenų nebuvimo ir netikslumų, išskyrus atvejus, kai dėl to kaltas pats vežėjas (CMR konvencijos 11 str. 1 ir 2 p.).

d) Už išlaidas, susijusias su instrukcijų gavimu ir vykdymu (CMR konvencijos 16 str.). Siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu iki antrojo važtaraščio egzemplioriaus perdavimo gavėjui momento, nebent važtaraštyje būtų įrašyta, kad disponavimo kroviniu teisė priklauso gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento. 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 nurodymų vykdymu. Tai nereiškia, kad vežėjas visais atvejais turi reikalauti atlyginti išlaidas prieš įvykdydamas nurodymus. Perdavus antrąjį važtaraščio egzempliorių gavėjui, vežėjas privalo vadovautis krovinio gavėjo nurodymais.

e) Už pavojingus krovinius (CMR konvencijos 22 str.). Jei siuntėjas perduoda vežėjui pavojingus krovinius, jis turi tiksliai nurodyti vežėjui krovinių pavojingumo pobūdį ir prireikus nurodyti reikiamas saugumo priemones. Jei šie nurodymai nėra įrašyti į važtaraštį, siuntėjas arba gavėjas privalo įrodyti, kad vežėjas buvo informuotas apie gabenamų krovinių pavojingumo pobūdį (CMR konvencijos 22 str. 1 d.)

Vienoje Prancūzijos byloje buvo nuspręsta, kad žala iš dalies atsirado dėl paties siuntėjo neatsargumo (aplaidumo) – nepateikus vandeniui nepralaidžios pakuotės, ir iš dalies dėl vežėjo neatsargumo – nepateikus pakankamai vandeniui nepralaidžios transporto priemonės.³⁶

Be to, CMR Konvencija nereguliuoja ir klausimų, susijusių su kitų eismo dalyvių kalte, kai įvyksta autoavarija. Europos teismų praktikoje yra laikomasi nuomonės, kad tais atvejais, kai vežėjas už eismo nelaimės metu kroviniui padarytą žalą negali išvengti atsakomybės pagal CMR Konvencijos 17 straipsnio 2 punktą, jis taip pat negali remtis CMR Konvencijos 17 straipsnio 5 punkto nuostatomis, leidžiančiomis paskirstyti atsakomybę.

Vežėjo mišrios atsakomybės klausimas, dažnai sprendžiamas remiantis CMR Konvencijos 17 straipsnio 4 dalies c papunkčiu, kai siuntėjas arba jo agentas buvo atsakingi už krovinio netinkamą pakrovimą arba išdėstymą, o vežėjo vairuotojas vairavo transporto priemonę tokiu greičiu ar taip, kad tai kėlė grėsmę kroviniui.³⁷

Prancūzijos teismas paskirstė atsakomybę tarp vežėjo ir siuntėjo, nes dėl siuntėjo netinkamo pakrovimo buvo patirta nuostolių. Šis defektas buvo akivaizdus, todėl vežėjas buvo pripažintas kaltu dėl to, kad nekontroliavo, kaip pakrautas kroviny.³⁸

Vežėjas pateikė ieškinį ekspedicijos firmai, reikalaudamas sutarto atlygio už krovinio pervežimą. Pervežti krovinių pateikė vežėjui užsakymą ekspedicijos firma. Buvo vežamos daržovės iš Olandijos į Maskvą. Atsakovas pateikia priešieškinį vežėjui dėl nuostolių atlyginimo, nes daržovės pristatytos pagedusios ir gavėjas atsisakė jas priimti. Atsakovas teigė, kad dėl to kaltas vežėjas, nes vežė krovinių pernelyg ilgai, nepasirinko trumpiausio maršruto, užtruko taisydamas automobilį. Vežėjas teigia, kad tai įvyko dėl ekspeditoriaus kaltės, kuris užsakė vežti daržoves tentiniu treileriu (ne šaldikliu) birželio mėn., kai vidutinė oro temperatūra vežimo metu buvo 20 laipsnių C, o šviežios daržovės

³⁶ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai kaip pavyzdį pateikia bylą APP.Paris, 12.7.78 (1979) B.T., 159, (1980) I U.L.C. 238.

³⁷ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 84.

³⁸ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai remiasi App. Paris, 18.5.89 (1989) B.T. 577 (žr. Taip pat cass.22.7.86 (1986) B.T. 516)/

vežtinės 5 laipsnių C temperatūroje, be to, vežėjo teigimu, daržovės Olandijoje buvo kraunamos šlapios į polietilenuotus maišus. Maršrutas vežti daržoves nebuvo nurodytas, todėl vežėjas pasirinko jam geriausiai žinomą maršrutą. Privažiavus muitinę, paaiškėjo, kad nėra karantininio leidimo importui ir jo belaukiant sugaištos trys papildomos dienos.

Nagrinėdamas šią bylą Lietuvos apeliacinis teismas paskirstė atsakomybę tarp krovinio siuntėjo (ekspedicijos firmos) ir vežėjo, nuroydamas, kad vežimo prievolė buvo netinkamai įvykdyta dėl abiejų šalių kaltės. Vežėjas vežė krovinį ne trumpiausiu maršrutu, prailgindamas kelią 387 km, sugrįžęs taisyti automobilio jis užtruko 2 paras. Krovinio siuntėjo kaltė ta, kad jis kroviniumi vežti pasirinko netinkamą transporto priemonę, nenurodė krovinio transportavimo termino, nepateikė vežėjui muitinės formalumams atlikti būtinų dokumentų, nenurodė krovinio vežimo maršruto ir tai turėjo įtakos krovinio vežimo trukmei.³⁹

Kaip paskirstyti atsakomybę tarp šalių yra teismo prerogatyva. Pavyzdžiui, jei nustatyta, kad greitai gendantis žemės ūkio produkcija sugedo vežama, žala gali kilti dėl įvairių priežasčių, tai gali būti: pats krovinio pobūdis arba vežėjo nepaklusimas siuntėjo nurodymams, arba pernelyg didelis vežėjo vėlavimas arba keletas iš šių aplinkybių.

3.5. Vežėjo atsakomybė kai vežėjas paveda vežti krovinį trečiajam asmeniui bei krovinio ekspedijavimo atvejais

Jeigu asmuo sudaro sutartį kroviniumi pervežti į paskirties vietą, tačiau veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui, jis vis tiek yra vežėjas CMR konvencijos prasme. Be to, netgi tuo atveju, kai ekspeditorius prisiima atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, tačiau be nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis taip pat laikytinas vežėju CMR konvencijos prasme. Taip pat ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą konkretų pervežimą, yra vežėjas pagal CMR konvenciją, nebent sutartyje su siuntėju būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas. Tą Lietuvos Aukščiausiojo Teismo kolegija pažymėjo 2006 m. rugsėjo 27 d. civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006.

Toje pačioje nutartyje taip pat teigiama, kad taikant CMR konvencijos 3 straipsnį atkreiptinas dėmesys į tai, jog vežėjas už kitus asmenis yra atsakingas tik tada, jeigu:

a) vežėjo agentai ar jo darbuotojai veikė ne savo, o vežėjo vardu, ir krovinys buvo vežėjo prižiūrimas ir kontroliuojamas; arba

³⁹ Lietuvos apeliacinio teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2K-447/1997.

b) kiti asmenys, kurių paslaugomis vežimo procese vežėjas naudojosi, teikė vežėjui paslaugas, kurios susijusios su pagalba gabenant ar prižiūrint krovinį, tačiau visais atvejais teisine prasme krovinio kontrolė ir priežiūra liko pagrindinio vežėjo žinioje.⁴⁰

Tai, ar susitariantis vežėjas gali būti laikomas vežėju CMR konvencijos prasme, nustatoma pagal konkrečias bylos aplinkybes, atsižvelgiant į tai, kad taikant bendrąją taisyklę, jeigu sutartimi su krovinio siuntėju pervežimo procese dalyvaujantis ekspeditorius įsipareigoja būti vežėjas, jis atsako siuntėjui kaip vežėjas nepriklausomai nuo to, ar jis veža pats, ar paveda tai padaryti trečiajam asmeniui.

Būtent siuntėjo ir susitariančio vežėjo sutartis nulemia susitariančio vežėjo atsakomybės siuntėjui apimtį ir garantuoja siuntėjui, kad netinkamos sutarties vykdymo atveju, susitariančioji šalis atsakys siuntėjui už jo patirtus nuostolius, todėl jeigu iš sutarties aiškiai matyti, kad šalis įsipareigoja pervežti, ji laikoma vežėju CMR konvencijos prasme ir atsako kaip krovinio vežėjas nepriklausomai nuo to, kad faktiškai krovinį vežė kitas asmuo. Tokia išvada darytina kartu aiškinant CMR konvencijos 3, 17 ir 36 straipsnius.

LAT civilinėje byloje NR. 3K-3-457/2006 teisėjų kolegija pabrėžė, kad skirtingai nuo kitų privatinės teisės srities konvencijų, kurios leidžia vežėjui siūlyti savo klientui geresnes sąlygas, palyginus su tomis, kurios nustatytos šių konvencijų, CMR konvencijos nuostatos yra privalomos sutartims šalims.

Minėtoje byloje teismas nurodė, kad krovinio draudikas išmokėjęs išmoką už krovinio sugadinimą krovinio siuntėjui (naudos gavėjui) ir perėmęs iš šio reikalavimo teisę, turi teisę pats spręsti, kuris iš vežėjų, jo nuomone, yra atsakingas už žalą ir kuriam iš jų pareikšti reikalavimą, o krovinio draudiko, išmokėjęsio draudimo išmoką krovinio siuntėjui ir perėmusio iš šio teisę reikalauti išmokėtos sumos iš už žalą atsakingo asmens, dviejų vežėjų susitarimas dėl jų tarpusavio atsakomybės paskirstymo nesaisto (šis susitarimas reikšmingas ir galioja tik pačių vežėjų tarpusavio atsakomybės santykiams). Taip pat paminėtina, kad tokie ar panašūs susitarimai negali paveikti krovinio siuntėjo ar gavėjo teisių, pareigų ar teisėtų interesų, taigi taip pat negali būti laikomas ribojančiu krovinio siuntėjo teisę pasirinkti, kuriam vežėjui – pirmajam ar tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas lėmė krovinio sugadinimą – reikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo. Priešingu atveju tokio vežėjų tarpusavio susitarimo taikymas krovinio siuntėjui ar gavėjui reikštų nukrypimą nuo CMR konvencijos nuostatų, todėl jis pagal CMR konvencijos 41 straipsnį būtų niekinis ir negaliojantis.⁴¹

⁴⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis Civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006.

⁴¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis Civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006.

Susitariančio vežėjo atsakomybę reikia atskirti nuo krovinių ekspedijuojančio asmens atsakomybės. Pagal CMR konvenciją transporto ekspedicinė organizacija, kuri organizuoja pervežimą – užsako transporto priemones – nėra tarptautinio pervežimo dalyviu, tarptautinio pervežimo dalyviais yra krovinių siuntėjas, gavėjas ir vežėjas. Iš tarptautinio pervežimo pagal CMR konvenciją atsiradusiems santykiams CMR konvencijos nuostatos taikomos tik tais atvejais, kai tie santykiai yra reglamentuoti šioje konvencijoje. CMR konvencijoje nereglamentuojami santykiai tarp tarptautinį pervežimą vykdytų vežėjo ir šio pervežimo organizatoriaus – ekspeditoriaus, todėl šiems santykiams negali būti taikomos CMR konvencijos nuostatos.⁴²

Taigi, kilus klausimui, kam reikia pareikšti pretenziją, kai krovinyms vežamas tarpininkaujant ekspeditoriui, reikėtų vadovautis nuostata, kad jei ekspeditorius siuntėjo yra laikomas vežėju (įsipareigojo nuvežti krovinių, 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.

Dar reikėtų pridurti, ekspeditorius už krovinių ekspedicijos sutarties netinkamą vykdymą atsako sutartyje nustatyta tvarka, o jeigu ekspeditorius įrodo, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl to, kad buvo neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tai ekspeditoriaus atsakomybę užsakovui (užsakovo klientui) nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas (CK 6.826 str.).

3.6. Atsakomybė už krovinių, kurių paeiliui veža keli vežėjai

CMR Konvencijos 34 straipsnyje yra nurodyta, kad jeigu vežimą, kurio sąlygas nustatė vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, parimdamas krovinių ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios yra nurodytos važtaraštyje.

Terminas vienintelė sutartis yra svarbus, nes jei tas pats vežimas vykdomas sudarant atskiras vežimo sutartis kiekvienoje valstybėje, per kurios teritoriją juda krovinyms, tai tokioms sutartims bus taikomi atitinkamos valstybės nacionaliniai įstatymai, bet ne CMR Konvencija. Vienintelė sutartis, CMR konvencijos straipsnio prasme, tai sutartis apimanti visus vežimo etapus.

Tais atvejais, kai pervežant dalyvauja keli vežėjai, viena pervežimo dalis (paprastai paskutinė) vykdoma tik vienoje atskiroje valstybėje. Gali kilti klausimas, ar šią

⁴² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. kovo 8 d. nutartis Civilinėje byloje Nr. 3K-3-168/2004.

pervežimo dalį reglamentuoja CMR konvencija ar nacionaliniai tos valstybės įstatymai. Kadangi visas pervežimas vykdomas pagal vieningą sutartį, paskutinė vežimo atkarpa taip pat yra reglamentuojama Konvencijos nuostatų, o paskutinis vežėjas yra "kiekvienas kitas" vežėjas CMR 34 straipsnio prasme.⁴³

Galimi atvejai, kai vežėjas, perduodamas krovinį kitam vežėjui, neperduoda jam važtaraščio, bet užpildo naują, kuriame pirmasis vežėjas nurodomas siuntėju, o kitas - vežėju. Gali kilti klausimas, ar tokiu atveju vežimui yra taikytinos CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos. Tokiu atveju, jei kroviniui nugabenti yra sudaryta vienintelė sutartis, laikytina, kad turi būti taikomos Konvencijos VI skyriaus nuostatos.

CMR konvencijos 34 str. nurodyta, kad kiekvienas kitas vežėjas, priimdamas krovinį ir važtaraštį tampa sutarties dalyviu tokiomis pat sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje. Gali kilti klausimas, kaip būtų, jei drauge su kroviniu važtaraščio neperimtu kitas vežėjas. Iš normos aiškinimo išplauktų, kad toks vežėjas nėra kitas vežėjas CMR konvencijos 34 str. prasme, nes jis turi priimti ir krovinį, ir važtaraštį.

Jei vežėjas yra antrasis ar kiekvienas kitas vežėjas CMR konvencijos 34 str. prasme, jis bus atsakingas krovinio sugadinimą ir nesant jo konkrečios kaltės. Tai reiškia, kad jam negali būti taikomos 17 str. 2 p. nuostatos apie tai, kad jis neatsako už krovinio sugadinimą "dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo numatyti, ir pasekmių, kurių jis negalėjo išvengti". Jam nepakanka įrodyti tik savo negalėjimo numatyti aplinkybes ir išvengti pasekmių. Tokiu atveju vežėjas turėtų įrodinėti, kad nei jis pats, nei kiti pervežime dalyvavę vežėjai to negalėjo numatyti ir išvengti.

Perimant krovinį iš kito vežėjo, jam perduodamas pasirašytas ir datuotas priėmimo aktas. Vežėjas įrašo savo pavardę ir adresą į antrąjį važtaraščio egzempliorių. Prireikus antrajame važtaraščio egzemplioriuje, taip pat priėmimo akte naujas vežėjas gali įrašyti savo pastabas apie krovinio ir pakuotės būklę (35 str. 1 p.)⁴⁴

CMR konvencijoje nenurodyta kokia forma yra surašomas priėmimo aktas, todėl forma gali būti įvairi: abiejų vežėjų surašytas ir pasirašytas raštas, kuriame nurodoma priėmimo data, vežėjų parašai ir data ant važtaraščio kopijos ir kt. Bet į važtaraštį turi būti įrašytas kito vežėjo pavadinimas. Žymos apie kitą vežėją yra įrodymas, kad kroviny perėjo to vežėjo dispozicijon, ir jei kitas vežėjas neįrašė motyvuotų pastabų dėl krovinio ir pakuotės būklės, tai iki priešingo įrodymo laikoma, kad krovinio ir pakuotės išorė

⁴³ 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.

⁴⁴ 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.

priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus.

Tokiu atveju, jei vežėjas, nurodytas važtaraštyje, veža ne pats, o paveda vežti kitam asmeniui, bet nenurodydamas to asmens važtaraštyje bei nesurašydamas priėmimo akto, važtaraštyje nurodytas vežėjas yra vežėjas CMR konvencijos prasme, yra atsakingas už krovinį pagal CMR konvencijos nuostatas iki jo nugabenimo į paskirties punktą ir perdavimo vežėjui. Realiai gabenęs krovinį vežėjas, neįrašytas į važtaraštį, nėra vežėjas CMR konvencijos prasme, todėl vežėjo pagal CMR konvenciją ir realiai gabenusio krovinį asmens santykiams taikoma ne CMR konvencija, o šių asmenų sudarytos sutarties nuostatos ir/ar CK nuostatos, reglamentuojančios prievolinius santykius.⁴⁵

Pagal Konvencijos 34 straipsnį už vežimo sutarties pažeidimą atsako visi dalyvavę vežime vežėjai, bet pagal Konvencijos 36 straipsnį pareikšti ieškinį galima:

- a) tik pirmajam, arba
- b) paskutiniajam arba
- c) tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas lėmė krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą, arba
- d) ieškinyms gali būti pareikštas ir keliems vežėjams, vežusiems krovinį.

Pateikiant ieškinius, laikomasi tų pačių jau aptartų teisingumo taisyklių, įtvirtintų Konvencijos 31 straipsnio 1 punkte.⁴⁶

Jei nuostoliai išieškoti iš vieno vežėjo, šis turi regreso teisę kitų vežime dalyvavusių vežėjų atžvilgiu dėl sumokėtos kompensacijos, palūkanų ir kitų išlaidų, susijusių su vežimu (CMR konvencijos 37 str. 1 p.). Bet CMR konvencija numato regreso teisės realizavimo taisykles. Pirmiausia, vežėjas, dėl kurio kaltės padaryta žala, yra atsakingas dėl nuostolių atlyginimo nepriklausomai nuo to, ar kompensaciją sumokėjo jis pats, ar kitas vežėjas (37 str. a papunktis). Tai iš esmės pakartoja Lietuvos CK nuostatą, kad žalą turi visiškai atlyginti ją padaręs asmuo (CK 483 str. 1 d.).

Antra, jeigu žala atsirado dėl dviejų ar daugiau vežėjų kaltės, kiekvienas iš jų turi sumokėti jo atsakomybės dalį atitinkančią sumą. Bet CMR konvencija atskirai aptaria atsakomybės dydžio paskirstymą tais atvejais, kai atsakomybės dalies nustatyti neįmanoma, susiedama atsakomybės dydį su atlygio už vežimą dydžiu, t.y. nurodydama, kad tokiu atveju kiekvienas vežėjas atsako proporcingai nuo jam priklausančio atlygio už vežimą.(37 str. b papunktis). Bet jei byloje, kurioje reikalaujama nuostolių atlyginimo iš dviejų ar daugiau vežėjų, nėra galimybės tiksliai nustatyti atlygio už vežimą dydžio,

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 97.

teismas solidariai išieško nuostolių sumą iš bendraatsakovų, o pastarieji gali regresu tvarka išsieškoti atitinkamo vežėjo nepakankamai sumokėtas sumas.⁴⁷

Klaipėdos apygardos teismas nutartyje Civilinėje byloje Nr. 2-224/1999, kurioje ieškinys buvo pareikštas dviem vežėjams, priteisė nuostolių atlyginimą iš abiejų vežėjų solidariai, nurodydamas, kad nėra galimybės taikyti CMR konvencijos 37 str., reglamentuotą nuostolių atlyginimo principą, nes sutartyse ir paraiškose transportui minima panaši atlyginimo už darbą suma (1500-1600 DM), ieškovo ir atsakovų aiškinimai dėl užmokesčio gavimo priešingi, todėl sunku nustatyti atsakovams priklausiusio atlygio dalį. Tai gali būti padaryta pastariesiems pareiškus pretenzijas regresu tvarka.⁴⁸

Jeigu apskritai neįmanoma nustatyti, kuris iš vežėjų yra atsakingas už padarytą žalą, nuostolių kompensacijos suma paskirstoma vežėjams proporcingai nuo jam priklausančio atlygio už vežimą (37 str. c papunktis).

CMR konvencijoje taip pat numatyta specifinė vežėjo atsakomybė už kito krovinių gabenusio vežėjo nemokumą, tuo papildomai suteikiant garantijų krovinio savininkui, siuntėjui, arba jo gavėjui bei užtikrinant jų interesus, kad būtų atlyginti visi nuostoliai.

CMR konvencijos 38 str. numato, kad tais atvejais, jeigu kuris nors vežėjas nemokus, tai jam tenkanti, bet nesumokėta nuostolių atlyginimo dalis paskirstoma visiems kitiems vežėjams proporcingai nuo jiems priklausančių atlygių už vežimą.⁴⁹

Regresinį ieškinį nuostolius atlyginęs vežėjas gali pateikti Lietuvos teismui, jei vienas iš vežime dalyvavusių vežėjų turi Lietuvoje nuolatinę gyvenamąją vietą, savo būstinę, filialą arba agentūrą, per kurias buvo sudaryta vežimo sutartis. Tas pats ieškinys gali būti pareikštas visiems vežėjams, dalyvavusiems vežime (CMR konvencijos 39 str. 2 p.). Tai reikštų, kad nuostolius atlyginęs vežėjas turi teisę pasirinkti, ar reikšti vieną ieškinį vienoje šalyje, net ir tuo atveju, jei kiti vežėjai yra skirtingose šalyse, ar kiekvienam reikšti atskirą regresinį ieškinį vežėjo buveinės valstybės teisme.

Skirtingai nuo kitų konvencijų privatinės pervežimų teisės srityje, kurios leidžia vežėjui siūlyti savo klientams geresnes sąlygas, palyginus su tomis, kurias numato nurodytos konvencijos, CMR konvencijos nuostatos yra būtinos sutarties šalims. Visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, laikomi negaliojančiais (CMR konvencijos 41 str.). Išimtis daroma tik CMR konvencijos 37 ir 38

⁴⁷ 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.

⁴⁸ Klaipėdos apygardos teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2-224-1999.

⁴⁹ 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.

str. numatytoms nuostatomis dėl nuostolių paskirstymo tarp vežėjų ir jų atlyginimo, dėl to CMR konvencijos 40 str. suteikia vežėjams teisę susitarti kitaip nei tai yra sureguliuota CMR konvencijoje.

Taigi CMR konvencijos nuostatos, išskyrus 37 ir 38 str., yra imperatyvios, nes neleidžiama šalims susitarti dėl kitokių, negu CMR konvencijoje sureguliuota, sąlygų (CMR konvencijos 41 str.). Šalys vežimo sutartyje negali susitarti nei dėl palankesnių, nei dėl griežtesnių sąlygų tiek pervežėjui, tiek ir siuntėjui.⁵⁰

3.7. Vežėjo atsakomybė ypatingųjų pervežimų atvejais (multimodaliniai pervežimai)

CMR konvencijos 2 str. nurodo, kad kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio yra vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu, ir kroviny iš transporto priemonės neperkraunamas, ši Konvencija taikoma visam vežimo procesui.

Gana dažnai, kaip matyti iš apibendrintų bylų, kroviny gabenamas pakrautas transporto priemonėje laivu iki Klaipėdos uosto, o iš ten transportuojamas vilkiku toliau. Tokiam pervežimui CMR konvencija taikoma tik esant šių sąlygų visetui:

- į laivą pakraunama pati transporto priemonė su kroviniu;
- kroviny nėra perkraunamas, o laivu transportuojama pati transporto priemonė su kroviniu;
- tarp siuntėjo ir vežėjo, vežančio transporto priemone, sudaryta viena sutartis, apjungianti ir pervežimą jūra;
- vežėjas, vykdamas pervežimą, yra sudaręs subrangos sutartį su jūros transporto kompanija;
- vykdomas tarptautinis pervežimas.⁵¹

Tokie pervežimai, pavyzdžiui, vykdomi keltais iš Klaipėdos uosto ir į jį iš Skandinavijos, Vokietijos ir kitų Baltijos jūrų valstybių.

Teismas, nagrinėdamas bylą, kai kroviny buvo pervežamas multimodalinio pervežimo būdu, turi pagrįsti, kodėl taiko CMR konvenciją, o ne kitą tarptautinius pervežimus reglamentuojantį dokumentą.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija civilinėje byloje Nr. 3K-1362/2000 padarė išvadą, kad krovinio pervežimui iš Danijos į Sankt Peterburgą taikytina CMR konvencija, nes pervežimas buvo vykdomas neperkraudant

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ 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.

krovinio iš transporto priemonės, ir dalis kelio (iš Klaipėdos į Sankt Peterburgą) buvo vežama kelių transporto priemone (CMR konvencijos 2 str. 1 p.) už užmokestį, ir krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų valstybių teritorijoje (CMR konvencijos 1 str. 1 p.). Krovinio pervežimui buvo išduotas važtaraštis, patvirtinantis vežimo sutarties sudarymą ir jos turinį (CMR konvencijos 9 str. 1 p.), su nuoroda, kad yra vežama pagal CMR konvencijos sąlygas.⁵²

Atsakomybės pagal CMR konvenciją, esant multimodaliniam pervežimui, pagrindas yra tai, kad laivu/keltu yra vežama pati transporto priemonė. Transporto priemone laikytina tiek krovininė mašina, tiek ir puspriekabės, priekabos, išskyrus kontenerius ir padėklus, nes tai jau yra kroviny, o ne transporto priemonė. Tokiu atveju CMR konvencija netaikoma.

Tuo pat metu CMR konvencija nurodo atvejį, kai vežant mišriu transportu CMR konvencija netaikoma, nors ir vežama neperkraunant krovinio. CMR konvencijos 2 straipsnio nuostatos, kai taikytinos kitos rūšies transportavimo nuostatos taikomos esant trimis sąlygoms:

- 1) jei žala atsirado ne dėl kelių transporto vežėjo kaltės;
- 2) jei žalą lėmė įvykis, pervežant kelių transporto priemonę su kroviniu kitos rūšies transportu;
- 3) jei įvykio priežastis tikrai buvo pervežimas kitos rūšies transportu.⁵³

3.8. Atsakomybė dėl transporto priemonės gedimų

Pagal Konvencijos 17 straipsnio 3 punktą vežėjas negali išvengti atsakomybės dėl to, kad sugedo transporto priemonė, kuria jis vežė krovinį, arba dėl to, kad yra kaltas transporto priemonę išnuomojęs asmuo ar jo agentai arba darbuotojai (angl. – servants). Tai, kad vežėjas negali išvengti atsakomybės dėl to, jog sugedo transporto priemonė, kuria jis vežė krovinį, arba dėl to, kad yra kaltas transporto priemonę išnuomojęs asmuo arba jo agentai, kaip numatyta Konvencijos 17 straipsnio 2 punkte, akivaizdžiai rodo, kad vežėjo atsakomybė atsiranda ir nesant jo kaltės. Tokiais atvejais neabejotinai svarbu nustatyti, kokia transporto priemonė buvo užsakyta arba kokia buvo aptarta vežimo

⁵² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 3K-1362/2000.

⁵³ 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.

sutartyje, pavyzdžiui, ar transporto priemonė turėjo būti su šaldymo įranga, ar tai apskritai nebuvo aptarta, ar nurodyti transporto priemonės įrangos trūkumai, gedimas ir kita.⁵⁴

Klausimas, kuris galėtų kilti taikant 17 str. 3 p., yra toks: kaip būtų tuo atveju, jei siuntėjas žinojo apie automobilio defektą, bet pritarė vežimui? Tiesioginio atsakymo į šį klausimą CMR konvencijoje nėra. Matyt, nebūtų teisinga šiuo atveju kaltu pripažinti vežėją. Tokiu atveju turėtų būti taikomas 17 str. 2 p. - "kaip krovinio disponuojančio asmens nurodymų pasekmė" ir 17 str. 5 p. - dėl mišrios atsakomybės. Būtent šią aplinkybę turėtų aiškintis teismas tuo atveju, jei siuntėjas pakrovė prekes į netinkamą transporto priemonę.⁵⁵

Vilniaus apygardos teismas 2000 m. kovo 10 d. nutartimi pakeitė Vilniaus m. 2-ojo apylinkės teismo 1999 m. gruodžio 16 d. sprendimą, kuriuo buvo atmestas ieškinys vežėjui dėl nuostolių už sugadintą krovinį išieškojimo.

Ieškinys buvo pareikštas dėl krovinio sužalojimo transportavimo metu. Ieškovas (ekspedicijos firma) užsakė transporto priemonę buitinei technikai vežti. Vežėjas krovinį vežė ieškovo užsakytu transportu. Vietoje buitinės technikos Vokietijoje buvo pakrauti baldai. Gavėjo nuomone, baldų sugadinimo transportavimo metu priežastis galėjo būti neįprastai kietas automobilio pakabos kronšteinas ir nepakankamas prekių tvirtinimas kėbule. Baldai buvo vežami jų neperkraudant ir neiškraudant ir gauti gavėjo nepažeidus plombų. Pirmosios instancijos teismas, atmesdamas ieškinį, nurodė, kad nepateikti įrodymai, jog transportavimo metu dėl vežėjų kaltės buvo sugadintas krovinys, bet nesiaiškino tos aplinkybės, ar tokia transporto priemonė buvo tinkama baldams pervežti, o jei netinkama, tai ar krovinio siuntėjas tai žinojo.

Apeliacinės instancijos teismas, priteisdamas iš vežėjo nuostolių už sugadintą krovinį atlyginimą, taip pat nesiaiškino minėtos aplinkybės, o tik vadovavosi CMR konvencijos 8 str., nurodančiu, kad vežėjas turi padaryti žymas važtaraštyje priimant krovinį vežti, o jei nepadarė, yra atsakingas už krovinio sugadinimą.⁵⁶

Vežėjas, siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės dėl transporto priemonės gedimo, turi įrodinėti, kad jis taip, kaip priklauso, patikrino jo automobilį prieš išvykdamas į kelionę, bet gedimas buvo transportavimo metu nulemtas išorinių faktorių, kurių negalėjo pastebėti krovinį vežantis vairuotojas, buvimą. Taigi jei padangos sprogo priežastis buvo pasitaikęs kelyje aštrus daiktas, kurio vežėjas negalėjo matyti, o

⁵⁴ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 58.

⁵⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo teismo biuletenis. 2001. Nr. 15.

⁵⁶ Lietuvos Apeliacinio teismo 2000 m. rugsėjo 12 d. nutartis Civilinėje byloje Nr. 2A-261/2000.

padangos išvykstant buvo geros būklės, vežėjui turi būti leista vadovautis CMR konvencijos 17 str. 2 punktu.

Kitaip reikėtų spręsti problemą, jei mašina pakeliui sugedo be išorinio poveikio faktoriaus. Jau minėtoje byloje, vežant morkas iš Olandijos į Maskvą, vežėjas, išvykęs iš Olandijos birželio 9 d., birželio 14 d. užvažiavo į Kupiškį, nes sugedo automobilio užpakalinio tilto reduktorius, automobilį teko pakeisti kitu. Lietuvos apeliacinis teismas, nagrinėdamas bylą kasacine tvarka, nurodė, kad dėl pervežėjo kaltės birželio 14-16 d. krovinio pervežimas nebuvo atliekamas ir automobilis su kroviu stovėjo pervežėjo įmonėje. Teismas, pripažindamas vežėją iš dalies kaltu dėl krovinio vežimo, pagrįstai rėmėsi 17 str. 3 punktu.⁵⁷

Kitoje Kauno apygardos teismo byloje ieškinys buvo pareikštas atsakovui R. Varaškos individualiai įmonei, vežusiai automatinę etikečių klijavimo mašiną. Vežant krovinį užsiblokavo autotransporto priemonės vairas, transporto priemonė išvažiavo į gilią šalikelę, o vežamas krovinys buvo nepataisomai sugadintas. Ieškovas reiškė ieškinį CMR konvencijos 17 str. 3 p. pagrindu, t.y. nurodydamas, kad vežėjas atsako ir tais atvejais, kai sugenda transporto priemonė. Teismas sutiko, kad dėl krovinio sugadinimo kaltas vežėjas, tenkino ieškinį, nors ir nenurodė sprendime šio CMR konvencijos straipsnio.⁵⁸

3.9. Vežėjo atsakomybės dydis ir jos ribojimas

CMR Konvencijos 23-29 str. reglamentuoja vežėjo atsakomybės dydį, apskaičiavimo tvarką ir pan. Konvencijos 23 str. numato vežėjo atsakomybės pagrindus ir krovinio įvertinimo būdus, nustatant kompensavimo ribas.

Vežėjas yra atsakingas už nuostolius, atsiradusius dėl krovinio sugadinimo, jei jis nebuvo atleistas nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir 4 punktus. Bet vežėjas nėra įpareigotas atkurti krovinio pirminę būseną (įvykdyti prievolę natūra) – jis turi atlyginti nuostolius pinigais. CMR konvencijos 23-29 straipsniai reglamentuoja vežėjo atsakomybės dydį, apskaičiavimo tvarką ir kita. Konvencijos 23 straipsnis numato vežėjo atsakomybės pagrindus ir krovinio įvertinimo būdus nustatant krovinio kompensavimo ribas.

⁵⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 1996 m. gegužės 9 d. nutartis Civilinėje byloje Nr. 3K-664/96.

⁵⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo teismo biuletenis. 2001. Nr. 15.

CMR konvencijos 25 straipsnyje yra nurodoma, kad krovinio sugadinimo atveju vežėjas turi mokėti sumą, lygią krovinio nuvertėjimo sumai, apskaičiuotai sutinkamai su 23 straipsnio 1, 2, 4 punktų nuostatomis. Tačiau kompensacija negali būti didesnė kaip:

a) Suma, kurią reikėtų sumokėti visiškai praradus krovinį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinamas visas kroviny;

b) Suma, kurią reikėtų sumokėti praradus sugadintą krovinio dalį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinama tik dalis krovinio (CMR konvencijos 25 straipsnis, 2 punktas).

Nustatant prarasto krovinio ar jo dalies vertę, remiamasi jo verte, kokia ji buvo toje vietoje ir tuo laiku, kai kroviny buvo priimtas vežti (23 str. 1 p.). Ši nuostata (skirtingai nuo krovinio vertės skaičiavimo pristatymo vietoje) yra skirta tam, kad vežimo kaštai nebūtų įskaičiuoti į krovinio vertę. Vežimo kaštus ieškovas gali išieškoti pagal 23 str. 4 punktą. Svarbu yra tai, kad tik krovinio vertei, bet ne vežimo kaštams ir kitoms išmokoms, yra taikomi dydžio apribojimai, nurodyti 23 str. 3 punkte.

Krovinio vertė nustatoma pagal "biržos kainas" arba pagal "rinkos vertę" arba pagal "to paties asortimento ir kokybės prekių vertę". Įrodymus apie tokiu būdu nustatytą prekių vertę turi pateikti ieškovas. Jei biržos ar rinkos vertės įrodymų nėra pateikta, tarptautinėje praktikoje krovinio vertė nustatoma pagal vertę, nurodytą krovinio sąskaitoje-faktūroje, lydinčioje krovinį. Kaip matyti iš apibendrintų bylų, Lietuvoje teismai taip pat dažniausiai nustato krovinio vertę pagal sąskaitą-faktūrą, nes nė vienoje byloje didesnės kompensacijos nei sąskaitoje-faktūroje reikalaujanti šalis nepateikė krovinio rinkos ar biržos vertės įrodymų.⁵⁹

Lietuvos aukščiausiojo teismo senatas nutarime Nr. 31 konstatuoja, kad tuo atveju, jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę pateikti, bet jie labai viršija sąskaitoje-faktūroje nurodytą krovinio vertę, teismas, vežėjo reikalavimu, galėtų vadovautis sąskaitos-faktūros verte. Šiuo atveju vežėjas turi įrodyti, jog jis manė, kad priima vežti mažesnės vertės (tos, kuri nurodyta sąskaitoje-faktūroje) krovinį, kad dėl to susitarė dėl mažesnio vežimo atlygio, nenaudojo papildomų apsaugos priemonių (pavyzdžiui, nesamdė apsaugos eskorto). Be to, teismas gali šiuo atveju vadovautis tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis (siuntėjas, siekdamas išvengti ar sumažinti maito mokesčius, nurodęs sąskaitoje mažesnę krovinio vertę) negali tikėtis visiško savo interesų gynimo, koks būtų suteiktas sąžiningai šaliai.

Pasvalio rajono apylinkės teismas 2000 m. birželio 5 d. sprendime, kuriuo iš dalies patenkino ieškovo Habets Groente En fruit Export B.V. atsakovo A. Čirvido firmai

⁵⁹ 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.

"Dabava", nurodė, kad ieškovo reikalavimas išieškoti 95 926,17 Lt yra nepagrįstas, nors ir yra pateikta siuntėjo sąskaita nurodytai sumai. Teismas konstatavo, kad CMR važtaraštyje krovinio vertė nenurodyta. Atsakovui (vežėjui) buvo išduotas invoice (sąskaita), kur krovinio kaina - 3420 JAV dolerių. Su šiuo dokumentu ir tokios vertės kroviny (pomidorai) buvo gabenamas ir deklaruojamas muitinėje, todėl sugadinto krovinio kaina 3420 JAV dolerių ir tokio dydžio žala padaryta. Su šiuo teismo argumentu dėl atlygintino nuostolių dydžio sutiko ir Panevėžio apygardos teismas (civ. byla Nr. 3-447/2000).⁶⁰

Vienoje kasacinėje byloje nurodyta, kad „Krovinio vertė apskaičiuojama pagal biržos kainas arba pagal rinkos vertę, arba pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę. Jei įrodymų apie minėtais būdais nustatytas kainas nėra, krovinio vertė nustatoma pagal vertę, nurodytą krovinio sąskaitoje-faktūroje, pateikiamoje muitinei. Bet net ir tuo atveju, jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje-faktūroje nurodytą krovinio vertę, teismas vežėjo reikalavimu gali vadovautis sąskaitos-faktūros verte. Toks vertės apskaičiavimo metodas pateisinamas tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis negali tikėtis, visiško savo interesų gynimo, koks būtų suteiktas sąžiningai šaliai.“⁶¹

CMR konvencija nustato kompensacijos už prarastą krovinį dydžio apribojimą (maksimalų dydį). CMR konvencijos 23 str. 3 punkte, nurodoma, kad kompensacija už prarastą krovinį negali būti didesnė kaip 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio. 23 str. 7 punktas nurodo, kas yra atsiskaitymo vienetas, bei numato, kad SDR turi būti perskaičiuojamas į tos valstybės, kurioje vyksta teismo procesas nacionalinę valiutą pagal jos vertę teismo sprendimo arba šalių sutartą dieną. SDR (Special Drawing Right) - tai Tarptautinio Valiutos Fondo įvestas sąlyginis atsiskaitymo vienetas. Tai dirbtinė valiuta, sudaryta iš fiksuoto penkių pagrindinių valiutų kiekio: JAV dolerių, Japonijos jenų, Vokietijos markių, Prancūzijos frankų ir Didžiosios Britanijos svarų sterlingų. Oficialų SDR kursą kasdien nustato TVF.

Vežėjo atsakomybės ribojimas specialiu atsiskaitymo vienetu (SDR) (vietoje seniau buvusių ribojimų, išreikštų aukso frankais) įvesta 1978 m. liepos 5 d. Europos Ekonominės Komisijos Vidaus transporto komiteto 38 (specialiojoje) sesijoje priimtu Protokolu prie CMR konvencijos. Šis protokolas įsigaliojo 1980 m. gruodžio 28 d. Kadangi Lietuva yra Tarptautinio valiutos fondo narė, taip pat yra prisijungusi prie 1978 m. Protokolo prie CMR konvencijos, Lietuvos teismai turi vadovautis Lietuvos banko skelbiamu oficialiu SDR kursu.

⁶⁰ Panevėžio apygardos teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3-447/2000.

⁶¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus civilinė byla UAB „FraCHT-Trans-Spedition“ prieš UAB „Kretingos autotransportą“, Nr. 3K-3-1410-2002.

Pažymėtina, kad valstybės, neprisijungusios prie 1978 m. protokolo, skaičiuoja kompensacijos dydį, vadovaudamosi pirmine CMR konvencijos 23 str. redakcija, t.y. kompensacijos dydį riboja aukso frankais.⁶²

Svarbu tai, kad CMR konvencijos 23 straipsnio 3 punkto apribojimai taikomi tik krovinio vertei, bet netaikomi kitiems mokėjimams, nurodytiems 23 straipsnio 4 punkte.

CMR konvencijos 23 straipsnio 4 punkte numatyta, muitų rinkliavos, kiti su vežimu susiję mokėjimai visiškai, jeigu prarastas visas kroviny, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio; kiti nuostoliai nekompensuojami. Užmokestis, sumokėtas vežėjui už vežimą, turi būti iš jo išieškomas, arba atsisakoma patenkinti vežėjo reikalavimą dėl užmokesčio už vežimą išieškojimo, jei jis tokį pareiškė pagal CMR Konvencijos 23 straipsnio 4 punkto nuostatas.

CMR konvencijoje nėra detalizuota, kas yra laikytina „kiti su vežimu susiję mokėjimai“. Pagal tarptautinę praktiką tokiomis išlaidomis gali būti išlaidos, susijusios su sugadintų prekių gražinimu, jai jų nepriima gavėjas, kurį reikalauja išieškoti ieškovas, kai jis sumokėtas dėl to, kad kroviny buvo pavogtas dar neišgabentas iš šalies. Kitos išlaidos taip pat gali būti ieškovo sumokėtas PVM, sugadintų prekių ekspertizės, sugadintų prekių utilizavimo ir kitos išlaidos.⁶³

Sprendžiant klausimą, ar reikalaujamos sumos yra laikytinos „kitais su vežimu susijusiais mokėjimais“, reikia nustatyti tiesioginį priežastinį ryšį tarp netinkamo krovinio vežimo įvykdymo ir krovinio siuntėjo arba gavėjo privalomai atliktų mokėjimų. Jei tiesioginis priežastinis ryšys yra, laikytina, kad tai išlaidos, susijusios su vežimu. Pavyzdžiui, vežėjas atvežė sugadintą krovinį, ir dėl to sanitarinės tarnybos reikalavimu gavėjas buvo priverstas savo sąskaita krovinį sunaikinti. Ir priešingai, jei tiesioginio priežastinio ryšio nėra, tai tokie mokėjimai su vežimu nėra susiję. Pvz., vežėjas atvežė sugadintą krovinį, gavėjas jį priėmė, tačiau nesunaikino, o padėjo į sandėlį, o vėliau pareikalavo sumokėti saugojimo išlaidas. Nėra atlyginamos išlaidos, susijusios su krovinio paruošimu gabenti (įpakavimo, kitokio paruošimo), nes jos nėra tiesiogiai susijusios su vežimu.⁶⁴

Byloje Nr. 3-447/2000, kurioje ieškovas prašė atlyginti sugadinto krovinio vertę ir krovinio sugadinimo ekspertizės išlaidas, Pasvalio rajono apylinkės teismas bei Panevėžio

⁶² 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.

⁶³ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 102.

⁶⁴ 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.

apygardos teismas, atmesdami ieškovo reikalavimą dėl ekspertizės išlaidų atlyginimo, konstatavo, kad pagal CMR konvencijos 23 str. 4 p. yra atlyginamos tik su krovinio vežimu susijusios išlaidos ir krovinio vertė, o nuostoliai ekspertizei atlikti nepriteistini.⁶⁵

Lietuvos Aukščiausiojo teismo nutarime Nr. 31 pabrėžiama, kad tokia teismo išvada nepagrįsta. Sugadinto krovinio ekspertizės išlaidos (išskyrus atvejus, kai vežėjas įrodo, kad krovinyms sugadintas dėl 17 str. 2 ar 4 p. nurodytų aplinkybių), išieškotinos iš vežėjo, nes yra priežastinis ryšys tarp krovinio vežimo bei jo sugadinimo vežimo metu.

Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad sugadinus dalį krovinio, ieškovas gali pareikalauti sugrąžinti ir dalį užmokesčio už pervežimą, proporcingą sugadinto krovinio daliai.

Druskininkų miesto apylinkės teismas 2000 m. birželio 21 d. išnagrinėjo civilinę bylą pagal ieškovo UAB "Adveka" ieškinį atsakovei UAB "Transeta", trečiajam asmeniui draudimo UAB "Baltik garant" dėl 15 028 Lt už krovinio pervežimą priteisimo ir priešieškinį dėl 49 200 Lt žalos atlyginimo. Byloje buvo konstatuota, kad ieškovo (vežėjo) kaltė dėl trečdaliu vynuogių sugedimo.

Teismas netenkino ieškinio reikalavimų, motyvuodamas tuo, kad CMR konvencija nereguliuoja pervežimo kainos teisinių santykių, todėl užmokesčio už netinkamą pervežimą klausimas turi būti sprendžiamas vadovaujantis CK 456 str. taisyklėmis, kur nurodyta, kad užmokestis už vežimą nustatomas šalių susitarimu. Kadangi prievolė neįvykdyta tinkamai pagal sutarties reikalavimus, teismas nurodė, kad atsakovas neturi pareigos sumokėti atlyginimą už netinkamą pervežimą (CK 166, 167 str.)⁶⁶.

Lietuvos Aukščiausiojo teismo nutarime Nr. 31 pabrėžiama, kad tokia teismo išvada nepagrįsta. Šiuo atveju, pripažinus vežėjo kaltę dėl trečdaliu krovinio sugadinimo, reikėjo atitinkamai proporcingai sugadinto krovinio kiekiui mažinti reikalaujamą atlyginimo už pervežimą sumą.

Tarptautinėje praktikoje išvados dėl vežimo užmokesčio kompensavimo arba sugrąžinimo padarytos daugeliu užsienio teismų sprendimų. Pavyzdžiui, James Buchanan & Co Ltd.v. Babco Forwarding & Shipping(1977) (Anglija) byloje buvo konstatuota, kad užmokestis už vežimą turi būti sugrąžintas. William Tatton & Co Ltd v. Terrymasters Ltd (1974) byla, kurioje padaryta išvada, kad, esant daliniam krovinio sugadinimui, dalis vežimo užmokesčio turi būti grąžinta. Olandijos teismo sprendime buvo nurodyta, kad jei

⁶⁵ Panevėžio apygardos teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 3-447/2000.

⁶⁶ Druskininkų miesto apylinkės teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2-11/00.

krovinio iškrovimo išlaidos turi būti padengiamos gavėjo, tai šios išlaidos turi būti mažinamos ta apimtimi, kuria sumažėjo krovinio vertė (KG. Delf, 13.5.65(1966)).⁶⁷

CMR Konvencijos 24 ir 26 straipsniuose numatomi susitarimai dėl papildomos krovinio vertės tuo atveju, jei susitariama dėl užmokesčio už vežimą priedo ir tai nurodoma važtaraštyje. Tokiais atvejais, kai važtaraštyje nurodyta vertė peržengia ribą, nustatytą Konvencijos 23 straipsnio 3 punkte, kompensacija už prarastą krovinį gali būti tokia, kokia deklaruota (CMR Konvencijos 24 straipsnyje), t.y. apskaičiuojant kompensaciją galima peržengti Konvencijos 23 straipsnio 3 punkte nurodytas vežėjo atsakomybės ribas.⁶⁸

Tais atvejais, kai vežėjo kaltė dėl krovinio praradimo, sugadinimo arba pavėluoto pristatymo pasireiškia tyčia arba tyčiai prilygintu neatsargumu, vežėjas netenka teisės į atsakomybės ribojimą, ir iš jo turi būti išieškomi visi galimi nuostoliai. Pagal CK 6.249 straipsnio 1 dalį žalą sudaro: turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos (tiesioginiai nuostoliai), taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų. Šią žalą įvertinus pinigais, ieškovas gali tikėtis visiško nuostolių atlyginimo remiantis CK 6.251 straipsnio 1 dalimi, o teismas dėl CMR Konvencijos 29 straipsnyje nustatytų taisyklių imperatyvaus pobūdžio negalėtų, remdamasis CK 6.251 straipsnio 2 dalies nuostatomis, sumažinti nuostolių atlyginimo. Tuo pat metu padidintos kompensacijos priteisimas pagal CMR Konvenciją yra galimas tik tuomet, kai dėl krovinio sugadinimo yra kaltas tik vežėjas. Nustačius, kad dėl nuostolių kaltas ne tik vežėjas, bet ir kitas asmuo (pavyzdžiui, siuntėjas ar gavėjas), t.y. esant mišriai atsakomybei, CMR Konvencijos 29 straipsnis neturėtų būti taikomas.⁶⁹

Vienoje byloje apeliacinės instancijos teismas paskirstė atsakomybę tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo, nurodydamas, kad dėl krovinio sugadinimo, krovinio siuntėjas yra kaltas 70 procentų, o vežėjas – 30 procentų. Tačiau skaičiuojant priteistinos iš vežėjo kompensacijos dydį, taikytas CMR Konvencijos 29 straipsnis. Lietuvos Aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija, išnagrinėjusi šią bylą kasacine tvarka, nurodė jog „dėl krovinio sugadinimo konstatavus paties siuntėjo kaltę, tai yra taikant dalinę siuntėjo ir vežėjo atsakomybę, CMR Konvencijos 29 straipsnio taikymas, tai yra

⁶⁷ 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.

⁶⁸ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 106.

⁶⁹ Ibid.

negautų pajamų įtraukimas į kompensacijos siuntėjui sumą, prieštarauja teisingumo ir protingumo principams.⁷⁰

S. Aviža straipsnyje „Vienas krovinys – dvi vertės“ aptaria problemas su kuriomis susiduria krovinio savininkai kai jis sugenda ar yra prarandamas, o krovinio vertė ar sugadintos dalies krovinio vertė neretai nėra kompensuojama, nes, norėdami mokėti mažesnius muitus, jie ją sumažina. S. Avižos teigimu, apsidrausti nuo tokios netekties savininkai galėtų, jeigu didesnę krovinio vertę jie atskleistų sutarties su vežėjais sudarymo metu.

Problema, su kuria susiduria krovinių savininkai, reikalaujami nuostolių atlyginimo iš vežėjų, susideda iš dviejų dalių. Pirmiausia, jiems reikia įrodyti, kokia buvo krovinio vertė, tam kad išsiaiškinti kokie nuostoliai patirti dėl krovinio ar jo dalies sugadinimo. Krovinio vertės nustatymo taisyklės yra aiškios. Jeigu kroviniai vežami tarptautiniais maršrutais, jų vertė yra nustatoma pagal CMR konvencijos 23 straipsnį. Ji yra apskaičiuojama pagal krovinio išsiuntimo vietoje buvusias tokių prekių kainas, kurios nustatomos pagal biržos, rinkos ar panašios kokybės ir asortimento prekių kainas. Pažymėtina, kad be krovinio vertės ir vežėjo gali būti reikalaujama kompensuoti visą užmokestį už vežimą, muitų rinkliavas ir mokesčius bei kitas krovinio vežimu susijusias išlaidas, jeigu prarastas ar sugadinamas visas krovinys, o kai prarandama ar sugadinama dalis krovinio – proporcingai prarastai daliai.

Siuntėjas ne visada gali susitaikyti su rizika prarasti dalį krovinio vertės. S. Avižos teigimu, jam svarbiausia rasti teisinius būdus ir sudaryti sutartį su vežėju taip, kad atsakomybės apribojimų nebūtų. Krovinio vežėjas gali prisiimti didesnę atsakomybę už vežamą krovinį, tačiau tokiu atveju vežėjui turi būti atskleista didesnė krovinio vertė sutarties sudarymo metu. Tuomet šalys bendru susitarimu išsprendžia papildomo atlyginimo už vežimą klausimą. Sudarius tokią sutartį vežėjas atsako už visą deklaruoto krovinio vertę, o toks būdas išsprendžia vežėjų atsakomybės apribojimo klausimą.⁷¹

4. Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už krovinio sugadinimą pagrindai

Kaip jau buvo minėta ankstesnėje dalyje, Konvencijos 17 straipsnio 1 punkte įtvirtinti objektyvūs vežėjo kaltės principai, tačiau Konvencijoje taip pat siekiama subalansuoti vežėjo ir asmens, reiškiančio vežėjui pretenzijas, padėtį, numatant tam tikras vežėjo gynybos priemones. Konvencijos 17 straipsnis numato bendruosius vežėjo

⁷⁰ Lietuvos Aukščiausiojo teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 3K-3-328-2004.

⁷¹ AVIŽA, S. „Vienas krovinys – dvi vertės“, Verslo žinios, Nr. 215, 2006 11 07, p. 15.

atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, t.y. kai nustatytos aplinkybės, nurodytos Konvencijos 17 straipsnio 2 punkte, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už padarytus nuostolius arba atsako iš dalies. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarime Nr. 31 yra pabrėžiama, kad vežėjo atsakomybės pagrindai, nurodyti 17 str. 2 punkte, iš originalo kalbos išversti netiksliai ir ne iki galo. Tikslus vertimas turėtų būti: Tačiau vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu praradimas, sugadinimas ar pavėluotasn pristatymas įvyko dėl ieškovo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl paslėptų prekių defektų, arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmės dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio (if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of the wrongful act or neglect on the part of carrier, by inherent vice of goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent).⁷²

Vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu sugadinimas įvyko dėl ieškovo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl paslėptų prekių defektų, arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmės dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio (CMR konvencijos 17 str. 2 p.).

Taigi CMR konvencijos 17 straipsnio 2 punkte nurodytos keturios aplinkybių padarinių grupės, kai vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės:

1. Dėl ieškovo netinkamų veiksmų arba aplaidumo (angl. – wrong-full act or neglect of the claimant);

Ieškovo neteisėti veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti prieš pervežimą, jo metu arba atvykus į paskyrimo vietą. Todėl teismai privalo kruopščiai šią aplinkybę iširti. Siuntėjo neteisėti veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti įvairiai: siuntėjas pakrauna šlapias daržoves į polietileninius maišus, tai paspartina jų puvimą vežimo metu; pakraunamos nepakankamai gerai sušaldytos prekės, kurios atitirpsta vežimo metu;⁷³

2. Dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo (angl. The instructions of the claimant given otherwise than as result of the wrongful act or neglect on the part of the carrier); Pavyzdžiui, UAB „Daisotros ekspedicija“, kuri buvo krovinių siuntėjas pervežant šviežias daržoves iš Olandijos į Maskvą, pateikė užsakymą vežėjui – AB „Kupiškio autotransportas“ pervežti krovinių

⁷² 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.

⁷³ Ibid.

pusprikabe su tentu, bet ne šaldukliu, nors pervežimas vyko vasaros metu esant 20 laipsnių šilumos temperatūrai. Vežamos daržovės sugedo. Teismai teisingai sprendė, kad viena iš priežasčių, lėmusių daržovių sugedimą, buvo užsakymas jas vežti pusprikabe su tentu.⁷⁴ Siuntėjo (gavėjo) nurodymai gali būti duoti raštu, pažymint važtaraštyje, žodžiu, faksograma, telekomunikacijos priemonėmis ar kitokiais būdais. Iškilus ginčui dėl nurodymų buvimo, įrodinėjimo našta tenka vežėjui. Reikia pažymėti, kad jei ieškovo instrukcijos yra neaiškios arba netikslios, vežėjas gali būti pripažintas atsakingu, kad jų nepasitikslino, nors jomis ir abejojo. Vežėjo atsakomybė atsiras tuo pagrindu, jog, žinodamas nurodymo turinį, vežėjas nepaprašė nurodymo paaiškinti.⁷⁵

3. Dėl krovinio paslėptų defektų (angl. – *inferent vice of goods*);

Pagal CMR konvencijos 17 str. 2 p. Krovinio paslėptas defektas reiškia, kad krovinys turi turėti defektą, kuris yra nebūdingas tokio pobūdžio kroviniams. Defekto buvimą turi įrodyti pats vežėjas (18 str. 1 p.). teismui, sprendžiančiam bylą šiuo pagrindu, yra reikšmingi du faktai: paties krovinio pobūdis ir vežėjo veiksmai, vežant tokį krovinį. Krovinio paslėptas defektas, paavyzdžiui, gali nekelti problemų, kol prekės nejuda, bet gali nulemti žalą judėjimo metu; arba šaldytų maisto produktų pervežimui pateikti nepakankamai sušaldyti produktai, ir tai buvo jų gedimo vežimo metu priežastis.⁷⁶

4. Dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio (angl. – *circumstances which the carrier could not avoid and consequences of which he was unable to prevent*).⁷⁷

4.1. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės kai krovinys sugadintas dėl ieškovo netinkamų veiksmų arba aplaidumo

Reikalavimus vežėjui šiuo pagrindu gali reikšti tiek krovinio siuntėjas, tiek ir jo gavėjas. Ieškovo⁷⁸ neteisėti veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti tiek prieš vežimo pradžią, tiek jo metu, tiek ir atvykus į paskyrimo vietą. Gavėjas gali reikšti pretenzijas vežėjui tik tada, kai įgyja teisę disponuoti kroviniu.

Siuntėjo netinkami kalti veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti įvairiai. Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais

⁷⁴ Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2K-447/97.

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ 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.

⁷⁷ Ten pat.

⁷⁸ Terminas „ieškovas“ apima tiek krovinio gavėją, tiek siuntėją, tiek kitus vežėjui pretenzijas reiškiančius asmenis.

sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pateikia tokius siuntėjo kaltų veiksmų atvejus:

- a) Miško riešutus, įpakuotus į džiuoto maišus, siuntėjas pakrauna į automobilį, kurio vidus yra suteptas kokia nors chemine medžiaga, ir tai yra akivaizdu siuntėjui (OLG Hamburg / TranspR 1986, 146);
- b) Siuntėjas neinformuoja vežėjo, kad krovinyje yra jautrus drėgmei (OLG Koeln / TranspT 1990, 425);
- c) Užšaldytas krovinyje dėl siuntėjo klaidos atšyla kraunamas (OLG Hamm / Vers/R 1991, 360), pavyzdžiui dėl to, kad buvo nepakankamai atšaldytas;
- d) Siuntėjas nesilaikė iš anksto aptartų krovinio paruošimo pakrauti terminų, dėl to buvo pažeisti krovinio pristatymo terminai.⁷⁹

Minėtos monografijos autorių teigimu, šią sąlygą praktikoje siūlo taikyti ir kai kurie autoriai, tais atvejais, kai faktinis ieškovas yra ne tas asmuo, dėl kurio kaltės krovinyje buvo prarastas, pažeistas arba pavėluotai pristatytas. Pavyzdžiui galimi atvejai, kai siuntėjas pateikia neteisingai užpildytus dokumentus, ir dėl to vežėjas užtrunka muitinėje.⁸⁰

Būtina atskirai pažymėti, kad krovinio sugadinimas turi atsirasti būtent dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, nes kitaip bus atsakingas vežėjas. Vežėjas, siekdamas atleidimo nuo atsakomybės, turi įrodyti netinkamus ieškovo veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ar neveikimo pasekmes, tai yra krovinio sugadinimą, o tai svarbiausia, priežastinį ryšį tarp ieškovo kaltų veiksmų arba neveikimo. Tik įrodžius visas šias sąlygas vežėjas turi būti atleidžiamas nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 2 punktą, o šių sąlygų neįrodžius, vežėjas lieka atsakingas už žalą kroviniui, nes laikoma, kad jis nepaneigė Konvencijos 17 straipsnio 1 punkte nustatytos prezumpcijos.⁸¹

⁷⁹ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pateikdami pavyzdžius naudojami toliau nurodyta literatūra: К.Беккер. Международное транспортное право грузовых перевозок в соответствии с СМР и немецком праве. Москва, 1999. С. 21-22.

⁸⁰ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pateikdami pavyzdžius naudojami toliau nurodyta literatūra: D.A. Glass, Ch. Cashmore. Introduction to the Law of Carriage of Goods. London: Sweet & Maxwell, 1990. P. 110.

⁸¹ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 48.

4.2. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės kai kroviny s sugadintas (pažeistas) dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų arba aplaidumo

Atleidžiant vežėją nuo atsakomybės remiantis šia nuostata, nėra pabrėžtina siuntėjo kaltė, o tai skiria šias aplinkybes nuo ankščiau aptartųjų. Tokius nurodymus siuntėjas arba gavėjas gali duoti raštu, žodžiu, faksograma, pažymėti važtaraštyje. Tačiau, kaip ir ankščiau, įrodinėjimo našta, kad tokie nurodymai buvo duoti, gula ant vežėjo pečių.

Pavyzdžiui, UAB "Daisotros ekspedicija", kuri buvo krovinio siuntėjas pervežant šviežias daržoves iš Olandijos į Maskvą, pateikė užsakymą vežėjui - AB "Kupiškio autotransportas" pervežti krovinį puspriekabe su tentu, bet ne šaldikliu, nors pervežimas vyko vasaros metu, esant vidutinei 20° C temperatūrai. Vežamos daržovės sugedo. Teismai teisingai sprendė, kad viena iš priežasčių, lėmusių daržovių sugedimą, buvo užsakymas jas vežti puspriekabe su tentu⁸². Tuo atveju, jei veždamas vežėjas iškrovė krovinį, o gavėjas negalėjo jo priimti, arba jeigu kroviny s iškrito kraunamas, nebus ieškovo nurodymų pasekmė CMR konvencijos 17 straipsnio 2 punkto prasme, nes krovinio iškritimas nėra instrukcijos esmė. Šiuo atveju, būtina nustatyti tiesioginį priežastinį ryšį tarp ieškovo nurodymų ir atsiradusių pasekmių.

Jau minėtoje byloje Nr. 2K-447/97, nagrinėjant pervežimo vėlavimo aplinkybes, buvo nustatyta, kad daržoves vežantis vežėjas, kuriam siuntėjas buvo nurodęs pervežimo datas ir maršrutą, visą parą turėjo laukti Vokietijoje, nes sekmadieniais Vokietijoje sunkvežimių eismas buvo draudžiamas.

Nors teismas šios aplinkybės šioje byloje nevertino, bet siuntėjo nurodymai vežėjui vežti krovinį paraiškoje nurodytu laiku ir maršrutu, neįvertinus, kad dėl tokių Vokietijos įstatymais numatytų draudimų kroviny s bus pristatytas viena para vėliau, galėtų būti vertintinas kaip siuntėjo nurodymų pasekmė.⁸³

Jei ieškovo instrukcijos yra neaiškios arba netikslios, vežėjas gali būti pripažintas atsakingu, kad jų nepasitikslino, nors jomis ir abejojo. Pavyzdžiui, jei nurodymuose vežėjui bus pasakyta, kad draudimą turi sumokėti prekių siuntos gavėjas, bet nenurodyta, kas - siuntėjas ar gavėjas - turi apdrausti vežamas prekes, todėl vežėjas apskritai ignoruos draudimo sąlygą, jis turėtų būti pripažintas atsakingu už tai, kad vežė neapdraustas

⁸² Lietuvos apeliacinio teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2K-447-1997.

⁸³ 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.

prekes, nors žinojo jų vertę ir tai, kad jas reikia apdrausti. Vežėjo atsakomybė atsiras tuo pagrindu, jog, žinodamas nurodymo turinį, nepaprašė nurodymo paaiškinti.⁸⁴

4.3. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl paslėptų krovinių defektų

Jau ne kartą minėtame ir cituotame 2001 birželio 15 d. Lietuvos Aukščiausiojo teismo senato nutarime pažymima, kad „krovinių paslėpti defektai (Vertime iš originalo kalbos nėra išverstas žodis "paslėpti", nes originale nurodomi "paslėpti krovinių defektai" (inferent vice of goods)". Pagal CMR konvencijos 17 str. 2 p. krovinių paslėptas defektas reiškia, kad krovinyje turi turėti tokį defektą, kuris yra nebūdingas tokio pobūdžio kroviniams. Pavyzdžiui, transportuoti pateikta šviežia mėsa buvo nepakankamai atšaldyta, t.y. neturi nieko bendro su natūraliomis tokios prekės savybėmis. Tokios išvados padarytos Vokietijos teismų išnagrinėtose bulose OLG Schleswig / VersR 1979, 171/142; OLG Hamm / TranspR 1985, 107/108, 1990, 375/376).⁸⁵ Defekto buvimą turi įrodyti pats vežėjas (Konvencijos 18 str. 1 p.). Pažymėtina, kad šiuo atveju svarbūs du faktai: 1) paties krovinių pobūdis ir 2) vežėjo veiksmai vežant tokį krovinį. Kadangi yra kalbama ne apie natūralias krovinių savybes, neturi reikšmės, kiek su šiomis savybėmis buvo supažindintas vežėjas. Lemiamą reikšmę turi tai, visavertis ar ne yra transportuoti priimamas krovinyje. Dažniausiai taip nutinka, kai transportuoti priimamas netinkamai atšaldytas krovinyje, pavyzdžiui vežėjui pakraunama mėsa -7° pagal Celsijų temperatūros, nurodant -25° pagal Celsijų gabenimo temperatūrą. Tokiais atvejais vežėjas dažniausiai atleidžiamas nuo atsakomybės, aišku, jeigu įrodo, kad krovinyje turėjo defektą. Būtina pažymėti, kad siuntėjas gali ginčyti paslėptus krovinių defektus, tačiau pagal paplitusią teismų praktiką, kad pateiktas transportuoti krovinyje buvo tinkamai atšaldytas, privalo įrodyti siuntėjas.⁸⁶

Jei gabenamos prekės, kurioms vežant nereikalingas specialus temperatūros režimas, atleidžiant vežėją nuo atsakomybės dėl paslėptų krovinių defektų, būtina konstatuoti tokį paslėptą krovinių defektą, kuris iš tikrųjų tai prekių kategorijai yra visiškai nebūdingas. Pavyzdžiui vienoje byloje Vokietijos teismas konstatavo, jog

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pateikdami pavyzdžius naudojami toliau nurodyta literatūra: К.Беккер. Международное транспортное право грузовых перевозок в соответствии с СМР и немецком праве. Москва, 1999. С. 23.

⁸⁶ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai naudojami toliau nurodyta literatūra: Handelsgesetzbuch. Grosskommentar. Begründet von H.Staub., 4neubearbeitete Auflage, herausgegeben von C.-W. Canaris, W.Schilling, P.Ulmer. 7 Band, 2 Teilband. Anhang VI nach art. 452; CMR. Berlin-New York, 2002. S. 272.

gedimas vežamų lengvųjų automobilių instaliacijoje, dėl kurio kilo gaisras, laikytinas paslėptu krovinio defektu.⁸⁷

Siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės šiais pagrindais, vežėjas niekuomet negali remtis savo transporto priemonės defektais, nes jis pagal CMR Konvencijos 17 straipsnio 3 punktą visuomet yra atsakingas už savo transporto priemonės techninę būklę.

4.4. Atleidimas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarime Nr. 31 yra pabrėžiama, kad lietuviško teksto vertimas yra visiškai netikslus – „aplinkybės, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti“ CMR konvencijos 17 str. 2 p. Originalo kalbomis numato „aplinkybes, kurių vežėjas negalėjo išvengti“ ir „pasekmes, kurioms dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio“. Tarptautinėje praktikoje, kaip teigiama minėtame senato nutarime, jos paprastai vadinamos *force majeure* ir *cas fortuit*. Daugelyje valstybių šios sąvokos apima skirtingo pobūdžio aplinkybes. *Force majeure* suvokiama kaip trečiosios šalies tam tikrų priemonių panaudojimas prieš vežėją - valstybės veiksmai, vyriausybiniai draudimai, streikai ar kiti veiksmai. *Cas fortuit* yra atsitiktinės aplinkybės, kurių nebuvo galima numatyti ar išvengti, bet kurios įvyko vykdant sutartį, pavyzdžiui, gaisras sandėlyje, kuriame saugomos prekės, ginkluotas ar kitoks užpuolimas ir pan. Prancūzijoje, Belgijoje, kitose valstybėse, taip pat ir Lietuvoje, minėti abu terminai yra sinonimai, apimantys įvairius reiškinius: stichines nelaimes, valstybės veiksmus ir t.t.⁸⁸

Lietuvos aukščiausiojo teismo senato nuomone, pagrindinis klausimas, aiškinant šį atleidimo nuo atsakomybės pagrindą, kyla dėl to, ar CMR konvencijos 17 str. 2 p. nurodytos "aplinkybės" suvoktinos tik kaip "force majeure" ar plačiau. Tai skirtingai traktuojama įvairių valstybių jurisdikcijose, kaip ir nevienodai suprantamas sąvokos "force majeure" turinys. Ypač skiriasi valstybių praktika, kai krovinsys prarandamas dėl ginkluoto ar kitokio užpuolimo ir apiplėšimo.

Vyraujanti pozicija, kuriai reiktų pritarti, yra ta, kad vežėjas galėtų būti šiuo pagrindu atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad vežėjas padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti žalos toje

⁸⁷ Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autoriai pateikia toliau nurodytą medžiagą: OLG Munchen vom 27.2.1987 / TranspR. 1987. P. 185.

⁸⁸ 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.

vietoje ir tuo metu. Įrodinėjimo, kad nuostolių nebuvo galima išvengti, našta tenka vežėjui. (18 str. 1 p.).

Tarptautinėje teismų praktikoje nustatant aplinkybes, kurių vežėjas negalėjo išvengti, ir pasekmes, kurioms negalėjo užkirsti kelio, susiformavo kai kurios išvados, į kurias turėtų atsižvelgti ir Lietuvos teismai, sprenddami vežėjo atleidimo nuo atsakomybės klausimą nurodytais pagrindais, kaip antai:

- vien tik tai, kad žala padaryta dėl padegimo, savaime neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės. Būtina aiškintis visas su krovinio praradimu dėl šios priežasties susijusias aplinkybes;

- prekių vagystės negalima laikyti neišvengiama, jei automobilis nakties metu stovėjo nesaugomas kokios nors degalinės teritorijoje;

- vežėjai, vežę prekes, pastatė mašiną nesaugomoje aikštelėje ir abu išėjo papietauti. Vienintelė saugoma aikštelė buvo už 150 km. Važiavimas ten būtų reiškęs vežimo instrukcijų pažeidimą. Nepaisant to, kad mašinoje buvo įjungta apsauginė signalizacija, mašina su kroviniu buvo pavogta. Vežėjas pripažintas kaltu, nes žalos buvo galima išvengti, jei vairuotojai būtų pietavę atskirai;

- jei vežėjas nors trumpam paliko be priežiūros krovinį tos valstybės teritorijoje, kur ypač didelis krovinių vagysčių skaičius, ir kroviny s dingo, nebus neišvengiamumo;

- jei vairuotojas palieka užrakintą automobilį muitinės teritorijoje, nors muitinė tuo metu jau nedirba, palieka salone automobilio ir muitinės dokumentus, vagystė nelaikoma neišvengiama aplinkybe;

- vairuotojas negali remtis tuo, kad bloga kelių būklė atitinkamoje valstybėje neišvengiamai lėmė pavėluotą pristatymą;

- jei pristatymo pavėlavimui kelia grėsmę klimato sąlygos, vežėjas turi išvykti anksčiau, nukelti važiavimo datą arba apvažiuoti blogą klimato zoną;

- vairuotojo užsnūdimas už vairo, sukėlęs avariją ir krovinio sugadinimą, jokiais atvejais negali būti traktuojamas kaip "neišvengiamos aplinkybės" ir kt.⁸⁹

Monografijos „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“ autorių teigimu, vakarų Europos valstybių teismų praktikoje gana daug sprendimų, kuriuose yra konstatuojamos aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio, ir priešingų išvadų, kad vežėjas galėjo išvengti tokių aplinkybių arba tokių aplinkybių pasekmėms

⁸⁹ 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.

galėjo užkirsti kelią. Minėtos monografijos autoriai pabandė sugrupuoti šias aplinkybes pagal dažniausiai pasitaikančius atvejus ir pateikti, kokios tokiais atvejais yra teismų išvados.

Kelio būklė ir oro sąlygos, prasti keliai dažniausiai nelaikomi aplinkybe, kurios vežėjas negalėjo išvengti.

Gaisrai, atsižvelgiant į gaisro priežastis ir gaisro židinį, laikomi arba neišvengiamomis, arba atvirkščiai, išvengiamomis aplinkybėmis. Gaisro priežasčių ir aplinkybių įrodinėjimo rizika visuomet tenka vežėjui, nes būtent jis privalo įrodyti, kad tomis aplinkybėmis kilusio gaisro vežėjas išvengti negalėjo.

Autoavarijos teismų praktikoje yra vertinamos dvejopai: jei transportuotojo kaltės dėl kilusios avarijos nėra, t.y. nėra net menkiausio kelių taisyklių pažeidimo, avarija laikytina neišvengiama aplinkybe; jei dėl avarijos kaltas vežėjas tai yra laikoma išvengiama aplinkybe.

Vagystė teismų praktikoje paprastai laikoma išvengiama aplinkybe ir tik retais atvejais, kai krovinys būna pavogtas iš tiesų ypatingomis aplinkybėmis, vagystė gali būti pripažinta aplinkybe, kurios vežėjas negalėjo išvengti.

Plėšimas arba ginkluotas užpuolimas teismų praktikoje dažnai pripažįstamas neišvengiama aplinkybe, tačiau vežėjo veiksmai visuomet turi būti vertinami per „atsargaus, rūpestingo, protingo ir sąžiningo vežėjo prizmę“, ir jei prieinama prie išvados, kad plėšimo arba ginkluoto užpuolimo išvengti tomis sąlygomis nebuvo galima, vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės.

Kelių blokados neišvengiamomis aplinkybėmis yra laikomos tik tuo atveju, jei vežėjas pats nedalyvavo sukeldamas transporto „kamštį“ arba kitaip blokuojant kelią. Jeigu vežėjas, klausydamas viešų pranešimų, turėjo ir galėjo transporto kelių blokados išvengti, ją apvažiudamas ar pasirinkdamas kitokį maršrutą, tokios aplinkybės laikytinos išvengiamomis.

Transporto pakrovimo viršijant leistiną svorį atvejai laikomi neišvengiamomis aplinkybėmis tik tuomet, kai siuntėjas pakrovė krovinį, kuris viršijo leistiną svorį, o vežėjas to nežinojo ir negalėjo žinoti, pavyzdžiui, vežėjas uoste priėmė vežti puspriekabę su konteneriu.

Muitinės tarnybų ir kitų valdžios institucijų veiksmai laikomi neišvengiamomis aplinkybėmis tik tuo atveju, jei nėra jokios vežėjo kaltės ir jis konkrečioje situacijoje niekaip negalėjo daryti įtakos valstybinės valdžios institucijų veiksams.⁹⁰

⁹⁰ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p. 52-58.

4.5. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingų rizikos faktorių - „privilegiuoti“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

CMR konvencijoje, be 17 straipsnio 2 punkte nurodytų aplinkybių, gindamasis nuo ieškinio, vežėjas gali remtis papildomais, atsakomybę šalinančiais ypatingais rizikos faktoriais, kurie numatyti CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto a-f papunkčiuose. Šioje normoje nurodytais pagrindais vežėjas gali remtis tik siekdamas, kad būtų atleistas nuo atsakomybės už krovinio praradimą arba jo sugadinimą, bet ne dėl pavėluoto pristatymo. CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkte nurodytus ypatingos rizikos veiksnius teisinėje literatūroje įprasta vadinti „privilegiuotomis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis“ arba „tai, už ką vežėjas negarantuoja“, o aplinkybes, numatytas Konvencijos 17 straipsnio 2 punkte – „bendromis (neprivilegiuotomis) vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis“.

Taikant CMR konvencijos 17 str. 4 p. a-f papunkčiuose numatytas teisės normas, visuomet būtina atsižvelgti į CMR konvencijos 18 str. 2 p. ir 18 str. 5 p. įtvirtintas taisykles.

Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės dėl ypatingų rizikų normos turėtų būti aiškinamos ir taikomos:

a) kai buvo naudojamos atviros be tento transporto priemonės, jei toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje (17 str. 4 p. a papunktis);

Šis pagrindas nesukelia praktikoje didesnių problemų. Vežėjas neatsako, jei atvirą, be tento transporto priemonių naudojimas buvo aiškiai suderintas su siuntėju ir nurodytas važtaraštyje. Pavyzdžiui, siuntėjas žino, kad vienos ar kitos prekės vežtinis treileriu su tentu, bet siekdamas sumažinti vežimo kaštus, užsisako atvirą transporto priemonę. Jei važtaraštyje to nėra nurodyta, vežėjas turi pateikti neabejotinus įrodymus, kad tokios transporto priemonės naudojimas buvo suderintas. Esant įrodytam šalių susitarimui naudoti pervežimui atvirą, be tento transporto priemonę, bet nesant apie tai žymos važtaraštyje, taikytina CMR konvencijos 4 straipsnio nuostata apie tai, kad važtaraščio neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei sutarties veikimui.

b) kai kroviny, pagal savo savybes netinkamas vežti jo neįpakavus ar blogai įpakavus, buvo vežamas jo neįpakavus arba įpakavus netinkamai (CMR konvencijos 17 str. 4 p. b papunktis);

Šiuo atveju reikia nustatyti du momentus:

1) kroviny, kuri reikėjo įpakuoti, buvo vežamas neįpakuotas arba blogai įpakuotas;

2) krovinio neįpakavimas ar netinkamas įpakavimas buvo krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis.

Nagrinėjant bylą yra svarbu nustatyti, ar vežėjas galėjo patikrinti pakuotę ir pastebėti jos defektus, t.y. kad pakuotė toms vežimo sąlygoms nebuvo tinkama. Jeigu vežėjas galėjo patikrinti, bet nepatikrino ir nenurodė važtaraštyje, tai preziumuojama, kad pakuotė buvo tinkama. Pažymėtina, kad vežėjas nėra pakavimo specialistas, todėl prireikus klausimą apie pakuotės tinkamumą turi spręsti ekspertai. Be to, nereikėtų daryti išvados, kad neįpakuotas krovinyss savaime susijęs su rizika. Pavyzdžiui, neįpakuotos vežamos transporto priemonės. Tad svarbu nustatyti, ar tam tikros rūšies neįpakuotų krovinių vežimas susijęs su rizika (smūgiai, sutrenkimai ir pan.).

c) jei krovinių pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo arba gavėjo vardu (tiksliai verčiant iš originalo kalbos pirmoji įvardyta operacija yra verstina "paruošė" (handling), o antroji operacija - "pakrovė" (loading);

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, nors teismai ne visada tinkamai aiškina šią c papunkčio nuostatą.⁹¹

Vežėjas negali reikalauti atleisti jį nuo atsakomybės aptariamam pagrindui, jei pervežimo metu jis krovinių perkrovė, iškrovė ar keitė krovinio išdėstymą, net tuo atveju, jei tai buvo būtina atlikti dėl nuo vežėjo nepriklausančių aplinkybių (pvz., pasienio ar muitinės kontrolės).

CMR konvencijos 17 str. 4 p. c papunktis taikytinas tuomet, kai pats paruošimas, pakrovimas, sudėjimas ar supakavimas arba iškrovimas (pačios operacijos) ir buvo krovinio sugadinimo priežastis, t.y. žala atsirado dėl neteisingo elgesio su kroviniu. Todėl vežėjas negali remtis šiuo punktu taip pat ir tuo atveju, jei krovinių iškrovė gavėjo atstovais prisistatę asmenys, pagrobę krovinių.

Kartais sunku atskirti, kokia operacija buvo atlikta - paruošimas, pakrovimas, sudėjimas ar iškrovimas.

Paruošimas (handling) - veiksmai, atliekami su prekėmis, paruošiant jas pakrovimui į transporto priemonę arba iškrovimui iš transporto priemonės.

Pakrovimas (loading) - prekių patalpinimas į transporto priemonę arba ant transporto priemonės.

⁹¹ 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.

Sudėjimas (stowage) - prekių sutvirtinimas ar jų saugus sudėjimas taip, kad būtų užtikrintas saugumas ir stabilumas vežimo metu.

Iškrovimas (unloading) - prekių išėmimas iš transporto priemonės ir jų sudėjimas ant žemės, prieplaukoje arba į kitą transporto priemonę.

Tuo atveju, jei vežėjas matė, kad kuri nors iš minėtų operacijų kelia akivaizdžią grėsmę kroviniui, bet ėmėsi tokį krovinį vežti, neturėtų būti atleistas nuo atsakomybės, nes tokiu atveju jis turėtų atsisakyti vežti prekes arba padaryti žymą važtaraštyje apie defektą. Jei nėra akivaizdžių defektų, vežėjas nebus atsakingas už netinkamą siuntėjo atliktą paruošimą, pakrovimą, sudėjimą ar iškrovimą, nebent siuntėjas galėtų įrodyti, kad nuostolis arba žala atsirado dėl kitos priežasties (pvz., netinkamo transportavimo).⁹²

Jeigu pakrovimo ar kitos siuntėjo atliktos operacijos su kroviniu defektas paaiškėjo vežimo metu, tai vežėjo pareiga - imtis atitinkamų veiksmų defektams pašalinti.

Vienoje Klaipėdos apygardos teismo byloje atsakovas (vežėjas) prašė atleisti jį nuo atsakomybės už krovinio (šviežių grybų) sugadinimą, vadovaujantis 17 str. 4 p. c papunkčiu, nes grybus pakrovė siuntėjas, o pakrovimo metu, kaip nurodė atsakovo vairuotojas, smarkiai lijo, ir tai tapo krovinio sugedimo transportavimo metu priežastimi.⁹³

Teismas nurodė, kad nors grybus pakrovė siuntėjas, vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. c papunktį, nes važtaraščiuose vairuotojas nepadarė žymos apie tai, kad krovinyje dėl smarkaus lietaus sušlapo.⁹⁴

Taigi vežėjo nekaltumo prezumpcija nurodytais atvejais nėra absoliuti. Pagal vyraujančią tarptautinę praktiką tam, kad ji egzistuotų, vežėjas privalo įrodyti "galimybę" (possibility), kad krovinio praradimas ir sugadinimas galėjo atsirasti dėl specialių rizikos faktorių, parodydamas faktinį rizikos buvimą, taip pat ir tai, kad krovinio praradimas ar sugadinimas atitinka tą žalą, kurios galima tikėtis, esant atitinkamiems rizikos faktoriams.⁹⁵

d) dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visiškai ar iš dalies prarasti ar sugadinti : sudužę, surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyreję, suslūgę, pažeisti

⁹² 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.

⁹³ Klaipėdos apygardos teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2-224/1999.

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ 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.

parazitų ar graužikų ir pan. (pažymėtina, kad į lietuvių kalbą nėra išverstas žodis "sudužę", nors originalo kalba yra "through breakage").

Būtina skirti krovinio paslėptus defektus, apie kuriuos kalbama CMR konvencijos 17 str. 2 punkte ir natūralias krovinio savybes (CMR konvencijos 17 str. 4 p. d papunktis). Tai svarbu, nes įrodinėjimo procesą reglamentuoja skirtingos normos: pirmuoju atveju – CMR konvencijos 18 str. 1 punktas, o antruoju – CMR konvencijos 18 str. 2 ir 4 punktai.

Tokios natūralios krovinio savybės yra, pvz., jų trapumas (stiklas, krištolas, apdailos plytelės, kiaušiniai ir pan.), dėl kurio yra didelė dūžio rizika. Arba jei pervežamas neapdirbtas metalas (geležis), turintis savybę rūdyti, tai vežėjas nėra atsakingas už surūdijimą vežimo proceso metu.

Siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės šiuo pagrindu arba ją sumažinti, vežėjas visų pirma turi nurodyti egzistavusią rizikos faktorių (CMR konvencijos 18 str. 2 p.), t.y. "jautrias" krovinio natūralias savybes. Antra, nustatinėjamos aplinkybės, nurodytos CMR konvencijos 18 str. 4 punkte. Pavyzdžiui, jeigu buvo vežama transporto priemone, specialiai įrengta apsaugoti krovinį nuo karščio, šalčio, temperatūros svyravimų ar oro drėgmės poveikio, vežėjas gali remtis CMR konvencijos 17 str. 4 p. d papunktyje 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 (CMR konvencijos 18 str. 4 p.), t.y. vežėjas pirmiausia turėtų įrodyti, kad krovinio natūralios savybės (gedimas, rūdijimas ir pan.) 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 turėjo galimybes juos atlikti, tai vežėjo, neatlikusio tokių veiksmų, nėra pagrindo atleisti nuo atsakomybės pagal šį straipsnį. Pavyzdžiui, vežėjas, veždamas greitai gendančius maisto produktus transporto priemonėje su šaldikliu, nekontroliavo šaldiklio temperatūros, nors tai daryti turėjo galimybę.

Jei ieškovas įrodinėja, kad krovinyje buvo sugadintas dėl natūralių krovinio savybių, t.y. vežėjas įrodinėja CMR konvencijos 18 str. 4 p. nurodytas aplinkybes, ieškovas gali įrodyti, kad tai įvyko ne dėl natūralių krovinio savybių (CMR konvencijos 18 str. 2 p.), o dėl kitų priežasčių.⁹⁶

Vienoje Olandijos byloje mėsa buvo vežama iš Olandijos į Ispaniją. Refrižeratorius buvo sulaukytas aštuonioms dienoms Ispanijos pasienyje, nes neturėjo

⁹⁶ 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.

importo leidimo. Vežėjas rėmėsi CMR konvencijos 17 str. 4 d. d papunkčiu ir nurodė, kad ėmėsi visų reikalingų veiksmų refrižatoriaus temperatūrai kontroliuoti, bet dėl pavėluoto pristatymo mėsa sugedo. Teismas, atleisdamas vežėją nuo atsakomybės, nurodė, kad ieškovas šiuo atveju turėjo įrodyti, kad vežėjas turėjo visus reikalingus dokumentus, bet nepanaudojo jų tinkamai. Tačiau ieškovas to neįrodė (Amsterdam 4.9.73& S 1984 no 16).⁹⁷

e) dėl nepakankamo ir nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo ir numeravimo;

Praktikoje sunku šį straipsnį derinti su CMR konvencijos 8 str. 1 p., nes pagal jį vežėjas įpareigotas tai patikrinti, ir jei vežėjas nenurodė pastabų važtaraštyje, tai pagal 9 str. preziumuojama, kad kroviniui skirtų vietų ženklavimas ir numeriai atitinka tuos, kurie yra nurodyti važtaraštyje. Taigi atleisti vežėją nuo atsakomybės CMR konvencijos 17 str. 4 p. e papunkčio pagrindu būtų galima tik tada, jei jis įrodo, kad neturėjo galimybės patikrinti (pvz., krovinių vežėjas gavo su muitinės plombomis ir važtaraščiu, kuriame nurodytas krovinio vietų skaičius ir ženklavimas, o iš tikrųjų tai neatitiko važtaraštyje nurodytų duomenų).

f) vežant gyvūnus;

Šis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindas taip pat taikytinas drauge su CMR konvencijos 18 str. 2 ir 5 p. Jeigu vežami gyvi 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.

Jeigu vežėjas įrodo, jog susidariusiomis aplinkybėmis krovinio praradimas ar sugadinimas galėjo kilti dėl vieno ar kelių CMR konvencijos 17 str. 4 p. nurodytų faktorių, tai darytina išvada, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti. Tačiau kroviniu disponuojantis asmuo gali įrodinėti, kad krovinyje nukentėjo iš dalies arba visiškai ne dėl vieno iš nurodytų faktorių. CMR konvencijos 18 str. 2 punkto 2- ajame sakinyje yra nurodoma, kokių būdu, esant tam tikroms aplinkybėms, įrodinėjimo našta gali būti perkelta ieškovui. Angliškame tekste po pirmojo CMR konvencijos 18 str. 2 punkto sakinio, nurodančio, kad CMR konvencijos 17 str. 4 p. nurodytų aplinkybių įrodinėjimo našta tenka vežėjui, originalo tekste yra antrasis sakinyje, kuris nėra išverstas. Originalo kalba jis yra toks: 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

⁹⁷ 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.

ieškovas turi teisę įrodinėti, kad praradimas ar žala faktiškai arba iš dalies, arba visiškai nepriklausė vienai iš šių rizikų (CMR konvencijos 18 str. 2 p.).

Taigi esant ypatingiems rizikos faktoriams, kuriuos nurodo vežėjas, jam reikia įrodyti galimybę (tikėtiną priežastinį ryšį), kad krovinio praradimas ar sugadinimas galėjo atsirasti dėl 17 str. 4 p. a-f papunkčiuose numatytų rizikos faktorių, kuriuos gali paneigti ieškovas.

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

Tuo tarpu nacionalinėje teisėje yra įtvirtinta kiek 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 lydymas siuntėjo ar gavėjo atstovo;
- d) Krovinio trūkumas neviršijo natūralaus sumažėjimo normų ar leistinų paklaidos matavimo priemonėmis ribų, taikomų vežant kelių transporto priemonėmis.⁹⁸

- *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. Todėl įstatymo aiškinimas būtų netikslus, nes vežėjui suteiktą 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 vietų skaičiaus. Tokiu atveju galimos dvi tokio neatitikimo priežastys, t.y.: 1) važtaraštyje įrašyti duomenys faktiškai neatitinka į vežėjo transportą pakrauto krovinio vietų skaičiaus; arba 2) gabenamas krovinys yra iš dalies prarastas.

⁹⁸ KTK 51 str. 2 d.

Transporto teisėje paprastai krovinio važtaraštis laikomas *prima facie* įrodymu, kad kroviny s vežėjo žinion buvo perduotas tokios būklės ir turėjo tokį vietų skaičių, koks nurodytas važtaraštyje. 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 prezumpciją⁹⁹.

- *Krovinio trūksta arba jis sužalotas dėl natūralių priežasčių, susijusių su krovinio vežimu transporto priemonėmis (nudžiūvimo, korozijos, nubyrejimo ir kt.).*

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

- *Kroviny s buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo.*

Aplinkybė, kad „kroviny s buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo“, aiškinant ją tik gramatiniu būdu, neturi nieko bendro 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, jos taip pat „laikomos“ privilegiuotomis ir visiškai atlieka šią funkciją tik tais atvejais, kai kroviny s buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo, kurie pagal įstatymą ar sutartį privalėjo prižiūrėti krovinį, o žalos kroviniui atsiradimo priežastis buvo tokioo pobūdžio ir masto, kad krovinį lydintys asmenys turėjo ir galėjo pašalinti žalos kroviniui priežastį ir užkirsti galima žalai kelią. Šiuo atveju būtina turėti omenyje, kad ši aplinkybė gali būti taikoma tik krovinių vežimo sutartims ir jokių būdu negali būti taikoma transporto priemonės nuomos teikiant vairavimo 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 bendra ne savaime, t.y. vien dėl to fakto, kad kroviny s 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,

⁹⁹ SINKEVIČIUS, E. Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, Jurisprudencija, 2 2006 (80); 90-99.

kad aiškiai matyti, jog krovinio siuntėjo ar gavėjo atstovas, tinkamai vykdydamas savo pareigas, galėjo galima užkirsti kelią.¹⁰⁰

E. Sinkevičiaus straipsnyje „Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“ teigia, jog aplinkybė kad „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 sąlygos.¹⁰¹

Apibendrinant ką tik išdėstytus teiginius, 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 nekaltumo“ prezumpcija, t.y. iš juridinių faktų sudėties pašalinama 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 str. 1 d. numatytas vežėjo atsakomybės sąlygas.

Taigi pagrindinis skirtumas tarp „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų tarptautinėje privatinėje teisėje ir nacionalinėje teisėje yra tas, kad „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 atsakomybės¹⁰².

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

Išsiaiškinus „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų turinį, aiškiai matyti, kad šių aplinkybių turinys tarptautinėje privatinėje teisėje ir nacionalinėje

¹⁰⁰ SINKEVIČIUS, E. Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, *Jurisprudencija*, 2 2006 (80); 90-99.

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Ibid.

teisėje skiriasi, išskyrus CMR konvencijos 17 str. 4p. 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 numatytais „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 nereglamentuoti. 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 išimtinu pobūdžiu, o išimtys 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 turėtų būti atleistas nuo civilinės atsakomybės.

E. Sinkevičiaus nuomone, reikia pabrėžti, kad tarptautinėje privatinėje transporto teisėje ir daugelio šalių nacionalinėje transporto teisėje pastebima aiški tendencija vežėjo atsakomybę apibrėžti kaip griežtą (objektyvią), 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 tesiskai 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 privilegijuota padėtis¹⁰³.

5. Reklamacijos, pretenzijos ir ieškiniai

Lietuvos Aukščiausiojo teismo senato nutarime teigiama, kad CMR konvencijos 30-ojo straipsnio 1 ir 2 p. vertimas netikslus. Tikslus vertimas iš originalo kalbos būtų: jeigu gavėjas priima prekių siuntą be tinkamo jų būklės patikrinimo drauge su vežėju, arba (lietuviškame tekste ir) nepateikia jam reklamacijų, apibūdinančių praradimą ar žalą, ne vėliau kaip krovinio priėmimo metu, jei praradimas ar žala akivaizdūs, ir ne vėliau kaip per 7 dienas nuo pristatymo dienos (neskaitant sekmadienių ir šventės dienų), jei žala ar praradimas nėra akivaizdūs, tai laikoma, kad gavėjas priėmė prekių siuntą tokios būklės, kuri nurodyta važtaraštyje. Tuo atveju, kai praradimas ar žala nėra akivaizdūs, nurodytos pretenzijos turi būti pateikiamos raštu (CMR konvencijos 30 str. 1 p.).¹⁰⁴

Jeigu gavėjas ir vežėjas kartu patikrino prekių būklę, tai šio patikrinimo rezultatams prieštaraujantys įrodymai bus priimtini praradimo ar žalos atveju tik tada, kai žala nėra akivaizdi, ir tik tuo atveju, jei prekių gavėjas tinkamai raštu pareiškė reklamacijas vežėjui ne vėliau kaip per 7 dienas po patikrinimo, neskaitant sekmadienių ir šventinių dienų (CMR konvencijos 30 str. 2 p.).

Reklamacija, padaryta CMR važtaraštyje turi įrodymo galią, nes jei nėra pažymėta važtaraštyje apie prekių būklę jų gavimo metu, laikoma, kad prekės gautos tinkamos kokybės. Šios nuostatos netaikomos tiems atvejams, kai prekės nėra pristatytos apskritai.

CMR reglamentuoja reklamacijas dėl akivaizdžių ir dėl neakivaizdžių trūkumų. Jei trūkumas akivaizdus (matomas net ir be išpakavimo), reklamacija padaroma nedelsiant. Tokios pastabos gali būti tiek žodinės, tiek rašytinės. Jei trūkumai nėra akivaizdūs, reklamacijos turi būti pateiktos raštu: telegrama, faksograma ir pan.

Be to, tokios reklamacijos turi būti pateikiamos ne vėliau kaip per 7 dienas neįskaitant išeiginių ir šventinių dienų.¹⁰⁵

Varėnos rajono apylinkės teismas 1999 m. kovo 6 d. išnagrino bylą pagal UAB "Mėlynoji uoga" ieškinį atsakovei Lietuvos-Vokietijos UAB "Servara", trečiajam asmeniui AB "Lietuvos draudimas" 49 712,43 Lt nuostolių už vežamo krovinio dalies

¹⁰³ SINKEVIČIUS, E. Privilegijuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, *Jurisprudencija*, 2 2006 (80); 90-99..

¹⁰⁴ 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.

¹⁰⁵ Ibid.

sugadinimą. Byloje nustatyta, kad iš Lietuvos į Vokietiją atsakovas gabeno 33 padėklus su voveraitėmis ir 1 padėklą su uogomis. CMR važtaraštyje buvo nurodyta, kad tai yra greitai gendantis prekė, transportuotina esant 2°C temperatūrai. Priimdamas prekes vežti vežėjas jokių pastabų nepadarė. Atidarius pas gavėją automobilį-furgoną, buvo nustatyta, kad 16 padėklų voveraitės buvo sugedusios. Grybų kokybę pas gavėją užfiksavo avarinis komisaras, surašęs aktą. Grybų sugedimo priežastimi avarinis komisaras nurodė atsakovo automobilio šaldymo įrangos gedimą. Gavėjas iš karto važtaraštyje pažymėjo, kad krovinys gautas esant 9°C temperatūrai. Apie tai vežėjo vairuotojas informavo vežėją, buvo informuotas ir krovinio siuntėjas. Apžiūrėdamas krovinį atsakovo atstovas jokių pastabų nepareiškė ir taip pagal CMR konvenciją pripažino krovinio sugadinimą.

Teismas patenkino ieškinį ir nurodė, kad iš važtaraščio 20 punkto matyti, kad gavėjas yra padaręs įrašą dėl gautų grybų būklės, t.y. gavėjas iš karto pareiškė pretenziją gautam kroviniiui (CMR konvencijos 30 str. 1 p.), buvo nedelsiant surašytas eksperto aktas, kuriuo užfiksuota ir ta temperatūra, kurią gavėjas nurodė važtaraštyje. Apie buvusių sugedusių grybų dalį patvirtino ir vairuotojas¹⁰⁶.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad esant akivaizdiems krovinio trūkumams reklamacija gali būti (žodžiu ar raštu) pateikta ir vežėjo vairuotojui. Tokiais atvejais važtaraštyje pakanka krovinio gavėjo įrašo apie jo atsisakymą priimti krovinį. Apskritai reklamacijos, numatytos CMR konvencijos 30 str. 1 d., tikslas - kuriuo nors būdu suteikti vežėjui informaciją apie akivaizdžius trūkumus, kad vežėjas galėtų tuoj pat imtis neatidėliotinių veiksmų žalos dydžiui, jos pobūdžiui ir susidarymo mechanizmui nustatyti. Tokiais atvejais apžiūrėti krovinio kviečiami atitinkamų sričių specialistai, vadinami įvairiose valstybėse skirtingai. Tai gali būti siurvejeriai, avariniai komisarai, ekspertai, valstybinių įstaigų darbuotojai (pavyzdžiui, gydytojai-higienistai, veterinarijos tarnybų atstovai ir pan.), kurių išvadas ieškovas ar kiti byloje dalyvaujantys asmenys turi pateikti teismui.

Tais atvejais, kai prekės priimtose be patikrinimo arba reklamacijos, tačiau vėliau išaiškėja neakivaizdūs trūkumai, tai reklamacija turi būti pateikiama tik raštu ir tik pagrindiniam vežėjui ar jo agentams. Pažymėtina, kad tokiais atvejais rašytinės reklamacijos pateikimas vairuotojui negali būti laikomas tinkamu reklamacijos pateikimu, nes vairuotojas, nors ir gavęs per 7 dienas reklamaciją, tačiau nesantis iškrovimo vietoje, neturi galimybės imtis tinkamų vežėjo teisėtų interesų apsaugos priemonių.

Jei gavėjas kartu su vežėju tinkamai nepatikrina priimtų prekių būklės arba nepareiškia pretenzijų, kaip to reikalaujama CMR konvencijos 30 str. 1 p., tuomet

¹⁰⁶ Varėnos rajono apylinkės teismo nutartis Civilinėje byloje Nr. 2-0167/99.

krovinio priėmimas yra prima facie įrodymas, kad prekių siunta gauta tokia, kokia nurodyta važtaraštyje. Bet jis gali būti nugincytas gavėjo ar kito prekėmis suinteresuoto asmens, ir tai nereiškia, kad tą nugincyti apskritai nėra galimybių.

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 reklamaciją 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.¹⁰⁷

Jei pretenzija (reklamacija) nebuvo išsiųsta raštu per 21 d. po to, kai prekės perduotos gavėjui (sekmadieniai ir švenčių dienos įskaitomos į tą laiką), gavėjas netenka teisės reikalauti kompensacijos už pavėluotą pristatymą. Šiais atvejais reklamacija taip pat turi būti pateikta pagrindiniam vežėjui ar jo agentams.

Lietuvos Respublikos ūkinis teismas 1997 11 26 išnagrinėjo civilinę bylą pagal ieškovo - AB "Šiaulių autotransportas" ieškinį atsakovui UAB "Festina" dėl apmokėjimo už krovinio nugabenimą iš Prancūzijos į Maskvą, taip pat dėl baudos bei delspinigių išieškojimo bei atsakovo priešieškinį dėl kompensacijos už pavėluotą prekių siuntos pristatymą.

Teismas padarė išvadą, kad krovinio pervežimui taikytinos CMR konvencijos nuostatos. Teismas konstatavo, kad vežėjui nebuvo pareikštos pretenzijos dėl pavėluoto krovinio pristatymo per 21 d. nuo prekių siuntos perdavimo gavėjui, todėl bylos dalį dėl priešieškininio reikalavimo nutraukė (civ. byla Nr. 8/1895/1997).

CMR konvencijos normų analizė leidžia daryti išvadą, kad privaloma ikiteisminė procedūra rašytinės pretenzijos pareiškimo forma yra būtina tik reiškiant ieškinį dėl pavėlavimo pristatyti krovinį (CMR konvencijos 30 str. 3 d.). Kitais krovinio visiško ar dalinio praradimo, sugadinimo atvejais pretenzijų pareiškimas nėra privalomas, bet yra reikšmingas ieškininės senaties eigai.

CMR konvencijos 30 str. aptariamą reklamaciją (oficialiame angliškame tekste įvardytos terminu reservation, o lietuviškame tekste vadinamos pretenzijomis) yra kito

¹⁰⁷ 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.

pobūdžio pretenzijos nei tos, kurios įvardytos CMR konvencijos 32 str. 2 p. (written claim), nes pretenzijos, minimos CMR konvencijos 30 str., nėra tos, kuriose turėtų būti nurodytas nuostolių ir žalos dydis bei pridedami įrodantys dokumentai, kaip yra pretenzijų, reiškiamų CMR konvencijos 32 str., atveju. Remiantis CMR konvencijos 30 straipsniu, reklamacijos (pretenzijos) yra bendro pobūdžio pranešimas vežėjui apie atvežto krovinio defektus. Tokios pretenzijos (reklamacijos) gali būti įrašomos į važtaraštį arba atskirai išsiųstos paštu, faksu ar telegrafu. Šios pretenzijos (reklamacijos) turi būti pareiškiamos įgalioto pagal vežimo sutartį gavėjo ir adresuotos bei išsiųstos pagrindiniam vežėjui arba jo agentams, kadangi tas asmuo, kuris perdavė krovinį, turėtų būti suprantamas kaip asmuo, įgaliotas gauti pastabas. Reklamacija, adresuota siuntėjui, bet ne vežėjui, neturės jokios juridinės galios.

Reklamacija raštu turi būti išsiųsta laiku, tačiau nėra būtina, kad ji pasiektų adresatą iki termino pabaigos. Asmuo, pateikiantis pastabas, turi pateikti įrodymus apie jų išsiuntimo datą. Skaičiuojant 30 str. nurodytus 7 ir 21 dienos terminus, krovinio pristatymo diena, patikrinimo diena į šiuos terminus neįskaičiuojama (30 str. 4 p.). Šie terminai pradedami skaičiuoti sekančią dieną po krovinio perdavimo ar patikrinimo.

6. Išvados

1. Pagrindinis vežėjo atsakomybės principas pagal CMR konvenciją - vežėjas atsako už jo žinioje esantį krovinį nuo priėmimo vežti momento iki jo perdavimo gavėjui, taigi už per tą laikotarpį atsiradusią žalą yra atsakingas vežėjas. Krovinio priėmimas konstatuotinas tik tada, kai krovinyje buvo priimtas vežti, bet ne, pavyzdžiui, krovinio pakavimo, sandėliavimo iki vežimo arba kitais tikslais. Vežėjo atsakomybė šiuo atveju gali prasidėti ne tik nuo faktinio vežimo pradžios, bet ir nuo to momento, kai krovinyje (prekės) perduotas prieš pervežant, o vežėjas dar įsipareigojo prekes pakuoti, rūšiuoti, sandėliuoti, atlikti tam tikrus prekių muitinės formalumus ir kt., tokiais atvejais laikytina, kad krovinyje bus priimtas vežti tik šioms operacijoms pasibaigus. Jei prekėms žala bus padaryta šių procesų metu, t.y. iki priėmimo vežti, vežėjo atsakomybei taikoma ne CMR konvencija, o nacionaliniai įstatymai. Tuo tarpu, Lietuvos nacionaliniuose įstatymuose vežėjo atsakomybės už krovinį atsiradimo momentas reglamentuotas kitaip: vežimu yra laikomas tas etapas, kai krovinyje buvo vežėjo žinioje, neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje". Dėl šių taisyklių darytina išvada, kad krovinio saugojimas pagal Lietuvos teisę, skirtingai nei pagal CMR konvenciją, yra suprantamas kaip vežimo proceso dalis. Pagrindis 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 yra grindžiama vežėjo kalte.

2. Krovinio priėmimo vežti momentas siejamas su CMR konvencijos 9 str. 1 p. ir KTK 31 str. 4 p. numatyta taisykle, kad važtaraštis yra prima facie įrodymas, kad krovinyje perėjo vežėjo dispozicijon iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad nuo to momento, kai vežėjas priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje, pradeda galioti atsakomybės už krovinį prezumpcija. Krovinio perdavimu laikytinas momentas, kai krovinio gavėjas laisva valia priima krovinį valdyti ir pasirašo važtaraštyje, o nuo parašo važtaraštyje atsiradimo momento vežėjas nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą.

3. Vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis vežėją nuo atsakomybės sugadinus krovinį, atsakomybę ribojančiomis arba atsakomybę perkeliančiomis kitai šaliai tuomet, kai nustatoma, kad vežėjas žalą padarė sąmoningai arba ji atsirado dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus taikančio teismo valstybės įstatymus yra prilyginami tyčiniams veiksams. Įrodžius vežėjo tyčią arba tyčiniams veiksams prilygintą neatsargumą, vežėjui kyla šie neigiami teisiniai padariniai: a) Vežėjas negali

remtis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis jį nuo atsakomybės; b) Netenka teisės į atsakomybės ribojimą; c) Netenka teisės remtis CMR konvencijos nuostatomis, kurios įrodinėjimo našta perkelia kitai šaliai; d) Senaties terminas ieškiniui pareikšti yra trys metai.

4. Sprendžiant atsakomybės paskirstymo klausimą reikia remtis CMR konvencijos 17 str. 5 p. nuostatomis, teigiančiomis, kad tais atvejais, kai pagal šio straipsnio reikalavimus vežėjas neatsako už kai kurias aplinkybes, dėl kurių atsirado nuostoliai, jam tenkanti atsakomybė apribojama tokia dalimi, kuria aplinkybės, numatytos šiame straipsnyje, sąlygojo nuostolių atsiradimą. Krovinio sugadinimo atveju, vežėjas atsakomybe dalinasi su siuntėju dėl pastarojo netinkamai pateiktų ar visiškai nepateiktų instrukcijų, nurodymų, netinkamo pakrovimo, įpakavimo ir pan.

5. Siuntėjo ir susitariančio vežėjo sutartis nulemia susitariančio vežėjo atsakomybės siuntėjui apimtį ir garantuoja siuntėjui, kad netinkamos sutarties vykdymo atveju, susitariančioji šalis atsakys siuntėjui už jo patirtus nuostolius, todėl jeigu iš sutarties aiškiai matyti, kad šalis įsipareigoja pervežti, ji laikoma vežėju CMR konvencijos prasme ir atsako kaip krovinio vežėjas nepriklausomai nuo to, kad faktiškai krovinį vežė kitas asmuo. Tuo atveju, kai ekspeditorius prisiima atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, tačiau be nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis taip pat laikytinas vežėju CMR konvencijos prasme, nebent sutartyje su siuntėju būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas.

6. Jeigu vežimą, kurio sąlygas nustatė vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, parimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios yra nurodytos važtaraštyje. Jei vežėjas yra antrasis ar kiekvienas kitas vežėjas CMR konvencijos 34 str. prasme, jis bus atsakingas krovinio sugadinimą ir nesant jo konkrečios kaltės. Tai reiškia, kad jam negali būti taikomos CMR konvencijos 17 str. 2 p. nuostatos apie tai, kad jis neatsako už krovinio sugadinimą "dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo numatyti, ir pasekmių, kurių jis negalėjo išvengti". Jam nepakanka įrodyti tik savo negalėjimo numatyti aplinkybes ir išvengti pasekmių. Tokiu atveju vežėjas turėtų įrodinėti, kad nei jis pats, nei kiti pervežime dalyvavę vežėjai to negalėjo numatyti ir išvengti. Jei krovinio sugadinimo nuostoliai išieškoti iš vieno vežėjo, šis turi regreso teisę kitų vežime dalyvavusių vežėjų atžvilgiu dėl sumokėtos kompensacijos, palūkanų ir kitų išlaidų, susijusių su vežimu (CMR konvencijos 37 str. 1 p.). Tuo tarpu, jeigu žala atsirado dėl dviejų ar daugiau vežėjų kaltės, kiekvienas iš jų turi sumokėti jo atsakomybės dalį atitinkančią sumą. Kai atsakomybės dalies nustatyti neįmanoma, susiedama atsakomybės

dydį su atlygio už vežimą dydžiu, t.y. nurodydama, kad tokiu atveju kiekvienas vežėjas atsako proporcingai nuo jam priklausančio atlygio už vežimą.

7. Kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio yra vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu, ir kroviny iš transporto priemonės neperkraunamas, CMR konvencija taikoma visam vežimo procesui. Taigi, multimodalinio pervežimo metu, kai kroviny iš transporto priemonės neperkraunamas, sugadinus krovinį, bus taikomos tos pačios vežėjo atsakomybę sugadinus krovinį reglamentuojančios CMR konvencijos nuostatos.

8. Krovinio sugadinimo atveju, vežėjas negali išvengti atsakomybės dėl to, jog sugedo transporto priemonė, kuria jis vežė krovinį, arba dėl to, kad yra kaltas transporto priemonę išnuomojęs asmuo arba jo agentai. Iš to darytina išvada, kad atsakomybė atsiranda ir nesant jo kaltės. Vežėjas, siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės dėl transporto priemonės gedimo, turi įrodinėti, kad jis taip, kaip priklauso, patikrino jo automobilį prieš išvykdamas į kelionę, bet gedimas buvo transportavimo metu nulemtas išorinių faktorių, kurių negalėjo pastebėti krovinį vežantis vairuotojas, buvimą.

9. Nustatant sugadinto krovinio ar jo dalies vertę, remiamasi jo verte, kokia ji buvo toje vietoje ir tuo laiku, kai kroviny buvo priimtas vežti: pagal "biržos kainas" arba pagal "rinkos vertę" arba pagal "to paties asortimento ir kokybės prekių vertę". Jei biržos ar rinkos vertės įrodymų nėra pateikta, tarptautinėje praktikoje krovinio vertė nustatoma pagal vertę, nurodytą krovinio sąskaitoje-faktūroje, lydinčioje krovinį. CMR konvencijoje nustatyta tvarka, siuntėjas, įrašęs atitinkamas instrukcijas važtaraštyje su sąlyga, kad bus apmokėtas suderintas užmokesčio už vežimą priedas, gali nustatyti papildomą krovinio vertę tam atvejui, jeigu kroviny bus sugadintas.

10. Vežėjas, siekdamas atleidimo nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 2 p., turi įrodyti netinkamus ieškovo veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ar neveikimo pasekmes, tai yra krovinio sugadinimą, ir priežastinį ryšį tarp ieškovo kaltų veiksmų arba neveikimo. Reikia atkreipti dėmesį kad čia nėra pabrėžiama siuntėjo kaltė, o tai skiria šias aplinkybes nuo kitų. Jeigu dėl krovinio sugadinimo yra kalti paslėpti krovinio defektai ir vežėjas siektų būti atleistas remiantis šia sąlyga, jis turi įrodinėti defekto, dėl kurio sugedo kroviny, buvimą. Šiuo atveju yra svarbūs du faktai: tai paties krovinio pobūdis ir vežėjo veiksmai vežant tokį krovinį. Kadangi yra kalbama ne apie natūralias krovinio savybes, neturi reikšmės, kiek su šiomis savybėmis buvo supažindintas vežėjas. Lemiamą reikšmę turi tai, visavertis ar ne yra transportuoti priimamas kroviny. Aiškinant atleidimo nuo atsakomybės už krovinio sugadinimo klausimą dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmėms dėl šių aplinkybių

negalėjo užkirsti kelio, reikia pažymėti, kad vežėjas galėtų būti šiuo pagrindu atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad vežėjas padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu. Įrodinėjimo, kad nuostolių nebuvo galima išvengti, našta tenka vežėjui. Tik įrodžius visas šias sąlygas vežėjas turi būti atleidžiamas nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 2 p., o šių sąlygų neįrodžius, vežėjas lieka atsakingas už žalą kroviniui, nes laikoma, kad jis nepaneigė CMR konvencijos 17 str. 1 p. nustatytos prezumpcijos.

11. Kalbant apie vežėjo „privilegiuotus“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, reikia pabrėžti, kad jeigu vežėjas įrodo, krovinio sugadinimas galėjo kilti dėl vieno ar kelių 17 str. 4 p. nurodytų faktorių, tai darytina išvada, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti. 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. CMR konvencijoje numatytų „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų negalima taikyti nacionaliniam krovinio vežimui ir atvirkščiai.

Literatūros sąrašas

Teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (Valstybės žinios, 2000, Nr.74-2262).
2. Lietuvos kelių transporto kodeksas (Valstybės žinios, 2004, Nr. 72-2489).
3. Tarprautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) (Valstybės žinios, 1998, Nr. 107-2932).
4. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarprautinio vežimo keliais (ADR) (Valstybės žinios, 1998, Nr. 106-2930).
5. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarprautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP) (Valstybės žinios, 1999, Nr. 10-2046).
6. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių tarprautinių vežimų kelių transportu taisyklės (Valstybės žinios, 1998, Nr. 115-3261).

Specialioji literatūra:

7. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius. Justitia, 2001.
8. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. Vilnius, 2003.
9. AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS, E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarprautinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas: monografija. – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004.
10. MIKELĖNAS, V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995.
11. MIKELĖNAS, V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius, Justitia, 2002.
12. MIKELĖNAS, V. Tarptautinės privatinės teisės įvadas. Vilnius: Justitia, 2001.
13. BAUBLYS, A. Tarptautiniai vežimai kelių transportu. Vilnius. 2000.
14. БЕККЕР, К. Международное транспортное право грузовых перевозок в соответствии с СМР и немецком праве. Москва, Научная книга, 1999.
15. CLARKE, M.A. International Carriage of Goods by Road: CMR. London: Sweet & Maxwell, 1990.

16. SINKEVIČIUS, E. “Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai”, Jurisprudencija, 2 2006 (80); 90-99.

17. ŠIMKŪNAS, M. straipsnis “Vežėjo atsakomybė: subtili teisinė praktika”, žurnalas „Kelias“, Nr. 4, 2006 m. balandis.

18. AVIŽA, S. “Vienas kroviny – dvi vertės”, Verslo žinios, Nr. 215, 2006 11 07, p. 15.

Teismų sprendimai:

19. 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.

20. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2004 m. birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje J.Gasiūno IĮ v. UAB “SBA Transekspedicija”, Nr. 3K-3-328/2004, kat. 31.5; 39.6.1; 54.

21. Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus 2001 m. birželio 8 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Vėtrija” v. UAB „Transtrado”, Nr. 2A-194/2001.

22. Kauno apygardos teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2-224/1999.

23. Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2K-447/1997.

24. Klaipėdos apygardos teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2-224/1999.

25. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2000 m. gruodžio 13 d. nutartis civilinėje byloje UAB ”Klaipėdos Litranspedas” v. A. B. , R. S., Nr. 3K-1362/2000, kat. 43.

26. Panevėžio apygardos teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3-447/2000.

27. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2002 m. lapkričio 25 d. nutartis civilinėje byloje UAB „FraCHT-Trans-Spedition“ v. UAB „Kretingos autotransportas“, Nr. 3K-3-1410/2002, kat. 54.

28. Druskininkų miesto apylinkės teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2-11/2000.

29. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“, UAB „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-457/2006, kat. 38; 73.2.6.2; 73.2.5.4.

30. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2004 m. kovo 8 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Transaura” v. UAB „Revival Svoris”, Nr. 3K-3-168/2004, kat. 39.6.1.; 54.; 55., 83.6.

31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2001 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB “Mėlynoji uoga” v. UAB “Danajos autotransportas”, UAB DK “Lindra”, UAB DK “Drauda”, Nr. 3K-7-936/2001, kat. 54.

32. Varėnos rajono apylinkės teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2- 0167/99.

Santrauka

Krovinių vežėjo keliais civilinė atsakomybė už krovinio sugadinimą

Šiuo metu vežėjo keliais civilinė atsakomybė už krovinio būklę reglamentuojama Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksu ir CMR konvencija. Minėti teisės aktai yra taikytini skirtingiems krovinių vežimams, tai yra, jeigu krovinio vežimas yra tarptautinis, tai vežėjo atsakomybė išimtinai yra reglamentuojama pagal CMR konvenciją, o jei vežimas vietinis, tai vežėjo atsakomybei taikytinini CK ir KTK. Minėtuose teisės aktuose yra numatyti skirtingi vežėjo atsakomybės pagrindai, o esminis skirtumas tai, kad nacionalinėje teisėje vežėjo atsakomybė yra pagrįsta kalte, o tarptautinėje privatinėje teisėje vežėjo atsakomybė kyla ir nesant kaltės.

Skirtingas vežėjo civilinės atsakomybės pagrindas tarptautinėje privatinėje teisėje lemia ir skirtingus vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindus. Lietuvos įstatymų leidėjas, atsižvelgdamas į pasaulines tendencijas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės srityje, nacionalinėje teisėje įtvirtino vadinamuosius „privilegijuotus“ 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 „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai ir jų taikymo teisiniai padariniai nėra tapatūs.

Darbe nagrinėjami atsakomybės atsiradimo pagrindai, aiškinamasi kuo skiriasi vežėjo atsakomybės pagrindai sugadinus krovinį tarptautinio pervežimo metu, kai bus taikomi tarptautiniai teisės aktai, ir vietinio pervežimo metu, kai, sprendžiant atsakomybės klausimą, bus vadovaujama Lietuvos nacionaliniais teisės aktais. Bus analizuojamos situacijos ir atvejai, kaip pasiskirsto atsakomybė, kai krovinį gabena paeiliui keli vežėjai, svarstomas atsakomybės už krovinio sugadinimą klausimas multimodalinių pervežimų atvejais, kuo skiriasi atsakomybė, kai vežėjas paveda vežti krovinį trečiajam asmeniui nuo atsakomybės ekspedijavimo atvejais. Daug dėmesio skiriama vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės už krovinio sugadinimą sąlygų ir pagrindų apžvalgai.

Summary

Civil Liability of a Carrier by Roads for Damaged Goods

Civil liability of a carrier by roads is regulated by different national and international acts, such as: the Civil Code of the Republic of Lithuania, the Road Transport Code of the Republic of Lithuania, CMR Convention. These legal documents regulate different carriage of goods. Then the carriage is international, the CMR Convention has to be applied. In case of inside carriage, the national legal acts are applied. National and international legal acts claim different basis for the carriers liability, the main difference is that according national law liability of a carrier is possible only if the guilt of a carrier is established. That is not required under the CMR Convention.

Different basis for the carriers liability determines different legal significance of ground for relief of a carriers liability. Lithuanian national legal acts claim „privileged“ ground for relief of a carriers liability. Still these „privileged“ grounds and subsequences for relief of a carriers liability are not identical to those which are stated in international legal acts.

The article raises the topic of civil liability of a carrier by roads for damaged goods, the grounds of the liability, also analyses the difference between the national regulation and the international legal acts. Different situations and cases are analysed and compared when the liability for the damaged goods has to be decided. Civil liability of a carrier by roads for damaged goods is systemically analysed comparing different legal acts, different grounds and basis of the liability for damaged goods.