

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedra**

Anos Plechanovos
V kurso, komercinės teisės
studijų šakos studentės

Magistro darbas

**ATSAKOMYBĖS PASKIRSTYMAS VEŽĖJAMS, ĮSIPAREIGOJUSIEMS
KELIAIS GABENTI TĄ PATĮ KROVINĮ**

Vadovas: lekt. dr. Stasys Drazdauskas
Recenzentas: doc. Algirdas Taminskas

Vilnius, 2012

TURINYS

ĮVADAS	2
1. VEŽIMO SANTYKIŲ TEISINIO REGLAMENTAVIMO ŠALTINIAI	5
1.1. Tarptautinės privatinės teisės šaltiniai, reglamentuojantys vežimo santykius	5
1.2. Nacionalinės teisės šaltiniai, reglamentuojantys vežimo santykius.....	8
2. VEŽĖJŲ, GABENUSIŲ TĄ PATĮ KROVINĮ, TARPUSAVIO SANTYKIŲ KVALIFIKAVIMO PROBLEMA.....	11
2.1. Subvežėjų statusas pagal CMR konvenciją.....	11
2.2. Vežėjų tarpusavio santykių kvalifikavimo pasekmės	13
3. SĄLYGOS, KURIOMS ESANT, VEŽĖJAI LAIKOMI PAEILIUI VYKLANČIAIS VEŽIMĄ CMR KONVENCIJOS PRASME.....	18
3.1. Vienintelė sutartis	18
3.2. Krovinio ir važtaraščio perėmimas	20
4. TEISĖ PAREIKŠTI IEŠKINIŲ VEŽĖJAMS, GABENUSIEMS TĄ PATĮ KROVINĮ... 28	
4.1. Vežėjų, paeiliui vykdančių vežimą, atsakomybės pagrindai.....	28
4.2. Pirmojo, paskutiniojo ir dėl žalos atsiradimo atsakingo vežėjo samprata	30
5. ATSAKOMYBĖS PASKIRSTYMAS VEŽĖJAMS.....	36
5.1. Nuostolius atlyginusio vežėjo regreso teisė kitų vežėjų atžvilgiu	36
5.2. Atsakomybės paskirstymo principai	39
5.3. Alternatyvūs vežėjų susitarimai dėl atsakomybės paskirstymo	45
6. PROCESINIAI VEŽĖJŲ TARPUSAVIO REIKALAVIMŲ REIŠKIMO ASPEKTAI 49	
6.1. Teismo sprendimo dėl nuostolių priteisimo iš vieno vežėjo reikšmė	49
6.2. Regresinių ieškinių teisingumas	51
6.3. Teismo sprendimo pagal regresinį ieškinį pripažinimas ir vykdymas.....	53
6.4. Ieškinio senatis.....	54
IŠVADOS	58
LITERATŪROS SĄRAŠAS	59

IVADAS

Temos aktualumas

Pirminis 1956 m. Jungtinių Tautų tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR konvencijos) kūrėjų tikslas, kaip nurodyta pačios konvencijos preambulėje, buvo suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, t. y. tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę. Ir nepaisant to, kad, nuo CMR konvencijos sukūrimo praėjus daugiau kaip 50 metų, jos geografinė taikymo sritis gerokai išsiplėtė – šiuo metu konvencija reguliuoja krovinių transportavimą ne tik visoje Europoje, bet ir Magrebo šalyse bei kai kuriose Azijos valstybėse – ilgalaikė konvencijos taikymo praktika parodė, kad ši sutartis gali sėkmingai reguliuoti svarbiausias civilinės teisės problemas, susijusias su krovinių gabenimu kelių transportu.

Kas dėl CMR konvencijos VI skyriuje įtvirtintų nuostatų, reglamentuojančių atsakomybės paskirstymo taisyklės vežėjams, paeiliui gabenusiems tą patį krovinį, dar 1975 m. vienas iš pirmųjų CMR konvencijos komentatorių, Austrijos teisės mokslininkas prof. R. Loewe, teigė, kad minėtos nuostatos neturi ypatingos praktinės svarbos.¹ Tačiau akivaizdu, kad per ilgą konvencijos galiojimo laiką ekonominė, socialinė ir technologinė raida pažengė į priekį ir dėl to šios nuostatos įgavo kur kas didesnę reikšmę.

Pirmiausia ekonominė ir technologinė raida lėmė tai, kad pasikeitė tarptautinių vežimų organizavimo būdai. Jei anksčiau tais atvejais, kai krovinį paeiliui gabeno keli vežėjai, krovinyje būdavo kiekviename vežimo etape perkraunamas į kitą transporto priemonę ir gabenamas toliau iki paskirties vietos, šiais laikais dauguma atvejų vežimo sutartyje dalyvauja vienas ar daugiau asmenų, kurie teikia tik ekspedijavimo paslaugas, taip pat subvežėjai, kurie gabena krovinį bei atlieka kitas su vežimu susijusias funkcijas tiek savo, tiek susitariančiojo vežėjo vardu. Taigi, sutartiniai tarptautinio krovinių pervežimo santykiai tapo daugialypiai ir sudėtingi jų kvalifikavimo aspektu, ir dėl to teismai susiduria su naujomis CMR konvencijos nuostatų interpretavimo problemomis.

Antra, vieni svarbesnių nagrinėjamai temai pokyčių susiję su elektroninių komunikacijos technologijų vystymusi. 2011 m. birželio 5 d. įsigaliojo Papildomas tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos protokolas dėl elektroninio važtaraščio (e-CMR).² Šio protokolo įsigaliojimas ypač reikšmingas vežimų, vykdomų

¹ LOEWE, R. *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneva: United Nations, 1975, para. 274.

² Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Concerning the Electronic Consignment Note, 27 May 2008 (e-CMR). Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRRe.pdf>>. [Žiūrėta 2012-03-15].

kelių vežėjų, reglamentavimui, kadangi vežėjų, gabenančių tą patį krovinį, tarpusavio santykių kvalifikavimui didelę reikšmę turi vežimo dokumentacija.

Tyrimo tikslas, uždaviniai

Šio darbo tikslas yra CMR konvencijos VI skyriaus nuostatų, reglamentuojančių atsakomybės paskirstymą vežėjams, įsipareigojusiems keliais gabenti tą patį krovinį, analizė ir aiškinimas remiantis teisės doktrina, Vakarų Europos bei Lietuvos teismų praktika.

Siekiant atskleisti nagrinėjamą temą, taip pat pateikti galimus CMR konvencijos taikymo problemų sprendimo būdus, keliami šie darbo uždaviniai:

- 1) Išsiaiškinti vežėjų, gabenusių tą patį krovinį, tarpusavio santykių kvalifikavimo problemas ir atskleisti teises pasekmes, kylančias dėl skirtingo šių santykių kvalifikavimo;
- 2) Apibrėžti sąlygas, kurioms esant, vežėjai laikomi paeiliui vykdančiais vežimą CMR konvencijos VI skyriaus prasme;
- 3) Pateikti konvencijos normų, reglamentuojančių krovinio siuntėjo ar gavėjo teisę pareikšti ieškinį vežėjams, vežusiems tą patį krovinį, aiškinimą;
- 4) Išanalizuoti atsakomybės paskirstymo vežėjams taisykles;
- 5) Aptarti procesinius vežėjų tarpusavio reikalavimų reiškimo aspektus.

Tyrimo objektas

Darbo tyrimo objektas yra krovinių vežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais santykiai, kai vykdančias vežimo sutartį dalyvauja keli vežėjai.

Reikėtų pažymėti, kad šiame darbe nėra lyginamuoju aspektu analizuojamos užsienio valstybių teisės normos, skirtos reglamentuoti vežimo sutartims, kurias vykdo keli vežėjai, o atitinkamoms Kelių transporto kodekso normoms skiriamas tik minimalus dėmesys. Negalima paneigti to, kad kroviniai gabenami pasitelkiant kelis vežėjus ir nacionaliniais maršrutais, ir atitinkamos nacionalinių teisės aktų normos reglamentuoja tokias situacijas. Tačiau tarptautinių vežimų atveju minėtos nacionalinės teisės normos ir CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos, susijusios su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai, nėra taikomos subsidiariai.

Tyrimo metodika

Nagrinėjama temai atskleisti naudoti sisteminės analizės, lyginamasis ir apibendrinimo metodai. Sisteminės analizės metodu remtasi atskleidžiant CMR konvencijoje įtvirtinto teisinio reguliavimo turinį bei prasmę. Lyginamasis metodas naudotas panašioms skirtingų teisės aktų nuostatoms palyginti, pavyzdžiui, CMR konvencijos ir LR Kelių transporto kodekso, arba CMR konvencijos ir krovinių gabenimą

geležinkeliu reglamentuojančių tarptautinės privatinės teisės aktų nuostatomis palyginti. Šiuo atveju pasirinktas krovinių gabenimo geležinkeliais reglamentavimas, nes būtent šios srities teisės aktais remtasi formuluojant CMR konvencijos nuostatas, skirtas vežimo sutartims, kurias vykdo paeiliui keli vežėjai, reguliuoti. Taip pat lygintos Lietuvos ir užsienio valstybių teisės doktrinos ir teismų praktikos suformuluotos CMR konvencijos nuostatų aiškinimo taisyklės. Galiausiai teisės doktrinos ir teismų praktikos tyrimo rezultatų apibendrinimui pasitelktas apibendrinimo metodas.

Originalumas

Vežėjų atsakomybės pagal CMR konvenciją problema yra daug nagrinėta tiek Lietuvos, tiek užsienio valstybių teisės doktrinoje, tačiau santykiams tarp vežėjų, gabenusių tą patį krovinį, doktrinoje skiriama kur kas mažiau dėmesio. Dėl to šiuo darbu siekiama išnagrinėti Lietuvos ir užsienio valstybių teisės doktrinos ir teismų praktikos skirtumus aiškinant CMR konvencijos VI skyriaus nuostatas, susijusias su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai. Tuo tikslu darbe atskleidžiami probleminiai šių klausimų aspektai ir dėl jų sprendimo pateikiama savarankiška darbo autorės nuomonė.

Naudoti šaltiniai

Pagrindiniai šio darbo šaltiniai – Lietuvos ir Vakarų Europos valstybių teismų praktika bei teisės doktrina. Reikėtų pastebėti, kad Lietuvos teisės doktrinoje vežėjų atsakomybės paskirstymo tema nagrinėta fragmentiškai, daugiau dėmesio skiriant tik kai kuriems problemos aspektams, pavyzdžiui, E. Sinkevičiaus straipsnyje „*Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai*” išsamiau analizuojami vežėjų tarpusavio teisinių santykių kvalifikavimo klausimai, tačiau pažymėtina, kad Lietuvos teisės doktrinoje visiškai nenagrinėta vežėjų regresinių ieškinių problematika. Šio klausimo analizei remtasi užsienio teisės doktrina, ypač anglų teisės mokslininkų A. Messent ir A. D. Glass monografija „*CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*”, lenkų teisės mokslininko K. Wesołowski straipsniu „*Roszczenia regresowe między przewoźnikami sukcesywnymi według CMR*”.

Vis dėlto galima pastebėti, kad teisės doktrinoje nėra atskleidžiami visi šios temos probleminiai klausimai, nemažai jų išnagrinėta teismų praktikoje, dėl to darbe remtasi Lietuvos Aukščiausiojo Teismo bei apeliacinės instancijos teismų sprendimais, taip pat didesnę CMR konvencijos nuostatų taikymo ir aiškinimo patirtį turinčių skirtingų instancijų Vakarų Europos valstybių teismų praktika – daugiausia Anglijos, taip pat Belgijos, Nyderlandų ir Vokietijos teismų sprendimais.

1. VEŽIMO SANTYKIŲ TEISINIO REGLAMENTAVIMO ŠALTINIAI

Praktikoje vežimo sutartys gali būti sudaromos įvairiausių rūšių vežimams atlikti. Priklausomai nuo to, vežimas vykdomas vienos valstybės teritorijoje ar ne, tarp vežimo sutarties šalių susiklosto vidaus vežimo santykiai arba tarptautinio vežimo santykiai. Be to, skiriamos vežimų rūšys pagal pervežimo objektą: keleivių, bagažo, krovinių vežimas; taip pat pagal transporto priemones: vežimas keliais, geležinkeliu, jūra, vidaus vandenimis, oru, kombinuotas vežimas. Šio darbo tyrimo objektas yra krovinių vežimo kelių transportu santykiai, kuriems gali būti taikomi tiek nacionaliniai įstatymai, tiek tarptautinės sutartys.

1.1. Tarptautinės privatinės teisės šaltiniai, reglamentuojantys vežimo santykius

Tarptautiniu mastu krovinių gabenimą kelių transportu reglamentuoja šios tarptautinės sutartys:

1. 1956 m. Jungtinių Tautų tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR arba Ženevos konvencija). Lietuva prie šios konvencijos ir jos 1978 m. protokolo prisijungė 1993 m. kovo 5 d. (įsigaliojo 1993 m. birželio 15 d.) Oficialus CMR konvencijos tekstas su inkorporuotu į jį 23 straipsnio pakeitimu paskelbtas 1998 m. gruodžio 4 d. „Valstybės žiniuose“ (Žin., 1998, Nr. 107).
 - 1978 m. liepos 5 d. Jungtinių Tautų tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos protokolas.
 - 2008 m. gegužės 27 d. Papildomas tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos protokolas dėl elektroninio važtaraščio (e-CMR). Šis protokolas įsigaliojo 2011 m. birželio 5 d., jo dalyvės šiuo metu yra 11 valstybių: Belgijos Karalystė, Bulgarijos Respublika, Čekijos Respublika, Ispanijos Karalystė, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Nyderlandų Karalystė, Norvegijos Karalystė, Suomijos Respublika, Švedijos Karalystė, Šveicarijos Konfederacija. Lietuva šios konvencijos dalyvė yra nuo 2011 m. kovo 7 d.³ Įdomu tai, kad Lietuva buvo penktoji valstybė, pateikusi e-CMR protokolo ratifikavimo raštą ir būtent tuomet remiantis 8(1) straipsniu buvo įvykdytos protokolo įsigaliojimo sąlygos.

³ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) duomenys. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_27_OLIRT_e-CMR.html>. [Žiūrėta 2011-11-16].

2. 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR). Lietuvos Respublikos Seimas šią sutartį ratifikavo 1998 m. birželio 16 d. įstatymu Nr. VIII-778 (Žin., 1998, Nr. 106).
3. 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). Lietuvos Respublikos Seimas jį ratifikavo 1996 m. rugsėjo 24 d. įstatymu Nr. I-1532 (Žin., 2000, Nr. 59). Šiuo susitarimu siekiama suvienodinti keleivių ir krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais reikalavimus, kontrolės prietaisų transporto priemonėse naudojimo tvarką.
4. 1970 m. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP). Lietuvos Respublikos Seimas ratifikavo 2000 m. vasario 17 d. (įsigaliojo 2001 m. balandžio 28 d.) įstatymu Nr. VIII-1552 (Žin., 1999, Nr. 10).
5. 1975 m. Jungtinių Tautų muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija). Lietuva prie šios konvencijos prisijungė 1993 m. vasario 11 d. Vyriausybės potvarkiu Nr. 111 p. (Žin., 2000, Nr.6). TIR sistemos esmė, kad nacionalinis garantinis susivienijimas sumokės visus muitus ir mokesčius tuo atveju, jeigu yra rizika, kad nesusimokės pats vežėjas.
6. 1990 m. Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija). Lietuvos Respublikos Seimas konvenciją ratifikavo 1997 m. lapkričio 25 d. įstatymu Nr. VIII-536 (Žin., 1997, Nr. 117-2994). Ja siekiama nustatyti vienodas laikinojo įvežimo sąlygas, supaprastinti ir suderinti muitinės procedūras.
7. Tarptautiniai prekybos terminai INCOTERMS. Šiuo metu galioja šių taisyklių 2010 m. redakcija.

Viena svarbiausių šios srities tarptautinių sutarčių – 1956 m. Tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (toliau – CMR konvencija) – įtvirtino vienodas tarptautinės privatinės teisės tarptautinių vežimų kelių transportu nuostatas dėl:

- a) vežamo krovinio dokumentų;
- b) vežėjo atsakomybės reguliavimo;
- c) reikalavimų dėl žalos atlyginimo;
- d) santykių tarp vežimo sutarties šalių – siuntėjo ir vežėjo – teisinio reguliavimo;
- e) krovinio gavėjo, nesančio vežimo sutarties šalimi, teisių ir pareigų.⁴

⁴ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 11.

CMR konvencija įsigaliojo nuo 1961 m. liepos 2 d., 1978 m. ji buvo papildyta protokolu, kuriuo pakeistas konvencijos 23 straipsnis, numatantis, kad kompensacijos suma, privaloma mokėti vežėjui, praradusiam visą arba dalį krovinio, ribojama nebe auksiniais frankais, kaip buvo numatyta pirminėje CMR konvencijos redakcijoje, bet atsiskaitymo vienetu, apibūdinamu kaip „specialių teisių vienetas“, kuris yra aprobuotas Tarptautinio valiutos fondo. Šis protokolas įsigaliojo nuo 1980 m. gruodžio 28 d.

2008 m. CMR konvenciją papildęs protokolas dėl elektroninio važtaraščio (e-CMR) nustatė teisinę sistemą ir standartus, pagal kuriuos duomenys registruojami ir kaupiami važtaraštyje naudojant elektronines priemones, todėl informacija perduodama greičiau ir efektyviau lyginant su senąja sistema, kuri pagrįsta popierinio važtaraščio naudojimo būtinybe. Taigi e-CMR protokolas įgalina tiek surašyti važtaraštį, tiek atlikti bet kurią kitą veiksmą, kaip antai: pateikti reikalavimą, instrukcijas, prašymą, išlygą ar kitą informaciją, susijusią su vežimo sutarties vykdymu, elektroninių ryšių priemonėmis. Galiausiai manoma, kad e-CMR protokolo įvestas reguliavimas sumažins klaidų, susijusių su parašų identifikavimu ir autentiškumo patvirtinimu, tikimybę.⁵

Šiuo metu CMR konvencijos narės yra 55 valstybės,⁶ tarp kurių dauguma Europos valstybių, taip pat konvencijos dalyvės yra kai kurios Azijos valstybės: Irano Islamo Respublika, Jordanijos Karalystė, Kazachstano Respublika, Kirgizijos Respublika, Libano Respublika, Mongolija, Sirijos Arabų Respublika, Tadžikistano Respublika, Turkmėnija, Uzbekistano Respublika; ir Šiaurės Afrikos valstybės: Maroko Karalystė ir Tuniso Respublika.

Be minėtų tarptautinių sutarčių, tarptautinius krovinių pervežimus automobilių kelių transportu reglamentuoja ir tarpvalstybiniai dvišaliai susitarimai tarp Lietuvos Respublikos ir daugumos Europos valstybių⁷, kaip antai:

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Baltarusijos Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl tarptautinio vežiojimo automobiliais (Žin., 1994, Nr. 13-202).
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Bulgarijos Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais (Žin., 2002, Nr. 40-1469).

⁵ MOLNAR, Eva. "e-CMR" offers road transport industry 21st century solution. Geneva, 2011. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org>>. [Žiūrėta 2011-11-16].

⁶ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) duomenys. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CMR.html>. [Žiūrėta 2011-11-16].

⁷ Šiais susitarimais reguliuojami klausimai dėl leidimų krovinių vežiojimui tarp susitariančiųjų šalių ar tranzitu per jų teritorijas, kitų reikalavimų vežėjams, dėl kabotažo, sankcijų dėl sutarties pažeidimo, muitinės rinkliavų, pasienio, muitinės ir sanitarinės kontrolės ir kt.

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Čekijos Respublikos Vyriausybės sutartis dėl tarptautinių vežiojimų keliais (Žin., 1995, Nr. 84-1902).
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Danijos Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais (Žin., 1997, Nr. 55-1264).
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Gruzijos Vyriausybės susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo automobiliais (Žin., 1998, Nr. 43-1167).
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo automobiliais (Žin., 1994, Nr. 18-291)
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybės sutartis dėl keleivių ir krovinių tarptautinių vežiojimų automobiliais (Žin., 1995, Nr.62) ir kt.⁸

Krovinių vežimo kelių transportu srityje svarbūs šie Europos Sąjungos teisės aktai, kurie yra perkelti į nacionalinius įstatymus:

1. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL 2009 L 300, p. 51).
2. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL 2009 L 300, p. 72).

1.2. Nacionalinės teisės šaltiniai, reglamentuojantys vežimo santykius

Nacionaliniu lygmeniu krovinių gabenimo keliais santykius reglamentuoja Civilinio kodekso (toliau – CK) Šeštosios knygos XL skyrius⁹, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (toliau – KTK)¹⁰, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės.

Civilinio kodekso XL skyriuje apibrėžta krovinio vežimo sutarties samprata, sutarties šalių – vežėjo ir siuntėjo – teisės ir pareigos, atsakomybė už vežimo sutarties pažeidimą, vežėjo atsakomybė už krovinio neišsaugojimą (praradimą, trūkumą,

⁸ LR Užsienio reikalų ministerijos Teisės ir tarptautinių sutarčių departamento duomenys. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?-1815629418>>. [Žiūrėta 2011-11-16].

⁹ Valstybės žinios. 2000. Nr. 74-2262 (su vėlesniais pakeitimais).

¹⁰ Valstybės žinios. 1996. Nr. 119-2772 (su vėlesniais pakeitimais).

sužalojimą). Dalis CK normų nukreipia į kitus įstatymus, pavyzdžiui, KTK, kuris vežimą reglamentuoja detaliau.

Šiame darbe analizuojamai problemai reikšmingas KTK 48 straipsnis, numatantis keleto vežėjų atsakomybę: „kai kroviny s prarastas, jo trūksta arba jis sužalotas dėl dviejų ar daugiau vežėjų, kurie dalyvavo vežime, kaltės, tai žalą krovinio siuntėjui ar gavėjui atlygina vežėjas, su kuriuo buvo sudaryta vežimo sutartis. Vežėjas, atlyginęs žalą, turi teisę reikalauti turėtų nuostolių atlyginimo iš kitų vežėjų.”

Galima pastebėti, kad KTK reguliavimas neišsamus: nenumatyta atsakomybė už pavėluotą pristatymą, kai dėl to kalti du ar daugiau vežimą vykde vežėjai. Be to, neregamentuota konkrečiai, iš kurių kitų vežėjų galima reikalauti nuostolių atlyginimo atlyginus žalą siuntėjui ar gavėjui, pavyzdžiui, ar kiti vežėjai atsako solidariai, ar nuostolius privalo atlyginti tik dėl žalos atsiradimo kaltas vežėjas. Nereguluojama, kaip žala turėtų būti paskirstoma tarp vežėjų: lygiomis dalimis ar kitokiu principu. Be to, nenumatyta siuntėjo ar gavėjo teisė pareikšti ieškinį tiesiogiai faktiniam vežėjui, o ne tik tam vežėjui, su kuriuos sudaryta vežimo sutartis. Tai svarbu, nes tokia teisė užtikrintų suinteresuoto asmens teisių apsaugą, jei vežėjas, tarkim, dėl nemokumo negalėtų atlyginti visų nuostolių, atsiradusių dėl krovinio neišsaugojimo.

KTK reguliavimo spragos turėtų būti užpildomos CK Šeštosios knygos prievolių teisės bendrosiomis nuostatomis. Pirmiausia tai, kad KTK 48 straipsnis įtvirtina žalą atlyginusio vežėjo teisę pareikšti regresinį reikalavimą kitiems vežėjams, rodo, kad visų vežėjų atsakomybė laikoma solidaria. CK 6.6 straipsnis įtvirtina prezumpciją, kad skolininkų pareiga yra solidarioji, jeigu prievolė yra susijusi su kelių asmenų veiksmis padarytos žalos atlyginimu. Pagal CK 6.9 straipsnio 1 dalį, jei prievolė visiškai įvykdo vienas solidarūs skolininkas, laikoma, kad ji pasibaigia tinkamu įvykdymu. Kartu toks bendraskolis perima kreditoriaus teises ir įgyja teisę pareikšti regresinį reikalavimą kitiems bendraskoliams.¹¹ Antra, preziumuojama, kad solidariųjų skolininkų dalys yra lygios, jei kitaip nenumato įstatymas ar sutartis.¹² Be to, minėtas CK straipsnis įtvirtina ir taisykles, pagal kurias turėtų būti sprendžiamas nemokaus vežėjo dalies paskirstymas. Trečia, atvejai, kai vežimą vykdan dalyvavo keli vežėjai, tačiau žala atsirado tik dėl vieno iš jų kaltės, turėtų būti vertinami vadovaujantis to paties CK straipsnio 5 dalimi, pagal kurią vežėjas atsakytų už visą skolą, kai prievolė neįvykdoma tik dėl jo kaltės. Tokiu atveju, jei žalą krovinio siuntėjui ar gavėjui atlygina vežėjas, su kuriuo buvo

¹¹ MIKELĖNAS, Valentinas. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. T. 1.* Justitia, 2003, p. 29.

¹² *Ibid.*, p. 30.

sudaryta vežimo sutartis, tačiau, dėl žalos atsiradimo kaltas kitas vežėjas, pirmasis vežėjas igyja regresio teisę reikalauti visos skolos iš už žalą atsakingo vežėjo.¹³

Tuo pačiu reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad KTK 48 straipsnyje nustatyta taisyklė yra specifinė CK normų, reglamentuojančių solidariąją prievolę, atžvilgiu. Specifiškumas pasireiškia tuo, kad negali būti taikomos CK 6.6 straipsnio 4-6 dalių nuostatos, nes siuntėjas ar gavėjas turi teisę pareikšti reikalavimą tik vienam konkrečiam vežėjui, su kuriuo buvo sudaryta vežimo sutartis. Viena vertus, toks reguliavimas logiškas dėl to, kad siuntėjui, sudariusiam vežimo sutartį, žinoma, kas yra kita sutarties šalis, bet gali būti nežinoma, kas yra subvežėjai, prie tos sutarties prisijungę vėliau. Kita vertus, lieka neišspręsta problema, kaip siuntėjas ar gavėjas galėtų išsireikalauti nuostolių atlyginimo iš kitų vežėjų, jei vežėjas, su kuriuo sudaryta vežimo sutartis, yra nemokus. Šiuo atveju galima būtų vadovautis CK 6.14 straipsnio 3 dalies nuostata, kad skolininkas, kuriam pareikštas ieškinys, turi teisę reikalauti įtraukti į bylą kitus bendraskolius, tačiau svarbu tai, kad pats siuntėjas ar gavėjas tiesiogiai pareikšti ieškinio kitiems vežėjams negali.

Palyginti su Lietuvos teisės aktuose nustatytu teisiniu reguliavimu, CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos, reglamentuojančios tarptautinių vežimų, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai, teisinius santykius, yra kur kas detalesnės ir išsamesnės.¹⁴ Jose aiškiai nurodomas antrojo ir kiekvieno kito vežėjo, vykdančio vežimo sutartį, statusas, jo atsakomybė už visą vežimą (CMR 34 straipsnis), apibrėžiama konkrečiai, kuriam vežėjui krovinio siuntėjas ir gavėjas turi teisę pareikšti ieškinį dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pristatymo termino viršijimo (CMR 36 straipsnis), reglamentuojami materialiniai ir procesiniai vežėjų tarpusavio reikalavimų aspektai (CMR 37 – 39 straipsniai).

Nors CMR konvencija nustato išsamų vežimo sutarčių, kurias vykdo keli vežėjai, reguliavimą, kyla kitos problemos, susijusios su CMR konvencijos tarptautiniu statusu, o būtent tai, kad atskirose valstybėse ši konvencija interpretuojama nevienodai. Dėl šios priežasties tolesniuose darbo skyriuose bus analizuojama Lietuvos ir užsienio teisės doktrina bei teismų praktika, siekiant išsiaiškinti, kaip turėtų būti aiškinamos ir taikomos konkrečios kelių vežėjų atsakomybę ir tarpusavio santykius reglamentuojančios CMR konvencijos nuostatos.

¹³ *Ibid.*, p. 31.

¹⁴ Tačiau, lyginat nacionalinį ir tarptautinį vežimo sutarčių reglamentavimą, svarbu nepamiršti to, kad skiriasi CMR konvencijos ir nacionalinės teisės taikymo sritis, todėl šios dvi teisinės sistemos nekonkuruoja – tarptautiniam vežimui CK ir KTK normų subsidiarius taikymas būtinas tik tiems klausimams, kurie CMR konvencijoje neregamentuoti.

2. VEŽĖJŲ, GABENUSIŲ TĄ PATĮ KROVINĮ, TARPUSAVIO SANTYKIŲ KVALIFIKAVIMO PROBLEMA

Pagrindinės CMR konvencijos nuostatos, reglamentuojančios vežėjo atsakomybę už krovinio sugadinimą, praradimą ar pavėluotą pristatymą, yra pritaikytos tokiems atvejams reguliuoti, kai vežimo sutartis yra sudaroma tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo, ir krovins visą maršrutą yra gabenamas to paties vežėjo. Tačiau sparčiai plėtojantis krovinių vežimo automobilių keliais pramonei atsirado ir nusistovėjo specifinė krovinių gabenimo praktika, kai vežimo sutartį su siuntėju sudaręs vežėjas (paprastai vadinamas susitariančiuoju, arba pagrindiniu, vežėju) pats krovinio negabena, o patiki jį pristatyti į paskirties vietą kitam vežėjui (vadinamam subvežėju arba faktiniu vežėju), arba kai susitariantysis vežėjas krovinį gabena tik dalį maršruto, o vėliau perduoda jį kitam vežėjui, kad šis pristatytų jį gavėjui. Tokiais atvejais vežime dalyvauja ne vienas, bet keli vežėjai ir dėl to išskyla vežėjų tarpusavio santykių kvalifikavimo problema.

Nuo šių santykių kvalifikavimo priklauso vežėjų civilinės atsakomybės taikymo taisyklės. Pirma, skiriasi tai, kuriam asmeniui gali būti taikoma sutartinė civilinė atsakomybė, jei krovinio siuntėjas ar gavėjas patiria žalą dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėluoto pristatymo – ar pareikšti ieškinį galima tik su krovinio siuntėju vežimo sutartį sudariusiam vežėjui, ar tiesiogiai ir subvežėjui. Antra, priklausomai nuo to, kaip kvalifikuojami santykiai tarp kelių vieną krovinį gabenusių vežėjų, nustatoma, ar jų tarpusavio regresiniams reikalavimams taikoma CMR konvencija ar nacionalinė valstybės, kurioje pareikštas toks ieškiny, teisė.

2.1. Subvežėjų statusas pagal CMR konvenciją

CMR konvencijos 3 straipsnyje įtvirtinta nuostata, kad taikant šią konvenciją vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus ir klaidas savo agentų, tarnautojų ir kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai, tarnautojai ir kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus. Pagal nusistovėjusią aiškinimo praktiką šiame straipsnyje minimi agentai ir tarnautojai reiškia fizinius asmenis, susijusius su vežėjo įmone darbo, atstovavimo, paslaugų teikimo ar kitais panašaus pobūdžio teisiniais santykiais, kuriais remiantis jie teikia vežėjui su krovinio vežimu susijusias paslaugas.¹⁵ Tai gali būti vilkiko vairavimas, ekspedijavimas,

¹⁵ SINKEVIČIUS, E. Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, 2007, Nr. 12(102), p. 46.

užsakymų vežti priėmimas, transporto ar kitos technikos remontas. Taigi, cituotu CMR konvencijos 3 straipsniu formuluojama pakankamai aiški taisyklė, kad vežėjui tenka visa rizika dėl tokių asmenų veiksmų ar aplaidumo, net ir tais atvejais, kai tokie veiksmai pasireiškė tyčia ar dideliu neatsargumu, todėl, kilus ginčui dėl nuostolių, patirtų vežant krovinį, vežėjas krovinio siuntėjui, gavėjui ar jiems atstovaujantiems asmenims atsakytų pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas.

Problema kyla dėl tame pačiame straipsnyje pavartoto žodžių junginio „visų kitų asmenų“ turinio. Teisės doktrinoje „visų kitų asmenų“ samprata apima bet kokius juridinius ar fizinius asmenis, kurie teikė pagalbą vežėjui šiam vykdant su krovinio siuntėju sudarytą sutartį.¹⁶ Be ekspeditorių, sandėlių operatorių, muitinės tarpininkų, transporto remonto įmonių, stovėjimo aikštelių operatorių ir pan., tokiais asmenimis gali būti ir subvežėjai. Todėl, kaip ir agentų bei tarnautojų, teikiančių vežėjui su krovinio vežimu susijusias paslaugas, atveju, pagrindinis vežėjas krovinio siuntėjui ar gavėjui atsakys ir už subvežėjo, kuris šio pavedimu gabeno krovinį dalį ar visą maršrutą, veiksmus.

Galima pastebėti, kad labai panaši pagal prasmę nuostata numatyta CMR konvencijos 34 straipsnyje, kuriame nurodoma, kad, jeigu vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antras ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kokios nurodytos važtaraštyje. Akivaizdus skirtumas tas, kad pagal CMR konvencijos 34 straipsnį, kitaip nei pagal 3 straipsnio suformuluotą taisyklę, numatoma tiesioginė antrojo vežėjo atsakomybė krovinio siuntėjui ar gavėjui dėl nuostolių, patirtų vykdant vežimo sutartį. Kadangi tiek pirmoje, tiek antroje situacijoje vežimo sutartį faktiškai vykdo keli vežėjai, gali kilti sunkumų atskiriant, kada antrasis vežėjas, sudaręs sutartį su pagrindiniu vežėju, turi būti laikomas subvežėju pagal CMR konvencijos 3 straipsnį, o kada paeiliui tą patį krovinį gabenančiu kitu vežėju (angl. – *successive carrier*) pagal CMR konvencijos 34 straipsnį.

Minėta, kad tais atvejais, kai tą patį krovinį gabena keli vežėjai, vežimas gali būti organizuojamas keliais būdais: vienu atveju susitariantysis vežėjas, perėmęs krovinį iš siuntėjo, gabena jį pirmąjį maršruto atkarpa, o likusią dalį maršruto krovinį gabenti patiki subvežėjui; kitu atveju susitariantysis vežėjas iš viso krovinio iš siuntėjo neperima, o visą krovinio transportavimo maršrutą patiki subvežėjui.

Esant tokioms aplinkybėms, antrasis vežėjas gali būti laikomas tiek asmeniu, teikiančiu paslaugas susitariančiajam vežėjui (CMR 3 straipsnis), tiek kitu vežėju, paeiliui

¹⁶ *Ibid.*

gabenančiu tą patį krovinį (CMR 34 straipsnis). Nustatant antrojo vežėjo statusą, svarbu išsiaiškinti, ar šis vežėjas krovinį gabeno susitariančiojo vežėjo vardu ar savo vardu, rizika ir atsakomybe. Jeigu vežimas atliekamas susitariančiojo vežėjo vardu, subvežėjas laikomas asmeniu, teikiančiu paslaugas susitariančiajam vežėjui, o jei subvežėjas krovinį gabena savo paties vardu, jam suteikiamas paeiliui gabenančio tą patį krovinį vežėjo statusas.

Pagrindiniai kriterijai, kuriais vadovaujantis sprendžiama, ar subvežėjas krovinį gabeno savo vardu, rizika ir atsakomybe, ir tuo pačiu, ar jis turi būti laikomas paeiliui tą patį krovinį gabenančiu vežėju, suformuluoti CMR konvencijos 34 ir 35 straipsniuose. Pirma, visam vežimui turi būti sudaroma vienintelė sutartis iš anksto numatant, kad vežimą atskiruose maršruto etapuose vykdys konkretūs vežėjai arba, – kas praktikoje pasitaiko kur kas dažniau, – subvežėjas prisijungia prie pirminės tarp susitariančiojo vežėjo ir krovinio siuntėjo sudarytos vežimo sutarties be siuntėjo valios, tačiau tomis pačiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje (reikėtų pastebėti, kad ne visos vežimo sutarties sąlygos būna nurodytos krovinio važtaraštyje, todėl subvežėjas turi būti apie jas atskirai informuojamas). Antra, krovinio perėmimas turi būti patvirtinamas važtaraščiu, įrašant į antrąjį važtaraščio egzempliorių subvežėjo pavadinimą ir adresą. Detaliau šių kriterijų įgyvendinimo sąlygos aptariamos kitame skyriuje. Čia reikėtų paminėti tik tiek, kad, jei subvežėjo dalyvavimas vežant krovinį šių sąlygų neatitinka, jis turi būti laikomas asmeniu, teikiančiu paslaugas susitariančiajam vežėjui pagal CMR konvencijos 3 straipsnį.

2.2. Vežėjų tarpusavio santykių kvalifikavimo pasekmės

Teisė pareikšti ieškinį subvežėjui (pagal CMR 3 straipsnį)

Praktikoje klausimas, kuriam asmeniui krovinio siuntėjas ar gavėjas, patyręs žalą, turi reikšti ieškinį, yra labai svarbus, nes, netinkamai nustatęs už žalą atsakingą asmenį, suinteresuotas asmuo gali patirti neigiamų teisinių padarinių, kai jis dėl objektyvių priežasčių negalės įgyvendinti dėl žalos kroviniui padarymo įgytos reikalavimo teisės. Tokia priežastimi galėtų būti gan trumpas – vienerių metų arba, esant tyčiniams veiksams, trejų metų – ieškinio senaties terminas, nustatytas CMR konvencijos 32 straipsnyje.

Jeigu santykiuose tarp vežėjo, sudariusio sutartį dėl krovinio gabavimo su krovinio siuntėju, ir subvežėjo, faktiškai gabenusio krovinį dalį ar visą maršrutą, subvežėjas yra asmuo, kurio paslaugomis susitariančiasis vežėjas naudojosi pagal CMR konvencijos 3

straipsnį, sutartinė civilinė atsakomybė turėtų būti taikoma susitariančiajam vežėjui, kuris atsakytų ir už subvežėjo padarytą žalą, kaip tai numato CMR konvencijos 3 straipsnis.

Be to, siekiant tinkamai nustatyti atsakovą byloje dėl nuostolių atlyginimo dėl netinkamo vežimo sutarties vykdymo, reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad net tais atvejais, kai susitariančysis vežėjas pats krovinio negabena, bet visą krovinio transportavimo maršrutą patiki subvežėjui, kuris krovinį iš siuntėjo perima ir gabena susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybė, susitariančysis vežėjas yra laikomas vienu iš vežimo sutarties vykdyme dalyvaujančių vežėjų, jei jis sutartimi, sudaryta su krovinio siuntėju, įsipareigoja krovinį nugabenti į paskirties vietą. Tokiu atveju, faktas, kad susitariančysis vežėjas pats asmeniškai šių funkcijų neatlieka, neturi reikšmės, todėl, krovinio siuntėjui ar gavėjui patyrus nuostolių dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėluoto pristatymo, jis bus laikomas vežėju CMR konvencijos prasme, taigi, ir tinkamu atsakovu byloje dėl nuostolių atlyginimo.

Pastebėtina, kad tais atvejais, kai pagrindinio vežėjo ir subvežėjo santykiai kvalifikuojami kaip santykiai tarp susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo pagal CMR konvencijos 3 straipsnį, kyla problema, kad krovinio gavėjas ar siuntėjas paprastai neturi reikalavimo teisės į subvežėją, kurio su krovinio siuntėju ar gavėju nesieja sutartiniai santykiai. E. Sinkevičiaus nuomone, deliktinės atsakomybės taikymas šiuo atveju subvežėjui nėra galimas, nes reikalavimo teisę atlyginti nuostolius siuntėjas ar gavėjas įgyja tik dėl krovinio vežimo sutarties sudarymo, o pati žala atsiranda ne dėl bendro pobūdžio pareigos elgtis atsargiai pažeidimo, kaip tai numato CK 6.263 straipsnio 1 dalis, o dėl krovinio vežimo sutarties netinkamo vykdymo. Todėl krovinio siuntėjo ar gavėjo tiesioginiai reikalavimai subvežėjui, kaip asmeniui, su kuriuo jų nesieja jokie sutartiniai santykiai, galimi kaip išimtis iš bendros taisyklės ir tik tais atvejais, kai subvežėjas sudaręs krovinio vežimo sutartį su pagrindiniu vežėju padarė nusikalstamą veiką ar padarė tyčinį administracinės teisės pažeidimą, dėl kurių krovinys buvo pasisavintas, iššvaistytas ar krovinio savininkui buvo padaryta kitokia žala.¹⁷

Skirtingą nuomonę šiuo klausimu išsako A. Messent. Pasak britų teisės mokslininko, asmuo, priimančias krovinį, turėtų būti laikomas gavėju ne tik pirminės vežimo sutarties tarp krovinio siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo, atžvilgiu, bet ir sutarties, sudarytos tarp susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo, atžvilgiu, jei abi šalys siejanti sutartis yra vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis. Tokiu atveju siuntėjas galėtų pasinaudoti CMR konvencijos 13 (1) straipsnio jam suteikta teise pareikšti reikalavimą tiesiogiai

¹⁷ SINKEVIČIUS, E. Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*. 2007, Nr. 12(102), p. 49–50.

vežimą vykdydžiusiam subvežėjui.¹⁸ Tiesa, reikėtų pažymėti, kad teismų praktikoje vis dėlto laikomasi pozicijos, kad krovinio gavėjas ar siuntėjas teisę pareikšti ieškinį dėl nuostolių atlyginimo turi tik susitariančiojo vežėjo atžvilgiu, pavyzdžiui, tokį sprendimą priėmė Anglijos apeliacinis teismas byloje *Sandeman Coprimar SA v Transitos y Transportes Integrales SL*.¹⁹

Susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo tarpusavio regresiniai ieškiniai

Atlyginęs krovinio siuntėjui ar gavėjui nuostolius, pagrindinis vežėjas įgyja regreso teisę savo sumokėtų sumų reikalauti iš subvežėjo pagal pagrindinio vežėjo ir subvežėjo tarpusavio teisinius santykius reglamentuojančias teisės normas. Tai gali būti pavedimo, krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais ar krovinio vežimo nacionaliniais maršrutais teisiniai santykiai.²⁰ Todėl vežėjo ir subvežėjo tarpusavio reikalavimus gali reguliuoti tiek CMR konvencija, jei tarp vežėjo ir subvežėjo sudaryta krovinio vežimo sutartis tarptautiniais maršrutais,²¹ tiek nacionalinė teisė, reglamentuojanti pavedimo ar krovinio vežimo nacionaliniais maršrutais sutartis, sudarytas tarp pagrindinio vežėjo ir subvežėjo.

Teisė pareikšti ieškinį subvežėjui (pagal CMR 34 straipsnį)

Tais atvejais, kai subvežėjas yra kitas paeiliui tą patį krovinį gabenantis vežėjas pagal CMR konvencijos 34 straipsnį, vežimo sutarties šalių teisiniams santykiams reguliuoti taikomos CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos. Vadovaujantis CMR konvencijos 36 straipsniu, esant krovinio sugadinimui, praradimui ar pavėluotam pristatymui, krovinio siuntėjui ar gavėjui, suteikiama teisė pareikšti ieškinį pirmajam, paskutiniam arba tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas sąlygojo krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą, arba ieškinys gali būti pareikštas vienu metu ir keliems vežėjams, kurie vežė tą patį krovinį. Taigi, skirtingai nei

¹⁸ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 292.

¹⁹ Court of Appeal (United Kingdom), *Sandeman Coprimar SA v Transitos y Transportes Integrales SL and Others*, 11 February 2003. Prieiga per internetą: <http://archive.onlinedmc.co.uk/sandeman_v_tti.htm>. [Žiūrėta 2012-03-12]. Pagal faktines bylos aplinkybes, krovinį gabeno keli subvežėjai, veikiantys kaip asmenys, kurių paslaugomis naudojosi susitariančysis vežėjas (CMR 3 str.). Vežimo procese kroviny s dingo. Tai, kad pirmiausia dėl nuostolių krovinio siuntėjui yra atsakingas susitariančysis vežėjas, buvo aišku, bet problema kilo dėl to, kad jis buvo nemokus. Taigi iškilo klausimas, kuriam kitam vežėjui krovinio siuntėjas galėtų pareikšti ieškinį ir koku pagrindu. Apeliacinis teismas nepritarė pirmosios instancijos teismo sprendimui, kad ieškinio subvežėjui pagrindas yra pareigos elgtis rūpestingai (angl. – *duty of care*) pažeidimas ir nusprendė, kad krovinio siuntėjas neturėjo teisės pareikšti ieškinį subvežėjui, nes jų nesiejo sutartiniai santykiai.

²⁰ *Supra*, note 17, p. 47.

²¹ Reikėtų pastebėti, kad, subvežėjui veikiant kaip pagrindinio vežėjo pagalbininkui, net ir tuo atveju, kai santykius tarp susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo reguliuos CMR konvencija, nebus taikomos CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos, būtent, CMR 37-39 straipsniai tačiau bus taikomos tos pačios taisyklės kaip krovinio siuntėjo ir vežėjo tarpusavio santykiuose.

tuomet, kai subvežėjas veikia susitariančiojo vežėjo vardu, atsiranda galimybė ieškini tiesiogiai pareikšti subvežėjui, jei jis buvo arba paskutinis vežėjas, arba vežėjas, atsakingas už žalos kroviniui atsiradimą. Taigi, galima teigti, kad savarankiško vežėjo prisijungimas prie sutarties iš esmės krovinio siuntėjui ar gavėjui yra naudingas, nes vietoj vieno skolininko atsiranda keletas ir tai yra papildomos krovinio siuntėjo ar gavėjo turimo reikalavimo realizavimo garantijos.²²

Kadangi CMR konvencijos 36 straipsnis suteikia teisę suinteresuotam asmeniui pareikšti ieškinį pirmajam vežėjui, kyla tas pats klausimas kaip ir prieš tai aptartu atveju: ar susitariantysis vežėjas, pats negabenęs krovinio, gali būti laikomas vežėju. Jei būtų nustatyta, kad susitariantysis vežėjas atsako kaip ekspeditorius, jam negalėtų būti taikoma civilinė atsakomybė už krovinio sugadinimą pagal CMR konvenciją,²³ o antras vežėjas (faktinis vežėjas) negalėtų būti laikomas paeiliui krovinių gabenusiu vežėju ir tuomet CMR VI skyriaus nuostatos nebūtų taikomos.

Atsakymą į klausimą, ar susitariantysis vežėjas, pats negabenęs krovinio, gali būti laikomas vežėju, pateikė Anglijos apeliacinis teismas suformulavęs precedentą *Ulster-Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd.* byloje.²⁴ Išnagrinėjus šį teismo sprendimą, galima padaryti išvadą, kad į CMR konvencijos 34 straipsnio reguliavimo sritį patenka ir tie atvejai, kai susitariantysis vežėjas iš viso krovinio negabena ir krovini vežimą visą maršrutą patiki subvežėjui.

Vežėju, paeiliui gabenusių tą patį krovinį, regresiniai ieškiniai

Jei, pasinaudojus 36 straipsniu, ieškinytis pareiškiamas ne tam vežėjui, kuris atsakingas už žalą, jo netiesioginės civilinės atsakomybės pagrindas, kaip ir prieš tai aptartu atveju, bus jau minėtas CMR konvencijos 3 straipsnis, nes susitariantysis vežėjas krovinį vežti faktiniam vežėjui pavedė visų pirma savo interesais, ir nors subvežėjas

²² *Supra*, note 17, p. 47.

²³ Nebent ekspeditorius įrodytų, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl to, kad buvo neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tuomet ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas (CK 6.826 str.).

²⁴ Court of Appeal, Civil division (United Kingdom), *Ulster-Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd.*, 13.01.1977. 1 Lloyd's Rep. 346. Prieiga per internetą: <www.unidroit.org>. [Žiūrėta 2012-03-15]. Byloje nustatyta, kad dėl krovinio gabenimo siuntėjas *Ulster-Swift Ltd.* sudarė vežimo sutartį su vežėju *Taunton*, kuris patikėjo visą vežimą atlikti subvežėjui *Fransen*. *Fransen* krovinį iš siuntėjo perėmė ir važtaraštį išrašė savo vardu. Paaiškėjus, kad krovinytis į paskirties vietą buvo atgabentas sugadintas, siuntėjas pradėjo civilinę bylą prieš susitariantįjį vežėją *Taunton*. Teisme kilo du klausimai: pirma, ar *Taunton* gali būti laikomas vežėju; antra, ar *Fransen* veikė kaip paeiliui tą patį krovinį gabenęs vežėjas. Pirmuoju klausimu teismas nusprendė, kad neturi reikšmės tai, kad *Taunton* pats negabeno krovinio, bet svarbu tai, kad vežėjas sudarė krovinio vežimo sutartį. O dėl antrojo klausimo teismas išaiškino, kad paeiliui vykdančiu vežimą turėtų būti laikomas vežėjas, su kuriuo susitariantysis vežėjas sudarė vežimo sutartį. Taigi teismas nusprendė, kad santykius tarp vežėjo ir subvežėjo šiomis aplinkybėmis reguliuoja CMR konvencijos VI skyrius.

krovinį gabeno savo vardu, rizika ir atsakomybe, jis vis dėlto vykde sutartimi su susitariančiuoju vežėju prisiimtus įsipareigojimus, t. y. „vežėjo įpareigojimus” pagal CMR konvencijos 3 straipsnį.

Žalą krovinio siuntėjui ar gavėjui atlyginusio vežėjo teisę regresu tvarka reikalauti iš kitų krovinį vežusių asmenų sumokėtos kompensacijos, palūkanų ir kitų išlaidų, susijusių su vežimu, reglamentuoja CMR konvencijos VI skyriaus 37 – 40 straipsniai.

Apibendrinus galima teigti, kad vežėjų tarpusavio santykių kvalifikavimui neturi reikšmės tai, ar susitariančysis vežėjas gabeno krovinį dalį maršruto ir vėliau jį perdavė subvežėjui, ar iš viso krovinio negabeno, bet subvežėjui patikėjo jį vežti visą maršrutą. Svarbu tai, ar vykdydamas vežimo sutartį, subvežėjas veikė savo, ar pagrindinio vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe. Nuo šio fakto nustatymo priklauso, kokios taisyklės bus taikomos vežėjų civilinei atsakomybei.

3. SĄLYGOS, KURIOMS ESANT, VEŽĖJAI LAIKOMI PAEILIUI VYKLANČIAIS VEŽIMĄ CMR KONVENCIJOS PRASME

CMR konvencijoje numatyta, kad subvežėjas pagal šią konvenciją gali turėti dvejopo pobūdžio statusą: pagal CMR 3 straipsnį subvežėjas yra laikomas pagrindinio vežėjo pagalbininku, arba atstovu, o pagal CMR 34 straipsnį – kitu tą patį krovinį gabenančiu vežėju. Minėta, kad nuo subvežėjo statuso priklauso sutartinės civilinės atsakomybės taikymo taisyklės. Deja, praktikoje gana sudėtinga nustatyti, koks statusas turėtų būti suteikiamas subvežėjui pagal CMR konvenciją.

Tam, kad vežėjai būtų laikomi paeiliui vykdančiais vežimą CMR konvencijos prasme, reikalinga nustatyti, jog yra tenkinamos anksčiau cituoto CMR konvencijos 34 straipsnio sąlygos:

- 1) visus vežimo etapus turi apimti vienintelė sutartis;
- 2) antras ir kiekvienas kitas vežėjas iš pirmesniojo kartu su kroviniu turi perimti ir važtaraštį įrodantį vežimo sutarties sąlygas.

Šiame skyriuje nagrinėjamas šių sąlygų aiškinimas teisės doktrinoje bei Europos valstybių ir Lietuvos teismų praktikoje.

3.1. Vienintelė sutartis

Pirmoji sąlyga, kuri turi būti tenkinama tam, kad vežėjai būtų laikomi paeiliui gabenančiais tą patį krovinį, yra reikalavimas, kad dėl viso vežimo maršruto būtų sudaryta vienintelė sutartis. Terminas „vienintelė sutartis“ yra svarbus, nes jei tas pats vežimas vykdomas krovinio siuntėjui sudarant atskiras vežimo sutartis su kiekvienu vežėju atskiroje valstybėje, per kurios teritoriją juda krovinsys, tai tokioms sutartims bus taikomi atitinkamos valstybės nacionaliniai įstatymai, bet ne CMR konvencija. Vienintelė sutartis CMR konvencijos 34 straipsnio prasme – tai sutartis, apimanti visus vežimo etapus.²⁵

Problema, aiškinant šį terminą, gali kilti, jei vienas iš vežimo etapų, pavyzdžiui, paskutinis, yra vykdomas tik vienos valstybės teritorijoje, kaip antai byloje UAB „If draudimas“ v. V. Jansono IĮ UAB „Ad rem“, UAB DK „PZU Lietuva“.²⁶ Pagal byloje

²⁵ AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 95.

²⁶ LAT c. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2007-06-22 nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. V. Jansono IĮ UAB „Ad rem“, UAB DK „PZU Lietuva“, bylos Nr. 3K-3-269, kat. 60 (S). Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-02-21].

nustatytas aplinkybes, krovinio gavėjas UAB „Telekomservisas“, vadovaudamasis su vežėju UAB „Ad rem“ pasirašyta krovinių gabenimo sutartimi, pateikė UAB „Ad rem“ užsakymą dėl krovinių pervežimo iš Prancūzijos į Lietuvą ir pristatymo adresu: Rodūnios kelias 2, Vilnius. UAB „Ad rem“ sutiko įvykdyti užsakymą ir pervežimą pavedė atlikti UAB „Travedus“ maršrutu Prancūzija – Vilnius, Metalo g. 2a, ir V. Jansono individualiai įmonei maršrutu Vilnius, Metalo g. 2a – Vilnius, Rodūnios kelias 2. Ieškovo teigimu, krovinys buvo sugadintas paskutinio vežimo etapo metu. Esant tokioms aplinkybėms, gali kilti klausimas, ar tas vežimo etapas patenka į CMR konvencijos reguliavimo sritį, ar situacija turėtų būti sprendžiama pagal Lietuvos nacionalinius įstatymus. Byloje teismai padarė teisingą išvadą, kad dėl viso vežimo maršruto buvo sudaryta vienintelė sutartis, todėl CMR buvo taikoma ir paskutiniam vežimo etapui, o paskutinis vežėjas buvo laikomas paeilui krovinių gabenusiu vežėju pagal CMR konvencijos 34 straipsnį.

Jei visgi sudaromos atskiros sutartys: viena dėl krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais naudojant CMR važtaraštį, o kita dėl krovinių gabenimo paskirties valstybėje, pastarajai sutarčiai bus taikoma ne CMR konvencija, o nacionaliniai atitinkamos valstybės įstatymai. Lygiai taip pat situacija būtų sprendžiama, jei atskira sutartis būtų sudaryta dėl krovinių gabenimo išsiuntimo valstybėje ir kita sutartis dėl vežimo tarptautiniu maršrutu. Šiuo atveju, nacionalinė teisė reglamentuotų pirmąjį vežimo etapą.

Teisės doktrinoje diskutuojama, ar tuo atveju, kai vežimas vykdomas kelių valstybių teritorijoje ir kiekvienam vežimo etapui atskirose valstybėse sudaroma atskira vežimo sutartis, kiekviena sutartis bus reglamentuojama tik nacionalinių įstatymų, ar kai kurie vežimo etapai vis dėlto pateks į CMR konvencijos taikymo sritį. Pasak Lietuvos teisės mokslininkės D. Ambrasienės, kiekvienai atskirose valstybėse sudarytai sutarčiai bus taikomi tų valstybių nacionaliniai įstatymai.²⁷ Tačiau A. Messent pastebi, ir būtent šiai nuomonei vertėtų pritarti, kad, jeigu sudaromos dvi atskiros sutartys dėl krovinių gabenimo dviejų valstybių teritorijomis, bent vienas vežimo etapas bus vykdomas kartu kertant valstybės sieną, todėl bent jau tai sutarčiai turėtų būti taikoma CMR konvencija.²⁸ Vis dėlto teismų praktikoje priimami ir kitą nuomonę atitinkantys sprendimai.²⁹

Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad, nors reikalavimas, kad vežimas būtų vykdomas pagal vienintelę sutartį, turėtų būti suprantamas taip, kad krovinių siuntėjas su visais

²⁷ *Supra*, note 25, p. 95.

²⁸ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 282.

²⁹ Hoge Raad (Nyderlandai), 16-03-79 (1980), N. I. 562. Nors vežimas buvo vykdomas kertant valstybės sieną, teismas nusprendė, kad tarp šalių buvo sudarytos vežimo nacionaliniais maršrutais sutartys. (Cituota pagal MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. LLP, 2000, p. 282.)

vežime dalyvaujančiais vežėjais teisiniais santykiais jungia vienintelė sutartis, tačiau tai nereiškia, kad šis susitarimas yra vienintelis teisinių santykių tarp vežėjų šaltinis. Paprastai antras ir kiekvienas kitas vežėjas prisijungia prie vežimo sutarties, pagrindinio vežėjo sudarytos su kroviniu siuntėju, įvykdęs sutartimi su pirmesniu vežėju prisiimtus tarpusavio įsipareigojimus. Taigi, siekiant teisingai interpretuoti CMR konvenciją, reikia turėti omenyje, kad tikrovėje sudaroma daugiau nei viena sutartis.³⁰

Praktikoje tarp atskirų vežimo dalyvių gali būti sudaromos įvairios sutartys, pavyzdžiui, krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais, krovinio ekspedijavimo, pavedimo, pasaugos, krovinio vežimo nacionaliniais maršrutais sutartys. Manytina, kad kitas vežėjas prisijungia prie vienintelės sutarties tais atvejais, kai tarp jo ir pirmesnio vežėjo sudaroma krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis arba krovinio ekspedijavimo sutartis, bet tik tuomet, jei šia sutartimi kitas vežėjas įsipareigoja ne tik organizuoti krovinio transportavimą, bet ir vykdyti vežimą bei pristatyti krovinį į paskirties vietą. Jei tarp vežėjų sudaromos pavedimo, pasaugos, krovinio vežimo nacionaliniais maršrutais sutartys, manytina, kad tarptautinio krovinio vežimo procese subvežėjas veikia tik kaip pirmesniojo vežėjo pagalbininkas, t. y. veikia ne savo, o pirmesniojo vežėjo vardu, nes tokios sutartys laikytinos pagalbinėmis ir jų tikslas yra pervežimo proceso užtikrinimas, todėl tokiu atveju subvežėjai neprisijungia prie vienintelės vežimo sutarties.

Reikėtų pastebėti, kad CMR konvencija vežimo sutarties formos nereglamentuoja, todėl susitarimai tarp siuntėjo ir vežėjo bei tarp pagrindinio vežėjo ir subvežėjo gali būti sudaromi ir nerašytine forma. Tokiu atveju pagrindiniu įrodymu, pagrindžiančiu vežimo tarptautiniais maršrutais sutarties sudarymo faktą ir sutarties turinį, būtų krovinio važtaraštis, dėl to svarbu, kaip pagal CMR konvenciją suprantama „važtaraščio perėmimo“ sąvoka, kuri yra antroji sąlyga, kad būtų laikoma, jog vežimą, paeiliui vykdomą kelių vežėjų, apima vienintelė sutartis.

3.2. Krovinio ir važtaraščio perėmimas

Antroji sąlyga, kuri turi būti tenkinama tam, kad vežėjai būtų laikomi paeiliui gabenančiais tą patį krovinį, yra reikalavimas, kad antras ir kiekvienas kitas vežėjas iš pirmesniojo kartu su kroviniu perimtų ir važtaraštį. Jei važtaraštis perimamas, sunkumų kvalifikuojant vežėjų tarpusavio santykius ir nustatant jų atsakomybę paprastai neiškyla.

³⁰ WESOŁOWSKI, K. Roszczenia regresowe między przewoźnikami sukcesywnymi według CMR. *Zeszyty naukowe uniwersytetu szczecińskiego*, Nr. 601, *Problemy transportu i logistyki*, Nr. 11, Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, 2010, p. 171. Prieiga per internetą: <www.wzieu.pl/zn>. [Žiūrėta 2012-03-16].

Deja, pervežimų automobilių kelių transportu verslo praktikoje neretai pasitaiko atveju, kai reikalavimo perimti važtaraštį nėra griežtai laikomasi. Išanalizavus teismų praktiką, galima išskirti keturias situacijas, kuriose iškyla klausimas, ar keli vežėjai, gabenę tą patį krovinį, turi būti laikomi paeiliui vykdančiais vežimą CMR konvencijos 34 straipsnio prasme:

- 1) Važtaraštis neišrašomas arba pirmesnis vežėjas neperduoda jo kartu su kroviniu kitam vežėjui;
- 2) Pirmesnis vežėjas neperduoda pirminio krovinio važtaraščio kitam vežėjui, tačiau išrašo naują važtaraštį kaip krovinio siuntėjas;
- 3) Važtaraštis perimamas nesilaikant CMR konvencijos 35 straipsnio reikalavimo (neįrašomas vežėjo pavadinimas, adresas);
- 4) Važtaraštį išrašo ne pirmasis vežėjas (susitariančysis vežėjas), o kitas vežėjas, kuris faktiškai gabena krovinį.

Važtaraštis neperduodamas

Tiek užsienio, tiek lietuvių teisės doktrinoje sutariama, kad tais atvejais, kai išsiunčiant krovinį važtaraštis neišrašomas arba pirmesnis vežėjas neperduoda važtaraščio kartu su kroviniu kitam vežėjui, kitas ir paskesni vežėjai neturėtų būti laikomi paeiliui gabenančiais tą patį krovinį CMR konvencijos VI skyriaus prasme.³¹ Vadovaujantis teismų praktika, kitas vežėjas, neperėmęs važtaraščio kartu su kroviniu, turi būti laikomas asmeniu, kurio paslaugomis naudojasi pagrindinis vežėjas.³²

Ši pozicija pagrindžiama tuo, kad važtaraščio buvimas yra svarbus dėl kelių aplinkybių:

- 1) esant ginčui, jei nėra važtaraščio, labai sunku įrodinėti susitarimo buvimą, nes važtaraštis yra vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas, todėl, jei vežime dalyvauja keli vežėjai, būtų sunku įrodyti, kad vežimas vykdomas pagal vienintelę sutartį;
- 2) pagal CMR konvencijos 7 (3) straipsnį, jei važtaraštyje nėra nuorodos, kad vežimas vyksta pagal CMR konvenciją (o jei nėra važtaraščio, nėra ir tokios

³¹ BAUGHEN, Simon. *Shipping Law*. 3rd ed. Cavendish Publishing Ltd., 2004, p. 180, 182-183; MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 288; SINKEVIČIUS, E. Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, 2007, Nr. 12(102), p. 47.

³² Pavyzdžiui, Bundesgerichtshof (BGH) Karlsruhe (Vokietija), 19.04.2007 – I ZR 90/04. Neue Juristische Wochenschrift-Rechtsprechungs-Report 2008, 120–121. Pagal faktines bylos aplinkybes krovinio važtaraštis subvežėjui nebuvo perduotas, todėl teismas nusprendė, kad jis netapo tarp siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudarytos vežimo sutarties šalimi ir dėl to turėtų būti laikomas subvežėju, veikiančiu kaip pagrindinio vežėjo pagalbininkas CMR konvencijos 3 straipsnio prasme.

nuorodos), vežėjui, perėmusiam krovinį iš pirmesniojo, gali būti nežinoma, kad pagal CMR pagal konvencijos 34 straipsnį, jis atsako už visą vežimą;

- 3) CMR konvencijos 9 (2) straipsnis įtvirtina įrodymų prezumpciją. Jeigu nėra važtaraštyje įrašyta motyvuotų pastabų dėl krovinio ir pakuotės būklės, tai iki tol, kol neįrodoma priešingai, laikoma, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus. Ši nuostata taikoma ir paeiliui kelių vežėjų vykdomam vežimui, todėl kiekvienas kitas vežėjas, perėmęs krovinį iš pirmesniojo turėtų įrašyti atitinkamas sąlygas į važtaraštį. Jei važtaraščio nėra, sunkiau įrodinėti, kas atsakingas dėl krovinio neišsaugojimo.

Išrašomas naujas važtaraštis

Antroji situacija panaši į pirmąją tuo, kad kitam vežėjui kartu su kroviniu neperduodamas krovinio važtaraštis. Užuot perdavęs pirminį važtaraštį, užpildytą krovinio iš siuntėjo paėmimo metu, pirmesnis vežėjas išrašo naują, apimantį tik tą maršruto atkarpą, kurią krovinyms patikimas gabenti kitam vežėjui.

Sprendami, ar šiuo atveju antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas turėtų būti laikomi paeiliui vykdančiais vežimą pagal CMR konvencijos 34 straipsnį, anglų teisės mokslininkai laikosi nuomonės, kad, esant tokioms faktinėms aplinkybėms, vežimas nepatenka į CMR VI skyriaus reguliavimą.³³ Šis požiūris grindžiamas formaliu CMR konvencijos 34 straipsnio, kuriame įtvirtinamas reikalavimas perimti važtaraštį, aiškinimu. Tokį aiškinimą atspindi ir teismų praktika, suformuluota byloje *Harrison & Sons Ltd. v. RT Stewart Transport Ltd.*,³⁴ pagal kurią kitas vežėjas, perėmęs iš pirmesniojo ne pirminį, o kitą važtaraštį, išrašytą pirmesniojo vežėjo likusiai maršruto atkarpai, netapo paeiliui tą patį krovinį gabenusiu vežėju pagal CMR 34 straipsnį. Pasak Anglijos teismo, minėto straipsnio reikalavimas perimti važtaraštį reiškia nuorodą į pirminį, o ne į kitą važtaraštį.³⁵

Šiuo atveju Lietuvos teismų praktika skiriasi. LAT senato nutarime nurodoma, kad tais atvejais, kai vežėjas, perduodamas krovinį kitam vežėjui, neperduoda jam

³³ CLARKE, Malcolm A.; YATES, D. *Contracts of Carriage by Land and Air*. 1st ed. LLP, 2004, p. 60; MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 290-293.

³⁴ Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), *Harrison & Sons Ltd. v. RT Stewart Transport Ltd. and others*, 30.07.1992, E. T. L. 1993, 747-757. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-02-22].

³⁵ Pagal bylos aplinkybes, faktiškai krovinio gabenimo iš Italijos į Angliją maršrutą sudarė dvi dalys. Pirmąją atkarpą nuo Milano iki Ipsvičo vežimą vykdęs vežėjas Ferrymaster kitam vežėjui RT Stewart Transport Ltd. kartu su kroviniu neperdavė važtaraščio, bet užpildė naują, kuriame nurodė, kad krovinio paėmimo vieta yra Ipsvičas.

važtaraščio, bet užpildo naują, kuriame pirmasis vežėjas nurodomas siuntėju, o kitas – vežėju, vežimui bus taikomos CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos, jei kroviniui nugabenti yra sudaryta vienintelė sutartis.³⁶ Vertinant prieš tai aptartą Harrison & Sons bylą, galima teigti, kad toje situacijoje kroviniui nugabenti buvo sudaryta vienintelė sutartis: sutarta dėl krovinio gabenimo nuo jo paėmimo vietos Italijoje iki pristatymo vietos Anglijoje, dėl to Lietuvos teismai šioje byloje suteiktą subvežėjui paeiliui tą patį krovinį gabenusio vežėjo statusą. To pasekoje, subvežėjo ir krovinio siuntėjo santykius reguliuotų CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos.

Tokios pat pozicijos kaip LAT laikosi ir kitų Europos valstybių teismai, pavyzdžiui, Belgijos teismas sprendė,³⁷ jog nepaisant to, kad daliai maršruto pirmesnis vežėjas išrašė naują važtaraštį, subvežėjas turi būti laikomas paeiliui tą patį krovinį gabenusiu vežėju, nes jis iš kitų aplinkybių suprato, kad dalyvauja tarptautiniame krovinio vežime. Byloje pastebėta, jog tai, kad vežėjas sąmoningai prisijungė prie CMR vežimo sutarties ir prisiėmė atsakomybę už visą vežimą, galima įrodyti ne tik važtaraščio perėmimu, bet ir kitomis priemonėmis. Aptariamoje byloje, teismas atkreipė dėmesį į faktą, kad kitas vežėjas, atsakydamas į pareikštą ieškinį dėl krovinio neišsaugojimo, rėmėsi CMR VI skyriaus nuostatomis, reglamentuojančiomis paeiliui kelių vežėjų vykdomus vežimus, taip pat teismas vertino vežėjų tarpusavio susirašinėjimą, informaciją, kurią kitas vežėjas, gavo iš pirmesniojo.

Vāžtaraštis perduodamas nesilaikant CMR 35 straipsnio reikalavimų

Vertinat trečiąją situaciją, Anglijos teisės doktrinoje cituojama SGS-Ates Componenti Elettronici S.p.A. v. Grappo Ltd., British Road Services Ltd. and Furtrans B.V. byla.³⁸ Pagal šios bylos faktines aplinkybes, vykdam atskirus krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutarties etapus dalyvavo keturi vežėjai. Tačiau paskutinio vežėjo, faktiškai gabenusio krovinį paskutinę maršruto atkarpą, pavadinimas nebuvo įrašytas į važtaraštį. Nepaisant to, važtaraščio kopija buvo pridėta prie krovinio ir galiausiai paskutinio vežėjo vairuotojas įteikė ją krovinio gavėjui.

³⁶ LAT 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. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-03-15].

³⁷ Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (Nyderlandai), 6.4.84 (1984), 19 E.T.L. 431. (Cituota pagal MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 293.)

³⁸ Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), SGS-Ates Componenti Elettronici S.p.A. v. Grappo Ltd., British Road Services Ltd. and Furtrans B.V. 1 Lloyd's Rep. 281. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-02-22].

Įvertinęs faktines aplinkybes, Anglijos komercinis teismas nusprendė, jog turėtų būti laikoma, kad važtaraštis yra perimtas, jei kartu su kroviniu važtaraštį ar jo kopiją priima pats vežėjas arba jo agentas ar tarnautojas (šiuo atveju vairuotojas), turėdamas tikslą vykdyti vežimą pagal sutarties sąlygas, nurodytas važtaraštyje, net jei į jį neįrašomas vežėjo pavadinimas ar adresas. Iš to seka, kad važtaraščio perėmimui nebūtinai turi būti taikomi CMR konvencijos 35 straipsnio reikalavimai. Teismas pastebėjo, kad, nors dėl tokios praktikos krovinio siuntėjui ar gavėjui gali būti sunkiau nustatyti, kas buvo konkretus faktinis vežėjas iki senaties termino suėjimo, tačiau toks sprendimas yra pagrįstas, nes vežėjas, paeiliui gabenęs tą patį krovinį, nebegalės išvengti atsakomybės pagal CMR konvenciją tiesiog neįrašydamas savo rekvizitų į važtaraščio kopiją, kurią šis gavo kartu su kroviniu.

Galima teigti, kad Lietuvos teismai pripažįsta vyraujančią tarptautinę praktiką. Pasak LAT, jei važtaraštis užpildytas neteisingai (pavyzdžiui, nurodyti klaidingi duomenys) arba nepilnai (pavyzdžiui, nėra kurių nors duomenų, privalomų įrašyti į važtaraštį), teismas turi nustatyti tikruosius sutarties šalių ketinimus. Tokius šalių ketinimus teismai išsiaiškina, remdamiesi rašytinėmis sutartimis, vežimo užsakymais, dalykiniu šalių susirašinėjimu ir kitais byloje surinktais įrodymais.³⁹ Toks aiškinimas galėtų pagrįsti Lietuvos apeliacinio teismo sprendimą byloje „Tair-novyje technologiškose sistemy“ v. UAB „Gaudvija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Haidaja“.⁴⁰ Pagal byloje nustatytas aplinkybes, susitarime dėl krovinio gabenimo dalyvavo keturi vežėjai: vežimo sutartį su siuntėju sudarė UAB Jūrtransa, kuri sutarties vykdymą patikėjo UAB Hoja ekspedicija, o ši – UAB Gaudvija. Pastaroji užpildė vežimo dokumentus ir perdavė juos kartu su kroviniu paskutiniam vežėjui UAB Haidaja, kurios pavadinimas į važtaraštį nebuvo įrašytas. Nepaisant to, Lietuvos apeliacinis teismas nusprendė, kad UAB Haidaja turi būti laikoma paskutiniu paeiliui tą patį krovinį gabenusiu vežėju.

Kita vertus, svarbu ne tik tai, kad kitas vežėjas perima važtaraštį, nors ir neįrašo jame savo rekvizitų, bet ir tai, ar, perimdamas krovinį, vežėjas turėjo tikslą vykdyti vežimą pagal sutarties sąlygas, nurodytas važtaraštyje. Jei vežėjas pasirūpina išrašyti atskirą važtaraštį konkrečiam krovinio gabenimo etapui, reikėtų manyti, kad jis išreiškia valią neprisijungti prie pirminės vežimo sutarties. Į tai reikėtų atsižvelgti, nes tai gali būti ir viena iš vežėjo civilinės atsakomybės draudimo sąlygų. Kaip pagrindinio vežėjo

³⁹ LAT 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. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-02-05].

⁴⁰ LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2008-02-11 nutartis civilinėje byloje „Tair-novyje technologiškose sistemy“ v. UAB „Gaudvija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Haidaja“, bylos Nr. 3K-3-64/2008, kat. 24.4; 44.2.4.1; 44.5.1; 60; 61; 123.6. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-02-26].

pagalbininkas, subvežėjas atsako už galimą žalą, praradus ar sugadinus krovinį, tik tuo metu, kai šis buvo jo žinioje, t. y. numatoma atsakomybė tik už konkretų vežimo etapą, o prisijungęs prie CMR sutarties, vežėjas prisiimtą atsakomybę už viso vežimo vykdymą, ir tai galėtų neatitikti draudimo sąlygų.⁴¹ Dėl to kiekvienu atveju teismai privalo vertinti visas bylos aplinkybes, sutarties turinį ir, svarbiausia, atskleisti tikruosius sutarties šalių ketinimus.

Važtaraštį išrašo faktinis vežėjas (subvežėjas)

Analizuojant ketvirtąją situaciją, kai važtaraštį išrašo ne pirmasis vežėjas (susitariančysis vežėjas), o subvežėjas, kuris faktiškai gabena krovinį, matyti, kad problema kyla dėl to, kad faktiškai važtaraštis nėra perduodamas vieno vežėjo kitam, be to, gali būti taip, kad pirmojo vežėjo rekvizitai nėra įrašomi važtaraštyje.

Išanalizavus jau minėtą Ulster-Swift bylą,⁴² galima padaryti išvadą, kad CMR konvencijos 34 straipsnio taikymas neapsiriboja tų situacijų reguliavimu, kai pagrindinis vežėjas gabena krovinį dalį maršruto, o kitą dalį krovinį patiki gabenti subvežėjui, kuris tai atlieka savo vardu, rizika ir atsakomybe. CMR VI skyriaus nuostatos, reguliuojančios vežimo teisinius santykius, kai tą patį krovinį gabena paeiliui keli vežėjai, taikomos ir tuo atveju, kai pagrindinis vežėjas iš viso krovinio negabeno.

Klausimą, kaip tokiais atvejais turi būti aiškinama važtaraščio perdavimo sąlyga, išsprendė Anglijos teismas Coggins byloje.⁴³ Teismas pažymėjo, kad susitariančysis vežėjas priėmė iš siuntėjo krovinį ir važtaraštį sudarydamas sutartį su subvežėju ir pavesdamas pastarajam perimti krovinį ir važtaraštį susitariančiojo vežėjo vardu. Taigi, paimdamas krovinį ir važtaraštį iš siuntėjo, subvežėjas veikia kaip susitariančiojo vežėjo atstovas, todėl laikoma, kad šią pareigą įvykdo pats susitariančysis vežėjas.

Lietuvos teismų praktika šiuo klausimu nenuosekli.⁴⁴ Štai Lietuvos apeliacinis teismas byloje AB „Vilkma“ v. UAB „DSV Transport“, UAB „Hofa“,⁴⁵ remdamasis tuo,

⁴¹ WURFBAIN, J. W. Some insurance aspects of carriage of goods by road (CMR carriage). In *Product liability, road transport, foreign law*. Hague: T.M.C. Asser Instituut, 1978, p. 143.

⁴² *Supra*, note 24.

⁴³ Central London County Court, Business list (United Kingdom), Coggins T/A PC Transport v. LKW Walter International Transportorganisation A.G. 1 Lloyd's Rep. 255–261. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-02-15].

⁴⁴ Tas pats pasakytina ir apie kitų valstybių teismų praktiką, pvz., byloje NV Travaca v. Roba Ltd. Belgijos kasacinis teismas nusprendė, kad, jei pirmasis vežėjas patiki krovinio gabenimą visą maršrutą subvežėjui, tai jis nėra paeiliui tą patį krovinį gabenantis vežėjas. (Cour de Cassation (Belgija), NV Travaca v. Roba Ltd, 30.06.1995, Pasicrisie belge, 1995, 720. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-22].) Tuo tarpu vėlesniame sprendime Belgijos teismas laikėsi priešingos nuomonės. (Tribunal de Première Instance de Bruxelles (Belgija), Extand s.a. c. Ascom Hasler s.a., 11.10.2002, Journal des Tribunaux 2003, 3–4. Prieiga per internetą: <www.unidroit.org>. [Žiūrėta 2012-03-15].)

⁴⁵ Lietuvos apeliacinio teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2012-01-11 nutartis civilinėje byloje AB „Vilkma“ v. UAB „DSV Transport“, UAB „Hofa“, bylos Nr. 2A-56/2012. Prieiga per internetą: <www.infollex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

kad susitariančysis vežėjas, kuris pats krovinio negabeno, neišrašė važtaraščio krovinio siuntėjui, sprendė, kad tarp ieškovo (siuntėjo) ir atsakovo (susitariančiojo vežėjo) susiklostė ne vežimo, o ekspedijavimo sutartiniai teisiniai santykiai. Šis sprendimas kritikuotinas, nes teismas neatkreipė dėmesio į tai, kad tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo buvo sudarytas susitarimas dėl krovinio pervežimo. Remiantis LAT praktika, jei susitariančysis vežėjas įsipareigoja pristatyti krovinį į paskirties vietą, nepaisant to, kad pats to neatlieka, jis turi būti laikomas vežėju, o subvežėjas tokiu atveju įgytų kito paeiliui tą patį krovinį gabenusio vežėjo statusą.

Pasak olandų teisės mokslininko B. Nervoort,⁴⁶ viena pagrindinių priežasčių, dėl ko verslo praktika neatitinka teisinio reguliavimo, yra ta, kad CMR konvencijos nuostatos, reglamentuojančios vežimą, vykdomą paeiliui kelių vežėjų, yra tiesiogiai pagrįstos tarptautinių krovinių gabenimą geležinkeliais reglamentuojančių tarptautinių sutarčių nuostatomis.⁴⁷ Mat iš tiesų, vieningos sutarties ir važtaraščio perdavimo kitam vežėjui reikalavimai yra kilę būtent iš krovinių gabenimo geležinkeliais praktikos, kuriai būdinga tai, kad krovinį gabena paeiliui keli vežėjai, ir tokiais atvejais važtaraščio naudojimas yra privalomas. Dėl to kyla pavojus, kad procedūros, pritaikytos vienai transporto rūšiai, nebūtinai tiks kitai.

Ši išvada pasitvirtina, palyginus abiejų tarptautinių sutarčių – CMR konvencijos ir SMGS taisyklių – nuostatas, atspindinčias krovinių vežimo dokumentų funkcijas. Pagal CMR konvencijos 4 straipsnį krovinio važtaraščiui suteikiama deklaratyvi reikšmė,⁴⁸ todėl važtaraščio nebuvimas, jo neteisingas užpildymas ar praradimas nedaro įtakos krovinių vežimo sutartims.⁴⁹ Tuo tarpu SMGS taisyklių 7 straipsnis važtaraščiui suteikia konstitucinę reikšmę, t. y. važtaraštis yra krovinio vežimo sutartinio teisinio santykio atsiradimo įrodymas.⁵⁰ Dėl to krovinių vežimo dokumentų nesurašymas, neteisingas surašymas, pametimas ir visi kiti netikslumai sukels neigiamas teises pasekmes: kilus ginčui, įrodinėjimo pareigą turinti šalis negalės teismui pateikti *prima facie* sutarties

⁴⁶ NERVOORT, Bart. *Cargo claims Analysis*. 1985. p. 51. (Cituota pagal MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 2000, p. 287).

⁴⁷ Pvz., International Convention of 14 October 1890 concerning Transport of Goods by Road (CIM). Panašios nuostatos įtvirtintos ir 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS) 22 ir 23(1) straipsniuose. Valstybės žinios. 2002. Nr. 88-3773. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-15].

⁴⁸ SINKEVIČIUS, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*, 2008, Nr. 1(103), p. 46–54. Tačiau vienas iš pirmųjų CMR konvencijos komentatorių, austrų teisės mokslininkas prof. R. Loewe, teigia priešingai, kad CMR važtaraščiui suteikiama konstitucinė reikšmė. (LOEWE, R. *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneva: United Nations, 1975, para. 274.)

⁴⁹ Tapatį nuostata įtvirtinta ir KTK 29 straipsnio 1 dalyje.

⁵⁰ *Supra*, note 48.

sudarymo ir teisinių santykių atsiradimo įrodymo. Įvertinus šį skirtumą, prieinama prie išvados, kad konstitucinės reikšmės suteikimas krovinio važtaraščiui tose situacijose, kai tą patį krovinį gabena keli vežėjai, visų pirma reikštų, kad vežime dalyvavę vežėjai netampa vienintelės vežimo sutarties šalimis ir negali būti laikomi paeiliui gabenančiais tą patį krovinį pagal CMR konvencijos 34 straipsnio sampratą tais atvejais, kai pirmesnis vežėjas kitam važtaraščio neperduoda arba kai kitas vežėjas, iš pirmesniojo perėmęs važtaraštį, jo neužpildo pagal keliamus reikalavimus.

Tokią griežtą vertinimą galima būtų palaikyti, jei sutarties šalims būtų taikomas papildomas CMR konvencijos protokolas dėl elektroninio važtaraščio (e-CMR),⁵¹ visų pirma, dėl to, kad, naudojantis elektroniniu važtaraščiu, jo perdavimas vieno vežėjo kitam taptų paprastesnis. Be to, dėl elektroninio CMR važtaraščio naudojimo turėtų sutikti visos „sutartimi suinteresuotos šalys“ (V straipsnis).⁵² Kadangi pervežimų bendrovė galėtų geriau kontroliuoti jo pildymą, tais atvejais, kai važtaraštyje nenurodomi subvežėjo rekvizitai, turėtų būti vertinama, kad subvežėjas išreiškė valią neprisijungti prie CMR vežimo sutarties. Minėta, kad vežėjas pats asmeniškai gali būti nesuinteresuotas prisijungti prie CMR vežimo sutarties ir tuo pačiu prisiimti civilinę atsakomybę, kuri, tapus paeiliui vežimo sutartį vykdančiu vežėju, prasiplečia, apimdama atsakomybę už visą vežimą. Antra, naudodamos elektroninį važtaraštį, sutarties šalys išvengtų neigiamų padarinių tais atvejais, kai važtaraštis pametamas.

Apibendrinus šiame skyriuje nagrinėtą teismų praktiką ir teisės mokslininkų požiūrį į CMR konvencijos 34 straipsnyje keliamų sąlygų išpildymą tam, kad vežėjai būtų laikomi paeiliui tą patį krovinį gabenančiais vežėjais pagal vienintelę sutartį, galima pastebėti, kad skirtingose valstybėse reikalavimo perimti važtaraštį interpretavimas nevienodas, pavyzdžiui, Anglijoje vyrauja formalesnis vertinimas, o kontinentinės teisės valstybėse, tarp jų ir Lietuvoje, linkstama į laisvesnį interpretavimą – atsižvelgiama ne tik į važtaraščio perėmimo faktą, bet ir į aplinkybių visumą. Tačiau sutariama dėl to, kad svarbiausias kriterijus, sprendžiant ar vežėjų tarpusavio santykiams taikomos CMR VI skyriaus nuostatos, yra faktas, ar antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas buvo informuotas apie visas vežimo sutarties sąlygas, įskaitant ir tas, kurios nebuvo įtrauktos į važtaraštį. Jei ši sąlyga tenkinama, CMR konvencijos nuostatų taikymo sritis išsiplečia net ir tu maršruto atkarpų atžvilgiu, kurios apima tik vienos valstybės teritoriją.

⁵¹ *Supra*, note 2.

⁵² Sąvoka „visos suinteresuotos šalys“ apima ne tik krovinio siuntėją ir vežėją, kurie pasirašo pervežimo sutartį, bet taip ir krovinio gavėjas, bei kiti vežėjai susiję su krovinio transportavimu. DAUKŠA, Gediminas. Elektroninis CMR važtaraštis e-CMR. *eKroviniai.info, Krovinių draudimo žurnalas*, [interaktyvus]. 2008. Prieiga per internetą: <www.ekroviniai.info>. [Žiūrėta 2012-03-19].

4. TEISĖ PAREIKŠTI IEŠKINĮ VEŽĖJAMS, GABENUSIEMS TĄ PATĮ KROVINĮ

CMR konvencijos 36 straipsnis nurodo, kuriems vežėjams suinteresuotas asmuo turi teisę pareikšti ieškinį dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pristatymo termino viršijimo. Pažymėtina, kad ne visais atvejais vežėjas, kurio atžvilgiu konvencija suteikia teisę pareikšti ieškinį, bus atsakingas už žalos kroviniui atsiradimą. Dėl to šiame skyriuje bus nagrinėjama, pirma, kokie yra vežėjų, peiliui vykdančių vežimą, atsakomybės pagrindai bei kaip dėl CMR konvencijos 34 straipsnio veikimo turėtų būti interpretuojami kai kurie vežėjo atsakomybę reglamentuojantys straipsniai. Antra, bus analizuojama CMR 36 straipsnio, reglamentuojančio suinteresuoto asmens teisę pareikšti ieškinį vežėjams, paeiliui gabenusiems tą patį krovinį, aiškinimo ir taikymo praktika.

4.1. Vežėjų, paeiliui vykdančių vežimą, atsakomybės pagrindai

Pažymėtina, kad vežėjo atsakomybės pagrindai pagal CMR konvenciją nėra suprantami visiškai vienodai įvairių valstybių teismų praktikoje.⁵³ Antai Prancūzijoje, Belgijoje ir Anglijoje vežėjas turi pristatyti krovinį tinkamam asmeniui ir tinkamos būklės, o jei kroviny s prarandamas ar sugadinamas, vežėjo atsakomybė (kaltė) yra preziumuojama.⁵⁴ Austrijos, Vokietijos teisės teoretikai ir praktikai atsakomybę pagal CMR konvenciją traktuoja kaip tam tikrą atsakomybės be kaltės formą – absoliučią arba griežtą atsakomybę, kurios atsiradimas siejamas su žalos padarymu, t. y. siejama su deliktine (atsakomybe už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltinio), bet ne sutartine atsakomybe. Tos pačios nuomonės laikosi ir lietuvių teisės mokslininkas E. Sinkevičius, teigiantis, kad CMR konvencijoje numatyta objektyvi, arba griežta, vežėjo atsakomybė už krovinio būklę, kuri kyla neatsižvelgiant į vežėjo kaltę.⁵⁵ Šią poziciją E. Sinkevičius grindžia tuo, kad, pagal CMR konvencijos 17 (1) straipsnį, vežėjas yra visada atsakingas už priimtą vežti krovinį ir, tik įrodęs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, apibrėžtus 17 (2) ir 17 (4) straipsniuose, gali tikėtis, kad bus atleistas nuo atsakomybės.

⁵³ LAT 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. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-03-15].

⁵⁴ CK 6.820 straipsnio 1 dalis ir KTK 45 straipsnio 1 dalis taip pat nustato, kad vežėjo atsakomybė yra grindžiama kalte.

⁵⁵ SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006, Nr. 2(80), p. 90–91.

Šis požiūris atitinka generalinio delikto doktriną, pagal kurią, bet koks žalos padarymas laikomas deliktu, jei žalą padaręs asmuo neįrodo esant aplinkybių, dėl kurių jo civilinė atsakomybė negalima. Žalos faktas kartu reiškia žalą padariusio asmens kaltės prezumpciją.⁵⁶ Bet visgi vežėjo ir krovinio siuntėjo teisės, pareigos ir atsakomybė yra nustatomos vežimo sutartyje ir būtent šiai sutarčiai yra taikoma CMR konvencija. Todėl teismai, nagrinėdami vežėjo atsakomybės pagal CMR konvenciją bylas, turi traktuoti šią atsakomybę kaip sutartinę, bet ne deliktinę.

Minėta, kad, pagal CMR konvencijos 34 straipsnį, kiekvienas vežėjas, paeiliui gabenantis tą patį krovinį pagal vienintelę sutartį, prisiima atsakomybę už krovinio būklę viso vežimo metu. Dėl to vežėjas atsakys pagal CMR konvencijos nuostatas, numatančias pagrindinio vežėjo atsakomybę, net ir tais atvejais, kai žala kroviniui bus padaryta nesant jo kaltės, t. y. tuo metu, kai kroviny buvo kito vežėjo dispozicijoje. Taigi kiekvieno vežėjo atsakomybės atsiradimo ir jos pasibaigimo laikas truks nuo krovinio priėmimo iš krovinio siuntėjo momento iki krovinio perdavimo gavėjui momento.

Kadangi vežėjas, pagal CMR konvencijos 34 straipsnį, yra atsakingas už krovinio būklę visą krovinio transportavimo maršrutą, jam bus taikomos visos konvencijos nuostatos ir kils atsakomybė tarsi jis būtų vykdęs visą vežimą. Dėl to, jei vežėjui, paeiliui gabenusiam tą patį krovinį, pareiškiamas ieškinys, jis gali gintis remdamasis CMR konvencijos 17 (2) straipsniu, pagal kurį vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmėms dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio, tik tuomet, jei jis gali įrodyti, kad nei jis, nei kitas vežėjas, kurio dispozicijoje buvo kroviny, negalėjo išvengti tų aplinkybių ir užkirsti kelio jų pasekmėms.⁵⁷ Taigi, tam, kad vežėjas būtų atleistas nuo atsakomybės, neužteks įrodyti vien to, kad vežėjas asmeniškai negalėjo išvengti žalos kroviniui atsiradimo, nes atitinkamu metu, kai atsitiko tai, kas sąlygojo žalos kroviniui atsiradimą, jis nekontroliavo krovinio.

Lygiai taip pat interpretuojamas ir CMR konvencijos 29 (1) straipsnis, panaikinantis vežėjo teisę pasinaudoti konvencijos nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl vežėjo kaltės, prilyginamos tyčiniams veiksams. Todėl vežėjas negalėtų pasinaudoti šia teise, net ir tuo atveju, jei būtų nustatyti kito vežėjo tyčiniai veiksmai padarant žalą.⁵⁸ Tuo pačiu, tokiam vežėjui

⁵⁶ MIKELĖNAS, Valentinas. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. T. 1.* Justitia, 2003, p. 366.

⁵⁷ CLARKE, Malcolm A.; YATES, D. *Contracts of Carriage by Land and Air.* 1st ed. London, Singapore: LLP, 2004, p. 61.

⁵⁸ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road.* Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 300.

būtų taikomas ne įprastinis vienerių metų, o ilgesnis, t. y. trejų metų, ieškinio senaties terminas (CMR konvencijos 32 (1) straipsnis).

Tačiau A. Hardingham nuomone, minėtas straipsnis vežėjui, paeiliui gabenusiam tą patį krovinį, taikomas tik tada, kai jis asmeniškai atlieka veiksmus, laikytinus tyčiniaus, dėl kurių atsiranda žala kroviniui.⁵⁹ Savo požiūrį anglų teisės mokslininkas grindžia tuo, kad CMR 29 (2) straipsnis inkorporuoja į 29 (1) straipsnio taikymo sritį CMR konvencijos 3 straipsnį,⁶⁰ bet neinkorporuoja 34 straipsnio. Tačiau su šia nuomone negalima sutikti, nes vežėjui, paeiliui gabenančiam tą patį krovinį, dėl 34 straipsnio veikimo taikomos visos CMR konvencijos nuostatos taip, tarsi jis pats būtų gabenęs krovinį visą maršrutą. Taigi, galima daryti išvadą, kad iš bet kurio vežėjo, kuriam gali būti reiškiamas ieškinys pagal CMR konvencijos 36 straipsnį, galima reikalauti visos nuostolių sumos, kuri susidarė dėl žalos kroviniui, nepriklausomai nuo konkretaus vežėjo atsakomybės dalies.

Remiantis šia išvada ir CMR konvencijos 37 straipsnyje įtvirtinta vežėjo teise pareikšti ieškinį regreso tvarka kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams dėl krovinio siuntėjui ar gavėjui sumokėtų sumų, galima teigti, kad konvencijoje nustatoma solidarioji vežėjų atsakomybė.⁶¹ LAT teisėjų kolegija pažymėjo, kad toks CMR konvencijos 36 straipsnio nuostatų dėl galimybės pareikšti reikalavimą keliems vežėjams aiškinimas pateisinamas kaip labiausiai atitinkantis siuntėjo teisėtus interesus ir nepažeidžiantis vežėjų interesų, nes vežėjas, atlyginęs nuostolius, pagal CMR konvencijos 37 straipsnį, turi teisę regreso tvarka išsiieškoti nuostolių atlyginimą iš kito vežėjo, kurio žinioje buvo krovinyš tuo metu, kai atsitiko tai, dėl ko atsirado žala kroviniui.⁶²

4.2. Pirmojo, paskutiniojo ir dėl žalos atsiradimo atsakingo vežėjo samprata

Kaip minėta, kai vežimą pagal vienintelę sutartį vykdo keli paeiliui tą patį krovinį gabenantys vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą. Tačiau pagal CMR konvencijos 36 straipsnį ieškinys dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pristatymo

⁵⁹ HARDINGHAM, A. Actions against successive carriers under CMR. *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly*, 400, 1978, p. 504. (Cituota pagal MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road. Hill & Messent*. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 300.)

⁶⁰ T.y. 29 (1) straipsnis taikomas ir vežėjo agentams, tarnautojams arba kitiems asmenims, kurių paslaugomis naudojosi vežėjas, jei jie įvykdo tyčinius veiksmus.

⁶¹ Tai, kad reikalavimą dėl krovinio praradimo siuntėjo pasirinkimu galima pareikšti tiek pirmajam (susitariančiam), tiek paskutiniajam (faktiniam) vežėjui, tiek abiem vežėjams, reiškia, kad, pareiškus reikalavimą keliems vežėjams, jiems taikoma solidarioji atsakomybė. (LAT c. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2007-11-29 nutartis byloje UAB „If draudimas“ v. AB „Lietuvos draudimas“, UAB „Portolitus“, bylos Nr. 3K-3-536, kat. 60; 73.2.6.2. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-03-16].)

⁶² *Ibid.*

termino viršijimo, gali būti pateiktas tik pirmajam, paskutiniajam arba tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas sąlygojo krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą; taip pat ieškinys gali būti pareikštas ir keliems iš šių vežėjų. Pati konvencija nepateikia pirmojo, paskutiniojo ir atsakingo už žalą vežėjo sampratos, todėl toliau bus nagrinėjamas šių sąvokų interpretavimas teismų praktikoje.

Pirmojo vežėjo samprata

Jau minėta, kad tais atvejais, kai vežimo sutartis sudaroma su krovinių ekspedijavimo bendrove, kuri pati krovinio negabena, bet patiki vežimą atlikti kitam vežėjui, kyla klausimas ar ši bendrovė, iš esmės atliekanti ekspeditoriaus vaidmenį, gali būti laikoma vežėju CMR konvencijos prasme. Nustačius, kad ekspeditorius atsako krovinio siuntėjui kaip vežėjas pagal CMR konvenciją, jam gali būti tiesiogiai pareiškiamas ieškinys dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėluoto pristatymo pagal CMR konvencijos 36 straipsnį kaip pirmajam vežėjui.

Krovinių ekspedijavimo ir krovinių ekspedicijos sutarties sampratą pateikia CK. Krovinių ekspedijavimas – tai krovinio vežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai, numatyti krovinių ekspedijavimo sutartyje (CK 6.824 str. 1 d.). Krovinių ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies – užsakovo (užsakovo kliento) – lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu (CK 6.824 str. 3 d.).

Jei ekspeditorius veikia tik kaip tarpininkas, ekspeditoriaus ir siuntėjo santykiams CMR konvencija netaikoma, o taikomi nacionaliniai įstatymai.⁶³ Pavyzdžiui, CK numatyta, kad ekspeditoriaus atsakomybė už ekspedicijos sutarties neįvykdymą arba netinkamą įvykdymą nustatoma pagal ekspedicijos sutartyje nustatytą tvarką. Tačiau, jei ekspeditorius įrodo, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl to, kad buvo netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tai ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas (CK 6.826 str.).

Kita vertus, jei siuntėjo sutartis su ekspeditoriumi yra dėl krovinio pervežimo, ekspeditorius įsipareigoja būti tiek vežėjas, tiek tarpininkas. Įsipareigojęs veikti tokiu būdu, ekspeditorius prisiima atsakomybę prieš užsakovą už vežimą.⁶⁴ Taigi, kaip konstatavo LAT byloje UAB „If draudimas“ v. AB „Lietuvos draudimas“, UAB „Portolitus“,⁶⁵ „jeigu pagal siuntėjo ir susitariančio vežėjo sutartį nustatoma, kad pastarasis siuntėjui atsako kaip vežėjas CMR konvencijos prasme, tokiam vežėjui,

⁶³ LAT 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. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-03-15].

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ *Supra*, note 61.

neatsižvelgiant į jo dalyvavimo krovinio vežimo procese pobūdį, CMR konvencijos nuostatos, susijusios su vežėjo atsakomybe už krovinio praradimą, taikomos visa apimtimi.”

Teismų praktika suformulavo keletą kriterijų, pagal kuriuos sprendžiama, ar ekspeditoriaus funkcijas atliekantis asmuo turi būti laikomas ekspeditoriumi ar vežėju CMR konvencijos prasme:

- 1) Žiūrima, ar iš tarp šalių sudarytos sutarties turinio, matyti, kad buvo susitarta dėl krovinio pervežimo organizavimo, t.y. dėl ekspedijavimo paslaugos atlikimo, ar dėl krovinio nugabenimo į paskirties punktą ir jo perdavimo turinčiam teisę jį gauti asmeniui, t. y. dėl krovinio pervežimo.⁶⁶ Jei ekspeditorius akivaizdžiai prisiėmė atsakomybę už visą pervežimo vykdymą, be nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis turėtų būti laikomas vežėju pagal CMR konvenciją.⁶⁷
- 2) Vertinamas susitarimas dėl apmokėjimo už krovinio vežimo paslaugas: ar ekspeditoriaus siuntėjui pateiktoje sąskaitoje faktūroje nurodoma tik įmoka už krovinio pervežimą, neišskiriant atskirai mokesčio už krovinio ekspedijavimo paslaugas, ar ekspedijavimo paslaugų mokestis nurodomas atskirai. Ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą pervežimo operaciją arba konkrečiai už vežimą, yra vežėjas pagal CMR konvenciją, nebent vežimo sutartyje būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas.⁶⁸
- 3) Neturi reikšmės, kaip susitarimo šalis save vadina, dėl jos statuso sprendžiama pagal konkrečias aplinkybes.⁶⁹

⁶⁶ Reikėtų pastebėti, kad skirtingose Europos valstybėse ekspeditoriaus teisės, pareigos ir atsakomybė reglamentuojamos nevienodai. Daugumoje valstybių atskiriant vežėją nuo ekspeditoriaus daromas skirtumas tarp įsipareigojimo organizuoti vežimą ir įsipareigojimo gabenti krovinį. Pagal CK 6.824 str. 2 d. ekspeditorius įsipareigoja kliento ar savo vardu gabenti krovinį, todėl jis būtinai turi nurodyti, kad veikia tik kaip ekspeditorius.

⁶⁷ Pvz., Anglijos teismų laikoma, kad vežėjas, kuris sutartimi įsipareigoja vežti prekes yra vežėjas, net jei jis patiki faktinį vežimo vykdymą trečiajam asmeniui, pvz., *Ulster-Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd.* byloje (Supra, note 24). Taip pat Belgijos teismas pažymėjo, kad bet kuri profesionali sutarties šalis turi aiškiai nurodyti kitai sutarties šaliai, kad veiks tik kaip ekspeditorius. (Tribunal de Première Instance de Bruxelles (Belgija), *Extand s.a. c. Ascom Hasler s.a.*, 11.10.2002, *Journal des Tribunaux* 2003, 3–4. Prieiga per internetą: <www.unidroit.org>. [Žiūrėta 2012-03-15].)

⁶⁸ Pvz., Anglijos teismuose atsakovas laikomas vežėju, jei jis susitarė dėl atlyginimo už visą pervežimą ir atskirai nenurodė kitai šaliai, kad teikia ekspedijavimo paslaugas, nei susirašinėjimo tarp šalių metu, nei važtaraštyje, pvz., *Queen’s Bench Division (UK), Tetroc Ltd. v. Cross-Con (International Ltd)*, 12.10.1979, 1 *Lloyd’s Rep.* 192–200. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-15].

⁶⁹ Lietuvos teismų praktikoje nagrinėjami visi kriterijai, į kuriuos atsižvelgiama ir Vakarų Europos valstybių teismuose, pvz., LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2006-09-27 nutartis byloje, AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“, UAB „PZU Lietuva“ bylos Nr. 3K-3-457/2007, kat. 72; 34.6. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-03-15]. Teisėjų kolegija nurodė, kad „jeigu asmuo sudaro sutartį kroviniui pervežti į paskirties vietą, bet veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui, jis vis tiek yra vežėjas CMR konvencijos prasme. Be to, netgi tuo atveju, kai ekspeditorius prisiima atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, tačiau be atskiro nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis taip pat laikytinas vežėju CMR konvencijos prasme. Taip pat ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą konkretų pervežimą, yra vežėjas pagal CMR konvenciją, nebent sutartyje su siuntėju būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas.”

LAT senato nutarime dėl teismų praktikos taikant CMR konvenciją formuojama nuostata, kad, siekiant patraukti atsakomybėn ekspeditorių kaip vežėją, įrodinėjimo našta dėl to tenka ieškovui, siekiančiam, kad ekspeditorius atsakytų kaip vežėjas.⁷⁰ Tokios nuomonės laikosi ir anglų teisės mokslininkas M. A. Clarke, pasak kurio, šis požiūris yra teisingas, nes būtent krovinio siuntėjas turi reikalingų įrodymų dėl asmens, su kuriuo sudarė sutartį, statuso.⁷¹ Tačiau A. Messent nuomone, atvirkščiai, daugiau reikšmingų įrodymų gali pateikti ekspeditorius.⁷² Šio teiginio pagrindas yra tas, kad, anot A. Messent, siekiant išsiaiškinti ekspeditoriaus vaidmenį vežimo sutartyje, reikia tirti ne jo ir krovinio siuntėjo (kliento) susitarimą, o ekspeditoriaus ir faktinio vežėjo (subvežėjo) sutartį, pagal kurią galima spręsti apie tikruosius šalių (krovinio siuntėjo ir ekspeditoriaus) ketinimus. Kitu atveju krovinio siuntėjas tokiuose ginčiuose paprastai beveik visada bus palankesnėje padėtyje, nes turės daugiau galimybių pateikti teismui įrodymų, pagal kuriuos byla turėtų būti sprendžiama siuntėjo naudai.

Manytina, kad reikėtų sutikti su A. Messent nuomone, nes dažniau veikiausiai susiklostys tokia situacija, kai ieškovas (krovinio siuntėjas) pagrįstai manys sudaręs sutartį su CMR vežėju, o vežėjas ginsis nuo pareikšto ieškinio teigdamas, kad veikė tik kaip ekspeditorius.⁷³ Tuomet, remiantis principu, kad įrodinėjimo našta tenka tam, kuris remiasi konkrečiu faktu, aplinkybę, kad asmuo veikė tik kaip ekspeditorius, turės įrodyti atsakovas (vežėjas). Tačiau, priešingai nei teigia A. Messent, manytina, kad tikrieji šalių ketinimai turėtų būti nustatomi pagal tų šalių tarpusavio susitarimus, o ne jų ir trečiųjų asmenų sutartis.

Paskutiniojo vežėjo samprata

Bendriausia prasme, paskutiniuju vežėju turi būti laikomas tas vežėjas, kuris pristatė krovinį gavėjui, tačiau pagrindinis klausimas, sprendžiant, kuris iš vežėjų turi būti laikomas paskutiniuju, kyla tokiose situacijose, kai krovinyš prarandamas pervežimo procese ir dėl to nėra pristatomas į paskirties vietą. Kai kurių autorių, pavyzdžiui, prancūzų teisės mokslininko R. Rodière, požiūriu, paskutiniam CMR važtaraštyje nurodytam vežėjui gali būti pareiškiamas ieškinys, nepriklausomai nuo to, ar krovinyš jį pasiekė ar ne.⁷⁴ Ši nuomonė grindžiama analogiška nuostata krovinių gabenimą

⁷⁰ *Supra*, note 63.

⁷¹ CLARKE, Malcolm A.; YATES, D. *Contracts of Carriage by Land and Air*. 1st ed. London, Singapore: LLP, 2004, p. 62.

⁷² MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 2nd ed. LLP, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995, p. 29.

⁷³ P vz., Tribunal de Première Instance de Bruxelles (Belgija), Extand s.a. c. Ascom Hasler s.a., 11.10.2002, Journal des Tribunaux 2003, 3–4. Prieiga per internetą: <www.unidroit.org>. [Žiūrėta 2012-03-15].

⁷⁴ RODIÈRE, R. *The Convention on Road Transport*. European Transport Law, 1971, para. 131.

geležinkeliu reglamentuojančiose CIM taisyklėse (1980),⁷⁵ kurių 55 (3) straipsnyje nurodoma, kad ieškinys visais atvejais gali būti pareiškiamas galinio geležinkelio atžvilgiu. Tokia pati nuostata įtvirtinta ir kitame krovinių gabenimą geležinkeliais reglamentuojančiame tarptautiniame akte – SMGS taisyklėse. SMGS 29 (1) ir 30 straipsniuose nurodoma, kad krovinio gavėjas gali pareikšti pretenziją ir pateikti ieškinį galiniam geležinkeliui net ir tais atvejais, kai kroviny s neatvežamas į galinę stotį. Pasak išdėstytą poziciją palaikančių autorių, CMR 36 straipsnio nuostata turėtų būti interpretuojama analogiškai, nes tokia nuostata tarnauja krovinio gavėjo interesams.

Kitų autorių, pavyzdžiui, M. A. Clarke ir A. Messent, nuomone, paskutiniu vežėju turi būti laikomas tas vežėjas, kuris paskutinis perėmė krovinį ir važtaraštį.⁷⁶ Taigi, jei kroviny s prarandamas iki jo pristatymo į paskirties vietą, o paskutinį vežimo etapą turėjo vykdyti dar kitas vežėjas, jis nebus laikomas paskutiniu vežėju. Su šia nuomone reikėtų sutikti, nes paskutinis numatytas vežėjas neperima krovinio ir važtaraščio, taigi ir netampa vežėju, paeiliui gabenančiu tą patį krovinį pagal vienintelę vežimo sutartį.

Kita problema kyla dėl to, kad paskutinis vežimą atlikęs asmuo gali būti tiek vežėjo pagalbininkas (kaip numatyta CMR konvencijos 3 straipsnyje), tiek vežėjas, paeiliui gabenantis tą patį krovinį (CMR konvencijos 34 straipsnis). Santykių tarp vežėjų kvalifikavimui taikomos jau aptartos taisyklės, t.y. žiūrima, ar asmuo, kuris faktiškai krovinį gabeno paskutinis, veikė savo vardu, ar pagrindinio vežėjo vardu. Jei asmuo krovinį gabeno savo vardu, rizika ir atsakomybė ir tai patvirtinama krovinio važtaraštyje, įrašant į jį vežėjo pavadinimą ir adresą, laikoma, kad asmuo yra vežėjas CMR konvencijos prasme, ir krovinio siuntėjas ar gavėjas turi teisę pareikšti jam ieškinį tiesiogiai kaip paskutiniajam vežėjui. Tačiau, jei krovinį gavėjui pristatęs vežėjas veikė pagrindinio vežėjo vardu, jam, kaip asmeniui, kurio paslaugomis pagrindinis vežėjas naudojosi, krovinio siuntėjas ar vežėjas negali reikšti ieškinio tiesiogiai kaip vežėjui.⁷⁷ Už žalą kroviniui atsakys pagrindinis vežėjas, nes jis negalės išvengti atsakomybės vien dėl to, kad faktinį krovinio gabenimą patikėjo subvežėjui.

⁷⁵ Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM). Prieiga per internetą: <www.jus.uio.no/lm/cim.rail.carriage.contract.uniform.rules.19xx/landscape.pdf>. [Žiūrėta 2012-03-19].

⁷⁶ *Supra*, note 71, p. 62-63; *Supra*, note 58, p. 304.

⁷⁷ Pvz., Anglijos teismo išnagrinėtoje byloje subvežėjas, kurio dispozicijoje kroviny s buvo tuo metu, kai įvyko krovinio vagystė, veikė kito vežėjo vardu, rizika ir atsakomybė, todėl, remiantis CMR konvencijos 3 straipsniu, atsakomybė už krovinio praradimą teko kitam vežėjui, kuris naudojosi subvežėjo paslaugomis kroviniui pervežti. Tas vežėjas, o ne subvežėjas, ir turi būti laikomas paskutiniu vežėju. (Court of Appeal (United Kingdom), ITT Schaub-Lorenz Vertriebsgesellschaft m.b.H and others v. Birkart Johann Internationale Spedition G.m.b.H. & Co. and others, 10.02.1988. 1 Lloyd's Rep. 487 – 495. C.A. Prieiga per internetą <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-15]). Plg. su SGS- Ates byla (*supra*, note 38), kur teismas nusprendė, kad krovinį gavėjui pristatęs vežėjas yra paeiliui tą patį krovinį gabenęs vežėjas, todėl jis laikomas paskutiniu vežėju ir jam gali būti reiškiamas ieškinys dėl krovinio sugadinimo.

Dėl žalos atsiradimo atsakingo vežėjo samprata

Tam tikrais atvejais vežėjas, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas sąlygojo krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą sutaps su pirmuoju ar paskutiniu vežėju, pavyzdžiui, jei kroviny prarandamas. Tačiau nustatyti dėl žalos atsiradimo atsakingą vežėją gali būti itin sudėtinga, ypač, jei žala kroviniui atskleidžiama tik po to, kai kroviny pristatomas gavėjui. Negana to, reikia turėti omenyje ir tai, kad dėl žalos gali būti atsakingas ne vienas, o keli pervežimą vykdę vežėjai.

Pagrindine įrodomąja priemone tokiais atvejais turėtų būti CMR važtaraštis ir krovinio priėmimo aktas, išrašomas pirmesniojo vežėjo kitam krovinių perimančiam vežėjui. Pagal CMR konvencijos 35 (1) straipsnį, abiejuose dokumentuose vežėjas privalo įrašyti pastabas dėl krovinio ir pakuotės būklės. Manytina, kad, jei važtaraštyje tokių pastabų nėra ir dėl to neįmanoma nustatyti, kurio vežėjo žinioje buvo kroviny, kai buvo padaryta žala kroviniui, siuntėjas ir gavėjas turi galimybę pareikšti ieškinį tik pirmajam arba paskutiniajam vežėjui, nepaisant to, kad sprendžiant vežėjo atsakomybės klausimą, jo kaltė yra preziumuojama.

Teisė pareikšti priešieškinį arba atlikti priešinių reikalavimų įskaitymą

Pagal CMR konvencijos 36 straipsnį, suinteresuotų asmenų (krovinio siuntėjo ar gavėjo) teisė pareikšti ieškinį paeiliui krovinių gabenusiems vežėjams nėra varžoma anksčiau išdėstytų taisyklių, jei krovinio siuntėjas ar gavėjas konkrečiam vežėjui nori pareikšti ieškinį priešieškiniu būdu arba atlikti jo atžvilgiu priešinio reikalavimo įskaitymą, remiantis ta pačia vežimo sutartimi. Kitaip tariant, jei subvežėjas pareiškia ieškinį krovinio siuntėjo atžvilgiu dėl nesumokėto atlyginimo už vežimą ar kitų sumų, priklausančių jam pagal vežimo sutartį, atsakovas gali pareikšti jam priešieškinį, reikalaudamas atlyginti nuostolius dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo arba reikalauti atlikti priešinių reikalavimų įskaitymą net ir tais atvejais, kai, vadovaujantis CMR 36 straipsnio apribojimais, jam nebūtų suteikta tokia teisė būtent to subvežėjo atžvilgiu.⁷⁸

Apibendrinus, galima teigti, kad CMR konvencijos 36 straipsnyje nustatytos taisyklės nėra unikalios, nes panašias taisykles apibrėžia ir kiti tarptautinės privatinės teisės aktai, reglamentuojantys tarptautinį krovinių gabenimą geležinkeliais, pavyzdžiui, SMGS ir CIM taisyklės. Tačiau atsižvelgiant į CMR konvencijoje nustatyto reguliavimo specifiškumą, konvencijos 36 straipsnio taisyklės turi būti interpretuojamos skirtingai.

⁷⁸ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 300.

5. ATSAKOMYBĖS PASKIRSTYMAS VEŽĖJAMS

Kaip minėta, jei pagal CMR konvencijos 36 straipsnį ieškinys dėl krovinio neišsaugojimo pareiškiamas keliems vežėjai, šie ieškovui atsako solidariai. Solidariosios atsakomybės koncepcija, susiformavusi XIX a. pabaigoje, pasitarnavo tam, kad teisėjai būtų išlaisvinti nuo sudėtingos atsakomybės paskirstymo bendraatsakoviams pareigos, tuo pačiu solidariosios atsakomybės taikymas padidino ieškovo galimybes išieškoti nuostolius. Tačiau, vadovaujantis CMR konvencijos 37 straipsniu, nuostolius atlyginęs vežėjas įgyja regreso teisę kitų vežime dalyvavusių vežėjų atžvilgiu, todėl, spręsdami bylas pagal vežėjų tarpusavio regresinius ieškinius, teismai vis dėlto privalo išspręsti atsakomybės atskiriems vežime dalyvavusiems vežėjams paskirstymo klausimą. Taigi, šiame skyriuje bus aiškinami CMR konvencijoje įtvirtinti atsakomybės paskirstymo keliems vežėjams principai.

5.1. Nuostolius atlyginusio vežėjo regreso teisė kitų vežėjų atžvilgiu

Taikant CMR konvencijos 37 straipsnį, kuriame įtvirtinama vežėjo, atlyginusio nuostolius, teisė pareikšti ieškinį regreso tvarka kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams, reikėtų išsiaiškinti: pirma, kokia šiame straipsnyje numatytos sąlygos, kad nuostoliai turi būti atlyginti „pagal šios Konvencijos reikalavimus“ reikšmė; antra, kokius subjektus apima „kitų vežime dalyvavusių vežėjų“ sąvoka; trečia, nuo kurio momento vežėjas įgyja teisę pareikšti regresinį ieškinį.

Pirmiausia, sąlyga, kad nuostoliai būtų atlyginti „pagal šios Konvencijos reikalavimus“ reiškia, kad tiek vežėjo atsakomybės pagrindas, tiek kompensacijos suma, turi būti nustatyti pagal CMR konvencijos nuostatas.⁷⁹ Esant krovinio sugadinimui, praradimui ar pavėluotam pristatymui, patirtų nuostolių dydis nustatomas vadovaujantis CMR konvencijos 23 – 27 straipsniais. Jeigu vežėjas sumoka didesnę kompensaciją, nei numatyta šiuose straipsniuose, jis gali iš kitų vežėjų reikalauti tik tokios sumos, kiek jis būtų sumokėjęs, jei kompensacija būtų nustatyta pagal atitinkamus CMR konvencijos straipsnius.⁸⁰ Tokios praktikos laikosi ir Lietuvos teismai, pavyzdžiui, byloje „Trans Group LT“ v. UAB „Glikasta“⁸¹ pirmasis vežėjas, atlyginęs krovinio siuntėjui nuostolius

⁷⁹ RODIÈRE, R. *The Convention on Road Transport*. European Transport Law, 1971, para. 135.

⁸⁰ *Supra*, note 78, p. 308.

⁸¹ LAT teisėjų kolegijos C. b. skyriaus 2011-06-27 nutartis byloje UAB „Trans Group LT“ v. UAB „Glikasta“, bylos Nr. 3K-3-301/2011, kat. 40.2; 60; 126.5 (S). Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

dėl krovinio sugadinimo, pareiškė ieškinį faktiniam vežėjui, kuris gynėsi nuo pareikšto ieškinio ginčydamas mokėjimo pagrįstumą, nes, pirma, nuostoliai buvo apskaičiuoti ne pagal krovinio vertę jo paėmimo vietoje, kaip to reikalaujama pagal CMR konvencijos 23 (1) straipsnį, antra, į nuostolių sumą buvo įskaičiuota bauda, kurią numatė tarp krovinio siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudaryta sutartis, nors baudos nustatymas prieštarauja CMR konvencijos 41 (1) straipsnio reikalavimui.

LAT teisėjų kolegija išaiškino, kad vežėjo pareiga atlyginti nuostolius reiškia pareigą kompensuoti realiai patirtas išlaidas, kurias su netinkamu pervežimo įvykdymu sieja tiesioginis priežastinis ryšys. Jei vežėjas kompensuoja hipotetines išlaidas, jis prisiima riziką, kad jo sumokėtos kompensacijos dydis bei siuntėjo ar gavėjo realiai patirtų atitinkamų išlaidų dydis gali nesutapti (būti per mažas arba per didelis), ir tai gali turėti reikšmės jo pareigoms bei teisėms, tarp jų – regreso teisei į kitus vežime dalyvavusius vežėjus, kuri savo mastu negali būti didesnė už siuntėjo ar kito suinteresuoto asmens realiai patirtas atitinkamas išlaidas, o tuo pačiu negali viršyti CMR konvencijos 23 – 27 straipsniuose įtvirtintų vežėjo atsakomybės ribų.

Lygiai taip pat manytina, kad, jei vežėjo atsakomybė grindžiama kitais pagrindais nei numatyta CMR konvencijoje, pavyzdžiui, jei krovinio siuntėjas pareiškia ieškinį vienam iš vežėjų deliktinės atsakomybės pagrindu, tai tas vežėjas iš viso negalėtų prisiteisti iš kitų vežėjų suinteresuotiems asmenims sumokėtos kompensacijos.⁸²

Aiškinant CMR konvencijos 37 straipsnyje vartojamą „kitų vežime dalyvavusių vežėjų“ sąvoką, kyla klausimas, ar vežėjų tarpusavio santykius reglamentuojančios CMR konvencijos nuostatos (37 – 40 straipsniai) taikomos tik paeiliui pagal vienintelę sutartį tą patį krovinį gabenusiems vežėjams ar ir tiems vežėjams, kurie dalyvavo vežime, bet neprisijungė prie vienintelės sutarties. Užsienio valstybių teismų praktika šiuo klausimu įvairi.⁸³ Tačiau teisės doktrinoje sutariama, kad CMR konvencijos 37 – 40 straipsnių taikymas apribotas tik vežėjams, paeiliui gabenusiems tą patį krovinį.⁸⁴ Šis požiūris visų pirma grindžiamas sisteminiu CMR konvencijos aiškinimu: minėtų straipsnių nuostatos

⁸² *Supra*, note 78.

⁸³ ITT Schaub-Lorenz v. Birkart Johann Internationale Spedition byloje Anglijos Apeliacinis teismas sprendė, kad, kai vežime dalyvauja tiek pagal vienintelę sutartį krovinį gabenantys vežėjai, tiek subvežėjai, kurie neprisijungia prie vienintelės sutarties, vežėjas, atlyginęs nuostolius krovinio siuntėjui, turi teisę reikšti regresinį ieškinį pagal CMR 37 straipsnį tik pagal vienintelę sutartį krovinį gabenusiems vežėjams. (*Supra*, note 77). Tuo tarpu Harrison & Sons Ltd. v. RT Stewart Transport Ltd. byloje buvo laikomasi priešingos nuomonės. Pasak Anglijos Komercinio teismo, sąvoka „kiti vežime dalyvavę vežėjai“ nebūtinai reiškia tik pagal vienintelę sutartį krovinį gabenusius vežėjus. (*Supra*, note 34).

⁸⁴ WESOŁOWSKI, K. Roszczenia regresowe między przewoźnikami sukcesywnymi według CMR. *Zeszyty naukowe uniwersytetu szczecińskiego*, Nr. 601, *Problemy transportu i logistyki*, Nr. 11, Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, 2010, p. 173. Prieiga per internetą: <www.wzieu.pl>. [Žiūrėta 2012-03-22]; MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 309.

yra VI konvencijos skyriaus „Nuostatos, susijusios su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai” dalis, be to, pirmieji šio skyriaus straipsniai (34 ir 35 straipsniai) nustato sąlygas, kurioms esant, vežėjai įgyja paeiliui tą patį krovinių gabenusių vežėjų statusą, todėl ir toliau išdėstytos nuostatos turėtų būti taikomos tik šiems vežėjams.

Lietuvos teismų praktikoje aiškiai skiriami vežėjai, gabenę tą patį krovinių pagal vienintelę sutartį ir vežėjai, veikę kaip agentai pagal CMR konvencijos 3 straipsnį. Pavyzdžiui, byloje IĮ „Du broliai” v. UAB „Baltic express”⁸⁵ LAT, sprendamas klausimą dėl trečiojo asmens procesinio statuso pripažinimo, išskyrė, kad subvežėjas gali būti tiek vežėjo agentas, tiek paeiliui vežimą vykdomas vežėjas. Tolesnį teismo argumentavimą galima interpretuoti taip, kad 37 – 40 straipsniai taikomi tik paeiliui pagal vienintelę sutartį vežimą vykdomiems vežėjams.

Galiausiai pažymėtina, kad CMR konvencijos 37 straipsnis taikomas taip pat tuo atveju, kai nuostolius krovinių siuntėjui ar kitam suinteresuotam asmeniui atlygina vežėjo draudikas – tuomet jo reikalavimo teisė kitų vežime dalyvavusių vežėjų atžvilgiu grindžiama CMR 37 straipsniu.⁸⁶ Tačiau šis straipsnis netaikomas, jei subrogacijos pagrindu reikalavimą vežime dalyvavusiems vežėjams pareiškia krovinių siuntėjo draudikas, išmokėjęs draudimo išmoką siuntėjui ir tokiu būdu perėmęs iš pastarojo reikalavimo teisę. Šiuo atveju taikomos tos pačios teisės normos, kurios būtų taikomos ginčui tarp krovinių siuntėjo ir vežėjo.⁸⁷

Pastebėtina, kad klausimas, nuo kurio momento vežėjas įgyja teisę pareikšti regresinį ieškinį aktualesnis Anglijos teismų praktikai. CMR konvencijos 37 straipsnyje reglamentuojama, kad ši teisė atsiranda nuo to momento, kai vežėjas atlygina nuostolius krovinių siuntėjui ar kitam suinteresuotam asmeniui. Tačiau Anglijos civilinio proceso teisėje egzistuoja institutas, pagal kurį atsakovas toje pačioje byloje turi teisę pareikšti ieškinį trečiajai šaliai, kurios, kaip atsakovo, nenurodė ieškovas (angl. – *third party proceedings*). Tokiu atveju byloje pagal krovinių siuntėjo ieškinį vieno iš vežėjų atžvilgiu kartu gali būti išsprędžiamas ir vežėjų tarpusavio ginčas dėl atsakomybės paskirstymo. Jei krovinių siuntėjo ieškinys tenkinamas, teismas toje pačioje byloje vadovaudamasis CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniais nustato, kuris iš vežėjų ir kokia dalimi privalo

⁸⁵ LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-09-28 nutartis civilinėje byloje IĮ „Du broliai” v. UAB „Baltic express”, bylos Nr. 3K-3-346/2009, kat. 94.2.3; 95.6.2; 121.19.2. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

⁸⁶ LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-04-14 nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas” v. UAB „Artūro transportas”, UAB „PZU Lietuva”, bylos Nr. 3K-3-165/2009, kat. 60, 73.2.6.2, 38, 24.3. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>. [Žiūrėta 2012-02-27].

⁸⁷ Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2010-05-17 nutartis civilinėje byloje If P&C Insurance AS v. A. V. personalinė įmonė, bylos Nr. 2A-446-611/2009. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

atlyginti nuostolius. Taigi pagal šį procesą vežėjas, kuriam krovinio siuntėjas ar kitas suinteresuotas asmuo pareiškia ieškinį dėl nuostolių atlyginimo, gali reikšti reikalavimus kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams ir neatlyginęs nuostolių suinteresuotam asmeniui.

Lietuvos civilinio proceso įstatymai neįtvirtina tokios galimybės, todėl, jeigu tenkinamas krovinio siuntėjo ieškinys, nuostoliai priteisiami iš to vežėjo, kuriam iškelta byla, arba solidariai iš kelių vežėjų, jei jie yra bendraatsakoviai. Ir tik atlyginęs nuostolius, vežėjas įgyja teisę pareikšti regresinį ieškinį kitiems tą patį krovinį gabenusiems vežėjams. Lenkų teisės doktrinos autorius K. Wesołowski pastebi, kad vienintelė alternatyva išdėstyta procedūrai yra savanoriškas vežėjų tarpusavio susitarimas dėl nuostolių atlyginimo, kurį šie gali sudaryti ir prieš tai, kai vežėjas, kuriam krovinio siuntėjas pareiškė reikalavimą, atlygina pastarajam nuostolius.⁸⁸

Lietuvoje dažni atvejai, kai nuostolių atlyginimas atliekamas įskaitymu, todėl, jeigu krovinio siuntėjas prieš pervesdamas vežėjui atlygį už pervežimo paslaugas sumažina jį mokėtinų nuostolių suma, laikoma, kad vežėjas atlygino nuostolius ir nuo to momento jis įgyja teisę pareikšti regresinį ieškinį kitų vežime dalyvavusių vežėjų atžvilgiu.⁸⁹

Be to, pažymėtina, kad CMR konvencijos 37 straipsnio taikymui neturi reikšmės tai, kada vežėjas atlygino nuostolius – ar po to, kai krovinio siuntėjas patyrė konkrečias su krovinio sugadinimu, praradimu ar pavėluotu pristatymu susijusias išlaidas, ar iš anksto.⁹⁰ Svarbus tik tas faktas, kad nuostoliai atlyginti iki pareiškiant regresinį ieškinį kitiems vežėjams.

5.2. Atsakomybės paskirstymo principai

CMR konvencijos 37 straipsnis numato tris atvejus, kada teismas sprenddamas vežėjų regresinius ieškinius privalo taikyti skirtingas vežėjų atsakomybės paskirstymo taisykles: pirma, kai dėl žalos atsiradimo kaltas tik vienas iš vežėjų; antra, kai nustatoma daugiau nei vieno vežėjo atsakomybė; ir trečia, kai neįmanoma nustatyti, kuriam iš vežėjų tenka atsakomybė dėl žalos kroviniui.

⁸⁸ *Supra*, note 84, p. 172.

⁸⁹ Kauno apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2012-01-06 nutartis civilinėje byloje UAB „Autodarida“ v. UAB „Transmundus“, bylos Nr. 2A-146-658/2012. Prieiga per internetą: <www.infollex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

⁹⁰ Byloje „Trans Group LT“ v. UAB „Glikasta“ teismas pažymėjo, kad, jei nuostolius sudaro su krovinio utilizavimu susijusios išlaidos, atlygintinos pagal CMR konvencijos 23 (4) straipsnį, aplinkybė, kad tokių išlaidų kompensaciją vežėjas tarpusavio skolų užskaitymu krovinio siuntėjui apmokėjo dar iki to momento, kada jos buvo realiai patirtos, neteikia pagrindo pripažinti, kad vežėjas nėra jų realiai atlyginęs. (*Supra*, note 81).

Vežėjo, atsakingo dėl žalos atsiradimo, atsakomybė

Pagal CMR konvencijos 37 (a) straipsnį, vežėjas, atlyginęs nuostolius pagal šios konvencijos reikalavimus, turi regreso teisę kitų vežime dalyvavusių vežėjų atžvilgiu, laikantis nuostatos, kad vežėjas, dėl kurio kaltės buvo padaryta žala, yra asmeniškai atsakingas dėl nuostolių atlyginimo nepriklausomai nuo to, ar kompensaciją sumokėjo jis pats, ar kitas vežėjas.

Aiškinant cituotą straipsnį, reikėtų pastebėti, kad jeigu vežėjas, kuris yra atsakingas dėl žalos atsiradimo, pats sumokėjo kompensaciją krovinio siuntėjui ar kitam suinteresuotam asmeniui, tai jis neturi teisės reikšti regresinio ieškinio kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams dėl sumokėtos kompensacijos atlyginimo.

Straipsnyje vartojama sąvoka „vežėjas, dėl kurio kaltės buvo padaryta žala“ aiškintina kaip nurodanti tą vežėją, kurio dispozicijoje buvo krovinyš tuo metu, kai buvo nustatyta žala kroviniui ar jo trūkumas, nepriklausomai nuo to, ar žala atsirado dėl paties vežėjo kaltės ar kitų aplinkybių, už kurias jis yra atsakingas. Nustatant atsakingą vežėją, žiūrima į atitinkamus įrašus krovinio važtaraštyje, tarkim, jei paskesnis vežėjas, perėmęs krovinį, važtaraštyje įrašė pastabas dėl krovinio būklės, laikoma, kad žala kroviniui atsirado tuo metu, kai jis buvo pirmesniojo vežėjo žinioje, nepaisant to, kad faktiškai žala galėjo atsirasti ir anksčiau, nebent pateikiami tai patvirtinantys įrodymai. Taigi, sąvoka „vežėjas, dėl kurio kaltės buvo padaryta žala“ reiškia *prima facie* atsakingą vežėją.⁹¹ Tais atvejais, kai krovinį faktiškai gabeno tik vienas vežėjas, o kitas veikė kaip ekspeditorius, *prima facie* atsakingu vežėju turėtų būti laikomas tas vežėjas, kuris nurodytas krovinio važtaraštyje, t. y. faktinis vežėjas, jei jis veikė savo vardu, arba pagrindinis vežėjas, jei faktiškai krovinį gabenęs subvežėjas veikė kaip pagrindinio vežėjo pagalbininkas.

Remiantis šia atsakingo vežėjo samprata, galima daryti išvadą, kad įrodinėjimo našta dėl to, kuris vežėjas yra atsakingas dėl žalos atsiradimo teks ne ieškovui (vežėjui, reiškiančiam regresinį ieškinį), o atsakovui. Vadinas, regresinį ieškinį reiškiantis vežėjas galės remtis atitinkamo važtaraštyje nurodyto vežėjo kaltės prezumpcija, o *prima facie* atsakingam vežėjui teks pareiga įrodinėti, kad jis neatsako už žalą kroviniui, remiantis CMR konvencijos 17 ir 18 straipsniuose įtvirtintais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais.

Manytina, kad pagal CMR konvencijos 37 (a) straipsnį regresinį ieškinį žalą atlyginęs vežėjas gali reikšti arba visiems krovinio vežime dalyvavusiems vežėjams, arba tik *prima facie* atsakingam vežėjui. Pažymėtina, kad tam tikrais atvejais, pavyzdžiui,

⁹¹ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 312 – 313.

jeigu kroviny s prarandamas arba jeigu jis sugadinamas tuo metu, kai jį vežė vienintelis faktinis vežėjas, nustatyti, kuris vežėjas yra atsakingas dėl žalos atsiradimo yra ganėtinai paprasta. Esant tokiai situacijai, regresinis ieškinys turėtų būti reiškiamas tik *prima facie* atsakingam vežėjui.⁹² Užsienio teismų praktika patvirtina tokią išvadą, tačiau Lietuvos teismai sprenddami bylas pagal vežėjo, atlyginusio nuostolius, regresinius ieškinius neretai daro klaidų.

Pavyzdžiui, byloje Cummins Engine Co. Ltd. v Davis Freight Forwarding (Hull) Ltd.⁹³ Anglijos teismas atmetė nuostolius atlyginusio vežėjo regresinį ieškinį kitiems vežėjams, kadangi jis buvo pareikštas ne atsakingam dėl žalos atsiradimo vežėjui, kuris buvo vienintelis faktinis krovinio vežėjas, bet kitų to paties krovinio vežime dalyvavusių vežėjų, atžvilgiu. Kadangi pagal bylos faktines aplinkybes buvo aišku, kad dėl žalos kroviniui atsiradimo buvo atsakingas faktinis krovinio vežėjas, remiantis CMR konvencijos 37 (a) straipsniu, nebuvo galima reikalauti, kad žalą atlygintų kiti vežėjai.

Panašios faktinės aplinkybės susiklostė Vilniaus Apygardos teismo išnagrinėtoje byloje Fortis Corporate Insurance N.V. v. UAB „Euroekspedicija“.⁹⁴ Pirmojo vežėjo draudikui atlyginus nuostolius krovinio siuntėjui, regresinis ieškinys buvo pareikštas ne dėl žalos atsiradimo atsakingam faktiniam vežėjui (trečiajam vežėjui), bet antrajam vežėjui, kuris, kaip ir pirmasis, veikė tik kaip ekspeditorius ir pats krovinio negabeno. Nepaisant to, teismas tenkino ieškinį ir priteisė kompensacijos atlyginimą iš antrojo vežėjo. Pastebėtina, kad pats dėl žalos atsakingas vežėjas byloje dalyvavo kaip trečiasis asmuo. Manytina, kad toks sprendimas neatitinka CMR konvencijos 37 (a) straipsnio reguliavimo, todėl teismas turėjo arba pakeisti netinkamą atsakovą tinkamu, arba ieškinį atmesti.

Pažymėtina, kad gali susiklostyti ir tokios aplinkybės, kai vežėjui, atlyginusiam nuostolius krovinio siuntėjui, nebus aišku, kuris iš kitų vežėjų yra atsakingas dėl žalos atsiradimo. Manytina, kad tokiais atvejais regresinis ieškinys gali būti reiškiamas visiems vežime dalyvavusiems vežėjams, o teismas turėtų nustatinėti, kuris iš vežėjų yra atsakingas ir turi atlyginti sumokėtą kompensaciją pagal CMR konvencijos 37 (a) straipsnį. Dar vienas atvejis, kai regresinis ieškinys gali būti reiškiamas visų vežėjų atžvilgiu yra tuomet, kai dėl žalos atsiradimo atsakingas vežėjas yra nemokus. CMR

⁹² *Supra*, note 84, p. 178.

⁹³ Queen's Bench Division, Commercial Court (UK), Cummins Engine Co. Ltd. v Davis Freight Forwarding (Hull) Ltd., Charterway Shipping B.C.V., R.C.A. Van der Graaf and D. Boers B.V., 09.03.1981, Lloyd's Law Reports 2, 106–112. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-27].

⁹⁴ Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2011-05-25 sprendimas civilinėje byloje Fortis Corporate Insurance N.V. v. UAB „Euroekspedicija“, bylos Nr. 2A-591-302/2011. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

konvencijos 38 straipsnis reglamentuoja, kad jeigu vienas vežėjų yra nemokus, tai jam tenkanti, bet nesumokėta nuostolių atlyginimo dalis paskirstoma visiems kitiems vežėjams proporcingai nuo jiems priklausančių atlygių už vežimą.

Pastebėtina, kad teismai ne visuomet teisingai taiko ir pastarąją konvencijos normą. Pavyzdžiui, Klaipėdos apygardos teismo išnagrinėtoje byloje UAB „Transtira“ v. UAB „Transjarus“, BUAB „Partenonas“, UAB „Nostera“,⁹⁵ nuostolius atlyginęs vežėjas pareiškė regresinį ieškinį visiems vežime dalyvavusiems vežėjams, nes faktinis ir dėl žalos atsiradimo atsakingas vežėjas buvo nemokus. Manytina, kad, vadovaudamasis CMR konvencijos 37 (a) ir 38 straipsniais, teismas privalėjo nemokiam vežėjui tenkančią atlyginimo dalį paskirstyti kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams proporcingai nuo jiems priklausančių atlygių už vežimą, tačiau teismas priteisė kompensaciją solidariai iš visų vežėjų, įskaitant ir nemokų dėl žalos atsiradimo atsakingą vežėją.

Atsakomybės paskirstymas, kai dėl žalos atsiradimo atsakingi keli vežėjai

Žala kroviniui gali būti padaryta ir dėl daugiau nei vieno vežėjo kaltės. Tokią situaciją reglamentuoja CMR konvencijos 37 (b) straipsnis, pagal kurį, jeigu žala atsirado dėl dviejų ar daugiau vežėjų kaltės, kiekvienas jų turi sumokėti jo atsakomybės dalį atitinkančią sumą; jeigu atsakomybės dalies nustatyti neįmanoma, kiekvienas vežėjas atsako proporcingai nuo jam priklausančio atlygio už vežimą.

Iškilus ginčui dėl atsakomybės paskirstymo keliems vežėjams, kiekvieno vežėjo atsakomybės dalis nustatoma pagal CMR konvencijos 17 ir 18 straipsnių nuostatas, reglamentuojančias atsakomybės sąlygas ir įrodinėjimo naštos paskirstymą.⁹⁶ Tačiau neretai susiduriama su problema, kad nustatyti kiekvieno vežėjo atsakomybės dalį yra itin sudėtinga. Dėl to atrodytų, kur kas patogiau pasitelkti alternatyvų atsakomybės paskirstymo principą, t. y. pagal vežėjams priklausančio atlygio už vežimą dalį.

LAT apžvalgoje dėl teismų praktikos, taikant CMR konvenciją, išskiriamas dar vienas atvejis, kuris gali susiklostyti, kai dėl žalos atsiradimo atsakingi keli vežėjai – t. y. kai nėra galimybės tiksliai nustatyti atlygio už vežimą dydžio. Tokiais atvejais, pasak LAT senato, teismas solidariai išieško nuostolių sumą iš bendraatsakovių, o pastarieji gali regreso tvarka išsiieškoti atitinkamo vežėjo nepakankamai sumokėtas sumas.⁹⁷ Toks

⁹⁵ Klaipėdos apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjo 2011-06-16 sprendimas civilinėje byloje UAB „Transtira“ v. UAB „Transjarus“, BUAB „Partenonas“, UAB „Nostera“, bylos Nr. 2-1453-125/2011. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

⁹⁶ *Supra*, note 84, p. 179; *supra*, note 91, p. 315–316.

⁹⁷ LAT senatas, remiamasi Klaipėdos apygardos teismo byla Nr. 2-224/1999, kurioje ieškinys buvo pareikštas dviem vežėjams, ir teismas priteisė nuostolių atlyginimą iš abiejų vežėjų solidariai, nurodydamas, kad nėra galimybės taikyti CMR konvencijos 37 (b) straipsnio 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 priklausančio atlygio dalį. Pasak teismo, tai gali būti padaryta pastariesiems pareiškus pretenzijas regreso tvarka. (*Supra*, note 63).

teismo sprendimas vis dėlto kritikuotinas, nes juo sukuriamos prielaidos tolesniam vežėjų tarpusavio bylinėjimuisi. Manytina, kad, neišsprendęs vežėjų atsakomybės paskirstymo klausimo šioje byloje, teismas neišvengs šios pareigos byloje pagal paskesnius vežėjų regresinius ieškinius.

Atsakomybės paskirstymas, kai neįmanoma nustatyti dėl žalos atsiradimo atsakingo vežėjo

Galiausiai galima tokia situacija, kai nėra galimybės nustatyti, kuris iš vežėjų yra atsakingas už padarytą žalą. Tokiais atvejais reikia vadovautis CMR konvencijos 37 (c) straipsniu, kuris numato, kad, jei neįmanoma nustatyti, kuris iš vežėjų yra atsakingas už padarytą žalą, nuostolių kompensacinė suma paskirstoma visiems vežėjams proporcingai, taip kaip nurodyta 37 (b) straipsnyje.

Teisės doktrinoje nesutariama, ar taikant CMR konvencijos 37 (c) straipsnį, skirtingai nei 37 (b) straipsnio atveju, aplinkybė, kad kuris nors iš vežėjų gali parodyti, jog nėra atsakingas dėl žalos atsiradimo, galėtų lemti tai, kad iš to vežėjo nebus galima reikalauti atlyginti nuostolių dalies. Pagal A. Messent ir K. Wesołowski, tai, kad vienas iš vežėjų gali įrodyti, kad nėra atsakingas dėl žalos atsiradimo, neturi reikšmės – atsakomybė turi būti paskirstoma visiems tą patį krovinį gabenusiems vežėjams.⁹⁸ Tuo tarpu R. Rodière nuomone, minėtas vežėjas neprivalo atlyginti nuostolių dalies.⁹⁹ Manytina, kad vertėtų sutikti būtent su šiuo požiūriu, nes galimi tokie atvejai, kai vežime dalyvauja trys ar daugiau vežėjų ir tik vienas jų gali pateikti įrodymų, patvirtinančių, kad jis nėra atsakingas dėl žalos atsiradimo, tačiau kartu neįmanoma nustatyti, kuris iš likusių vežėjų kaltas dėl žalos atsiradimo. Tuomet CMR konvencijos 37 (c) straipsnis turėtų būti taikomas tik tiems likusiems vežėjams, tačiau su sąlyga, kad tiksliai nustatomos žalos atsiradimą lėmusios priežastys, nes tik tokiu atveju galima neginčijamai paneigti konkretaus vežėjo atsakomybę.

Pasak A. Messent, tuo atveju, kai neįmanoma nustatyti, kuris iš vežėjų yra atsakingas už padarytą žalą, turėtų būti taikomi abu CMR konvencijos 37 (b) straipsnyje nurodyti atsakomybės paskirstymo principai: pirma, pagal kiekvienam vežėjui tenkančią atsakomybės dalį, antra, jei negalima taikyti pirmojo principo, proporcingai nuo vežėjui priklausančio atlygio už vežimą.¹⁰⁰ Tačiau manytina, kad nagrinėjamu atveju, galimas tik antrojo principo taikymas, nes jei neįmanoma išsiaiškinti, ar vežėjas yra atsakingas dėl žalos atsiradimo, tai tuo labiau neįmanoma apibrėžti jam tenkančios atsakomybės dalies.

⁹⁸ *Supra*, note 91, p. 314 – 315; *supra*, note 84, p. 182.

⁹⁹ *Supra*, note 79, para. 135.

¹⁰⁰ *Supra*, note 91, p. 315.

Atsakomybės paskirstymas pagal kiekvienam vežėjui priklausantį atlygį už vežimą

Atsakomybės paskirstymo principą, kad nuostoliai padalinami vežėjams proporcingai pagal jiems priklausančius atlygius už vežimą, įtvirtina tiek CMR konvencijos 37 (b) ir 37 (c) straipsniai, tiek 38 straipsnis. A. Messent pastebi, kad ši iš pirmo žvilgsnio paprasta taisyklė nėra visiškai aiški, nes ją galima interpretuoti dviem būdais. Pirma, vežėjų gautas atlygis už vežimą gali būti skaičiuojamas pagal jiems priklausančias užmokesčio dalis atskaičius tą dalį, kuri mokama kitam vežėjui, t. y. pagal vežėjų grynąjį užmokestį. Antra, atsakomybė gali būti paskirstoma pagal bendrąjį užmokestį, t. y. be atskaitymų.¹⁰¹ Esmė ta, kad abiem atvejais atsakomybė paskirstoma visiškai skirtingomis proporcijomis.

Pavyzdžiui, jei krovinio siuntėjas sumoka pirmajam vežėjui už pervežimą 1600 €, o šis patiki atlikti vežimą kitam vežėjui ir sumoka jam 1500 €, pagal pirmąjį interpretavimo būdą, visas užmokestis už vežimą bus 1600 €, pirmojo vežėjo grynoji užmokesčio dalis sudarys 100 €, t. y. 6,25% užmokesčio, o antrojo vežėjo – 1500 €, arba 93,75%. Pagal šią procentinę atlygio už vežimą išraišką ir turėtų būti nustatoma kiekvieno vežėjo atsakomybės dalis. Antruoju atveju, visas užmokestis už vežimą bus 3100 €, t. y. pirmojo ir antrojo vežėjų atlygių suma; pirmojo vežėjo atlygio dalis sudarys 51,6%, o antrojo – 48,4%.

Kaip matyti, pirmuoju atveju vežėjui, kuris gabeno krovinį visą maršrutą (arba didžiąją jo dalį), visada teks didesnę atsakomybės už žalą kroviniui dalis, o antruoju atveju atsakomybė paskirstoma apylygiai. Pirmąjį interpretavimo variantą galima būtų pateisinti tuo, kad, jei vežėjas krovinį gabena didesnę maršruto dalį, tai ir didesnė tikimybė, kad būtent tuo metu, kai kroviny yra jo dispozicijoje, buvo padaryta žala kroviniui. Be to, didesnę atlygį už vežimą gavusiam vežėjui, turėtų tekti ir didesnė atsakomybė. Tačiau ši požiūri galima ir sukritikuoti, nes taip skaičiuojant neatsižvelgiama į tai, kad vežėjas, gabenęs krovinį visą ar didžiąją dalį maršruto, atitinkamai patiria ir daugiau sąnaudų, nei susitariančysis vežėjas, ar vežėjas, gabenęs krovinį tik trumpą maršruto dalį. Antra, teisingumo požiūriu, šis principas atrodo visiškai netinkamas tiems atvejams, kai atsakomybė vežėjams paskirstoma dėl atsakingo dėl žalos atsiradimo vežėjo nemokumo, todėl tuomet labiau tiktų taikyti antrąjį atsakomybės dalių apskaičiavimo būdą.

¹⁰¹ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 317 – 318.

Aišku tai, kad subsidiariai abu šie būdai negali būti naudojami, vis dėlto manytina, kad konvencijos kūrėjai numatė, kad atsakomybė tokiais atvejais turėtų būti paskirstoma pagal grynąjį vežėjų užmokestį už vežimą. Tokį požiūrį remia ir anglų teisės mokslininkas A. Messent, be to, juo vadovaujasi ir Anglijos teismai.¹⁰²

Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad vežėjų atsakomybės paskirstymo principai, įtvirtinti CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose, taikomi tik tuomet, kai tarp vežėjų nėra sudarytos sutartys, numatančios skirtingas atsakomybės paskirstymo taisykles.

5.3. Alternatyvūs vežėjų susitarimai dėl atsakomybės paskirstymo

Skirtingai nuo kitų privatinės krovinių vežimo teisės srities konvencijų, kurios leidžia vežėjui siūlyti savo klientams geresnes sąlygas, palyginus su tomis, kurias nustatytos šių konvencijų, CMR konvencijos nuostatos yra privalomos sutarties šalims. Visi susitarimai, kuriais tiesiogiai arba netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, laikomi negaliojančiais (CMR konvencijos 41 straipsnis). Tačiau CMR konvencijos 40 straipsnyje yra padaryta išimtis, suteikianti teisę vežėjams, vežusiems tą patį krovinį, susitarti dėl nuostolių tarp jų paskirstymo ir šių atlyginimo kitaip, negu nurodyta CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose.

Nors CMR konvencijos VI skyrius taikomas tik vežėjams, gabenusiems krovinį pagal vienintelę sutartį, sprendžiant dėl CMR konvencijos 40 straipsnio taikymo srities, nekyla abejonų, kad numatyta išimtis dėl atsakomybės paskirstymo galiotų ir tiems subvežėjams, kurie neprisijungia prie vienintelės vežimo sutarties, bet veikia tik kaip pagrindinio vežėjo agentai pagal CMR konvencijos 3 straipsnį. Jei pagrindinis vežėjas ir subvežėjas, veikiantis pagrindinio vežėjo vardu, tarpusavyje susitartų dėl kitokių atsakomybės paskirstymo taisyklių, nei numatyta CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose, toks susitarimas galiotų vadovaujantis bendroju sutarčių teisės principu *pacta sunt servanda*.

Vis dėlto reikėtų pastebėti, kad minėti susitarimai turėtų teisinę reikšmę tik vežėjų tarpusavio teisėms ir pareigoms, tačiau negali daryti įtakos krovinio siuntėjo ar gavėjo teisėms. Todėl reikėtų manyti, kad byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“,

¹⁰² Pvz., svarstydamas CMR 37 (b) straipsnio taikymą atsakomybės nustatymui, teismas vadovavosi grynąja vežėjų užmokesčio už vežimą dalimi, skaičiuodamas, kad susitariančiajam vežėjui tenkanti atsakomybės dalis būtų 5%, o faktiniam vežėjui – 95%. (Queen's Bench Division, Commercial Court (United Kingdom), Walek & Co. and others v. Chapman and Ball (International) Ltd. and others, 10.12.1979, 2 Lloyd's Rep. 279–283. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-26].)

UAB „PZU Lietuva”, panaikindamas apeliacinės instancijos teismo sprendimą, LAT teisingai išaiškino CMR konvencijos 40 straipsnio esmę.¹⁰³

Teisėjų kolegija pažymėjo, kad tarp V. P. IĮ ir UAB „Klevas” sudarytas susitarimas dėl atsakomybės prieš krovinių siuntėją galioja tik šių dviejų vežėjų santykiams ir negali paveikti krovinių siuntėjo ar gavėjo teisių, pareigų ar teisėtų interesų, taigi taip pat negali būti laikomas ribojančiu krovinių siuntėjo teisę pasirinkti, kuriam vežėjui – pirmajam ar tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas lėmė krovinių sugadinimą – reikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo. Priešingu atveju tokio vežėjų tarpusavio susitarimo taikymas krovinių siuntėjui ar gavėjui reikštų nukrypimą nuo CMR konvencijos nuostatų, todėl jis pagal Konvencijos 41 straipsnį būtų niekinis ir negaliojantis.

Pastebėtina, kad vežėjų tarpusavio susitarimai dėl alternatyvių atsakomybės paskirstymo būdų, paprastai nėra naudingi vežėjui, kuris apriboja kito vežėjo atsakomybę, nes tokiu atveju jis tik praranda galimybę pasinaudoti CMR konvencijos 37 straipsnyje numatyta teise reikšti ieškinį regresu tvarka dėl žalos atsiradimo atsakingam vežėjui. Todėl pasinaudoti 40 straipsnio išimtimi vežėjams būtų naudinga tik tais atvejais, kai juos sieja ilgalaikis bendradarbiavimas arba susitariantys vežėjai yra susijusios bendrovės.¹⁰⁴ Kita vertus, tokias situacijas, kai vežėjas sutartimi su kitu vežėju užtikrina sau geresnes sąlygas apriboti atsakomybę, nei numatyta CMR konvencijoje, gali lemti tiesiog silpnesnė kito vežėjo ekonominė padėtis arba jo neatidumas priimant kitos šalies pasiūlytas standartines vežimo sutarčių sąlygas, kurios gali numatyti nepatankias atsakomybės paskirstymo taisykles. Taigi, vežėjams galios skirtingos atsakomybės paskirstymo sąlygos tiek tais atvejais, kai jos yra tiesiogiai aptartos šalių tarpusavio sutartyje,¹⁰⁵ tiek tais atvejais, kai jos numatytos vienos iš šalių standartinėse vežimo sutarčių sąlygose ir šios sąlygos yra inkorporuotos į susitarimą tarp vežėjų.¹⁰⁶

¹⁰³ Vežėjai V. P. IĮ (susitariantysis vežėjas) ir UAB „Klevas” (faktinis vežėjas) tarpusavio sutartyje sutarė dėl nuostolių paskirstymo, numatydamos, kad V. P. IĮ prisiima atsakomybę už žalą prieš krovinių siuntėją ar gavėją, jeigu žala atsirastų dėl jai priklausančios transporto priemonės netinkamos būklės. Suinteresuotas asmuo ieškinį dėl nuostolių atlyginimo pareiškė ne V. P. IĮ, o UAB „Klevas”. Apeliacinės instancijos teismas sprendė, kad vežėjų tarpusavio susitarimas galioja ir krovinių siuntėjui, todėl šis rinkdamasis, kuriam vežėjui pareikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo, turėjo atsižvelgti į vežėjų tarpusavio susitarimą. (LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2006-09-27 nutartis byloje AB „Lietuvos draudimas” v. UAB „Klevas”, UAB „PZU Lietuva”, bylos Nr. 3K-3-457/2006, kat. 72; 34.6. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>.)

¹⁰⁴ *Supra*, note 101, p. 327.

¹⁰⁵ Pvz., susitariantysis vežėjas, atlyginęs nuostolius krovinių siuntėjui, pareiškė regresinį ieškinį ne dėl žalos atsiradimo atsakingam vežėjui, kaip numatyta CMR 37 (a) straipsnyje, o kitam vežėjui, vadovaudamasis tarpusavio susitarimu dėl žalos atlyginimo. (Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2011-11-16 sprendimas civilinėje byloje UAB „DHL Lietuva” v. UAB „Baltų ekspedicija”, bylos Nr. 2A-2952-467/2011. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>.)

¹⁰⁶ Pvz., Anglijos teismas Walek & Co. byloje patenkino susitariančiojo vežėjo reikalavimą faktiniam vežėjui atlyginti žalą vadovaudamasis CMR 37 (a) straipsniu, tačiau pažymėjo, kad toks pats rezultatas būtų pasiektas, jei vežėjas ieškinyje būtų rėmėsis standartinėmis vežimo sutarčių sąlygomis, kurios, kaip nusprendė teismas, buvo inkorporuotos į sutartį tarp vežėjų, nes abi šalys jas pasirašė. (*Supra*, note 102.)

Vežėjų susitarimas dėl atsakomybės paskirstymo gali būti sudarytas bet kuriuo momentu: sudarant vežimo sutartį, ją vykdant ar atsiradus žalai. Jei dėl žalos atlyginimo taisyklių susitariama sudarant vežimo sutartį, tam, kad šis susitarimas galiojūt ir kitiems pagal vienintelę sutartį tą patį krovinį gabenantiems vežėjams, susitarimo sąlygos turi būti nurodytos krovinio važtaraštyje. Tuomet kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir pasirašydamas važtaraštyje, įsipareigoja laikytis susitarimo dėl atsakomybės paskirstymo. Jeigu susitarimo sąlygos neįtraukiamos į važtaraštį, vežėjas turi būti apie jas informuojamas kitu būdu, tačiau tam, kad susitarimas dėl atsakomybės paskirstymo galiojūt ir kitam vežėjui, jis privalo aiškiai išreikšti valią būti įpareigotas susitarimo sąlygų.¹⁰⁷ Pastebėtina, kad, jeigu susitarimas dėl atsakomybės paskirstymo sudaromas vykdant vežimo sutartį ar jau atsiradus žalai (pavyzdžiui, sudarant taikos sutartį tarp krovinio siuntėjo ir vežėjų), vežėjo draudikas nebus teisiškai įpareigotas tokio susitarimo, nebent jame būtų numatytos palankesnės vežėjo atsakomybės sąlygos, nei įtvirtintos CMR konvencijoje, nes esant žalai, draudikas įsipareigoja išmokėti draudimo išmoką, tik jei nustatomi konvencijoje numatyti vežėjo atsakomybės pagrindai.¹⁰⁸

Susitarimas dėl atsakomybės paskirstymo gali būti sudaromas tiek tarp visų krovinių gabenusių vežėjų, tiek tik tarp kai kurių iš jų. Problema kyla, jei susitarimas sieja tik dalį vežėjų. Minėta, kad, jeigu vežėjai sudaro sutartį dėl atsakomybės paskirstymo, jie netenka galimybės remtis CMR konvencijos 37 straipsnio nuostatomis, nes tokia ir yra jų sutarties esmė – tai susitarimas tarpusavio santykiams netaikyti CMR konvencijos 37 ir 38 straipsnių. Tačiau neaišku, ar minėti CMR konvencijos straipsniai neturėtų būti taikomi ir santykiuose tarp tų vežėjų, kurie sudarė atskirą susitarimą dėl atsakomybės paskirstymo, iš vienos pusės ir tų, kurie prie jo neprisijungė, iš kitos pusės.

Byloje *Rosewood Trucking Ltd v. Brian Balaam*¹⁰⁹ Anglijos teismas nusprendė, kad susitarimas dėl atsakomybės paskirstymo eliminuoja susitariančiųjų vežėjų teisę remtis CMR konvencijos 37 straipsniu ne tik tarpusavio santykiuose, bet ir santykyje su tuo vežėju, kuris nesudarė atitinkamo susitarimo dėl atsakomybės paskirstymo.¹¹⁰ Anglijos

¹⁰⁷ WESOŁOWSKI, K. Roszczenia regresowe między przewoźnikami sukcesywnymi według CMR. *Zeszyty naukowe uniwersytetu szczecińskiego*, Nr. 601, *Problemy transportu i logistyki*, Nr. 11, Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, 2010, p. 174–175. Prieiga per internetą: <www.wzieu.pl>. [Žiūrėta 2012-03-22].

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 175.

¹⁰⁹ Court of Appeal, Civil Division (United Kingdom), *Rosewood Trucking Ltd v. Brian Balaam*, 04.11.2005, 1 Lloyd's Rep. 429–431. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-26].

¹¹⁰ Gabenant krovinį dalyvavo trys vežėjai. Krovinio siuntėjas sudarė vežimo sutartį su vežėju A, šis su B, o pastarasis su D, kuris buvo faktinis vežėjas. Sutartyje tarp A ir B buvo numatyta, kad B atlygins A visus nuostolius dėl žalos kroviniui taip, lyg jis pats būtų vykdęs vežimą. Kroviny s buvo pavogtas, kai jis buvo vežėjo D. žinioje. A atlygino nuostolius krovinio siuntėjui ir pareiškė pretenziją vežėjui B, kuris sumokėjo kompensaciją vežėjui A ir pareiškė regresinį ieškinį pagal CMR 37 (a) straipsnį atsakingam dėl žalos atsiradimo vežėjui D. Teismas ieškinio netenkino, nusprendė, kad B neturėjo teisės reikalauti sumokėtos kompensacijos iš D.

teismas sprendė, kad vežėjo, atlyginusio nuostolius pagal su kitu vežėju sudarytą susitarimą dėl atsakomybės paskirstymo, reikalavimas subvežėjui, atsakingam dėl žalos atsiradimo, negali būti tenkinamas, nes jis neatitinka sąlygos, kad nuostoliai turi būti atlyginti „pagal šios Konvencijos reikalavimus“. Ši išvada grindžiama tuo, kad vežėjas, reiškiantis regresinį ieškinį pagal CMR konvencijos 37 (a) straipsnį, nėra nei pirmasis, nei paskutinis, nei dėl žalos atsiradimo atsakingas vežėjas, todėl krovinio siuntėjas nebūtų galėjęs pareikšti jam ieškinio pagal CMR konvencijos 36 straipsnį ir jam nebūtų kilusi pareiga atlyginti nuostolius. Taigi vežėjas, atlyginęs nuostolius dėl krovinio praradimo pagal su pirmuoju vežėju sudarytą sutartį dėl atsakomybės paskirstymo, negali regreso tvarka reikalauti kompensacijos iš kito vežėjo, kuris neprisijungė prie sutarties dėl atsakomybės paskirstymo.

Su šia teismo išvada negalima sutikti. Vežėjas, sudarydamas susitarimą dėl atsakomybės paskirstymo, siekia užtikrinti, kad krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo atveju, atlyginęs nuostolius krovinio siuntėjui, turės galimybę sumokėtą kompensaciją išreikalauti iš to vežėjo, kuriam patiki krovinio gabenimą. Tai yra papildomas susitariančiojo vežėjo interesų užtikrinimas. Šiuo atveju vežėjai susitaria tarpusavio santykiams netaikyti CMR konvencijos 37 ir 38 straipsnių, tačiau susitariančiųjų vežėjų tarpusavio susitarimai negali turėti įtakos kitų asmenų teisėms ir pareigoms. Nagrinėjamoje byloje, antrasis vežėjas nesudarė su faktiniu vežėju analogiškos sutarties dėl atsakomybės paskirstymo kaip su pirmuoju vežėju, todėl antrojo ir faktinio vežėjo santykiams turėtų būti taikomos CMR konvencijos 37 ir 38 straipsnių nuostatos. Taigi išvada, kad CMR konvencijos 37 straipsnis netaikomas vežėjų, sudariusių susitarimą dėl skirtingų atsakomybės paskirstymo taisyklių, tinka tik tiems atvejams, kai susitarimas apima visus krovinį gabenusius vežėjus.

Apibendrinus teismų praktiką, galima pastebėti, kad teismams, sprendžiant vežėjų regresinius ieškinius, vis dar iškyla CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose įtvirtintų taisyklių taikymo neaiškumų. Teisės doktrina, deja, nepateikia vienareikšmiškų visų problemų sprendimų, todėl, manytina, kad vežėjai, paeiliui gabenantys tą patį krovinį, turėtų būti suinteresuoti atsakomybės paskirstymo klausimus sureguliuoti tarpusavio sutartyse pagal individualias konkrečius sandorio aplinkybes. Manytina, kad nustatyti skirtingas atsakomybės paskirstymo taisykles, nei numato CMR konvencija, būtų itin aktualu apsaugant savo interesus vieno iš vežėjų nemokumo atveju.

6. PROCESINIAI VEŽĖJŲ TARPUSAVIO REIKALAVIMŲ REIŠKIMO ASPEKTAI

Ankstesniame šio darbo skyriuje aptartos CMR konvencijos nuostatos, reglamentuojančios vežėjo, atlyginusio nuostolius krovinio siuntėjui ar kitam suinteresuotam asmeniui, teisę pareikšti regresinį ieškinį kitiems tą patį krovinį pagal vienintelę sutartį gabenusiems vežėjams. Tačiau reikėtų pažymėti, kad vežėjas tokią teisę gali įgyvendinti su sąlyga, kad yra laikomasi CMR konvencijos 39 straipsnyje nustatytų procesinių taisyklių, t. y. regresinis ieškinys pareiškiamas laikantis konvencijoje nurodytų teisingumo taisyklių (CMR 39 (2) straipsnis) ir ieškinio senaties terminų¹¹¹ (CMR 39 (4) straipsnis). Be to, kartu minėtas konvencijos straipsnis reglamentuoja teismų sprendimų regresiniuose ieškiniuose pripažinimo ir vykdymo klausimą. Toliau bus nagrinėjami kai kurie CMR konvencijos 39 straipsnyje įtvirtintų procesinių taisyklių taikymo probleminiai aspektai.

6.1. Teismo sprendimo dėl nuostolių priteisimo iš vieno vežėjo reikšmė

Vadovaujantis CMR konvencijos 39 straipsniu, vežėjas, kuriam pagal 37 ir 38 straipsnius pateikiamas ieškinys dėl nuostolių atlyginimo, neturi teisės ginčyti mokėjimo pagrįstumo, kurį atliko vežėjas, pateikiantis regresinį ieškinį, kai žalos atlyginimo dydis nustatytas teismo ir jei vežėjas, kuriam pateiktas regresinis ieškinys, buvo reikiamai informuotas apie procesą ir galėjo jame dalyvauti. Šia nuostata apribojama atsakovo teisė byloje pagal regresinį ieškinį gintis nuo pareikšto reikalavimo ginčijant savo prievolę ieškovui tuo pagrindu, kad nuostolių kompensacija krovinio siuntėjui ar kitam suinteresuotam asmeniui nustatyta nesilaikant CMR konvencijoje nustatytų apribojimų dėl jos dydžio, jei, pirma, žalos dydis yra nustatytas teismo, antra, atsakovas turėjo realią galimybę įstoti į bylą tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo.

Pačioje konvencijoje nedetalizuojama teismo samprata. Pasak R. Loewe, neturi reikšmės, ar sprendimą dėl atlygintinų nuostolių dydžio priėmė CMR konvencijos dalyvės ar kitos valstybės teismas, netgi nesvarbu, ar jis sprendimą grindė CMR konvencijos nuostatomis ar kitais įstatymais.¹¹² Tačiau visgi reikėtų manyti, kad, norint, jog toks sprendimas turėtų prejudicinę galią visiems vežime dalyvavusiems vežėjams,

¹¹¹ Nebent atsakovas neprašo taikyti ieškinio senaties termino, nors jis yra praleistas.

¹¹² LOEWE, R. *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneva: United Nations, 1975, para. 287.

sprenddami nuostolių kompensavimo klausimą, tiek vienu, tiek kitų minėtų valstybių teismai turėtų taikyti konvencijos nuostatas. Šį teiginį galima pagrįsti tuo, kad CMR konvencijos 39 straipsnis taikomas tik ieškiniams, reiškiamiems 37 ir 38 straipsnių pagrindu, o, kaip minėta anksčiau, pasinaudoti šiais straipsniais vežėjas, reiškiantis regresinį ieškinį, gali, tik jei nuostoliai krovinio siuntėjui atlyginti „pagal šios Konvencijos reikalavimus”,¹¹³ todėl kompensacijos suma turi būti apskaičiuojama laikantis CMR konvencijos 23 – 27 straipsniuose įtvirtintų taisyklių.

Reikėtų paminėti ir tai, kad, pagal CMR konvencijos 33 straipsnį, krovinio siuntėjas ir vežėjas gali susitarti ginčų sprendimą patikėti arbitražui. Vadinasi, nuostolių suma gali būti nustatyta ir arbitražo sprendimu. Tačiau svarbu tai, kad kiti vežime dalyvavę vežėjai turi prisijungti prie arbitražinio susitarimo.¹¹⁴ Tai gali būti įgyvendinama arbitražinę išlygą įtraukus į važtaraštį arba atskiru susitarimu su kiekvienu paskesniu vežėju. Be to, svarbus ir CMR konvencijos 33 straipsnio reikalavimas, kad arbitražas privalo taikyti šią konvenciją. Reikėtų manyti, kad, jeigu arbitražinė išlyga galėtų tik krovinio siuntėjui ir susitariančiajam vežėjui ir nuostolių kompensacinė suma būtų nustatyta arbitražo, kiti vežime dalyvavę vežėjai, kurių atžvilgiu būtų reiškiamas susitariančiojo vežėjo regresinis ieškinys, turėtų teisę ginčyti arbitražo nustatytą nuostolių dydį.

Sprendžiant klausimą, ar vežėjas, kuriam reiškiamas regresinis ieškinys, buvo reikiamai informuotas apie procesą ir turėjo galimybę jame dalyvauti, turi būti vadovaujamas valstybės, kurioje iškelta byla, proceso teise. Pagal Lietuvos civilinio proceso įstatymus, ši sąlyga bus tenkinama, jei vežėjas procese dalyvauja kaip bendraatsakovis¹¹⁵ arba jei jis įstoja į bylą arba įtraukiamas dalyvauti byloje siuntėjo (ieškovo), vežėjo (atsakovo) ar teismo iniciatyva trečiuoju asmeniu, nepareiškiančiu savarankiškų reikalavimų.¹¹⁶ Vis dėlto, užtikrinti, kad kitas vežėjas būtų tinkamai informuotas apie procesą, pirmiausia yra vežėjo, kuris byloje yra atsakovas, interesas, nes, kilus ginčui, būtent jis turės įrodyti, kad kitas vežėjas turėjo galimybę įstoti į bylą.

Šios taisyklės svarbios, nes, tik turėdamas realią galimybę dalyvauti procese, vežėjas, kuriam reiškiamas regresinis ieškinys, gali pateikti jam prieinamus įrodymus, kuriais remdamasis, teismas galėtų padaryti išvadą, kad žala kroviniui buvo padaryta dėl aplinkybių, už kurias vežėjas neatsako, arba kad žala yra mažesnė, nei nurodoma krovinio

¹¹³ CMR konvencijos 37 straipsnis.

¹¹⁴ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 321.

¹¹⁵ Pagal Civilinio proceso kodekso 43 straipsnio 1 dalį ieškinys gali būti pareiškiamas keliems atsakovams, taip pat, kaip nurodyta 2 dalyje, teismas gali patraukti asmenis dalyvauti byloje atsakovais ieškovo prašymu. Valstybės žinios. 2002. Nr. 36-1340 (su vėlesniais pakeitimais).

¹¹⁶ *Ibid.*, 47 straipsnis.

siuntėjo reikalavime. Todėl, jei pirmosios instancijos teismas nepagrįstai nusprendžia, kad nėra pagrindo įtraukti vežėją į bylą trečiuoju asmeniu, tai gali būti pagrindas naikinti teismo sprendimą, nes, vertinant pagal Civilinio proceso kodekso (toliau – CPK) 329 straipsnio 2 dalies 2 punktą, vežėjo neįtraukimas į bylą trečiuoju asmeniu, nepareiškiančiu savarankiškų reikalavimų, yra absoliutus teismo sprendimo negaliojimo pagrindas, kadangi teismo sprendimas, priimtas jam nedalyvaujant, gali turėti įtakos jo teisėms ir pareigoms.¹¹⁷ Tuo tarpu, jei vežėjas nebuvo informuotas apie procesą ir dėl to neturėjo galimybės jame dalyvauti, jis įgyja teisę ginčyti mokėjimo pagrįstumą,¹¹⁸ lygiai taip pat kaip ir tais atvejais, jei krovinio siuntėjas ir vežėjas dėl nuostolių sumos susitarė ne teismo būdu.¹¹⁹

Pažymėtina, kad, net jeigu atlygintinų nuostolių suma yra nustatyta teismo ir vežėjas, kuriam reiškiamas regresinis ieškiny, buvo reikiamai informuotas apie procesą ir turėjo galimybę jame dalyvauti, tai faktas, kad CMR konvencija užkerta kelią šiam vežėjui ginčyti atlikto mokėjimo pagrįstumą, nereiškia, kad jis iš viso netenka galimybės gintis nuo pareikšto regresinio ieškinio, nes konvencija nedraudžia jam ginčyti atsakomybės klausimo. Tai reiškia, kad vežėjas turi teisę neigti savo prievolę nuostolius atlyginusiam vežėjui, remdamasis, pavyzdžiui, tuo faktu, kad jis nėra atsakingas dėl žalos atsiradimo.

6.2. Regresinių ieškinių teisingumas

CMR konvencijos VI skyriuje nustatomos skirtingos teisingumo taisyklės regresiniams ieškiniams, palyginti su tomis, kurių turi laikytis krovinio siuntėjas ar gavėjas, reikšdamas ieškinį dėl žalos kroviniui. Pagal konvencijos 39 (2) straipsnį,

¹¹⁷ LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-09-28 nutartis civilinėje byloje II „Du broliai“ v. UAB „Baltic express“, bylos Nr. 3K-3-346/2009, kat. 94.2.3; 95.6.2; 121.19.2. Prieiga per internetą: <www.lat.lt>.

¹¹⁸ Byloje UAB „Trans Group LT“ v. UAB „Glikasta“, nustačiusi, kad ieškovas (faktiškai vykdęs vežimą) nebuvo įtrauktas ir nedalyvavo civilinėje byloje pagal krovinio siuntėjo UAB „Lavisos agrogrupė“ ieškinį pirmajam vežėjui UAB „Glikasta“ (nevežusiam krovinio), kurioje spęsta, jog pirmasis vežėjas turi kompensuoti dėl krovinio sugadinimo atsiradusius nuostolius, Lietuvos apeliacinio teismo teisėjų kolegija, vadovaudamasi CPK 182 straipsnio 2 punktu ir CMR konvencijos 39 (1) straipsniu, konstatavo, kad faktinis vežėjas nagrinėjamoje byloje turi teisę ginčyti pirmojo vežėjo UAB „Glikasta“ atliktus mokėjimus, nes aplinkybės, nustatytos pirmojoje civilinėje byloje, neturi prejudicinės galios nagrinėjamoje byloje. (Lietuvos apeliacinio teismo teisėjų kolegijos C. b. skyriaus 2011-06-27 nutartis civilinėje byloje UAB „Trans Group LT“ v. UAB „Glikasta“, bylos Nr. 2A-135/2011. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].)

¹¹⁹ Byloje UAB „Transtira“ v. UAB „Adictus“ Vilniaus apygardos teismo teisėja sprendė, kad, jei susitariančysis vežėjas su krovinio siuntėju nuostolių atlyginimo klausimą išsprendė derybų būdu, sudarydami susitarimą, tai faktinis vežėjas, į kurį nuostolius siuntėjui atlyginęs susitariančysis vežėjas nukreipia reikalavimą regreso tvarka, turi galimybę iš esmės ginčytis dėl krovinio siuntėjo nuostolių, jų pagrindo, realumo bei dydžio, taip pat dėl savo atsakomybės už šiuos nuostolius. (Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus 2011-12-27 sprendimas civilinėje byloje UAB „Transtira“ v. UAB „Adictus“, bylos Nr. 2A-1184-516/2011. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].)

vežėjas, norintis pateikti regresinį ieškinį, gali pateikti jį kompetentingam teismui šalies, kurioje vienas iš vežime dalyvavusių vežėjų turi nuolatinę gyvenamąją vietą, savo būstinę ar filialą arba agentūrą, per kurias buvo sudaryta vežimo sutartis. Tas pats ieškinys gali būti iškeltas visiems vežėjams, dalyvavusiems vežime, t. y. nuostolius atlyginęs vežėjas turi teisę pasirinkti, ar reikšti vieną ieškinį vienoje valstybėje, net ir tuo atveju, jei kiti vežėjai priklauso skirtingoms jurisdikcijoms, ar kiekvienam reikšti atskirą regresinį ieškinį vežėjo buveinės valstybės teisme.¹²⁰

Pažymėtina, kad CMR konvencija nustato teisingumą tarptautiniu lygiu, t. y. apibrėžia, kurios valstybės teismas turi nagrinėti bylą, bet nereguliuoja teisingumo klausimo nacionaliniu lygiu. Todėl, jeigu ieškinys pateikiamas Lietuvos Respublikos teismui, civilinės bylos teritorinis teisingumas turi būti nustatomas pagal CPK IV skyriaus nuostatas. Reiškiant ieškinį vežėjui, reikėtų vadovautis CPK 29 straipsniu, pagal kurį juridiniam asmeniui ieškinys pareiškiamas pagal juridinio asmens buveinę, nurodytą Juridinių asmenų registre. Be to, CPK 30 straipsnis nustato alternatyvų teritorinį bylų teisingumą, kai ieškovi suteikiama teisė pasirinkti vieną iš teismų, kuriems byla teisinga. Kai ieškinys reiškiamas pagal vežimo sutartį, aktuali CPK 30 straipsnio 9 dalyje įtvirtinta taisyklė, kad ieškinys dėl sutarčių, kuriose nurodyta įvykdymo vieta, gali būti pareiškiamas taip pat pagal sutarties įvykdymo vietą. Tačiau to paties straipsnio 6 dalyje numatyta nuostata, kad ieškinys dėl žalos, padarytos asmenų turtui, gali būti pareiškiamas pagal ieškovo gyvenamąją vietą (buveinę) arba žalos padarymo vietą, negali būti taikoma ieškiniams pagal reikalavimus, kylančius iš vežimo sutarčių, nes vežėjo atsakomybė pagal CMR konvenciją traktuotina kaip sutartinė, o ne deliktinė.¹²¹ Minėtos taisyklės dėl bylos teisingumo nacionaliniu lygiu, vadovaujantis CPK 32 straipsnio 1 dalimi, gali būti pakeistos šalių rašytiniu tarpusavio susitarimu.

R. Loewe teigimu, CMR konvencijos 40 straipsnis leidžia vežėjams tarpusavio susitarimu nukrypti nuo 39 (2) straipsnio reguliavimo, t. y. susitarti dėl alternatyvaus bylos teisingumo ir tarptautiniu lygiu, nustatant, kad jų ginčas dėl atsakomybės paskirstymo bus teisingas kitos valstybės teismui.¹²² Iš tiesų, straipsnio formuluotė, naudojant leidimą išreiškiančius žodžius „gali pareikšti“, sudaro įspūdį, kad ši nuostata yra dispozityvi. Be to, ir bylų teisingumo klausimą, kai ginčas iškyla tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo, reguliuojantis CMR konvencijos 31 (1) straipsnis leidžia ginčo šalims susitarti dėl to, kuriam teismui bus teisinga byla. Pasak A. Messent, CMR konvencijos

¹²⁰ *Supra*, note 63.

¹²¹ Klaipėdos apygardos teismo C. b. skyriaus kolegijos 2009-04-16 nutartis civilinėje byloje II „Du broliai” v. UAB „Baltic Express”, bylos Nr. 2A-190-622/2009. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

¹²² *Supra*, note 112, para. 288.

nuostatomis, reglamentuojančios bylų teisingumą, buvo siekiama sukurti išsamų teisinį reguliavimą taip, kad neiškiltų poreikis taikyti kitų tarptautinės privatinės teisės aktų, norint išsiaiškinti, kurios valstybės teismas turi kompetenciją spręsti iškilusį ginčą,¹²³ tačiau konvencijos reguliavimą galima palyginti, pavyzdžiui, su 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos Reglamentu (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo užtikrinimo (Briuselis I), kuris taip pat leidžia šalims susitarti dėl jurisdikcijos.¹²⁴

Vis dėlto, turint omenyje, kad, pagal CMR konvencijos 41 straipsnį, visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo šios konvencijos, laikomi negaliojančiais, galima daryti išvadą, kad CMR konvencijos nuostatos yra imperatyvios. Išimtį sudaro tik 40 straipsnio reguliavimas, leidžiantis vežėjams nukrypti nuo CMR konvencijos 37 ir 38 straipsnių, sudarant susitarimus dėl atsakomybės paskirstymo. Būtent šiuo straipsniu ir remiasi Austrijos teisės mokslininkas R. Loewe, tačiau 40 straipsnyje nėra nuorodos į 39 straipsnį, kuris, be kita ko, reguliuoja ir bylų teisingumo klausimą, todėl manytina, kad dispozityviomis yra laikomos tik materialinės vežėjų tarpusavio teisinius santykius reglamentuojančios normos, bet ne procesinės. Vadinasi, CMR 39 (2) straipsnyje nurodytos jurisdikcijos yra privalomos vežėjams ir pakeisti jas tarpusavio susitarimu yra draudžiama.

6.3. Teismo sprendimo pagal regresinį ieškinį pripažinimas ir vykdymas

Kadangi CMR konvencija leidžia vežėjui, atlyginusiam nuostolius krovinio siuntėjui ar gavėjui, reikšti vieną ieškinį visiems kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams, net ir tuo atveju, jei jie priklauso skirtingoms jurisdikcijoms, gali iškilti poreikis teismo sprendimą pagal regresinį ieškinį vykdyti kitoje valstybėje. Tuomet susiduriama su sprendimo pripažinimo ir vykdymo klausimu.

CMR konvencijos 39 (3) straipsnis reglamentuoja, kad teismų sprendimų pagal vežėjų regresinius ieškinius pripažinimui ir vykdymui taikomos tos pačios taisyklės, kaip ir sprendimams, priimtiems pagal krovinio siuntėjų ar gavėjų ieškinius vežėjams. CMR konvencija nustato bendrą taisyklę, pagal kurią, kai dėl ginčo yra priimtas valstybės, kuri yra konvencijos dalyvė, teismo sprendimas ir jis įsiteisėja, jis turi būti vykdomas ir kitose

¹²³ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 2nd ed. LLP, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995, p. 224.

¹²⁴ OL L 12, 2001 1 16, p. 1–23, 23 straipsnis.

valstybėse – konvencijos dalyvėse, kai tik jose sutvarkomi nustatyti formalumai. Šie formalumai negali būti dingstis iš naujo peržiūrėti bylą.¹²⁵

CMR konvencija detaliai nereglamentuoja užsienio valstybių teismų sprendimų pripažinimo klausimo, todėl teismas, gavęs prašymą dėl sprendimo pripažinimo ir leidimo vykdyti, turėtų vadovautis sprendimų nepripažinimo pagrindais, nustatytais kituose tarptautinės privatinės ir Europos Sąjungos teisės aktuose.¹²⁶ Be to, kadangi CMR konvencijos 31 (3) straipsnis taikomas tik valstybių – šios konvencijos dalyvių teismų sprendimams, tai tais atvejais, kai teismo sprendimas pagal vežėjo regresinį ieškinį priimamas valstybėje, kuri nėra CMR konvencijos dalyvė, vežėjas, prašantis sprendimą pripažinti ir leisti vykdyti, negalės remtis minėtu CMR konvencijos straipsniu, sprendimo pripažinimo ir vykdymo klausimai turės būti sprendžiami pagal minėtus tarptautinės privatinės teisės aktus.

6.4. Ieškinio senatis

Kaip dėl bylų pagal regresinius vežėjų tarpusavio ieškinius teisingumo, taip ir dėl ieškinio senaties klausimų reguliavimo, CMR konvencijos 39 straipsnis nukreipia į bendrąsias konvencijos normas. Pagal 39 (4) straipsnį, 32 straipsnio nuostatos, reglamentuojančios ieškinio senaties trukmę ir skaičiavimo taisyklės ieškiniams tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo, taip pat taikomos ieškiniams, kuriuos vežėjai pateikia vieni kitiems. Tačiau senaties terminas prasideda arba nuo tos dienos, kai buvo paskelbtas galutinis teismo sprendimas, kuriuo nustatoma būtina sumokėti kompensacinė suma, arba, jeigu tokio sprendimo nėra, – nuo faktinio atlygio mokėjimo dienos.

Sunkumų dėl šio straipsnio taikymo iškyla tuomet, kai neteisingai kvalifikuojami vežėjų tarpusavio santykiai. Minėta, kad, jei vežėjai yra laikomi paeiliui tą patį krovinį gabenančiais vežėjais, jų regresiniams ieškiniams senaties termino eiga prasidės nuo 39 (4) straipsnyje nurodyto momento, tuo tarpu, jei subvežėjas neprisijungia prie vienintelės vežimo sutarties, jo ir pagrindinio vežėjo ginčui, kylančiam iš krovinio gabenimo tarptautiniais maršrutais sutarties, bus taikomos 32 (1) straipsnyje įtvirtintos taisyklės dėl ieškinio senaties pradžios.

¹²⁵ CMR konvencijos 31 (3) straipsnis.

¹²⁶ Dėl Europos Sąjungos valstybių narių teismų sprendimų pripažinimo, Lietuvos teismai turėtų vadovautis 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo; Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybių narių (Šveicarijos, Islandijos, Norvegijos) teismų sprendimai pripažįstami pagal 2007 m. spalio 30 d. Lugane pasirašytą Konvenciją dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo; kitų valstybių teismų sprendimai pripažįstami ir vykdomi pagal dvišales sutartis.

Remiantis šiuo teiginiu, reikėtų manyti, kad Lietuvos apeliacinio teismo sprendimas byloje UAB „Amber gate” v. G. M. firma¹²⁷ yra diskutuotinas. Šioje byloje ieškovė UAB „Amber gate”, atlyginusi nuostolius krovinio siuntėjui dėl dalinio krovinio praradimo ir sugadinimo, pareiškė ieškinį regreso tvarka faktiniam vežėjui G. M. firmai. Pastaroji gindamasi nuo pareikšto ieškinio vadovavosi CMR konvencijos 32 (1) (a) straipsnyje nustatyta taisykle dėl ieškinio senaties pradžios ir rėmėsi tuo faktu, kad ieškovas praleido ieškinio senaties terminą, dėl to jo reikalavimas turėtų būti netenkinamas. Byla kritikuotina dėl to, kad teismas neatkreipė dėmesio į tai, kad vežėjų tarpusavio regresiniams ieškiniams CMR konvencijos 39 (4) straipsnis įtvirtina skirtingas taisykles dėl ieškinio senaties termino pradžios. Remdamasis minėtu straipsniu, teismas turėjo konstatuoti, kad ieškinio senaties terminas nėra praleistas.¹²⁸

Kita vertus, priimtas teismo sprendimas visiškai atitiktų CMR konvencijos reguliavimą, jei teismas būtų pripažinęs, kad nuostolius atlyginęs vežėjas krovinio siuntėjui atsako tik kaip ekspeditorius, nes pagal bylos aplinkybes, UAB „Amber gate” iš tiesų pati krovinio negabeno ir visą maršrutą vežimą vykdyti patikėjo subvežėjui. Tačiau teismas UAB „Amber gate” ir krovinio siuntėjo teisinių santykių kvalifikavimo klausimo nesvarstė, o be to, vargu, ar minėtas sprendimas būtų priimtinas šioje byloje, nes tarp krovinio siuntėjo ir UAB „Amber gate” buvo sudaryta krovinio pervežimo sutartis tarptautiniu maršrutu, todėl, jeigu UAB „Amber gate” įsipareigojo dėl vežimo įvykdymo, ji turėtų būti laikoma vežėju CMR konvencijos prasme, todėl jos regresinis ieškinys faktiniam vežėjui turėjo būti reiškiamas laikantis CMR 39 straipsnyje nustatytų procesinių taisyklių.¹²⁹

Pažymėtina, kad, jeigu vežėjai, paėmę pagal vienintelę sutartį gabenę tą patį krovinį, reiškia vienas kitam ieškinius ne dėl sumokėtos kompensacijos krovinio siuntėjui atlyginimo regreso tvarka, bet dėl kitų reikalavimų, pavyzdžiui, kai subvežėjas reiškia ieškinį pagrindiniam vežėjui dėl nesumokėto atlygio už vežimą, tokiam ieškiniui senaties

¹²⁷ Lietuvos apeliacinio teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-01-19 nutartis civilinėje byloje UAB „Amber gate” v. G. M. firma, bylos Nr. 2A-200/2009. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].

¹²⁸ Pagal CMR konvencijos 32 (3) straipsnį, ieškinio senaties termino atnaujinimo klausimai reglamentuojami pagal teismo vietos valstybės teisę, todėl aptariamoje byloje teismas atnaujino ieškinio senaties terminą, vadovaudamasis CK 1.131 straipsnio 2 dalimi ir ieškovo ieškinį tenkino.

¹²⁹ Pvz., byloje UAB „Transtira” v. UAB „Vianrė” Vilniaus apygardos teismas teisingai nustatė ieškinio senaties termino pradžią, kai ieškinys reiškiamas regreso tvarka kitam tą patį krovinį gabenusiam vežėjui. (Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2011-03-08 nutartis civilinėje byloje UAB „Transtira” v. UAB „Vianrė”, bylos Nr. 2A-141-340/11. Prieiga per internetą: <www.infolex.lt>. [Žiūrėta 2012-03-02].)

termino pradžia bus nustatoma pagal bendrąsias CMR 32 (1) straipsnyje nustatytas taisykles.¹³⁰

Tačiau vis dėlto kyla klausimas, nuo kurio momento bus skaičiuojama ieškinio senaties termino eigos pradžia tokiam reikalavimui, jeigu jis reiškiamas kaip priešinis reikalavimas byloje pagal vežėjo regresinį ieškinį dėl krovinio siuntėjui sumokėtos kompensacijos atlyginimo. Pagal CMR konvencijos reguliavimą, reikalavimui dėl nesumokėto atlyginimo už vežimo paslaugas vienerių metų ieškinio senaties terminas prasideda praėjus trims mėnesiams po vežimo sutarties pasirašymo (32 (1) (c) straipsnis), o regresiniam ieškiniui dėl sumokėtos kompensacijos atlyginimo – nuo teismo sprendimo, kuriuo nustatoma mokėtina kompensacinė suma, paskelbimo dienos arba, jeigu tokio sprendimo nėra, – nuo faktinio nuostolių atlyginimo dienos (39 (4) straipsnis). Taigi tikėtina, kad tuo metu, kai vienas iš vežėjų reikš regresinį ieškinį kitam vežėjui, ieškinio senaties terminas vežėjo, esančio atsakovu, turimam priešiniam reikalavimui dėl atlyginimo už vežimo paslaugas jau bus praleistas.

Pagal CMR konvencijos 32 (4) straipsnį, jeigu pasibaigia ieškinio senaties terminas turimam reikalavimui, tai to reikalavimo nebegalima pareikšti priešieškiniu būdu arba atlikti jo įskaitymą. Tačiau, A. Messent nuomone, jei reikalavimas dėl nesumokėto atlyginimo už vežimą pareiškiamas kaip priešieškiniu regresiniam ieškiniui, tai ieškinio senatis tam reikalavimui prasitęsia, t. y. ieškinio senaties eiga tuomet skaičiuojama taip pat, kaip ir regresiniam ieškiniui.¹³¹ Britų teisės mokslininkas savo teiginį remia tuo, kad pagal CMR 23 (4) straipsnį, jeigu prarandamas visas ar dalis krovinio, krovinio siuntėjui turi būti kompensuojamas užmokestis už vežimą, todėl vežėjas, kuriam krovinio siuntėjas pareiškia ieškinį dėl nuostolių atlyginimo, gali sulaikyti atlyginimo už vežimo paslaugas mokėjimą subvežėjui, kurio atžvilgiu jis turės teisę pareikšti regresinį ieškinį, sumokėjęs kompensaciją krovinio siuntėjui. Taigi dėl to, kad abu reikalavimai yra susiję, ieškinio senatis dėl jų turi būti skaičiuojama pagal tas pačias taisykles.

Nors A. Messent argumentai pagrindžia jo požiūrį, tikėtina, kad Lietuvos teismai visgi vadovautųsi CMR 32 (4) straipsniu, kuris taikomas ir vežėjų tarpusavio ieškiniams, ir konstatuotų, kad ieškinio senaties terminas priešiniam reikalavimui yra praleistas. Tačiau manytina, kad tos priežastys, kuriomis savo nuomonę grindžia A. Messent, būtų pagrindas ieškinio senaties terminą atnaujinti.

¹³⁰ Queen's Bench Division (United Kingdom), Muller Batavier Ltd. v. Laurent Transport Co. Ltd., 01.11.1976, 1 Lloyd's Rep. 411. Prieiga per internetą: <www.unidroit.info>. [Žiūrėta 2012-03-29].

¹³¹ MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000, p. 326.

Apibendrinus, reikėtų pastebėti, kad tais atvejais, kai konvencija nustato skirtingas procesines taisykles siuntėjo ieškiniams dėl nuostolių atlyginimo ir vežėjų tarpusavio regresiniams ieškiniams, norint įvertinti, kurios nuostatos turėtų būti taikomos, svarbu teisingai kvalifikuoti vežėjų tarpusavio teisinius santykius. Vežėjams, paeiliui gabenusiems tą patį krovinį, taikomos CMR konvencijos 39 straipsnyje įtvirtintos procesinės taisyklės, tuo tarpu, jeigu krovinį gabena keli vežėjai, bet nesudaroma vienintelė sutartis, jų tarpusavio ieškiniams bus taikomos tos pačios taisyklės, kurios reglamentuoja krovinio siuntėjo ir vežėjo tarpusavio santykius.

IŠVADOS

1. Iš CMR konvencijos normų analizės seka, kad vežėjų, gabenančių tą patį krovinį, tarpusavio santykiai gali būti kvalifikuojami dvejopai: pagal konvencijos 3 straipsnį ir pagal 34 straipsnį. Šių santykių kvalifikavimą lemia vienintelis kriterijus – tai, ar subvežėjas veikė savo, ar pagrindinio vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe. Abiem atvejais taikomos skirtingos vežėjų civilinės atsakomybės krovinio siuntėjui ar gavėjui ir pagal vežėjų tarpusavio regresinius ieškinius taisyklės.

2. Atsižvelgiant į krovinių transportavimo versle susiklosčiusią praktiką dėl vežimo dokumentų pildymo, reikėtų daryti išvadą, kad, kol nėra galimybės taikyti elektroninio važtaraščio, CMR konvencijos 34 straipsnio sąlyga, kad subvežėjas, gabenantis tą patį krovinį, prisijungia prie vienintelės vežimo sutarties, jei kartu su kroviniu perima važtaraštį, neturėtų būti vertinama formaliai. Reikėtų išsiaiškinti ir įvertinti tikruosius sutarties šalių ketinimus ir tai, ar subvežėjui tapo žinomos visos pirminės vežimo sutarties sąlygos.

Tačiau, atsiradus galimybei taikyti elektroninį važtaraštį, CMR konvencijos 34 ir 35 straipsniai turėtų būti interpretuojami kaip suteikiantys važtaraščiui konstitucinę reikšmę.

3. Palyginti su LR Kelių transporto kodekso ir kitomis transporto rūšimis krovinių gabenimą reglamentuojančių tarptautinės privatinės teisės aktų nuostatomis, CMR konvencijos 36 straipsnis suteikia krovinio siuntėjui ar gavėjui platesnes galimybes pasirinkti, kuriam iš vežėjų, gabenusių krovinį pagal vienintelę sutartį, reikšti ieškinį dėl netinkamo vežimo sutarties vykdymo. Kiekvieno vežėjo atsakomybė už visą vežimą nustatoma nepriklausomai nuo to, kokią maršruto dalį jis vykdė vežimą, ir ar jis pats asmeniškai yra atsakingas dėl žalos kroviniui.

4. Atsižvelgiant į teismų praktiką, taikant CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose įtvirtintus vežėjų atsakomybės paskirstymo principus, vežėjai, gabenantys tą patį krovinį, turėtų būti suinteresuoti atsakomybės paskirstymo klausimus sureguliuoti tarpusavio sutartyse pagal individualias konkretaus sandorio aplinkybes, tai ypač aktualu norint apsaugoti vežėjų interesus vieno iš jų nemokumo atveju.

5. Norint išsiaiškinti, kurios procesinės normos, susijusios su ginčo teisingumo ir reikalavimams taikomų ieškinio senaties terminų nustatymu, yra taikomos vežėjų tarpusavio reikalavimams, visų pirma, svarbu teisingai kvalifikuoti tarp vežėjų susiklosčiusius teisinius santykius, antra, reikia išsiaiškinti vežėjų vienas kitam reiškiamų reikalavimų pobūdį. Šių klausimų vertinimas gali turėti lemiamą reikšmę vežėjų galimybei įgyvendinti vienas kito atžvilgiu įgytas reikalavimo teises.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminė literatūra

Tarptautiniai teisės aktai

1. Tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios. 1998. Nr. 107-2932.
2. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Valstybės žinios. 2002. Nr. 88-3773.
3. Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM).
4. Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Concerning the Electronic Consignment Note, 27 May 2008 (e-CMR).

Europos Sąjungos teisės aktai

1. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo užtikrinimo, OL L 12, 2001 1 16, p. 1–23.

Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas. Valstybės žinios. 2002. Nr. 36-1340 (su vėlesniais pakeitimais).
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. Valstybės žinios. 2000. Nr. 74-2262 (su vėlesniais pakeitimais).
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. Valstybės žinios. 1996. Nr. 119-2772 (su vėlesniais pakeitimais).

Specialioji literatūra

Spausdintinės monografijos

1. AMBRASIENĖ, D., SINKEVIČIUS E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
2. MIKELĖNAS, Valentinas. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. T. I*. Justitia, 2003.

3. BAUGHEN, Simon. *Shipping Law*. 3rd ed. Cavendish Publishing Ltd., London – Sydney – Portland, Oregon, 2004.
4. CARR, Indira. *International Trade Law*. 4th ed. Routledge-Cavendish, London and New York, 2010.
5. CLARKE, Malcolm A.; YATES, D. *Contracts of Carriage by Land and Air*. 1st ed. London, Singapore: LLP, 2004.
6. LOEWE, R. *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Geneva: United Nations, 1975.
7. MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 2nd ed. LLP, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995.
8. MESSENT, A., GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Hill & Messent. 3rd ed. London: LLP, 2000.
9. RODIÈRE, R. *The Convention on Road Transport*. European Transport Law, 1971.

Straipsniai iš žurnalų ir kitų spausdintinių testinių leidinių

1. DAUKŠA, Gediminas. Elektroninis CMR važtaraštis e-CMR. *eKroviniai.info, Krovinių draudimo žurnalas*, [interaktyvus]. 2008. Prieiga per internetą: <http://www.ekroviniai.info/index.php?option=com_content&task=view&id=254&Itemid=98>. [Žiūrėta 2012-03-19].
2. SINKEVIČIUS, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*, 2008, Nr. 1(103), p. 46–54.
3. SINKEVIČIUS, E. Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, 2007, Nr. 12(102), p. 45–53.
4. SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006, Nr. 2(80), p. 90–99.
5. WESOŁOWSKI, Krzysztof. Roszczenia regresowe między przewoźnikami sukcesywnymi według CMR. *Zeszyty naukowe uniwersytetu szczecińskiego* [interaktyvus]. Nr. 601, *Problemy transportu i logistyki*, Nr. 11, Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, 2010, p. 171–188. Prieiga per internetą: <http://www.wzieu.pl/zn/601/ZN_601.pdf#page=171>. [Žiūrėta 2012-02-23].

6. WURFBAIN, J. W. Some insurance aspects of carriage of goods by road (CMR carriage). *In* Product liability, road transport, foreign law: Hague-Zagreb Colloquium on the Law of International Trade, Hague Session 1976. Hague: T.M.C. Asser Instituut, 1978, p. 131–156.

Kiti informacijos šaltiniai

1. MOLNAR, Eva. “e-CMR” offers road transport industry 21st century solution. United Nations Economic Commission for Europe press release. Geneva, 2011. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/press/pr2011/11trans_p04e.html>. [Žiūrėta 2012-02-23].
2. Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) duomenys. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>>. [Žiūrėta 2011-11-16].
3. LR Užsienio reikalų ministerijos Teisės ir tarptautinių sutarčių departamento duomenys. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?-1815629418>>. [Žiūrėta 2011-11-16].

Teismų praktika

Užsienio valstybių teismų praktika

1. Court of Appeal, Civil Division (United Kingdom), Rosewood Trucking Ltd v. Brian Balaam, 04-11-2005, 1 Lloyd’s Rep. 429–431. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1332&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-26].
2. Court of Appeal, Civil division (United Kingdom), Sandeman Coprimar SA v Transitos y Transportes Integrales SL and Others, 11-02-2003. Prieiga per internetą: <http://archive.onlinedmc.co.uk/sandeman_v__tti.htm>. [Žiūrėta 2012-03-12].
3. Court of Appeal, Civil division (United Kingdom), ITT Schaub-Lorenz Vertriebsgesellschaft m.b.H and others v. Birkart Johann Internationale Spedition G.m.b.H. & Co. and others, 10-02-1988, 1 Lloyd’s Rep. 487–495. C.A. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1359&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-15].
4. Court of Appeal, Civil division (United Kingdom), Ulster-Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd., 13-01-1977, 1 Lloyd's Rep. 346. Prieiga per internetą: <<http://>

- ulr.unidroit.org/case.cfm?pid=4&do=case&id=1364&step=FullText>. [Žiūrėta 2012-03-15].
5. Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), Harrison & Sons Ltd. v. RT Stewart Transport Ltd. and others, 30-07-1992, E. T. L. 1993, 747-757. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1326&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-02-22].
 6. Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), Cummins Engine Co. Ltd. v Davis Freight Forwarding (Hull) Ltd., Charterway Shipping B.C.V., R.C.A. Van der Graaf and D. Boers B.V., 09-03-1981, Lloyd's Law Reports 2, 106–112. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1031&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-27].
 7. Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), Walek & Co. and others v. Chapman and Ball (International) Ltd. and others, 10-12-1979, 2 Lloyd's Rep. 279–283. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=6&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-26].
 8. Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), Tetroc Ltd. v. Cross-Con (International Ltd), 12-10-1979, 1 Lloyd's Rep. 192–200. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1349&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-15].
 9. Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), SGS-Ates Componenti Elettronici S.p.A. v. Grappo Ltd., British Road Services Ltd. and Furtrans B.V. 20-10-1977, 1 Lloyd's Rep., 281. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1322&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-02-22].
 10. Commercial Court, Queen's Bench Division (United Kingdom), Muller Batavier Ltd. v. Laurent Transport Co. Ltd., 01-11-1976, 1 Lloyd's Rep. 411. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1384&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-29].
 11. Central London County Court, Business list (United Kingdom), Coggins T/A PC Transport v. LKW Walter International Transportorganisation A.G. 05-03-1988, 1 Lloyd's Rep. 255–261. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1379&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-02-15].
 12. Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (Nyderlandai), 06-04-84 (1984), 19 E.T.L. 431.
 13. Hoge Raad (Nyderlandai), 16-03-79 (1980), N. I. 562.

14. Bundesgerichtshof (BGH) Karlsruhe, (Vokietija), 19-04-2007 – I ZR 90/04. Neue Juristische Wochenschrift-Rechtsprechungs-Report 2008, 120 – 121. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1229&step=FullText>>.
15. Tribunal de Première Instance de Bruxelles (Belgija), Extand s.a. c. Ascom Hasler s.a., 11-10-2002, Journal des Tribunaux, 2003, 3–4. Prieiga per internetą: <<http://ur.unidroit.org/case.cfm?pid=1&do=case&id=1002&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-15].
16. Cour de Cassation (Belgija), NV Travaca v. Roba Ltd, 30-06-1995, Pasicrisie belge, 1995, 720. Prieiga per internetą: <<http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=51&step=FullText>>. [Žiūrėta 2012-03-22].

Lietuvos teismų praktika

1. LAT teisėjų kolegijos C. b. skyriaus 2011-06-27 nutartis byloje UAB „Trans Group LT“ v. UAB „Glikasta“, bylos Nr. 3K-3-301/2011, kat. 40.2; 60; 126.5 (S).
2. LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-09-28 nutartis civilinėje byloje IĮ „Dubroliai“ v. UAB „Baltic express“, bylos Nr. 3K-3-346/2009, kat. 94.2.3; 95.6.2; 121.19.2.
3. LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-04-14 nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „Artūro transportas“, UAB „PZU Lietuva“, bylos Nr. 3K-3-165/2009, kat. 60, 73.2.6.2, 38, 24.3.
4. LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2008-02-11 nutartis civilinėje byloje „Tairnovyje technologiškose sistemoje“ v. UAB „Gaudvija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Haidaja“, bylos Nr. 3K-3-64/2008, kat. 24.4; 44.2.4.1; 44.5.1; 60; 61; 123.6.
5. LAT c. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2007-11-29 nutartis byloje UAB „If draudimas“ v. AB „Lietuvos draudimas“, UAB „Portolitus“, bylos Nr. 3K-3-536, kat. 60; 73.2.6.2. LAT c. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2007-06-22 nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. V. Jansono IĮ UAB „Ad rem“, UAB DK „PZU Lietuva“, bylos Nr. 3K-3-269, kat. 60.
6. LAT C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2006-09-27 nutartis byloje, AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“, UAB „PZU Lietuva“ bylos Nr. 3K-3-457/2007, kat. 72; 34.6.
7. LAT senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją

- (CMR)”. Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo teismo biuletenis. 2001. Nr. 15.
8. Lietuvos apeliacinio teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2012-01-11 nutartis civilinėje byloje AB „Vilkma” v. UAB „DSV Transport”, UAB „Hofa”, bylos Nr. 2A-56/2012.
 9. Lietuvos apeliacinio teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2009-01-19 nutartis civilinėje byloje UAB „Amber gate” v. G. M. firma, bylos Nr. 2A-200/2009.
 10. Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus 2011-12-27 sprendimas civilinėje byloje UAB „Transtira” v. UAB „Adictus”, bylos Nr. 2A-1184-516/2011.
 11. Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2011-11-16 sprendimas civilinėje byloje UAB „DHL Lietuva” v. UAB „Baltų ekspedicija”, bylos Nr. 2A-2952-467/2011.
 12. Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2011-05-25 sprendimas civilinėje byloje Fortis Corporate Insurance N.V. v. UAB „Euroekspedicija”, bylos Nr. 2A-591-302/2011.
 13. Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2010-05-17 nutartis civilinėje byloje If P&C Insurance AS v. A. V. personalinė įmonė, bylos Nr. 2A-446-611/2009.
 14. Vilniaus apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2011-03-08 nutartis civilinėje byloje UAB „Transtira” v. UAB „Vianrė”, bylos Nr. 2A-141-340/11.
 15. Kauno apygardos teismo C. b. skyriaus teisėjų kolegijos 2012-01-06 nutartis civilinėje byloje UAB „Autodarida” v. UAB „Transmundus”, bylos Nr. 2A-146-658/2012.
 16. Klaipėdos apygardos teismo C. b. skyriaus 2011-06-16 sprendimas civilinėje byloje UAB „Transtira” v. UAB „Transjarus”, BUAB „Partenonas”, UAB „Nostera”, bylos Nr. 2-1453-125/2011.
 17. Klaipėdos apygardos teismo C. b. skyriaus kolegijos 2009-04-16 nutartis civilinėje byloje IĮ „Du broliai” v. UAB „Baltic Express”, bylos Nr. 2A-190-622/2009.

SANTRAUKA

Atsakomybės paskirstymas vežėjams, įsipareigojusiems keliais gabenti tą patį krovinį

Pagrindinės sąvokos: vežėjai, paeiliui gabenantys tą patį krovinį, vežėjų atsakomybės paskirstymo principai, vežėjų tarpusavio reikalavimai pagal regresinius ieškinius.

Šiame darbe nagrinėjami klausimai, susiję su CMR konvencijos VI skyriaus nuostatų, reglamentuojančių atsakomybės paskirstymą vežėjams, įsipareigojusiems keliais gabenti tą patį krovinį, taikymu.

Pirmajame šio darbo skyriuje trumpai apžvelgiamas krovinių gabenimo sutarčių teisinis reguliavimas tarptautiniu ir nacionaliniu lygiu. Toliau, remiantis Lietuvos ir užsienio teisės doktrina bei Vakarų Europos bei Lietuvos teismų praktika, antrajame darbo skyriuje identifikuojamos vežėjų, gabenusių tą patį krovinį, tarpusavio teisinių santykių kvalifikavimo problemos ir atskleidžiamos teisinės pasekmės, kylančios dėl skirtingo šių santykių kvalifikavimo. Trečiasis skyrius skirtas sąlygų, kurioms esant, vežėjai laikomi paeiliui vykdančiais vežimą CMR konvencijos VI skyriaus prasme, interpretavimui. Ketvirtajame skyriuje pateikiamas konvencijos normų, reglamentuojančių krovinio siuntėjo ar gavėjo teisę pareikšti ieškinį vežėjams, vežusiems tą patį krovinį, aiškinimas. Vežėjų tarpusavio teisiniams santykiams analizuoti skiriami penktasis ir šeštasis skyriai. Juose išsamiai analizuojamos konvencijoje įtvirtintos atsakomybės paskirstymo vežėjams taisyklės bei aptariami konvencijoje sureguliuoti procesiniai vežėjų tarpusavio reikalavimų reiškimo aspektai.

Nagrinėjamai temai atskleisti naudoti sisteminės analizės, lyginamasis ir apibendrinimo metodai.

SUMMARY

Allocation of Liability among the Road Carriers that have undertaken to carry the same Cargo

Keywords: successive carriers, principles of apportionment of liability among the carriers, recourse actions against subcarriers.

This paper addresses the issues related to the application of the CMR convention, especially its Chapter VI, dealing with the allocation of liability among the carriers that have undertaken to carry the same cargo.

The first chapter gives a brief overview of legal regulation in the field of freight transportation on the international and national level. Further analysis is based on the Lithuanian and foreign legal doctrine as well as European and Lithuanian case law. Therefore, the second chapter deals with the issues of identification of the legal status of the carriers that have carried the same cargo and the legal consequences arising thereof. The third chapter concerns the conditions under which the carriers are considered to be successive carriers for the purpose of the CMR convention Chapter VI. The fourth chapter presents the interpretation of the rules that establish the right of the cargo interest to bring an action against successive carriers. The legal relationships between the carriers are analyzed in the fifth and the sixth chapters that provide a detailed analysis of the principles of allocation of liability among the carriers. In addition to that, chapter six addresses some of the procedural aspects relating to the recourse actions of the carriers.

The research is based on the systematic analysis, comparative and resumptive methods.