

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto  
Privatinės teisės katedra**

Skirmanto Palaimos,  
V kurso, komercinės teisės  
studijų šakos studento

**Magistro darbas**

**Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai**

Vadovas: dr. Laurynas Didžiulis

Recenzentas: dokt. Vilius Mitkevičius

Vilnius  
2017

## TURINYS

<b>IŽANGA</b> .....	<b>3</b>
<b>1. KROVINIŲ PERVEŽIMO SAUSUMOS KELIAIS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS</b> .....	<b>5</b>
1.1. Pagrindiniai krovinių pervežimo sausumos keliais teisės šaltiniai.....	5
1.2. CMR konvencijos taikymo sąlygos.....	11
<b>2. CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKYMAS VEŽIMO TEISINIUOSE SANTYKIUOSE</b> .....	<b>14</b>
<b>3. VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS ATSIKADIMO PAGRINDAI IR SĄLYGOS</b> .....	<b>18</b>
3.1. Vežėjo civilinės atsakomybės atsiradimo ir pasibaigimo momentas.....	18
3.2. Vežėjo civilinė atsakomybė už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti.....	23
3.2.1. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą.....	24
3.2.2. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą .....	25
3.2.3. Vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą.....	27
3.3. Vežėjo civilinės atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti sąlygos .....	29
3.4. Vežėjo kaltė kaip civilinės atsakomybės taikymo sąlyga.....	30
3.5. Vežėjo civilinės atsakomybės dydis ir jo ribojimas .....	37
3.6. Civilinės atsakomybės tarp siuntėjo/gavėjo ir vežėjo paskirstymas .....	39
<b>4. VEŽĖJO ATLEIDIMAS NUO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO PRARADIMĄ, SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI</b> .....	<b>42</b>
4.1. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės pagal CMR konvenciją.....	42
4.1.1. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalies nuostatas.....	42
4.1.2. „Privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai....	49
4.2. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės pagal nacionalinę teisę.....	52
<b>IŠVADOS</b> .....	<b>56</b>
<b>ŠALTINIŲ SĄRAŠAS</b> .....	<b>58</b>
<b>SANTRAUKA</b> .....	<b>62</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>63</b>

## IŽANGA

Vis sparčiau vystantis pasaulio ekonomikai, įvairiausio pobūdžio prekių pristatymas iš vienos pasaulio vietą į kitą tampa vis aktualesnis. Būtent dėl šios priežasties kasmet krovinių pervežimo rinka vis auga bei plečiasi. Krovinių pervežimo veikla taip pat sparčiai plečiasi ir Lietuvoje. Šį reiškinį geriausiai atspindi Lietuvos statistikos departamento pateikiami duomenys apie transporto įmonių rodiklių pokyčius pirmąjį 2016 m. ketvirtį, iš kurių matyti, kad vien per 2016 m. pirmąjį ketvirtį, lyginant su tuo pačiu laikotarpiu 2015 m., visų rūšių transportu krovinių vežta net 3,5 proc. daugiau. Pažymėtina, jog nepaisant teigiamų pokyčių krovinių pervežimo rinkoje, pagrindine krovinių pervežimo rūšimi Lietuvoje išlieka krovinių pervežimas kelių transportu, kuriuo iš viso pervežama apie 53 proc. visų krovinių, kai tuo tarpu geležinkelių transportu – 41,5 proc., jūrų – 5,1 proc., vidaus vandenų – 0,5 proc., o Lietuvos oro bendrovių lėktuvais – mažiau nei 1 proc.

Atsižvelgiant į tokią reikšmingą krovinių pervežimo kelių transportu padėtį rinkoje, tampa itin aktualu detaliai išanalizuoti teisės aktus, reglamentuojančius tiek tarptautinį, tiek vidaus krovinių pervežimą būtent kelių transportu. Tokia teisės aktų analizė vežėjams leistų geriau suprasti prisiimamą riziką bei apsaugoti nuo galimai kiliančių teisinių ginčų, susijusių su vežėjo civilinės atsakomybės taikymu. Taip pat svarbu paminėti, kad vežėjo civilinės atsakomybės ypatumų tema teisinėje literatūroje nėra plačiai išnagrinėta. Dažniausiai autoriai, nagrinėjantys vežėjo civilinės atsakomybės ypatumus, apsiriboja lingvistine teisės aktų analize bei nacionalinės teismų praktikos apžvalga, užsienio teismų praktiką bei užsienio autorių darbus šia tema palikdami nuošalyje, todėl, siekiant detaliau atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės ypatumus, būtina atlikti išsamesnę jų analizę bei aptarti užsienio autorių darbus šia tema.

Darbo tikslas – analizuojant užsienio ir Lietuvos teismų praktiką bei teisinę literatūrą išnagrinėti ir atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės vežant kelių transportu ypatumus.

Siekiant visapusiškai atskleisti rašto darbo tikslą keliami šie uždaviniai:

- 1) nustatyti vežėjo civilinės atsakomybės vietą civilinės atsakomybės instituto atžvilgiu bei atskleisti tokio skirstymo reikšmę vežėjo civilinės atsakomybės taikymui;
- 2) išanalizuoti vežėjo civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindus ir sąlygas bei atskleisti pagrindinius vežėjo civilinės atsakomybės sąlygų ypatumus;
- 3) išanalizuoti ir palyginti užsienio bei Lietuvos teismų praktiką susijusią su pagrindiniais vežėjo civilinės atsakomybės ypatumais;
- 4) aptarti vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo ir atleidimo nuo tokios atsakomybės atvejus bei atskleisti pagrindinius jų ypatumus.

Darbo objektas – vežėjo civilinės atsakomybės taikymo bei atleidimo nuo jos ypatumai, krovinius gabenant kelių transportu.

Darbo tyrimo metodai yra lingvistinis (kalbinis) ir loginis-analitinis. Pasitelkiant lingvistinį (kalbinį) tyrimo metodą yra analizuojamos teisės normų, nustatančių vežėjo civilinę atsakomybę, turinys ir prasmė. Pasitelkiant loginį-analitinį tyrimo metodą nagrinėjami užsienio bei Lietuvos teismų praktikoje pateikti vežėjo civilinės atsakomybės taikymo (netaikymo) atvejai bei daromos loginės išvados apie teismų praktikoje suformuotas vežėjo civilinės atsakomybės taikymo taisykles bei jų ypatumus.

Vežėjo kelių transportu civilinės atsakomybės tema Lietuvos mokslinėje literatūroje jau kurį laiką nebuvo išsamiau nagrinėta, nors šia tema per pastaruosius penkerius metus yra parašyta net keletas magistrinių darbų, tačiau iki šiol nei viename iš jų nebuvo bandoma išsamiau nagrinėti vežėjo civilinės atsakomybės prigimtį bei sąlygas. Minėtuose darbuose taip pat daugiausiai apsiribojama tik nacionalinės teismų praktikos bei teisės šaltinių analize, nuošalyje paliekant užsienio autorių darbus bei nenagrinėjant užsienio teismų praktikos šia tema, todėl, autoriaus nuomone, šis rašto darbas išsiskiria iš kitų rašto darbų, nes jame pateikiama daug detalesnė bei gilesnė vežėjo civilinės atsakomybės analizė.

Kaip vieną iš svarbiausių šio darbo šaltinių būtų galima įvardinti D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus monografiją „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“, kurioje pakankamai išsamiai analizuojami vežėjo civilinės atsakomybės taikymo klausimai, vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės atvejai bei kiti vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai. Taip pat paminėtinas Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. Šiame Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarime yra pateikiama apibendrinta Lietuvos Aukščiausiojo Teismo pozicija dėl 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) taikymo bei aiškinimo sprendžiant teisinius ginčus, kylančius iš santykių, kuriuos reglamentuoja minėta konvencija. Pažymėtina, kad, nors ir šiam Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimui yra daugiau nei 15 m., Lietuvos teismai, sprenddami teisinius ginčus dėl vežėjo civilinės atsakomybės taikymo pagal CMR konvencijos nuostatas, vis dar vadovaujasi šiame nutarime pateiktais išaiškinimais.

# 1. KROVINIŲ PERVEŽIMO SAUSUMOS KELIAIS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS

## 1.1. Pagrindiniai krovinių pervežimo sausumos keliais teisės šaltiniai

Krovinių vežimas kelių transportu, kaip krovinių transportavimo rūšis, atsirado bene vėliausiai – XX a. pradžioje, tačiau technologijų pažanga bei itin didelis šios krovinių transportavimo rūšies prieinamumas ilgainiui nulėmė, kad krovinių gabenimas kelių transportu tapo viena iš labiausiai paplitusių prekių gabenimo priemonių. Jeigu kitų transporto rūšių atveju norint krovinių pristatyti į paskirties vietą iki šiol yra būtina, kad iki paskirties vietos būtų nutiestas geležinkelis ar šalia jos būtų įrengtas laivų ar oro uostas, krovinių gabenimo kelių transporto atveju, krovinių galima pristatyti ir nesant įrengtos tam tikros infrastruktūros.

Pažymėtina, kad iš pradžių dėl ribotų technologinių galimybių nebuvo poreikio krovinių vežimo kelių transportu sritį reglamentuoti tarptautiniu mastu, tačiau ilgainiui tobulėjant technologijoms bei krovinius vis dažniau pervežant ne tik nacionaliniais, bet ir tarptautiniais maršrutais, šalys įžvelgė būtinybę imtis vienodinti vežimo taisykles bei tarptautiniu mastu teisiškai sureglamentuoti šią pervežimų sritį. Tokiu būdu, 1956 m. „gimė“ pagrindinis dokumentas reglamentuojantis krovinių pervežimą kelių transportu – Ženevos tarptautinė vežimo keliais sutarties konvencija<sup>1</sup> (toliau – CMR konvencija, Konvencija). Šią Konvenciją parengė Jungtinių Tautų Organizacijos Ekonominės komisijos Europai (EKE) vidaus tvarkos komitetas. CMR konvencija įsigaliojo nuo 1961 m. liepos 2 d., o jos tekstas buvo parengtas prancūzų ir anglų kalbomis, turinčiomis vienodą juridinę galią.

1978 m. liepos 15 d. CMR konvencija 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, o atsiskaitymo vienetu, apibūdinamu kaip „specialių teisių vienetas“ (angl. *Special Drawing Right*; pranc. *le Droit de tirage special tel*; vok. *das Sonderziehungsrecht*), aprobuotu Tarptautinio valiutos fondo. Šis protokolas įsigaliojo 1980 m. gruodžio 28 d.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932.

<sup>2</sup> AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t.55(47), p. 19-31.

1993 m. kovo 5 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkiu Nr. 169 Lietuva prisijungė prie CMR konvencijos ir šios Konvencijos 1978 m. liepos 5 d. Protokolo. Oficialus CMR konvencijos tekstas su įtrauktu į ją 23 straipsnio pakeitimu 1998 m. gruodžio 4 d. paskelbtas „Valstybės žiniuose“<sup>3</sup>.

Pagrindinis CMR konvencijos tikslas apibrėžtas jos preambulėje – „suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, t. y. tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę“. Nors visuotinai pripažintina, kad tarptautinė konvencija, o tuo pačiu ir jos preambulėje įtvirtintas tikslas turėtų būti suprantami bei aiškinami vienodai, anot D. Ambrasienės bei E. Sinkevičiaus CMR konvencijos nuostatų tikslas pirmiausia vis tik buvo suvienodinti:

- 1) vežamo krovinio dokumentus;
- 2) atsakomybės reguliavimą;
- 3) reikalavimus dėl žalos atlyginimo;
- 4) santykių tarp siuntėjo ir vežėjo kaip vežimo sutarties šalių teisinį reguliavimą;
- 5) daugelį nuostatų, reglamentuojančių krovinio gavėjo, nesančio vežimo sutarties šalimi, teises ir pareigas<sup>4</sup>.

Taigi, kaip matyti, Lietuvos teisės specialistai CMR konvencijos tikslus aiškina plečiamai, kai tuo tarpu, pavyzdžiui, Austrijos mokslininkas Otmar J. Tuma, kuris specializuojasi krovinių pervežimo bei ekspedijavimo srityse, viename iš savo darbų<sup>5</sup> aiškindamas CMR konvencijos preambulėje įtvirtintą tikslą nurodo, kad CMR konvencijos preambulėje, neatsitiktinai be būtinybės suvienodinti tarptautiniame krovinių pervežime naudojamus dokumentus, yra ypač pabrėžiamas siekis suvienodinti vežėjo atsakomybę, kuris turėtų būti vertinamas, kaip pirminis tikslas Konvencijos sudarymo kontekste. Šio rašto darbo autoriaus nuomone, tiek Lietuvos, tiek užsienio teisės mokslininkų darbuose neatsitiktinai yra išskiriamas vežėjo atsakomybės vienodinimo kriterijus, nes būtent iki CMR konvencijos atsiradimo krovinių pervežimas kiekvienoje valstybėje buvo reglamentuojamas skirtingai ir lėmė tai, kad šalys buvo priverstos ieškoti bendro šios

---

<sup>3</sup> CMR konvencija yra specialus aktas bendrojo teisės akto – Civilinio kodekso atžvilgiu. Ji numato ypatingas taisykles, kurios turi būti taikomos vežant krovinius tarptautiniais maršrutais kelių transportu, t. y. vežimo sutarties šalių teises ir pareigas, unifikuoją dokumentų sistemą, pretenzijų ir ieškinių pareiškimo tvarką ir pan. Tokių ypatingų taisyklių nenustato joks kitas Lietuvos Respublikos teisės aktas. LAT Senato nutarime Nr. 31 nurodyta, kad vadovaujantis principu *lex specialis generali derogat* (specialus įstatymas pakeičia bendrąjį) kolizijos atveju privalu remtis CMR konvencija (4, p. 6). Be to, ir Kelių transporto kodekse, įsigaliojusiam nuo 1996 m. gruodžio 11 d., yra nuoroda, kad krovinių tarptautinių vežimų už atlyginimą santykius reguliuoja 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvencija, pasirašyta Ženevoje (39 straipsnio 1 dalis).

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

<sup>5</sup> OTMAR J. TUMA. *The Degree of Default under Article 29 CMR. The 50th Anniversary of the CMR Convention. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France), 2006*, p. 586.

problemos sprendimo – CMR konvencijos. Tik nustatius suvienodintas bei aiškias reglamentavimo taisykles, vežimo sutarties šalys galėjo laisviau plėtoti krovinių pervežimo sausumos keliais verslą, nes joms buvo žinomos jų tarpusavio santykius, atsakomybės dydį, taikymo atvejus bei atleidimo nuo tokios atsakomybės reguliuojančios teisės normos.

Kalbant apie krovinių pervežimą sausumos keliais nederėtų pamiršti, kad be CMR konvencijos šiuos santykius reglamentuoja dvišalės, trišalės tarptautinės sutartys, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas<sup>6</sup>, specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti teisės aktai.

Vienas iš svarbesnių specialaus pobūdžio teisės aktų nacionaliniu lygmeniu reglamentuojančių krovinių pervežimą sausumos keliais – Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas<sup>7</sup> (toliau – Kelių transporto kodeksas). Pagrindinė šio teisės akto paskirtis – reguliuoti keleivių, bagažo ir krovinių vežimų organizavimą ir vykdymą, vežimų valstybinį valdymą ir kontrolę, atsakomybę už turtinę žalą (Kelių transporto kodekso 1 straipsnis). Krovinių pervežimą sausumos keliais taip pat tam tikra dalimi reglamentuoja Lietuvos Respublikos civilinio kodekso<sup>8</sup> (toliau – Civilinis kodeksas) XL skyriaus nuostatos, tačiau vežėjo civilinės atsakomybės klausimas, kuris yra aktualiausias šio rašto darbo temai, Civiliniame kodekse iš esmės yra sureguliuotas tik labai paviršutiniškai. Vežėjo atsakomybė yra reguliuojama vos keliomis Civilinio kodekso normomis (6.817 – 6.820 straipsniai), kurios iš esmės yra nukreipiamojo pobūdžio (blanketinės) ir tik trumpai apibūdina bei pateikia kelis pagrindinius vežėjo civilinės atsakomybės atvejus:

- 1) atsakomybę už transporto priemonių nepateikimą ir jų nepanaudojimą (Civilinio kodekso 6.818 straipsnis);
- 2) atsakomybę už transporto priemonės vėlavimą (Civilinio kodekso 6.819 straipsnis);
- 3) atsakomybę už krovinių neišsaugojimą (Civilinio kodekso 6.820 straipsnis).

Iš šių normų būtų galima išskirti nebent Civilinio kodekso 6.817 straipsnio 2 dalį, kuri yra itin svarbi, nes draudžia panaikinti ar riboti vežėjo civilinę atsakomybę, išskyrus įstatymo nustatytas išimtis.

Be aukščiau paminėtų nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių krovinių pervežimą kelių transportu, verta paminėti ir Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu

---

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). *Lietuvos aidas*, 1991, nr. 215-0.

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772.

<sup>8</sup> Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.

taisykles<sup>9</sup>, kurios nustato pagrindines krovinių tarptautinių vežimų sąlygas bei tokių vežimų kontrolės reglamentavimą<sup>10</sup> bei Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisykles<sup>11</sup>, kurios, savo ruožtu, numato krovinių vežimo vidaus kelių transportu tvarką ir sąlygas, reglamentuoja santykius tarp krovinių siuntėjų, vežėjų ir gavėjų bei nustato jų tarpusavio atsakomybę. Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių 6 punkte taip pat aptariamas važtaraštis, kaip vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas, todėl šis teisės aktas yra itin svarbus aiškinant važtaraščio, kaip krovinio pervežimą patvirtinančio dokumento, turinį.

Jei tarptautiniai vežimai vykdomi pagal TIR-CARNET dokumentus, reikia vadovautis ir 1957 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių vežimo su TIR knygelėmis<sup>12</sup> (toliau – TIR konvencija) bei Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimu Nr. 224 „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis“<sup>13</sup>, kuriame buvo nustatytos TIR konvencijos nuostatų įgyvendinimo sąlygos. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. spalio 29 d. nutarimu Nr. 1711 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimo Nr. 224 „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 metų TIR konvencija) nuostatų įgyvendinimo“ pakeitimo“<sup>14</sup> buvo patvirtinta nauja, aukščiau minėto, nutarimo redakcija.

Svarbu paminėti ir tai, kad krovinių vežimo dokumentuose vartojami tarptautiniai prekybos terminai (INCOTERMS), aiškinami pagal Tarptautinių prekybos rūmų parengtas oficialias prekybos terminų aiškinimo taisykles – INCOTERMS<sup>15</sup>. Šiuo metu galioja šių taisyklių 2010 m. redakcija.

---

<sup>9</sup> Patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497. *Valstybės žinios*, 1998, nr. 115-3261.

<sup>10</sup> Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklėse bei jų prieduose yra pateikiamas išsamus tarptautinių bei tarpvalstybinių susitarimų, sudarytų tarp Lietuvos Respublikos bei kitų valstybių, kurie reglamentuoja tarptautinius krovinių vežimus sąrašas. Kaip vienus iš svarbesnių tokio pobūdžio tarptautinių susitarimų būtų galima įvardinti 1970 m. Europos šalių susitarimą dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), 1990 m.; Laikinojo įvežimo konvenciją (Stambulo konvencija); Pavojingų krovinių vežimui taikytiną 1957 m. Europos sutartį dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) ir kt.

<sup>11</sup> Patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymu Nr. 300. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 76-1963.

<sup>12</sup> Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių vežimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija). *Valstybės žinios*, 2000, nr. 6-155.

<sup>13</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimas Nr. 224 „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis“. *Valstybės žinios*, 2001, nr. 19-608.

<sup>14</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. spalio 29 d. nutarimas Nr. 1711 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimo Nr. 224 „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 metų TIR konvencija) nuostatų įgyvendinimo“ pakeitimo. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 104-4669.

<sup>15</sup> INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC) *Incoterms® 2010* [interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. balandžio 2 d.]. Prieiga per internetą: <<https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/01/ICC-Introduction-to-the-Incoterms-2010.pdf>>.



Reikšmingu CMR konvencijos nuostatų aiškinimo šaltiniu laikytinas ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“<sup>16</sup> (toliau – LAT Senato nutarimas). Šiame nutarime bei Senato aprobuotoje apžvalgoje suformuotos nuostatos dėl Lietuvos teismų praktikos šioje srityje suvienodinimo, atskirų CMR konvencijos straipsnių aiškinimo ir jų taikymo. Pabrėžtina, kad LAT Senato nutarimu aprobuotoje apžvalgoje pateiktas atskirų CMR konvencijos straipsnių patikslintas vertimas į lietuvių kalbą, kuriuo taip pat bus vadovaujama šiame rašto darbe<sup>17</sup>.

Kaip matyti iš aukščiau pateikto krovinių pervežimą kelių transportu reglamentuojančių teisės aktų sąrašo, ši teisės sritis tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu lygmeniu yra ganėtinai plačiai sureglamentuota, tačiau viso šio teisinio reglamentavimo pagrindu išlieka CMR konvencija, kurios nuostatas, siekdamas vienodo nacionalinių bei tarptautinių normų taikymo, ne viena valstybė narė inkorporavo ar suderino su savo nacionaliniais teisės aktais (pvz., Austrija, Belgija, Nyderlandai)<sup>18</sup>. Ne išimtis ir Lietuva, kuri krovinių pervežimą kelių transportu sureglamentuodama Kelių transporto kodekse, didžiąją dalį šio kodekso nuostatų parengė atsižvelgdama į CMR konvencijos nuostatas. Akivaizdus to pavyzdys – Kelių transporto kodekso 46 straipsnis, kuriame pateikiama tiesioginė nuoroda į CMR konvencijos taikymą.

Nepaisant CMR konvencijos stabilumo bei universalumo, doktrinoje vis dažniau atkreipiamas dėmesys į tai, kad per visą savo gyvavimo laikotarpį vežimų rinka labai pasikeitė. Pakito teismų praktika šioje srityje, kurią šalys dalyvės stengiasi vienodinti, taip pat stengiamasi standartizuoti vežimo sąlygas, vežimo dokumentus ir vežėjo atsakomybės principus. Bet teismų praktikoje skirtumai tarp valstybių išlieka<sup>19</sup>. Kaip pagrindines to priežastis D. Ambrasienė ir E. Sinkevičius įvardina:

- 1) ne visada tikslų CMR konvencijos teksto vertimą į kitas kalbas (netikslus yra ir oficialus CMR konvencijos teksto vertimas į lietuvių kalbą);

---

<sup>16</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“, Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

<sup>17</sup> AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t.55(47), p. 19-31.

<sup>18</sup> HERBER, R. *CMR: UNIDROIT Should Not Let This Child Go!* Uniform L. Rev. n. s. 475 (1998) [interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. balandžio 2 d.]. Prieiga per internetą: <<http://heionline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit1998&div=44&id=&page=>>>.

<sup>19</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 13.

2) skirtingą atskirų valstybių teisės doktriną, ypač civilinės atsakomybės taikymo srityje<sup>20</sup>.

Iš esmės analogiškos pozicijos šiuo klausimu laikosi ir kitų šalių teisės mokslininkai, tačiau, pasak Otmar J. Tuma, tam didžiausią įtaką vis tik turi tai, kad valstybių narių teismai, kurie nagrinėja ginčus susijusius su CMR konvencijos taikymu, yra linkę ignoruoti Konvencijos preambulę bei kitas jos nuostatas, kurios yra aktualios aiškinamos nuostatos kontekste. Vietoje to teismai „užstringa“ ties pažodiniu Konvencijos nuostatų aiškinimu bei visiškai nevertina aiškinamos nuostatos kitų Konvencijos nuostatų kontekste. Tokiais atvejais Konvencijos nuostatos yra klaidingai interpretuojamos bei „užgujamos“ teisės aiškinimo kanonų, kurių formavimuisi didžiausią įtaką turėjo nacionalinė teisė bei nacionalinės teisės teorijos, kas reiškia, kad teisinės atsakomybės vienodinimas, kuris teisinėje literatūroje yra taip „liaupsinamas“, lieka nuošalyje<sup>21</sup>. Tokiu atveju kyla klausimas, kaip ir koku būdu turėtų būti aiškinamos CMR konvencijos nuostatos, kad visose valstybėse narėse jos būtų taikomos bei aiškinamos vienodai.

Visų pirma, vertėtų pabrėžti, kad CMR konvencija yra tarptautinė sutartis, todėl visų valstybių narių teismai aiškindami CMR konvenciją, privalo vadovautis bendraisiais tarptautinės teisės aiškinimo principais, kurie yra įtvirtinti 1969 m. Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės<sup>22</sup> (toliau – Vienos konvencija) 31 – 33 straipsniuose. Vienos konvencijos 31 straipsnyje yra įtvirtinta bendra aiškinimo taisyklė, kuri reikalauja, kad sutartis būtų aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastinę reikšmę sutarties kontekste ir atsižvelgiant į sutarties objektą bei jos tikslą. Kaip jau minėta ankstesnėje šio rašto darbo dalyje, pagrindinis CMR konvencijos tikslas yra įtvirtintas CMR konvencijos preambulėje. Būtent šioje tarptautinės sutarties dalyje jos autoriai siekė įtvirtinti bei atskleisti kitiems pagrindinius Konvencijos tikslus, dėl kurių šalims pavyko pasiekti bendrą susitarimą. Taigi, atsižvelgiant į CMR konvencijos preambulės nuostatą, kad šios Konvencijos tikslas yra suvienodinti tarptautinių krovinių vežimo sutarties sąlygas bei vežėjo atsakomybę, aiškinant ir taikant CMR konvencijos nuostatas yra būtina atsižvelgti į jų aiškinimo ir taikymo praktiką užsienio valstybių teismų praktikoje<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 13.

<sup>21</sup> OTMAR J. TUMA. *The Degree of Default under Article 29 CMR. The 50th Anniversary of the CMR Convention. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France)*, 2006, p. 586.

<sup>22</sup> 1969 m. Vienos konvencija dėl sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 13-480.

<sup>23</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. *2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“*, Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

Vienos konvencijos 33 straipsnyje yra įtvirtinta kita tinkamam CMR konvencijos aiškinimui bei taikymui svarbi taisyklė, kuri reikalauja, kad tuo atveju, jei sutarties autentiškumas buvo patvirtintas dviem arba keliomis kalbomis, visomis tomis kalbomis surašytas sutarties tekstas turi vienodą galią, todėl aiškinant CMR konvencijos nuostatas būtina vadovautis originaliais jos teksto (anglų bei prancūzų kalba) variantais ir laikytis jau minėtų jos aiškinimo taisyklių, nurodytų kituose Vienos konvencijos nuostatuose.

Šio rašto darbo autoriaus nuomone, siekiant tinkamai atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės ypatumus, yra būtina vadovautis aukščiau nurodytomis CMR konvencijos nuostatų aiškinimo taisyklėmis, t. y. aiškinant Konvencijos nuostatas būtina atsižvelgti ne tik į Lietuvos teismų suformuotą CMR konvencijos aiškinimo praktiką, bet ir į kitų valstybių narių teismų praktiką. Dėl šios priežasties tolimesniuose šio rašto darbo skyriuose, siekiant atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės ypatumus, bus lyginama Lietuvos bei užsienio teismų suformuota praktika dėl tam tikrų CMR konvencijos nuostatų taikymo bei tokiu būdu bus atskleidžiamos naujausios teisinės tendencijos vežėjo sausumos keliais civilinės atsakomybės srityje.

## **1.2. CMR konvencijos taikymo sąlygos**

Prieš pradėdant analizuoti CMR konvencijos nuostatas, kurios numato tam tikrus vežėjo civilinės atsakomybės ypatumus, vertėtų trumpai aptarti pagrindines CMR konvencijos taikymo sąlygas, kurių nustatymas yra itin svarbus norint vežimo teisiniams santykiams taikyti joje numatytas nuostatas. Norint nustatyti, ar krovinio vežimui bus taikomos CMR konvencijos nuostatos, visų pirma, remiantis CMR konvencijos 1 straipsnio 1 punktu, kuriame nustatyta, kad ši Konvencija taikoma kiekvienai kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinyš perduodamas ir yra priimamas (pristatytas) valstybės – Konvencijos narės teritorijoje, būtina nustatyti, ar egzistuoja visos šios Konvencijos taikymui būtinos sąlygos:

1) ar buvo vežama kelių transporto priemone (automobiliu, automobiliu vilkiku, priekaba, puspriekabe). Vežimą transporto priemone reikėtų aiškinti kaip krovinio, o ne automobilio, skirto parduoti, transportavimą, t. y. krovinio vežimą būtent transporto priemone (ant jos), nes automobiliui, jei jis važiuoja pats (nors jis yra prekė), transportuoti CMR konvencija netaikoma. Tačiau automobilis, jei jis vežamas kita transporto priemone (ant jos), yra krovinyš ir jam vežti CMR konvencija taikoma;

2) ar buvo vežama sausumos keliais;

2) ar buvo vežama už užmokestį;

- 3) ar buvo vežamas kroviny (daiktas prilygintinas kroviniui Konvencijos prasme);
- 4) ar krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų valstybių teritorijos;
- 5) ar krovinio išsiuntimo vietos ir/arba krovinio gavimo vietos valstybė yra CMR konvencijos narė<sup>24</sup>.

Esant visoms šioms sąlygoms, krovinių tarptautinio vežimo už atlyginimą sutarčiai, vežėjo, siuntėjo ir gavėjo tarpusavio santykiams, pareigoms bei atsakomybei bus taikoma CMR konvencija<sup>25</sup> ir šalys negalės susitarti dėl sutarčiai ir jų tarpusavio teisiniams santykiams taikytinos teisės, kitaip tariant, bet koks šalių susitarimas netaikyti Konvencijos, o taikyti nacionalinę teisę – bus negaliojantis. Be jau pateikto Konvencijos taikymo sąlygų sąrašo, CMR konvencijos 2 straipsnis numato papildomus du atvejus, kuomet Konvencija gali būti taikoma:

1) jei transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu, oro transportu (multimodalinis transportavimas), ir kroviny iš transporto priemonės yra neperkraunamas;

2) kai šalys susitarė, jog vežimo santykiams taikys CMR konvenciją. Pastebėtina, jog susitarimas dėl Konvencijos taikymo bus negaliojantis toliau išvardintiems vežimams, kurių Konvencija nereglementuoja, t. y. pašto siuntų, palaikų ir būsto baldų ir būsto apstatymo vežimui persikraustant.

Svarbu pabrėžti, jog CMR konvencija yra taikoma vežimo sutartims (ne vežimui apskritai, nes, pavyzdžiui, keliems vežimo etapams gali būti sudaromos atskiros sutartys, ir kai kurioms iš jų CMR konvencija gali būti netaikoma), kurių viena šalis yra vežėjas. Nėra svarbu, ar vežėjas veža krovinį pats, ar pasitelkdamas kitus asmenis. Svarbu, kad vežėjas yra vežimo sutarties šalis<sup>26</sup>. Būtent dėl šios priežasties vežimo sutartį yra itin svarbu atriboti nuo ekspedicijos ar automobilio nuomos bei panaudos sutarčių. Šioms sutartims, priešingai nei vežimo sutarčiai, yra taikomi tik nacionaliniai įstatymai ir CMR konvencijos nuostatos jiems netaikomos.

Be aukščiau nurodytų CMR konvencijos taikymo sąlygų yra svarbu paminėti, jog CMR konvencija nereglementuoja visiškai visų su vežimu ar vežimo sutarties vykdymu susijusių aspektų, todėl tie vežimo klausimai, kurie yra nereglementuojami CMR konvencijos yra sprendžiami vadovaujantis nacionaliniais įstatymais. CMR konvencija reguliuoja tokius klausimus, kaip:

---

<sup>24</sup> AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t.55(47), p. 19-31.

<sup>25</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 15.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 16.

- 1) krovinių vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas;
- 2) važtaraščio turinys; vežėjo atsakomybė;
- 3) reklamacijų, pretenzijų ir ieškinių dėl tarptautinių vežimų pareiškimo tvarka; ieškinio senatis;
- 4) nurodymai, susiję su vežimais, kai veža keli vežėjai; CMR konvencijos šalių – dalyvių;
- 5) teismo sprendimų vykdymas;
- 6) susitarimų, prieštaraujančių konvencijai negaliojimas.

CMR konvencija nereguliuoja tokių klausimų, kaip:

- 1) vežimo sutarties įsigaliojimas ir jos teisinė prigimtis;
- 2) sutarties galiojimas;
- 3) pareigų pakraunant, iškraunant, išdėstant krovinius paskirstymas ir atsakomybė už šiuos veiksmus;
- 4) atlygio už vežimą klausimų, išskyrus CMR konvencijos 13 straipsnį ir ieškinio senatį;
- 5) klausimų, susijusių su prastova (išskyrus senatį kai kuriems reikalavimams);
- 6) įkeitimo, sulaikymo ir kitų teisių.

CMR konvencijoje taip pat nereguliuoti ir kiti klausimai: vežėjo atsakomybė už transporto priemonės nepateikimą, vežėjui suteikiamos teisės palikti jo vežamą krovinį, kaip užstatą arba jį areštuoti, pavojingų krovinių vežimo specifika, muitinės procedūros vežant krovinį, vežėjo regresio teisės tvarka savo darbuotojams ir agentams, transporto priemonių nuoma arba panauda kroviniams vežti ir kita. Šie klausimai yra sureguliuoti nacionaliniais įstatymais<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“, Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

## 2. CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKYMAS VEŽIMO TEISINIUOSE SANTYKIUOSE

Išsamiau išanalizavus CMR konvencijos nuostatas galima teigti, jog tarptautinio vežimo sutartis yra susitarimas, kuriuo viena šalis (vežėjas) įsipareigoja pervežti krovinį (pristatyti jį į paskirties vietą gavėjui), o kita šalis siuntėjas – įsipareigoja už tai sumokėti vežėjui nustatyto dydžio užmokestį<sup>28</sup>. Ši tarptautinio vežimo sutarties sąvoka iš esmės yra beveik identiška Civilinio kodekso 6.808 straipsnyje pateiktai krovinio vežimo sutarties sąvokai. Iš šios sąvokos tampa aišku, jog vežėjas, kaip sutarties šalis, įsipareigodamas savo vardu vežti krovinį, kartu prisiima atsakomybę už tinkamą šios sutarties įvykdymą, t. y. krovinio pristatymą gavėjui bei visas iš šios pareigos neįvykdymo galinčias kilti teises pasekmes – civilinę atsakomybę.

Civilinė atsakomybė teisės teorijoje apibūdinama kaip turtinio pobūdžio prievolė taikoma asmeniui (tiek fiziniam, tiek juridiniam) už sutartyje prisiimtų įsipareigojimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą, taip pat padarius žalą kito asmens teisėms<sup>29</sup>. Panašiai civilinė atsakomybė yra apibūdinama ir Civiliniame kodekse, kurio 6.245 straipsnio 1 dalyje civilinė atsakomybė apibrėžiama, kaip turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius). Civilinė atsakomybė yra vienas iš asmens pažeistų teisių gynimo būdų. Lietuvoje civilinė atsakomybė, kaip ir daugelyje kitų kontinentinės teisės šalių yra skirstoma į dvi rūšis:

- 1) sutartinę civilinę atsakomybę;
- 2) deliktinę civilinę atsakomybę.

Šios civilinės atsakomybės rūšys skirstomos pagal tai, kokių pagrindų kyla kiekviena iš šių atsakomybės rūšių. Deliktinės civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindas yra žalos padarymas arba teisinės pareigos numatytos teisės aktuose pažeidimas<sup>30</sup>. Remiantis LR CK 6.245 straipsnio 3 dalimi sutartinės civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindas yra teisinės pareigos, numatytos sutartyje, pažeidimas ir ši atsakomybė atsiranda dėl to, kad neįvykdoma ar netinkamai įvykdoma sutartis, kurios viena šalis turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo ar netesybų (sumokėti baudą, delspinigius), o kita šalis privalo

<sup>28</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 19.

<sup>29</sup> BAUBLYS, L., et al. *Teisės teorijos įvadas*. Antras leidimas. Vilnius: MES, 2012, p. 485.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 485.

atlyginti dėl sutarties neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo padarytus nuostolius arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius).

Kalbant apie vežėjo civilinę atsakomybę, svarbu pabrėžti, kad vežėjo atsakomybės pagrindai pagal CMR konvencijos nuostatas įvairiose valstybėse yra suprantami nevienodai. Dalis valstybių (pavyzdžiui, Prancūzija, Belgija, Anglija) laikosi nuomonės, kad vežėjo atsakomybė (kaltė) už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą yra preziumuojama ir teigia, kad vežėjo atsakomybė yra speciali sutartinės atsakomybės forma su specifine išimtimi – kaltės prezumpcija. Pažymėtina, kad kaltės prezumpcija, kaip civilinės atsakomybės bruožas, yra būdinga deliktinei, o ne civilinei atsakomybei, todėl kitos valstybės (pavyzdžiui, Austrija, Vokietija) vežėjo atsakomybę sieja su žalos padarymu ir teigia, kad vežėjo atsakomybė yra ne sutartinė, o deliktinė (atsakomybė už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltinio). Tokį nevienodą, vežėjo civilinės atsakomybės vertinimą iš esmės lemia tai, kad skirtingų valstybių teisinėse doktrinos skirtingai suprantamos sutartinė bei deliktinė atsakomybė<sup>31</sup>.

D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus nuomone<sup>32</sup>, vežėjo atsakomybė vis dėlto turėtų būti laikytina sutartine, nes CMR konvencijos preambulėje minimos sutarties vežimo sąlygos, CMR konvencijos 1 straipsnyje nurodoma, kad Konvencija yra taikoma vežimo sutarčiai, o Konvencijos III skyrius yra pavadintas „Vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas“, todėl, dėl šių priežasčių, CMR konvencijoje numatyti vežėjo atsakomybės pagrindai turėtų būti siejami su vežėjo sutartine civiline atsakomybe.

Šio rašto darbo autorius sutinka su D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus nuomone, kad vežėjo civilinė atsakomybė turėtų būti siejama su sutartine civiline atsakomybe, tačiau neviseškai tinkamais laikytini argumentai, kuriais autoriai pagrindžia tokį vežėjo civilinės atsakomybės priskyrimą sutartinei civilinei atsakomybei. Esminę reikšmę priskiriant vežėjo civilinę atsakomybę prie vienos iš civilinės atsakomybės rūšių, turi tai, kokius interesus gina kiekviena iš šių civilinės atsakomybės rūšių. Sutartinė civilinė atsakomybė gina lūkesčių interesą, o deliktinė – tikrumo interesą. Paprasčiau tariant, sutartinės civilinės atsakomybės atveju, šalis tikisi atsidurti tokioje padėtyje, kurioje būtų, jei sutartis būtų tinkamai įvykdyta, todėl sutartinės atsakomybės tikslas – užtikrinti, kad nukentėjusi šalis tokioje padėtyje atsidurtų. Tikrumo interesas reiškia, kad asmuo tikisi išlikti tokioje padėtyje, kurioje šiuo metu jis yra, t. y. asmuo tikisi, kad jo padėtis nepablogės. Dėl šios priežasties deliktinės atsakomybės tikslas – asmens grąžinimas į tą padėtį, kurioje jis būtų

---

<sup>31</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 27.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 27.

buvęs, jei nebūtų teisės pažeidimo (delikto)<sup>33</sup>. Turint omenyje tai, kad krovinio siuntėjas, sudarydamas krovinių pervežimo sutartį su vežėju, visuomet turi pagrįstą lūkestį, kad vežėjas tinkamai įvykdys pervežimo sutartį, o ne lūkestį, kad jo padėtis nepablogės, darytina išvada, kad vežėjo atsakomybė turėtų būti priskiriama sutartinei civilinei atsakomybei. Papildomų argumentų tokiam priskyrimui teikia ir tai, kad dauguma vežėjo civilinės atsakomybės sąlygų (išskyrus vežėjo kaltės prezumpciją) atitinka sutartinės atsakomybės sampratą, t. y. tarp vežimo sutarties šalių visada sudaroma sutartis, žala kyla dėl netinkamo sutarties įvykdymo ar neįvykdymo, dėl ko kartu lieka nepateisinti sutarties šalies (siuntėjo ir/ar gavėjo) lūkesčiai, kurių tikėtasi vežėjui tinkamai įvykdžius prievolę.

Verta paminėti, kad D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus nuomone, nėra tiek reikšminga, kokiai atsakomybės rūšiai priskiriama vežėjo atsakomybė pagal CMR konvenciją, nes joje suformuluoti civilinės atsakomybės bruožai ir ypatumai yra būdingi tik tiems teisiniams santykiams, kurie atsiranda Konvencijoje nurodytais pagrindais<sup>34</sup>. Tokia autorių nuomonė yra visiškai suprantama, nes CMR konvencija gana aiškiai ir detalai reglamentuoja vežėjo civilinę atsakomybę už vežimo sutarties pažeidimą bei atvejus, kada tokia atsakomybė yra taikoma, tačiau šio rašto darbo kontekste, vežėjo civilinės atsakomybės diferencijavimas yra pakankamai reikšmingas, nes, kaip jau minėta, tam tikrose valstybėse vežėjo civilinė atsakomybė suprantama skirtingai. Tai reiškia, kad sprenddami vežėjo civilinės atsakomybės klausimą, kitų valstybių teismai skirtingai suprantama ir aiškina tam tikras civilinės atsakomybės sąlygas, o būtent kaltę. Pavyzdžiui, Vokietijos teismai vežėjo civilinę atsakomybę traktuoja kaip tam tikrą atsakomybės be kaltės formą – „absoliučią arba griežtą atsakomybę“ (angl. *strict liability*), kurios atsiradimas siejamas su žalos padarymu, t. y. su deliktine, o ne civiline atsakomybė. Kitaip tariant, šių valstybių teismai laikomasi nuomonės, jog vežėjo kaltė nėra būtina civilinės atsakomybės sąlyga. Tuo tarpu, Anglijos teismai taiko „didžiausio rūpestingumo“ (angl. *utmost care*) standartą, kitaip dar vadinamą „beveik griežta“ (angl. *almost strict*) atsakomybe, kas reiškia, kad vežėjo kaltei yra prilyginami ir tie atvejai, kuomet nėra tiesioginės vežėjo kaltės, tačiau žala atsirado dėl „didžiausio rūpestingumo“ nesilaikymo. Pavyzdžiui, byloje *Silber Traiding v. Islander Trucking*<sup>35</sup>, teismas, aiškindamas „didžiausio rūpestingumo“ standartą nurodė, kad vežėjas negali išvengti atsakomybės tuo atveju, kai krovinyje buvo pavogtas iš stovinio automobilio, kuomet jame miegojo vairuotojas, nes vežėjas nesiėmė visų įmanomų

<sup>33</sup> SELELIONYTĖ-DRUKTEINIENĖ, S. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija. *Justitia*, 2008, nr. 1 (67), p. 2-13.

<sup>34</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 28.

<sup>35</sup> *Silber Traiding v. Islander Trucking (1985) 2 Lloyd's Rep 243*; Baughen, p. 178.



atsargumo priemonių, kurių turėjo būti imtasi tam, kad būtų išvengta žalos, kitaip tariant, vežėjas negali išvengti civilinės atsakomybės, jei jo elgesys krovinio pervežimo metu neatitiko „didžiausio rūpestingumo“ standarto.

### 3. VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS ATSIKADIMO PAGRINDAI IR SĄLYGOS

#### 3.1. Vežėjo civilinės atsakomybės atsiradimo ir pasibaigimo momentas

Prieš pradėdant atskirai nagrinėti konkrečius vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus, būtina aptarti tai, nuo kokio momento prasideda bei pasibaigia vežėjo civilinė atsakomybė. Tik nustatius konkrečias vežėjo civilinės atsakomybės ribas laiko atžvilgiu, bus galima nuspręsti, ar vežėjui kyla civilinė atsakomybė už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą.

CMR konvencijos 17 straipsnio 1 punkte yra nurodyta, kad vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinio praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti ir iki jo perdavimo momento, taip pat už krovinio pavėluotą pristatymą. Taigi, kaip matyti iš šios CMR konvencijos nuostatos, vežėjo atsakomybės už krovinį pradžia yra siejama su krovinio priėmimu vežti, o pabaiga – su krovinio perdavimu gavėjui. Ne ką mažiau svarbu pabrėžti, kad minėtoje CMR konvencijos nuostatoje, taip pat yra įtvirtinta vežėjo atsakomybės prezumpcija, kuri iš esmės gali būti paneigta tik CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir 4 punktuose numatytais atvejais.

Tokiu atveju, norint tiksliai nustatyti vežėjo atsakomybės atsiradimo bei pasibaigimo ribas, būtina tiksliai nustatyti krovinio perdavimo vežti bei priėmimo momentus. Tikslus šių dviejų momentų nustatymas gali reikšti vežėjo atsakomybės nebuvimo faktą, nes loginio metodo pagalba nagrinėjant minėtąjį CMR konvencijos 17 straipsnio 1 punktą tampa aišku, jog vežėjas nėra atsakingas už krovinio praradimą ar sugadinimą, jeigu tai įvyko dar prieš priimant krovinį vežti arba jau po to, kai kroviny buvo perduotas jo gavėjui.

LAT formuojamoje praktikoje yra laikomasi griežtos nuomonės, jog vežėjo atsakomybė už krovinį prasideda nuo to momento, kai kroviny yra priimtas būtent vežti, bet ne kitais tikslais (pavyzdžiui, automobilis pateiktas kroviniui pakuoti, saugoti prieš pervežant ir pan.). Jei vežėjas be pervežimo dar yra įpareigotas įpakuoti, saugoti ar dalyvauti krovinio pakrovimo procese ar jį stebėti, vežėjas laikomas priėmusiu pervežti krovinį tik šioms operacijoms pasibaigus<sup>36</sup>. Tokiu atveju, vežėjo atsakomybė gali prasidėti tik nuo faktinio vežimo pradžios, kuris teismų praktikoje, be kita ko, yra siejamas su kitu, itin svarbiu, krovinio perdavimo aspektu – vežėjo pasirašymu CMR važtaraštyje. CMR

---

<sup>36</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. gegužės 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Darvydas“ v. J. K. IĮ „Banga“, J. K., ir UAB DK „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-227/2012.

konvencijos 9 straipsnio 1 punkte yra nustatyta taisyklė, kad važtaraštis yra ne tik vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas, bet ir tuo pačiu įrodymas, jog krovinytis yra perėjęs vežėjo dispozicijon, iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Tai reiškia, kad vežėjo atsakomybės prezumpcija pradeda galioti nuo to momento, kai vežėjas, priėmęs krovinį, pasirašo CMR važtaraštyje, t. y. nuo krovinio priėmimo vežti momento iki perdavimo gavėjui momento (CMR 17 straipsnio 1 punktas). Taigi šioje materialiosios teisės normoje įtvirtinta teisinė prezumpcija, patvirtinanti krovinio perėjimo vežėjo dispozicijon faktą, bei taip pat nustatytas atsakomybės už krovinio praradimą ar jo sugadinimą atsiradimo momentas<sup>37</sup>.

Kaip praktinį tokios situacijos pavyzdį, kai krovinio perdavimo vežėjui momento nustatymas turėjo itin didelės reikšmės vežėjo atsakomybei, būtų galima pateikti LAT išaiškinimą byloje Nr. 3K-3-296/2008<sup>38</sup>. Byloje buvo nustatyta, kad vežėjas buvo įsipareigojęs pervežti krovinį iš Italijos į Lietuvą. Krovinio pakrovimo į transporto priemonę metu, vairuotojas suskaičiavo, kad į transporto priemonę buvo pakrautos 199 dėžės, tačiau jam pateiktuose dokumentuose buvo nurodyta, kad krovinį sudaro 211 dėžių. Pakrovimo vietoje transporto priemonė nebuvo užplombuota. Nebūdamas tikras dėl pakrautų dėžių skaičiaus, vežėjo vairuotojas nuvyko pas krovinio siuntėją bei nurodė, kad pakrautų dėžių skaičius neatitinka jam pateiktuose dokumentuose nurodyto dėžių skaičiaus bei atsisakė priimti CMR važtaraštį ir kitus krovinį lydinčius dokumentus. Krovinio pakrovimo dieną transporto priemonė su kroviniu liko muitinės komplekso teritorijoje. Kitą dieną, siuntėjui atsisakius savo lėšomis iškrauti bei perskaičiuoti krovinį, vežėjo nurodymu puspriekabė buvo užplombuota, o vežėjas, priimdamas krovinio dokumentus, CMR važtaraštyje padarė įrašą, kad „dėl intensyvaus krovimo negalėjo suskaičiuoti“. Pristačius krovinį buvo nustatyta, kad transporto priemonės plomba buvo nepažeista, tačiau iškraunant krovinį paaiškėjo, kad kelios dėžės yra pažeistos ir, kad trūksta dalies krovinio. LAT atsižvelgęs į šias faktines aplinkybes – šalių susirašinėjimą dėl pakrauto krovinio kiekio neatitikimo bei reikalavimo jį perkrauti ir perskaičiuoti konstatavo, kad krovinio siuntėjas įrodė faktą, kad krovinytis vežėjui buvo perduotas anksčiau nei buvo pasirašytas CMR važtaraštis bei uždėta plomba, t. y. vieną dieną iki CMR važtaraščio pasirašymo. Šioje byloje buvo vadovaujama prieš tai minėta CMR konvencijoje įtvirtinta vežėjo atsakomybės prezumpcija, dėl ko vežėjas buvo pripažintas atsakingu už dalies krovinio praradimą. Pažymėtina, kad vežėjo argumentai dėl transporto priemonės užplombavimo

---

<sup>37</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2014 m. gegužės 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB „AIRCS“ v. UAB „Baltprim“ ir A. O., Nr. 3K-3-271/2014.

<sup>38</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2008 m. gegužės 30 d. nutartis civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, Nr. 3K-3-296/2008.

buvo atmesti, nes krovinio trūkumas galėjo atsirasti iki transporto priemonės užplombavimo, t. y. kroviniui jau perėjus vežėjo dispozicijon.

Iš esmės analogiškai yra reglamentuojamas ir vežėjo atsakomybės už krovinių pradžios momentas, kai krovinio pervežimui yra taikomi Lietuvos nacionaliniai įstatymai, t. y. krovins yra pervežamas vietiniais maršrutais.

Kelių transporto kodekso 45 straipsnio 5 dalyje yra nurodyta, kad vežėjas nustatyta tvarka priėmęs iš siuntėjo krovinį ar bagažą atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo už žalą dėl krovinio ar bagažo trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės. Tuo tarpu, Civilinio kodekso 6.820 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad vežėjas atsako už krovinio ar bagažo neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) po krovinio ar bagažo priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad krovins ar bagažas buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir, kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso. Kaip matyti, tiek Civilinio kodekso, tiek Kelių transporto kodekso nuostatos vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą pradžią taip pat sieja su krovinio perėmimu vežėjo dispozicijon. Svarbu pabrėžti, kad pagal nacionalinės teisės nuostatas, vežėjo atsakomybė už krovinį yra sietina su vežėjo kalte, tuo tarpu, CMR konvencijoje vežėjo atsakomybė yra grindžiama civilinėje teisėje įtvirtinta „rizikos“ teorijos koncepcija, kuri teigia, kad nepaisydamas savo veiklos didesnės rizikos, asmuo ją vykdo ir jos neatsisako, nes iš šios veiklos jis gauna didesnę naudą. Tokiu atveju, asmuo prisiima visą atsakomybę už rizikos realizavimąsi, t. y. už žalą atsiradimą<sup>39</sup>.

Kalbant apie vežėjo civilinės atsakomybės pabaigos momentą, svarbu pabrėžti tai, kad pagal CMR konvencijos 13 straipsnio 1 dalies nuostatas, krovinio perdavimas yra siejamas su dviejų sąlygų įgyvendinimu:

- 1) krovinio pristatymu į paskirties vietą;
- 2) krovinio perdavimu tinkamam gavėjui, pastarajam perduodant antrąjį CMR važtaraščio egzempliorių ir parašu patvirtinant apie krovinio gavimą.

CMR konvencijoje nėra detalizuojama, kas yra laikytina krovinio paskirties vieta, todėl šią spragą paliekama užpildyti teismų praktikai bei doktrinai. D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus nuomone<sup>40</sup>, krovinio pristatymo vieta turėtų būti suprantama, kaip vieta nurodyta CMR važtaraštyje arba vieta, kuri buvo pakeista siuntėjo reikalavimu (CMR konvencijos 12 straipsnio 1 punktas). Krovinio pristatymu į paskirties vietą nebus laikomi

<sup>39</sup> MIKELĖNAS, V., *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995, p. 229.

<sup>40</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 29-30.

tokie atvejai, kai vežėjas nepasiekia CMR važtaraštyje nurodytos vietos, išskyrus atvejus, kai vežėjas, vykdydamas valstybinės valdžios institucijų (pavyzdžiui, muitinės, veterinarijos tarnybos ir kt.) nurodymus, buvo priverstas krovinį pristatyti į jų nurodytą vietą. Verta paminėti tai, kad LAT formuojamoje praktikoje yra laikomasi bendros vieningos nuomonės, kad krovinio perdavimu laikytinas momentas, kai krovinio gavėjas laisva valia priima krovinį valdyti ir pasirašo CMR važtaraštyje. Nuo parašo CMR važtaraštyje atsiradimo momento nutrūksta vežėjo pareiga prižiūrėti ir saugoti krovinį<sup>41</sup>. Kitaip tariant, krovinio perdavimas yra siejamas ne su krovinio iškrovimo pradžia ar pabaiga, o su krovinio gavėjo valios priimti jam perduodamą krovinį išreiškimu, kurį geriausiai atspindi krovinio gavėjo pasirašymas CMR važtaraštyje. Nepaisant to, praktikoje gali susiklostyti tokia situacija, kai šalys savo valią perduoti-priimti krovinį gali aiškiai išreikšti kitais veiksmais. Tokiu atveju, šalys turi galimybę visomis įmanomomis priemonėmis įrodyti krovinio perdavimo faktą bei tokiu būdu nuginkčyti CMR konvencijoje įtvirtintą prezumpciją dėl krovinio perdavimo atliekant atitinkamą įrašą CMR važtaraštyje.

LAT byloje Nr. 3K-3-269/2007<sup>42</sup> buvo nustatyta, kad vežėjui pristačius krovinį į paskirties vietą, krovinio gavėjo darbuotojas priėmė krovinį. Iškovus dalį krovinio, krovinio gavėjo darbuotojas vežėjo vairuotojui davė nurodymus privažiuoti prie kitos išsikrovimo vietos, kuri yra tų pačių sandėlių teritorijoje. Vairuotojui manevruojant sandėlių teritorijoje transporto priemonė įvažiavo į duobę, dėl ko pakrypo bei nuvirto krovinys. Kroviniui iškritus iš transporto priemonės jis buvo labai apgadintas. Bylą nagrinėję teismai nustatė, kad krovinys buvo apgadintas jį vežant į antrąją išsikrovimo vietą po to, kai CMR važtaraštyje pasirašė gavėjo darbuotojas ir, kai dalis krovinio jau buvo iškrauta gavėjo sandėlyje. LAT šioje byloje pasisakė, kad krovinio perdavimo momentas, nuo kurio pasibaigia vežėjo atsakomybė už krovinį, laikytinas procesu, kai vežėjas perduoda gavėjui rūpinimąsi pagal sutartį vežamu krovinium ir suteikia pastarajam galimybę faktiškai kontroliuoti krovinį. Atsižvelgęs į tai, LAT nusprendė, kad pasirašydamas CMR važtaraštyje ir teikdamas tolimesnius nurodymus vežėjui dėl transporto priemonės manevravimo sandėlių teritorijoje, siekiant iškrauti krovinį, šiais veiksmais gavėjas patvirtino, kad krovinys yra perduotas jo dispozicijon. Teisėjų kolegija papildomai pabrėžė, kad būtent gavėjas, o ne vežėjas iš anksto žinojo apie privažiavimo prie antrosios krovinio

---

<sup>41</sup>Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinė teisėjų kolegija. 2001 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Mėlynoji uoga“ v. UAB „Danajos autotransportas“, UAB DK „Lindra“, UAB DK „Drauda“, Nr. 3K-7-936/2001.

<sup>42</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2007 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. V. Jansono individuali įmonė, UAB „Ad rem“ ir UAB DK „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-269/2007.

iškrovimo vietos sąlygas ir turėjo galimybę įvertinti bei nuspręsti, koku būdu saugiai iškrauti krovinį bei jo nesugadinti. Todėl teikdamas nurodymus vežėjui pervežti krovinį į antrąją iškrovimo vietą gavėjas tokiais savo veiksmais prisiėmė krovinio sugadinimo riziką.

Krovinio perdavimo momentas labai panašiai aiškinamas ir užsienio valstybių teismų praktikoje. Užsienio valstybių teismai krovinio perdavimo momentą sieja su „krovinio kontrole“, t. y. kol vežėjas kontroliuoja krovinį, kroviny s nėra perduotas gavėjui ir už jo saugojimą vis dar yra atsakingas vežėjas. Tokiais atvejais, net, jei ir atgabentas kroviny s yra iškrautas bei sandėliuojamas, už krovinio išsaugojimą vis dar lieka atsakingas vežėjas.

Pažymėtina, kad teismų praktikoje krovinio priėmimu faktiniais veiksmais nelaikytini tokie atvejai, kai krovinio gavėjas atlieka veiksmus išoriškai panašius į krovinio priėmimą, bet šie veiksmai yra atliekami stengiantis išgelbėti krovinį ar sumažinti atsirandančią žalą, pavyzdžiui, skubiai iškraunamos iš automobilio ir apdorojamos metalinės statinės, iš kurių dėl defektų teka dažai; skubiai iškraunamas ir perrenkamas gesti pradėjusių braškių kroviny s<sup>43</sup>. Tokiais atvejais, kroviny s nebus laikomas priimtu, nes trūks esminio krovinio priėmimo elemento – laisvos krovinio gavėjo valios priimti krovinį.

Nelaikytini krovinio perdavimu ir tie atvejai, kai vežėjas, nesant susitarimo su siuntėju ir (ar) gavėju, krovinį palieka muitinės sandėliuose, ir muitinė jį saugo, jei krovinio gavėjas nėra pasirašęs CMR važtaraštyje. Tačiau būtina pažymėti, kad krovinio palikimas muitinės sandėliuose bus laikomas krovinio perdavimu ir vežimas bus laikomas pasibaigusiu, jei vežėjas pagrįstai ir teisėtai, pasinaudodamas CMR konvencijos 15 bei 16 straipsniu jam suteiktomis teisėmis, krovinį iškraus disponuojančio kroviniu asmens (siuntėjo arba gavėjo) sąskaita. Tokiais atvejais vežėjui išlieka prievolė saugoti krovinį, tačiau krovinio apsaugą jis gali patikėti ir trečiajam asmeniui; tokiu atveju jis atsako tik už tinkamą trečiojo asmens pasirinkimą (CMR konvencijos 16 straipsnio 2 punktas). Gavėjas gali atsisakyti priimti krovinį. Tuomet vežėjas turi imtis veiksmų, numatytų Konvencijos 15 ir 16 straipsniuose. Šiuo atveju kyla klausimas, kada kroviny s turi būti laikomas perduotu? Pagal nusistovėjusią tarptautinę praktiką laikoma, kad siuntėjas tokiu atveju pakeičia gavėją, ir vežimas baigiamas, kai kroviny s yra gražinamas siuntėjui arba siuntėjo nurodymu kroviny s yra perduodamas kitam gavėjui (CMR konvencijos 12 straipsnio 1 punktas)<sup>44</sup>.

Pažymėtina, kad krovinio pristatymo ir krovinio perdavimo fakto įrodinėjimo našta visuomet tenka vežėjui, turinčiam įrodyti, kad jis padarė viską, kas numatyta CMR

---

<sup>43</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 33.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 31.

konvencijos 13 straipsnio 1 punkte, ir krovinių perdavė gavėjui. To neįrodžius vežėjas lieka atsakingas<sup>45</sup>. Krovinių perdavimo momentas taip pat ypač svarbus nustatant ieškinio senaties terminą, nes pagal CMR konvencijos 32 straipsnio nuostatas pretenzijų pateikimo ir ieškinio pareiškimo senaties terminai yra skaičiuojami nuo krovinių perdavimo gavėjui dienos.

### **3.2. Vežėjo civilinė atsakomybė už krovinių praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti**

Kaip jau minėta šiame rašto darbe, pagrindinis vežėjo civilinės atsakomybės principas yra įtvirtintas CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje, kurioje nurodoma, kad vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinių praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinių priėmė vežti ir iki jo perdavimo momento, taip pat už krovinių pavėluotą pristatymą. Šiuo laikotarpiu, t. y. nuo krovinių priėmimo vežti iki krovinių perdavimo gavėjui momento, vežėjas privalo nedaryti nieko, kas turėtų neigiamos įtakos kroviniui ir atvirkščiai – daryti viską, kas įmanoma, kad krovinyje būtų apsaugotas nuo praradimo, sugadinimo ar, kad nebūtų pavėluota pristatyti krovinių. Kitaip tariant, vežėjas priėmęs vežti krovinių pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalį tampa visiškai atsakingu už krovinių praradimą, sugadinimą bei pavėluotą pristatymą, tačiau ši vežėjo atsakomybės prezumpcija gali būti paneigta, jeigu jis įrodytų, kad egzistavo bent viena iš aplinkybių, nurodytų CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir/arba 4 dalyse<sup>46</sup>.

Lingvistinio metodo pagalba aiškinant CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, išryškėja pagrindinis vežėjo civilinės atsakomybės ypatumas – tai, kad vežėjui civilinė atsakomybė kyla net ir nesant jo kaltės dėl krovinių sugadinimo, praradimo ar pavėlavimo pristatyti, kitaip tariant, vežėjo kaltė yra preziumuojama. Iš minėtos CMR konvencijos nuostatos taip pat tampa aišku, kad žala vežimo teisiniuose santykiuose pasireiškia šiomis formomis:

- 1) viso ar dalies krovinių praradimu;
- 2) krovinių sugadinimu;
- 3) pavėlavimu pristatyti krovinių.

---

<sup>45</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 32.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 28.

Siekiant išsiaiškinti, ką reiškia kiekviena iš šių sąvokų ir, kokios teisinės pasekmės kiekvienu atveju atsiranda vežėjui toliau atskirai bus aptariamos kiekviena iš šių žalos atsiradimo formų.

### 3.2.1. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą

CMR konvencijoje yra išskiriamos dvi pagrindinės krovinio praradimo formos: 1) viso krovinio praradimas ir 2) dalies krovinio praradimas. Labiausiai toks atskyrimas yra aktualus nustatant ieškinio senaties termino pradžią (CMR konvencijos 32 straipsnio 1 dalis) ir kompensacijos, kurią turi sumokėti vežėjas, dydį (CMR konvencijos 23 straipsnis), t. y. praradus dalį arba visą krovinį kyla skirtingos pasekmės.

Visišku krovinio praradimu yra laikytinas krovinio sunaikinimas ar esminis jo sugadinimas dėl kurio krovinio remontas ekonomiškai nepagrįstas ar neįmanomas, arba krovinytis yra pamestas, nežinant jo buvimo vietos. Visiškas krovinio praradimas yra tada, kai nepristatoma nieko, kas buvo įsipareigota pagal vežimo sutartį pristatyta, arba pristatoma tai, ko negalima naudoti. Visiško praradimo atveju apskritai nežinoma, kur yra krovinytis, kuris turėjo būti pristatytas<sup>47</sup>.

CMR konvencijoje yra pateiktas ir dalinio krovinio praradimo apibūdinimas, pagal kurį dalinis krovinio praradimas yra tada, kai dalis krovinio nėra pristatyta, o kita dalis pristatyta gavėjui. Šiuo atveju vežėjas turi kompensuoti už tą krovinio dalį (kiekybinis kriterijus), kuri nepristatyta gavėjui. Pažymėtina, kad CMR konvencijoje krovinio nepristatymas yra siejamas ne su konkrečių įrodymų apie krovinio praradimą, sunaikinimą, pagrobimą ar dingimą pateikimu, tačiau su krovinio nepateikimu per numatytą terminą. Pristatymo fakto įrodinėjimo našta tenka vežėjui<sup>48</sup>. Itin svarbu yra ir tai, kad apie dalies krovinio praradimą krovinio gavėjas privalo nurodyti CMR važtaraštyje. Priešingu atveju yra laikoma, jog gavėjas priėmė krovinį tokios būklės (apimties), kokia nurodyta CMR važtaraštyje (CMR konvencijos 30 straipsnio 1 punktas).

D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus monografijoje yra išskiriama ir trečia krovinio praradimo forma – menamas (fiktyvus) krovinio praradimas (CMR konvencijos 20 straipsnis). Menamo (fiktyvaus) krovinio praradimo atveju krovinytis laikomas prarastu, jeigu jis, pasibaigus sutartam pristatymo terminui, per 30 dienų nepristatomas, o jeigu terminas nebuvo suderintas, – tai per 60 dienų nuo to momento, kai krovinį perėmė vežėjas.

<sup>47</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 37.

<sup>48</sup> Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. gruodžio 6 d. nutartis civilinėje byloje ALFA LOGISTICS, BUAB v. uždaroji akcinė bendrovė „Saukupa“, Nr. 2A-2025-343/2012.



Menamo (fiktyvaus) krovinio praradimo atveju vežėjui kyla tokia pati teisinė atsakomybė, kaip ir visiškai praradus krovinį ir krovinio gavėjas turi teisę reikalauti krovinio vežėjo atlyginti prarasto krovinio vertę. Šiuo atveju yra visiškai nesvarbu, kur realiai yra krovinytis bei dėl kokių priežasčių vežėjas jo negali pristatyti. Vienintelis skirtumas tarp visiško ir menamo (fiktyvaus) krovinio praradimo yra tas, kad pagal sutartį įgaliojimus turintis asmuo, gavęs pranešimą apie tai, kad krovinytis rastas, per 30 dienų gali pareikalauti, kad krovinytis jam būtų gražintas, apmokėjęs CMR važtaraštyje numatytas skolas, taip pat gražinus gautą kompensaciją, atskaičius iš jos galimas išlaidas ir paliekant teisę reikšti pretenzijas, kaip numatyta CMR konvencijos 23 straipsnyje<sup>49</sup>.

### 3.2.2. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą

Krovinio sugadinimas – tai krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą, arba tai, kad jis tampa nebetinkamas naudoti. Krovinio vertės sumažėjimo atveju vežėjas turi kompensuoti krovinio vertės sumažėjimo sumą (CMR konvencijos 25 straipsnis) bei kitas su krovinio vertės sumažėjimu susijusias išlaidas (pavyzdžiui, mokestis ekspertams už vertės nustatymą ir kt.). CMR konvencijos 25 straipsnio 1 punkte nustatyta, kad krovinio sugadinimo atveju vežėjas turi sumokėti sumą, lygią krovinio nuvertėjimo sumai, apskaičiuotai pagal 23 straipsnio 1, 2, 4 punktų nuostatas, tačiau kompensacija negali būti didesnė kaip: suma, kurią reikėtų sumokėti visiškai praradus krovinį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinamas visas krovinytis, arba suma, kurią reikėtų sumokėti praradus sugadintą krovinio dalį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinama tik dalis krovinio<sup>50</sup>.

Krovinio sugadinimo atveju yra itin svarbu užfiksuoti krovinio apgadinimo faktą. Tai daroma CMR konvencijos 30 straipsnio 1–2 punktuose nustatyta reklamacijų pateikimo tvarka, kuri priklauso nuo krovinio trūkumų akivaizdumo. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad lietuviškame CMR konvencijos 30 straipsnio tekste vartojamas „pretenzijos“ terminas, tačiau šiame straipsnyje kalbama apie informacinio pobūdžio reklamacijas. Pagal CMR konvencijos 30 straipsnio 1 punktą, jei gavėjas priimta krovinį, neįvertindamas kartu su vežėju krovinio būklės ir nepareikšdamas jam pretenzijų dėl dalies krovinio praradimo ar sugadinimo, tai iki bus įrodyta priešingai, manoma, jog gavėjas priėmė krovinį tokios būklės, kokia nustatyta važtaraštyje; akivaizdžių nuostolių ar sugadinimo atvejais

<sup>49</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 38-39.

<sup>50</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. lapkričio 30 d. nutartis civilinėje byloje uždaroji akcinė bendrovė „Iksea“ v. uždaroji akcinė bendrovė „Vigidas transport“, Nr. 3K-3-527/2012.

pretenzijos turi būti reiškiamos vėliausiai krovinio priėmimo metu arba, jeigu nuostoliai ar sugadinimas neakivaizdūs, ne vėliau kaip per septynias darbo dienas po krovinio priėmimo (neįskaitant sekmadienių ir šventinių dienų). Tuo atveju, kai krovinio nuostoliai ar sugadinimas išoriškai neakivaizdūs, pretenzijos turi būti reiškiamos raštu. Taigi, jeigu neakivaizdžių nuostolių ar krovinio sugadinimo atveju gavėjas, priėmęs krovinį drauge su vežėju, nepateikė jam reklamacijų per septynias dienas po krovinio priėmimo (neįskaitant sekmadienių ir šventės dienų), laikoma, kad jis priėmė krovinį tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje. Tokiu atveju įsigalioja CMR konvencijos 30 straipsnio 1 punkte nustatyta prezumpcija dėl tinkamos krovinio būklės jo pristatymo metu. Krovinio priėmimas, kai gavėjas kartu su vežėju tinkamai nepatikrina priimtų prekių būklės arba nepareiškia pretenzijų, kaip to reikalaujama CMR konvencijos 30 straipsnio 1 punkte, yra *prima facie* įrodymas, kad prekių siunta gauta tokia, kokia nurodyta važtaraštyje, tačiau gavėjas ar kitas prekėmis suinteresuotas asmuo gali jį nuginčyti<sup>51</sup>.

Apibendrinant teigtina, kad krovinio sugadinimo atveju siekiant vežėjui pritaikyti civilinę atsakomybę už krovinio praradimą yra būtina tinkamai užfiksuoti krovinio sugadinimo faktą bei apie tai tinkamai (akivaizdžiu krovinio sugadinimo atveju – tą pačią dieną, o neakivaizdžiu – ne vėliau kaip per 7 dienas) pranešti krovinio vežėjui. Toks pranešimas nebūtinai sietinas su pretenzijos pateikimu, pakanka, kad pranešimas būtų reklamacinio pobūdžio, t. y. informuojantis vežėją apie krovinio sugadinimo faktą.

---

<sup>51</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2014 m. gruodžio 23 d. nutartis civilinėje byloje akcinė bendrovė „Krekenavos agrofirma“ v. uždaroji akcinė bendrovė „Koldlita“, Nr. 3K-3-576/2014.

### 3.2.3. Vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinių pristatymą

Remiantis CMR konvencijos 19 straipsniu, krovinyms laikomas pristatytu ne laiku, kai jis nepristatomas suderintais terminais, arba jeigu nebuvo susitarta dėl pristatymo terminų, tada įvertinant konkrečias vežimo aplinkybes, o jei kraunama dalimis, atsižvelgiant į normaliomis sąlygomis reikalingą krovinių partijai sudaryti būtiną laiką, – faktinė vežimo trukmė didesnė už laiką, kuris normaliomis sąlygomis reikalingas pareigingam vežėjui atlikti vežimą.

Iš nurodytos CMR konvencijos nuostatos matyti, kad pavėluotas krovinių pristatymas gali būti dvejopas:

1) šalys susitarė dėl pristatymo terminų, bet laiku nebuvo pristatyta, – tada vežėjas turi kompensuoti nuostolius pagal CMR konvencijos 23 straipsnio 5 punktą. Pristatymo terminas gali būti nurodytas tiek važtaraštyje, tiek ir kituose dokumentuose, nurodančiuose tai, kad pristatymo terminas buvo šalių suderintas;

2) šalys nesusitarė dėl pristatymo terminų, tai pavėluotu pristatymu laikytini tie atvejai, jei pristatymo laikas viršija laiką, kuris normaliomis sąlygomis reikalingas pareigingam vežėjui pervežti krovinį. Nustatant „protingą“ laiką atsižvelgtina į 1970 m. Europos šalių susitarimą dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)<sup>52</sup> nuostatas, taip pat į tai, kad jei, nesuderinus termino, krovinyms nepristatomas per 60 dienų, jis yra laikomas prarastu (CMR konvencijos 20 straipsnio 1 punktas).

Taip pat svarbu pabrėžti, kad jei yra pareikštas ieškinys dėl nuostolių, patirtų dėl pavėluoto pristatymo, teismas turi patikrinti, ar buvo vežėjui pareikšta raštiška pretenzija ir ar buvo ji pareikšta laiku, t. y. išsiųsta per 21 dieną po to, kai krovinyms perduotas gavėjui (CMR konvencijos 30 straipsnio 3 punktas). Įrodymus apie išsiuntimo datą pateikia ieškovas. Nepareiškus pretenzijos raštu, gavėjas netenka teisės teismine tvarka reikalauti atlyginti dėl pavėluoto pristatymo patirtus nuostolius. Todėl nustatčius, kad pretenzija nebuvo pareikšta ir terminas jai pareikšti yra praėjęs, teismas turėtų bylą nutraukti, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso 243 straipsnio 1 dalies 2 punktu. Jeigu pagal CMR konvencijos 19 straipsnio sąlygas krovinyms pristatytas ne laiku, ieškovas, tinkamai pareiškęs vežėjui pretenziją, turi įrodinėti, kad dėl to jis patyrė nuostolių ir pagrįsti jų dydį. Nuostolių atlyginimo suma negali viršyti sumokėto ar mokėtino

---

<sup>52</sup> Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), *Valstybės žinios*, 2000, nr. 59-1762.

užmokesčio už vežimą (CMR konvencijos 23 straipsnio 5 punktas)<sup>53</sup>. Pažymėtina, kad ši taisyklė nėra absoliuti, nes tam tikrais atvejais toks nuostolių dydžio ribojimas gali reikšti nepagrįstą kaltosios šalies interesų gynybą. Kaip pavyzdys pateiktina Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-1258/2013<sup>54</sup>. Šioje byloje tarp šalių kilo ginčas dėl pavėluoto krovinio pristatymo, kuomet vežėjui už pavėluotą krovinio pristatymą (pavėluota 8 dienas) užsakovas paskyrė 800 Eur dydžio baudą, nors užmokestis už vežimą sudarė vos 145 Eur (plius PVM mokestis). Byloje vežėjas siekė išvengti jam paskirtos baudos remdamasis vien tik CMR konvencijos 23 straipsnio 5 dalies nuostatomis. Apeliacinis teismas, kuris pagal pareiškėjo skundą peržiūrėjo arbitražo sprendimą konstatavo, kad lupikiškų netesybų taikymas galėtų suponuoti viešosios tvarkos pažeidimą, tačiau priteista bauda nagrinėjamu atveju negali būti laikoma nepagrįstai didele. Vežimo sutartis buvo sudaryta tarp verslininkų, todėl nepaisant sąlyginai nedidelės sutarties kainos, vežamo krovinio vertė siekė apie 19 000 Eur, o vėlavimas pristatyti krovinį buvo pakankamai žymus – vėluota 8 darbo dienas. Kartu pažymėtina, kad pareiškėjas, atsisakydamas sumokėti baudą ir išprovokuodamas ginčą arbitraže, taip pat skųsdamas priimtą arbitražo teismo sprendimą, patyrė kelis kartus didesnes bylinėjimosi išlaidas nei ginčijama bauda. Dėl šios priežasties apeliacinis teismas atmetė pareiškėjo skundą bei paliko arbitražo sprendimą nepakeistą, ko pasekoje, iš vežėjo buvo priteista 800 Eur bauda.

Šio rašto darbo autoriaus nuomone vertėtų pažymėti, kad arbitražas CMR konvencijos taikymo klausimais paprastai laikosi liberalesnės pozicijos ir atsižvelgia į tai, ką šalys susitaria sutartyje, todėl toks sprendimas bei jo pagrindimas turėtų būti vertinamas itin atsargiai, ypač turint omenyje tai, kad LAT praktikoje yra nusistovėjusi griežta pozicija, jog bet kokie šalių susitarimai dėl konkretaus baudos už krovinio pristatymo termino viršijimą dydžio yra niekiniai bei negaliojantys. Remiantis LAT Senato nutarime suformuota praktika<sup>55</sup>, baudos reikalaujanti šalis visuomet privalo įrodyti dėl pristatymo termino viršijimo patirtų nuostolių faktą ir dydį, todėl, net jei laikyti, kad aukščiau minėtoje byloje nustatytos aplinkybės teikia pagrindą netaikyti CMR konvencijos 23 straipsnio 5 dalyje numatytų ribojimų dėl maksimalaus nuostolių dydžio, tokie nuostoliai iš vežėjo negalėtų būti priteisti kitai šaliai nepateikus tokių nuostolių dydį pagrindžiančių įrodymų.

---

<sup>53</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

<sup>54</sup> Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2013 m. gruodžio 19 d. nutartis civilinėje byloje UAB „All time group“ v. UAB „Delamode Baltics“, Nr. 2A-1258/2013.

<sup>55</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

### **3.3. Vežėjo civilinės atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti sąlygos**

Kaip jau aptarta prieš tai, praradus, sugadinus ar pavėlavus pristatyti krovinį vežėjui kyla civilinė atsakomybė – pareiga atlyginti dėl to padarytą žalą. Svarbu pabrėžti, kad priklausomai nuo to, kokio pobūdžio (vidaus ar tarptautinis) krovinio pervežimas yra vykdomas, priklausys ir tai, pagal kokius teisės aktus (nacionalinius ar tarptautinius) bus sprendžiamas vežėjo civilinės atsakomybės klausimas. Nustačius, kad krovinyms buvo atlygintinai vežamas kelių transporto priemonėmis Lietuvos Respublikos teritorijoje, t. y. nekertant valstybės sienos, vežėjo civilinės atsakomybės klausimas bus sprendžiamas vadovaujantis Kelių transporto kodeksu, Civiliniu kodeksu bei Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklėmis. Tuo tarpu, jeigu būtų nustatyta, kad krovinyms buvo vežamas kelių transporto priemone, už užmokestį, o krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų valstybių teritorijos ar krovinio išsiuntimo vietos ir/ar krovinio gavimo vietos valstybė yra CMR konvencijos narė (CMR konvencijos 1 straipsnio 1 punktas), tarp šalių kilęs ginčas būtų sprendžiamas vadovaujantis CMR konvencijos nuostatomis (plačiau žr. 1.2. poskyryje). Pažymėtina, kad pagal galiojančią teismų praktiką<sup>56</sup>, teismas *ex officio* turi patikrinti, ar konkrečiam iš tarptautinio krovinių pervežimo kilusiam ginčui yra taikytinos CMR konvencijos nuostatos, todėl šalis, siekianti, jog ginčas būtų sprendžiamas vadovaujantis CMR konvencijos nuostatomis, neturėtų atskirai įrodinėti CMR konvencijos taikymui būtinų sąlygų.

Detaliau išnagrinėjus vežėjo civilinės atsakomybės sąlygas pagal nacionalinį ir tarptautinį reglamentavimą tampa akivaizdu, kad atitinkami teisės aktai vidaus ir tarptautiniams pervežimams nustato skirtingas civilinės atsakomybės sąlygas. Krovinių vidaus vežimo atveju vežėjo atsakomybė nustatoma pagal Kelių transporto kodekso 45 straipsnio 1 dalies, Civilinio kodekso 6.820 straipsnio 1 dalies ir Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių 13.1. ir 15.1. punktų nuostatas. Išsamiau išanalizavus šias teisės normas galima daryti išvadą, kad vežėjo civilinės atsakomybės taikymui būtina nustatyti egzistuojant šias civilinės atsakomybės sąlygas:

- 1) neteisėtus vežėjo veiksmus (vežimo sutarties sąlygų pažeidimą);
- 2) žalą, kuri padaryta dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo;
- 3) priežastinį ryšį tarp neteisėtų veiksmų ir žalos;

---

<sup>56</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

4) vežėjo kaltę.

Tik nustačius visų šių civilinės atsakomybės sąlygų visetą vežėjui kyla pareiga atlyginti savo kaltais veiksmais padarytą žalą.

Tarptautinio krovinių pervežimo atveju vežėjo civilinė atsakomybė nustatoma pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalies nuostatas. Detaliau išanalizavus CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalies nuostatas tampa akivaizdu, kad vežėjo civilinės atsakomybės sąlygos, kaip ir krovinio vidaus vežimo atveju, yra iš esmės vienodos, tačiau priešingai nei krovinio vidaus vežimo atveju, vežėjui civilinė atsakomybė dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar pavėlavimo jį pristatyti kils ir nesant vežėjo kaltės. Tokiu atveju, apibendrinus tai, kas išdėstyta aukščiau, darytina išvada, kad vežėjo civilinei atsakomybei taikyti yra būtina nustatyti šias civilinės atsakomybės sąlygas:

1) neteisėtus veiksmus ar neveikimą, kuris pasireiškia sutartyje ar įstatymuose vežėjui nustatytų pareigų nevykdymu ar netinkamu vykdymu bei sąžiningo ir protingo vežėjo elgesio trūkumu;

2) žalą, kuri, kaip jau minėta, vežimo teisiniuose santykiuose pasireiškia šiomis esminėmis žalos formomis – pavėlavimu pristatyti krovinį, krovinio sugadinimu arba viso ar dalies krovinio praradimu (plačiau žr. 3.2.1. – 3.2.3. skirsnius);

3) priežastinį ryšį tarp atsiradusios žalos ir neteisėtų veiksmų. Atkreiptinas dėmesys, kad vežėjo civilinės atsakomybės taikymui teisiškai yra reikšmingas tiesioginis priežastinis ryšys, t. y. konstatavimas, kad būtent dėl tam tikrų vežėjo veiksmų ar neveikimo atsirado žala, nors pagal CMR konvencijos nuostatas civilinė atsakomybė vežėjui gali kilti ir nustačius, kad egzistuoja netiesioginis priežastinis ryšys (CMR konvencijos 17 straipsnio 4 dalis).

Pažymėtina, kad kaltė, kaip civilinės atsakomybės sąlyga, vežimo teisiniuose santykiuose pasižymi tam tikrais ypatumais, todėl ją būtina aptarti detaliau.

### **3.4. Vežėjo kaltė kaip civilinės atsakomybės taikymo sąlyga**

Remiantis Civilinio kodekso nuostatomis, civilinė atsakomybė atsiranda tik tais atvejais, jeigu įpareigotas asmuo kaltas, išskyrus įstatymų arba sutarties numatytus atvejus, kuriais civilinė atsakomybė atsiranda be kaltės (Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 1 dalis). Minėtoje Civilinio kodekso nuostatoje taip pat nurodoma, kad skolininko kaltė preziumuojama, išskyrus įstatymų numatytus atvejus. Taigi, nors civiliniuose teisiniuose santykiuose paprastai laikomasi nuostatos, kad atsakomybė kyla tik esant skolininko kaltei, tačiau, tam tikrais atvejais, tokia skolininko kaltė yra preziumuojama, todėl žalos padaręs

asmuo atsako be kaltės, t. y. jo kaltei atsirasti pakanka įstatymuose nurodytų pagrindų. Kaip jau minėta antrajame šio rašto darbo skyriuje, vežėjo civilinė atsakomybė yra priskirtina sutartinei civilinei atsakomybei, todėl vežėjui (kaip skolininkui) taip pat yra taikoma Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 1 dalyje nurodyta skolininko kaltės prezumpcija. Kaip matyti iš Kelių transporto kodekso 41 straipsnio 1 dalies nuostatos, įstatymų leidėjas vadovaudamasis skolininko kaltės prezumpcijos principu šioje įstatymo nuostatoje įtvirtino vežėjo kaltės prezumpciją. Taigi, atsižvelgiant į aptartą teisinį reguliavimą, vežėjas, siekdamas išvengti jam kylančios civilinės atsakomybės, privalo nuginčyti minėtą kaltės prezumpciją – įrodyti, kad dėl atsiradusios žalos nėra jo kaltės.

Detaliau išnagrinėjus CMR konvencijos 17 straipsnio nuostatas matyti, kad vežėjo civilinė atsakomybė CMR konvencijoje yra reglamentuota šiek tiek kitaip, t. y. minėtoje Konvencijos nuostatoje įtvirtinta griežto pobūdžio vežėjo civilinė atsakomybė, kuri reiškia, kad vežėjas visada yra atsakingas už priimtą vežti krovinį ir jo būklę, ir tik įrodęs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, nurodytus CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir/ar 4 dalyje, jis gali tikėtis, kad bus atleistas nuo jam kylančios atsakomybės<sup>57</sup>. Toks vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimas grindžiamas šiame rašto darbe prieš tai jau minėta „rizikos teorija“.

LAT savo praktikoje taip pat yra ne kartą akcentavęs CMR konvencijoje įtvirtintos griežtosios atsakomybės sampratą. LAT yra ne kartą akcentavęs, kad CMR konvencija, įtvirtindama griežtą vežėjo atsakomybę, jo kaltės dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo prezumpcija (CMR konvencijos 17, 18 straipsniai) kartu nustato ir tam tikras garantijas, kuriomis ribojamas vežėjui tenkančių atlyginti nuostolių dydis (CMR konvencijos 23 straipsnio 1-3 dalys, 28 straipsnis)<sup>58</sup>. Toks vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas yra visiškai suprantamas bei pateisinamas, nes, jeigu, CMR konvencija numatytų neribotą vežėjo atsakomybę vežėjui būtų nepagrįstai perkelta pernelyg didelė civilinės atsakomybės našta, o tai galėtų sąlygoti nepagrįstą krovinio siuntėjo ar gavėjo praturtėjimą vežėjo sąskaita.

Taigi, apibendrinant galima teigti, kad vežėjas, siekdamas išvengti jam taikomos civilinės atsakomybės arba norėdamas pasinaudoti CMR konvencijos jam suteikta teise riboti jam kylančią civilinę atsakomybę, privalo įrodyti tai, kad jo veiksmuose (neveikime) nėra jo kaltės, o taip pat įrodyti, kad egzistuoja CMR konvencijoje įtvirtinti jo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai. Pažymėtina, kad vežėjo civilinės atsakomybės

---

<sup>57</sup> SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006, Nr. 2(80), p. 90-99.

<sup>58</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Jungtinės transporto pajėgos“ v. UAB „Agmantra“, Nr. e3K-3-123-219/2017.

klausimas LAT praktikoje yra vertinamas pagal tai, ar vežėjas buvo pakankamai atidus ir rūpestingas, kad galėtų išvengti žalos padarymo. Kasacinio teismo praktikoje yra ne kartą pažymėta, kad vežėjui yra patikimas gabenti turtas, kurį jis privalo įteikti gavėjui, todėl jo įsipareigojimai jį verčia būti ypač pareigingu, t. y. labai atsargiu ir atidžiu<sup>59</sup>. Kaltu tokioje situacijoje, pagal galiojančią teismų praktiką, vežėjas būtų pripažintas tuo atveju, jeigu jis nepaisytų paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių<sup>60</sup>. Tokiu atveju darytina išvada, kad vežėjas, siekdamas paneigti savo kaltę, turėtų įrodyti, jog krovinyms buvo prarastas dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo išvengti ir, kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso. Tokios aplinkybės pagal galiojančią LAT praktiką gali būti konstatuotos esant įvairioms situacijoms (pavyzdžiui, dėl eismo įvykio, krovinio vagystės, kitokio krovinio praradimo) ir priklauso nuo konkrečių bylos aplinkybių<sup>61</sup>.

Remiantis Civilinio kodekso nuostatomis, asmuo yra laikomas kaltu, jeigu atsižvelgiant į prievolės esmę bei kitas aplinkybes jis nebuvo tiek rūpestingas ir apdairus, kiek atitinkamomis sąlygomis buvo būtina (Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 3 dalis). Tuo tarpu, LAT praktikoje kaltė apibūdinama kaip nepakankamas skolininko atsargumas, rūpestingumas ar atidumas, kurį jis turi parodyti konkrečioje situacijoje, pagal savo padėtį elgdamasis taip, kad nepadarytų žalos kitam asmeniui ar, kad neatsirastų nuostolių<sup>62</sup>. Pažymėtina, kad remiantis Civilinio kodekso nuostatomis kaltė gali pasireikšti tyčia arba neatsargumu. CMR konvencijos nuostatos vežėjo kaltės į tyčią bei neatsargumą tiesiogiai nediferencijuoja, tačiau lingvistinio metodo pagalba išanalizavus CMR konvencijos 29 straipsnio nuostatą, kuri teigia, kad vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis vežėją nuo atsakomybės, ją ribojančiomis arba atsakomybę perkeliančiomis kitai šaliai, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams, tampa aišku, kad šalia tyčios CMR konvencija numato kitus jai prilygintinus veiksmus, t. y. didelį vežėjo neatsargumą.

Nagrinėjant vežėjo tyčią didelių problemų nekyla, nes beveik visose valstybėse tyčia sutartiniuose santykiuose suprantama ir aiškinama gana panašiai, tačiau reikėtų turėti omenyje, kad prilygintinas tyčiai didelis vežėjo neatsargumas atskirose valstybėse –

---

<sup>59</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“, Nr. 3K-3-127-378/2015.

<sup>60</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2011 m. liepos 22 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Šiaulių tauro televizoriai“ v. UAB „Danetra“ ir kt., Nr. 3K-3-334/2011.

<sup>61</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“, Nr. 3K-3-127-378/2015.

<sup>62</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2009 m. liepos 21 d. nutartis civilinėje byloje UAB „MS Transport“ v. UAB „Nodora“, Nr. 3K-3-267/2009.



Konvencijos narėse yra suprantamas skirtingai. Tai yra natūralu, nes pats CMR konvencijos 29 straipsnio tekstas suteikia teisę ginčą sprendžiančiam teismui remtis nacionalinių įstatymų formuluotėmis aiškinant didelio vežėjo neatsargumo prilygintino tyčiai sampratą, tačiau šios sampratos aiškinimą apsunkina tai, kad valstybėse – Konvencijos narėse skirtingai suprantama kaltė ir veiksmai, kurie gali būti prilyginami tyčiniams<sup>63</sup>.

D. Ambrasienė ir E. Sinkevičius savo monografijoje<sup>64</sup> pateikia keletą užsienio teismų praktikos pavyzdžių apie tai, kaip suprantama vežėjo kaltė ir veiksmai, kurie gali būti prilyginami tyčiniams. Pavyzdžiui, autorių cituojamoje Vokietijos federalinių teismo rūmų 1983 m. liepos 14 d. precedentiniame sprendime (BGH/TranspR 1984, 68) nurodyta, kad tyčiniams veiksams yra prilyginamas „šurkštus neatsargumas“. Šurkštus neatsargumas yra tada, kai šurkščiai pažeidžiamas būtinas sąžiningumas ir vežėjas nesiima jokių neatidėliotųjų priemonių, ir kai tokia vežėjo elgsena pareigingo vežėjo būtų suvokiama kaip nesąžiningumas.

Kiek kitaip vežėjo neatsargumą prilyginamą tyčiai aiškina Anglijos teismai. Anglijos teismų praktikoje susiformavusiu požiūriu, vežėjo neatsargumo prilygintino tyčiai klausimas yra sprendžiamas pagal teisinę sąvoką „*willful misconduct*“ („sąmoningas aplaidumas“). Kaip pavyzdys pateiktinas Anglijos teismo sprendimas byloje (Horabin v. B.O.A.C.), kuriame teismas sprendė, kad norint nustatyti, kokie veiksmai prilyginami tyčiniams, ieškovas turi įrodyti, kad asmuo, kuris veikė, žinojo, kad jis daro kažką negerai, bet vis tiek tai darė, arba asmuo, kuris veikė visiškai negalvodamas, ar jis daro gerai, ar blogai. Tai skiriasi nuo neatsargumo arba neapdairumo, klaidos ar nekompetentingumo, kai nėra blogų ketinimų (1952) 2 Lloyd’s Rep. 450, 459. Paprasčiau tariant, vežėjo „sąmoningas aplaidumas“ pasireiškia tada, kai vežėjas veikia tyčia žinodamas ir suprasdamas, kad esamomis aplinkybėmis jo elgesys yra neteisėtas, tačiau jis to nepaiso ir sąmoningai tą suvokdamas tęsia savo neteisėtus veiksmus, nesirūpindamas ar naiviai tikėdamasis išvengti dėl to jam galimai ateityje kilsiančių pasekmių.

Tuo tarpu, Otmar J. Tuma savo straipsnyje<sup>65</sup> aptardamas Nyderlandų teismų praktiką nurodo, kad Nyderlandų teismai aiškindami didelį vežėjo neatsargumą prilygintiną tyčiai laikosi nuomonės, kad pagal Olandijos teisę vežėjo elgesys gali būti klasifikuojamas kaip neatsargus (nerūpestingas) tuo atveju, jei vežėjas žinojo, kad žala greičiausiai atsiras. Tokiu atveju būtina nustatyti, kad vežėjas, kuris taip (neatsargiai) elgiasi, žinotų su savo elgesiu

---

<sup>63</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 77.

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 77-78.

<sup>65</sup> OTMAR J. TUMA. *The Degree of Default under Article 29 CMR*. The 50th Anniversary of the CMR Convention. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France), 2006, p. 586.

susijusių riziką bei suvoktų, kad žalos atsiradimo rizika yra daug didesnė nei tikimybė, kad tokia žala neatsiras bei nesiimtų jokių veiksmų, kurie galėtų paveikti tokios rizikos sumažėjimą. Remiantis Olandijos teise, CMR konvencijoje pavartota sąvoka „kaltė prilyginama sąmoningam aplaidumui (angl. *default equivalent to willful misconduct*)<sup>66</sup>“ turi būti suprantama kaip veikimas arba neveikimas, kuris turi būti klasifikuojamas kaip neatsargus (nerūpestingas) veikimas žinant, kad labiausiai tikėtina jo pasekmė bus žalos atsiradimas. Tam, kad vežėjo civilinė atsakomybė galėtų būti ribojama pagal CMR konvencijos nuostatas, būtina atsakyti ne į klausimą, ar veikimas ar neveikimas buvo atliktas žinant, kad žala greičiausiai atsiras o, kad asmuo taip besielgdamas žinojo, kad rizika buvo tikėtina. Jeigu veikimas ar neveikimas buvo atliktas žinant, kad žalos atsiradimo rizika yra daug didesnė, nei tikimybė, kad ji neatsiras, vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas pagal CMR konvencijos 29 straipsnį yra negalimas. Otmar J. Tuma tokią Nyderlandų teismų poziciją kritikuoja pabrėždamas, kad toks vežėjo kaltės vertinimas yra grįstas „sąmoningumo (supratingumo) tikimybe“, kuri reiškia, kad, norint įrodyti vežėjo kaltę, priešinga šalis privalo įrodyti, kad vežėjas, atlikdamas kaltus veiksmus, žinojo bei suvokė apie jų pavojingumą, o tai civiliniame procese tik apsunkina priešingos šalies įrodinėjimo našta.

Visiškai kitaip, anot Otmar J. Tuma, didelis vežėjo neatsargumas yra aiškinamas Ispanijos teismų praktikoje. Ispanijos teisės aktai, reglamentuojantys nacionalinį vežimą kelių transportu, numato, kad vežėjui civilinė atsakomybė kyla tik tyčios, bet ne didelio neatsargumo atveju. Anot Otmar J. Tuma, iki šiol Ispanijos Aukščiausiasis Teismas (isp. *Tribunal Supremo*) sprendė tik kelis atvejus dėl didelio vežėjo neatsargumo taikant CMR konvencijos nuostatas. 1995 m. vasario 24 d. nagrinėtoje byloje Ispanijos Aukščiausiasis Teismas atmetė pareiškėjo skundą, kuriame buvo bandoma įrodyti tyčinį vežėjo aplaidumą, tačiau tokio sprendimo teismas niekaip nepagrindė ryšium su kaltės laipsniu bei tyčia CMR konvencijos 29 straipsnio kontekste. Šioje byloje vežėjas iškrovė vertingą krovinį bei išpakavo jį nuo paletės turėdamas tikslą jį paskirstyti transporto priemonėje, tačiau atliekant šią procedūrą buvo sugadinta dalis itin didelės vertės krovinio. Nepaisant to, vežėjas nebuvo įpareigotas visiškai atlyginti padarytą žalą.

Kitoje byloje (1999 m. vasario 9 d. sprendimas Nr. 78/1999) Ispanijos Aukščiausiasis Teismas įpareigojo vežėją sumokėti visą žalos sumą, nes sunkvežimio vairuotojas nepaisė siuntėjo nurodymų dėl maršruto, kurio jis turėjo laikytis, ko pasekoje, jis „įstrigo“ tiek

---

<sup>66</sup> Aut. past. CMR konvencijos tekste anglų kalba yra vartojama sąvoka „*willful misconduct*“ CMR konvencijos tekste lietuvių kalba yra išversta kaip „tyčiniai veiksmai“. Toks originalaus CMR konvencijos teksto vertimas yra netikslus, todėl reiktų turėti omenyje, kad anglų kalbos terminas „*willful misconduct*“ geriausiai atitinka didelio vežėjo neatsargumo sąvoką.

geležinkelio pervaža ir susidūrė su traukiniu. Nepaisant to, šio teismo sprendimo motyvacija nebuvo susijusi nei su dideliu vežėjo neatsargumu, kuris turėtų būti prilyginamas vežėjo tyčiai, nei su tuo, kaip turėtų būti aiškinamas pats didelio neatsargumo faktas. Teismas motyvuodamas tokį savo sprendimą tik trumpai patvirtino pirmosios ir apeliacinės instancijos teismų padarytas išvadas, kad žala buvo padaryta dėl didelio vežėjo neatsargumo, nė kiek nesigilindamas į šios kaltės formos savybes.

Otmar J. Tuma savo straipsnyje vertindamas tokius Ispanijos teismo sprendimus pabrėžia, kad nepaisant tokios (visiškai neišsamios) teismų praktikos, Ispanijos teismai savo praktikoje neturėtų taikyti didelio vežėjo neatsargumo prilyginamo tyčiai sąvokos, kadangi Ispanijos teisėje tokia teisinė kategorija neegzistuoja. Didelio vežėjo neatsargumo atveju teismai tiesiog turėtų taikyti vežėjo civilinės atsakomybės ribojimą pagal CMR konvencijos 23 ir 25 straipsnių nuostatas.

LAT praktikoje didelis vežėjo neatsargumas yra tiesiogiai prilyginamas tyčiai. LAT, aiškindamas didelio neatsargumo turinį, formuoja nuoseklią praktiką, kad didelis vežėjo neatsargumas tam tikrais atvejais (atsižvelgiant į konkrečias bylos aplinkybes), gali būti prilyginamas tyčiniams veiksams, kurie yra pagrindas taikyti vežėjui visišką atsakomybę už krovinių praradimą<sup>67</sup>. Lietuvos teisėje didelis neatsargumas suprantamas kaip paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių nepaisymas. Pagal Lietuvos teismų praktiką ir teisės doktriną tyčiniams veiksams prilygintinu neatsargumu laikomi tokie asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti<sup>68</sup>. Kasacinis teismas taip pat yra pažymėjęs, kad dideliame vežėjo neatsargumui, kuris prilygintinas tyčiniams veiksams, laikytini sąmoningi, pakankamai tikslingi vežėjo ir/ar vairuotojo veiksmai, dėl kurių kyla grėsmė krovinių išsaugojimui<sup>69</sup>.

Irodžius vežėjo tyčių arba tyčiniams veiksams prilygintą neatsargumą, vežėjui kyla šie neigiami teisiniai padariniai:

- 1) vežėjas negali remtis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis jį nuo atsakomybės;
- 2) netenka teisės į atsakomybės ribojimą;

---

<sup>67</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“, Nr. 3K-3-127-378/2015.

<sup>68</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2007 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baltic Express“ v. UAB „Autonivera“, Nr. 3K-3-259/2007.

<sup>69</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2014 m. balandžio 16 d. nutartis civilinėje byloje UAB DK „PZU Lietuva“ v. UAB „Movidus transportas“, Nr. 3K-3-219/2014.

3) netenka teisės remtis CMR konvencijos nuostatomis, kurios įrodinėjimo našta perkelia kitai šaliai;

4) senaties terminas ieškiniui pareikšti yra trys metai.

Visi šie neigiami padariniai taikomi taip pat ir vežėjo agentams arba kitiems asmenims, kurių paslaugomis naudojosi vežėjas. Jei vežėjo kalti tyčiniai veiksmai arba didelis neatsargumas (šiuurkštus aplaidumas) lemia nuostolių atsiradimą, vežėjo atsakomybė neribojama. Jis privalo atlyginti visą (arba dalį) krovinio vertės, siuntėjo patirtus nuostolius ir negautą pelną. Nuostoliai turi būti realūs ir įrodyti. Pagal CMR konvencijos 29 straipsnį vežėjo tyčią arba tyčiai prilygintą neatsargumą turi įrodyti ieškovas. Praktiškai būtina įrodyti: tyčinius arba jiems prilygintus veiksmus arba neveikimą, žalą ir priežastinį ryšį. Įrodžius visa tai galima tikėtis, jog teismas vežėjo atžvilgiu taikys visus anksčiau išvardintus teisinius padarinius<sup>70</sup>.

Apibendrinant kaltės, kaip civilinės atsakomybės sąlygos, ypatumus taikant vežėjo civilinę atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą darytina išvada, kad vežėjo civilinės atsakomybės taikymui (netaikymui) itin didelę reikšmę turi ne tik tai, kokioje valstybėje yra sprendžiamas ginčas dėl vežėjo civilinės atsakomybės taikymo, bet ir tai, kaip toje valstybėje yra suprantamas bei aiškinamas didelis vežėjo neatsargumas prilygintinas tyčiai. Kaip matyti iš aukščiau aptartų užsienio valstybių teismų praktikos pavyzdžių, tam tikrose valstybėse didelis vežėjo neatsargumas iš esmės yra vertintinas identišškai, t. y. toks vežėjo elgesys prilygintinas tyčiniam, tačiau tam tikrose valstybėse pasitaiko tam tikrų išimčių bei tokios vežėjo kaltės formos aiškinimo ypatumų, pavyzdžiui, didesnė įrodinėjimo našta siekiant įrodyti didelį vežėjo neatsargumą. Šio rašto darbo autoriaus nuomone, toks skirtingas vežėjo kaltės laipsnio traktavimas, atsižvelgiant į CMR konvencijos 29 straipsnio nuostatas, yra iš dalies pateisinamas bei suprantamas, tačiau, turint omenyje tai, kad pagrindinis CMR konvencijos tikslas, kuris yra įtvirtintas jos preambulėje, yra vežėjo civilinės atsakomybės sąlygų vienodinimas, valstybėms narėms derėtų apsvarstyti galimybę suvienodinti CMR konvencijos 29 straipsnyje vartojamos didelio vežėjo neatsargumo sąvokos aiškinimą.

---

<sup>70</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 79-80.

### 3.5. Vežėjo civilinės atsakomybės dydis ir jo ribojimas

Kalbant apie vežėjo civilinę atsakomybę ir jos ypatumus svarbu pabrėžti, kad civilinėje teisėje galioja bendras principas, kad padaryti nuostoliai (žala) turi būti atlyginta visiškai, išskyrus atvejus, kai įstatymai ar sutartis nustato ribotą atsakomybę (Civilinio kodekso 6.251 straipsnio 1 dalis). Civilinė teisė numato galimybę riboti žalą padariusio asmens civilinę atsakomybę dviem būdais: 1) įstatymu; 2) sutartimi. CMR konvencija, kaip jau ne kartą minėta šiame rašto darbe, yra tarptautinė sutartis, kurioje, be kita ko, įtvirtinta galimybė riboti vežėjo civilinę atsakomybę už viso ar dalies krovinio praradimą. Vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas pasireiškia visiško atsakomybės principo netaikymu, kai kroviny sužalojamas ar prarandamas, nes atlyginami tik teigiami nuostoliai – realus turto sumažėjimas ar praradimas, pasireiškiantis išlaidomis atkuriant prarastą ar sugadintą turtą<sup>71</sup>. Vadovaujantis CMR konvencijos nuostatomis, tokiais nuostoliais yra laikomi krovinio vertė (jeigu prarastas visas kroviny – visa krovinio vertė, o jei prarasta tik dalis krovinio – krovinio vertės sumažėjimas), užmokestis už pervežimą, muitų rinkliavos ir mokesčiai, kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos (CMR konvencijos 23 straipsnio 1, 2 ir 4 dalys). Pabrėžtina, kad CMR konvencijoje nėra detalizuojama, kas laikytina „kitomis su vežimu susijusiomis išlaidomis“, todėl pateikti atsakymą į šį klausimą palikta teismų praktikai.

LAT aiškindamas „kitų su vežimu susijusių išlaidų“ sąvoką yra nurodęs, kad tokiomis išlaidomis gali būti, pavyzdžiui, išlaidos, susijusios su sugadintų prekių grąžinimu, kai jų nepriima gavėjas; akcizas, kai jis sumokėtas dėl to, kad kroviny buvo pavogtas dar neišgabenus jo iš šalies; sumokėtas pridėtinės vertės mokestis; sugadintų prekių ekspertizės, utilizavimo išlaidos ir pan.<sup>72</sup> LAT, išplėsdamas aukščiau minėtą praktiką dėl CMR konvencijos 23 straipsnio 4 dalies aiškinimo ir taikymo yra nurodęs, kad sprendžiant klausimą, ar reikalaujamos priteisti sumos laikytinos kitomis su vežimu susijusiomis įmokomis, turi būti nustatomas tiesioginis priežastinis ryšys tarp netinkamo pervežimo įvykdymo ir krovinio siuntėjo ar gavėjo privalomai atliktų išlaidų; jeigu yra tiesioginis priežastinis ryšys, tai laikytina, kad tai įmokos, susijusios su vežimu<sup>73</sup>.

<sup>71</sup> AMBRASIENĖ. D., et. al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė: vadovėlis*. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004, p. 206.

<sup>72</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2011 m. birželio 27 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Trans Group LT“ v. BUAB „Glikasta“, Nr. 3K-3-301/2011.

<sup>73</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2008 m. gegužės 30 d. nutartis civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, Nr. 3K-3-296/2008.

Tokia teismų praktika suponuoja vienareikšmę išvadą, kad vežėjo civilinės atsakomybės atveju jam negali būti priteisti netiesioginiai nuostoliai (negautos pajamos), nes tarp tokių nuostolių bei netinkamo pervežimo nėra tiesioginio priežastinio ryšio. Negautų pajamų atlyginimas taip pat yra draudžiamas ir nacionalinėmis teisės nuostatomis, reglamentuojančiomis vežėjo civilinę atsakomybę (Kelių transporto kodekso 47 straipsnio 1 dalis).

Sprendžiant vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo klausimą itin svarbu nustatyti tikslią krovinio vertę, nes būtent krovinio vertė žalos padarymo atveju sudaro didžiausią nuostolių dalį. CMR konvencijos 23 straipsnio 2 dalyje yra įtvirtinti pagrindiniai krovinio vertės nustatymo principas, pagal kurį krovinio vertė, visų pirma, turėtų būti įvertinama pagal biržos kainas, o jeigu tokių nėra, – pagal rinkos, o jei nėra ir tokių, tai pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę. Tarptautinėje praktikoje tais atvejais, kai negalima nustatyti kompensuotinos krovinio vertės, pagal kurią prarastas kroviny s būtų parduotas, orientuojamasi į kainą, pagal kurią prarastas kroviny s būtų parduotas INCOTERMS taisyklių *ex work* sąlygomis, arba krovinio vertė nustatoma pagal krovinio sąskaitą-faktūrą. Ši praktika įsitvirtinusi ir Lietuvoje<sup>74</sup>. Ne ką mažiau svarbu pažymėti ir tai, kad, jei įrodymai apie krovinio biržos ar rinkos vertę yra pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje-faktūroje nurodytą krovinio vertę, ir vežėjas įrodo, kad jis manę priimęs vežti krovinį mažesnės vertės nei rinkos ar biržos vertė, teismas gali vadovautis tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis (siuntėjas, siekdamas išvengti maito mokesčių) negali tikėtis tokio savo intereso gynimo kaip sąžininga šalis<sup>75</sup>. Svarbu pabrėžti, kad CMR konvencija taip pat numato galimybę žalą patyrusiam asmeniui (siuntėjui arba gavėjui) pareikalauti didesnės kompensacijos iš vežėjo, tačiau tam yra būtina, kad perduodant vežėjui vežti krovinį būtų deklaruota krovinio vertė arba papildoma krovinio vertė (CMR konvencijos 23 straipsnio 6 dalis). Siuntėjui deklaravus papildomą krovinio vertę, taip pat yra būtina, kad vežėjui būtų apmokėtas šalių tarpusavyje suderintas užmokesčio už vežimą priedas, kuris yra susijęs su papildoma krovinio verte, t. y. padidėjusia vežėjo rizika (CMR konvencijos 26 straipsnis).

Be aukščiau aptarto vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo krovinio verte principo, CMR konvencija taip pat numato specialų vežėjo civilinės atsakomybės ribojimą specialiu atsiskaitymo vienetu (angl. *Special Drawing Right*, toliau – SDR). Vadovaujantis CMR

<sup>74</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 99.

<sup>75</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

konvencijos 23 straipsnio 3 dalimi, kompensacija už prarastą krovinį negali būti didesnė nei 8,33 atsiskaitymo vieneto (SDR) už kiekvieną trūkstantą kilogramą bruto svorio. Net, jeigu krovinio siuntėjas pateiktų įrodymus, kad krovinio vertė yra daug didesnė, vežėjo civilinė atsakomybė galėtų būti ribojama minėtos CMR konvencijos nuostatos pagrindu. Atkreiptinas dėmesys, kad vežėjas negalės vadovautis minėta CMR konvencijos nuostata, jeigu bus nustatyta, kad žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams (CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalis). Apie vežėjo kaltės laipsnio įtaką jo civilinei atsakomybei jau buvo kalbėta šio rašto darbo 3.4. poskyryje. Aptariant vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo principą specialiu atsiskaitymo vienetu (SDR) taip pat svarbu pabrėžti, kad Kelių transporto kodekse yra pateikiama tiesioginė nuoroda į šio, vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo principo, taikymą, kai vežimo sutartis yra sudaryta ir vykdoma Lietuvos Respublikos teritorijoje, t. y. kai vykdomas „nacionalinis“ krovinio pervežimas (Kelių transporto kodekso 46 straipsnio 5 dalis).

Apibendrinant išdėstyta, autoriaus nuomone, darytina išvada, kad CMR konvencijos nuostatose įtvirtintais imperatyviais vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo principais siekiama užtikrinti tam tikrą vežėjo bei krovinio siuntėjo ir gavėjo interesų pusiausvyrą. Paprasčiau tariant, minėtais principais vežėjui, kaip verslo subjektui, kuris perveždamas itin didelės vertės krovinius prisiima didelę nuostolių atsiradimo riziką, yra suteikiama galimybė bent iš dalies apriboti savo civilinę atsakomybę su sąlyga, kad krovinytis buvo prarastas ne dėl jo tyčios ar didelio neatsargumo, kuris yra prilygintinas tyčiniams veiksams. Nors ir aptarti vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo principai iš esmės vežėją „pastato į palankesnę padėtį“, tačiau, dėl pastaruoju metu teismų praktikoje vis dažniau taikomo didelio vežėjo neatsargumo kriterijaus, teismų praktikoje galima sutikti vis mažiau atvejų, kai vežėjo civilinė atsakomybė yra apribojama vadovaujantis CMR konvencijos 23 straipsnio 3 dalies nuostatomis. Dėl šios priežasties, toks vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas pamažu praranda prasmę bei neatlieka savo tiesioginės paskirties – teisinės pusiausvyros tarp vežėjo ir žalą patyrusio asmens interesų apsaugos palaikymo.

### **3.6. Civilinės atsakomybės tarp siuntėjo/gavėjo ir vežėjo paskirstymas**

Be prieš tai jau aptartų vežėjo civilinės atsakomybės ypatumų, kai vežėjas gali būti visiškai arba iš dalies atleistas nuo jam kylančios civilinės atsakomybės, CMR konvencijos nuostatose yra įtvirtinamas tarpinis vežėjo civilinės atsakomybės atvejis, kai vežėjui tenkanti civilinė atsakomybė apribojama tokia dalimi, kuria aplinkybės, sąlygojusios

nuostolių atsiradimą, nulėmė atsiradusią žalą (CMR konvencijos 17 straipsnio 5 dalis). Šiuo atveju kyla problema, kaip nustatyti, už ką atsakingas vežėjas, o už ką jis neatsako. Teismai, nagrinėdami tokio pobūdžio aplinkybes, privalo nustatyti vežėjo, taip pat ieškovo kaltės dėl krovinio sugadinimo ar pavėluoto pristatymo laipsnius ir atitinkamai padalyti atsakomybę. Pažymėtina, kad CMR konvencijoje tiesiogiai nereglamentuojama, koku būdu tarp ieškovo ir vežėjo turėtų būti paskirstoma civilinė atsakomybė, todėl teismai minėtą klausimą sprendžia atsižvelgdami į konkrečias bylos aplinkybes ir vadovaudamiesi nacionalinės teisės nuostatomis<sup>76</sup>.

Atkreiptinas dėmesys, kad civilinėje teisėje civilinės atsakomybės paskirstymo klausimas dažniausiai yra susijęs su tam tikrų prievolės šalių pareigų viena kitai nevykdymu, t. y. civilinė atsakomybė tarp prievolės šalių yra paskirstoma tuomet, kai konstatuojama, kad abi prievolės šalys pažeidė ar netinkamai įvykdė tam tikras savo pareigas, ko pasekoje, atsirado žala. Tokiu atveju, darytina išvada, kad civilinės atsakomybės paskirstymo klausimas tarp siuntėjo/gavėjo ir vežėjo turėtų būti sprendžiamas tada, kai konstatuojama, kad žala atsirado ne tik dėl vežėjo kaltės, bet ir krovinio siuntėjo/gavėjo netinkamai įvykdytų įsipareigojimų.

Detaliau išnaginėjus CMR konvencijos nuostatas matyti, kad daugiausiai pareigų vežėjui turi siuntėjas. Svarbu pabrėžti ir tai, kad šių pareigų nevykdymas sukelia siuntėjo atsakomybę, o tam tikrais atvejais ir būtinybę spręsti civilinės atsakomybės tarp siuntėjo ir vežėjo paskirstymo klausimą, todėl toliau bus aptariamos pagrindinės siuntėjo pareigos, kurių nevykdymas tam tikrais atvejais gali sukelti minėtas teises pasekmes:

1) siuntėjo pareiga atlyginti visas vežėjo patirtas išlaidas ir nuostolius, atsiradusius dėl siuntėjo klaidingai ar netiksliai nurodytų duomenų CMR važtaraštyje (CMR konvencijos 7 straipsnis);

2) siuntėjo pareiga atlyginti nuostolius dėl netinkamos krovinio pakuotės (CMR konvencijos 10 straipsnis). Netinkamas krovinio įpakavimas vienas dažnesnių krovinio sugadinimo jo transportavimo metu atvejų, nes netinkamai įpakavus krovinį jis gali būti sugadintas. Tokiu atveju, sprendžiant civilinės atsakomybės klausimą, itin svarbu nustatyti, ar vien tik dėl netinkamo krovinio įpakavimo ar/ir dėl netinkamų vežėjo veiksmų gabenant krovinį, krovinyje buvo sugadintas. LAT sprenddamas ginčus dėl žalos atlyginimo, kai krovinyje buvo sugadintas dėl netinkamo jo įpakavimo yra ne kartą nurodęs, kad vežėjo pareigos siuntėjui kraunant krovinį apsiriboja tik išoriniu ir aiškiai matomu krovinio savybių patikrinimu bei krovinio išdėstymo automobilyje kontrole; ar vežėjas šias pareigas

---

<sup>76</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 83.



įvykdė sprendžiama pagal sąžiningo ir rūpestingo vežėjo elgesio standartą<sup>77</sup>. Konstatavus, kad kroviny buvo sugadintas ar prarastas dėl netinkamai parinkto krovinio įpakavimo, vežėjas galėtų remtis minėta CMR konvencijos nuostata bei reikalauti, kad siuntėjas prisiimtų atsakomybę už kroviniui padarytą žalą dėl netinkamo jo įpakavimo, nes, įprastai, krovinio siuntėjas turi daugiau žinių bei patirties parenkant tinkamą krovinio įpakavimą taip, kad kroviny nebūtų pažeistas ar sugadintas jo gabenimo metu;

3) siuntėjo pareiga atlyginti nuostolius dėl to, kad nebuvo, trūko arba buvo netikslūs reikiami dokumentai (CMR konvencijos 11 straipsnis);

4) siuntėjo pareiga atlyginti išlaidas, susijusias su instrukcijų gavimu ir vykdymu (CMR konvencijos 16 straipsnis). CMR konvencija numato, kad siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu iki to momento, kai antrasis važtaraščio egzempliorius perduodamas gavėjui (CMR konvencijos 12 straipsnio 2 dalis), nebent važtaraščio surašymo metu važtaraštyje būtų nurodyta, kad disponavimo kroviniu teisė priklauso gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento (CMR konvencijos 12 straipsnio 3 dalis). Kaip jau buvo ne kartą minėta, vežėjas visuomet privalo besąlygiškai paklusti kroviniu disponuojančio asmens nurodymams, tačiau, jei dėl tokių kroviniu disponuojančio asmens nurodymų kroviniui yra padaroma žala, vežėjas, vadovaudamasis minėtomis CMR konvencijos nuostatomis, turėtų galimybę reikalauti, kad siuntėjas prisiimtų atsakomybę už tokių nurodymų pasekmes. Pažymėtina, kad, jei nurodymai vežėjui buvo pateikti taip, kad juos gavęs pareigingas vežėjas juos suvoktų kaip netinkamus ar netikslius bei nereikalautų tokių nurodymų patikslinti, civilinės atsakomybės paskirstymo klausimas negalėtų būti sprendžiamas, o vežėjas būtų pripažintas kaltu dėl tokių nurodymų vykdymo, nes jis nereikalavo jų patikslinti;

5) siuntėjo pareiga nurodyti vežėjui krovinių pavojingumo pobūdį ir prireikus nurodyti reikiamas saugumo priemones (CMR konvencijos 22 straipsnis). Pagal šią nuostatą, siuntėjas, perduodamas gabenti pavojingą krovinį, turi pareigą nurodyti vežėjui tokio krovinio pavojingumo pobūdį bei (jei reikia) nurodyti tokiam kroviniui būtinas saugumo priemones. Jei krovinio siuntėjas šių pareigų nevykdo arba vežėjas yra netinkamai informuojamas apie tokių saugumo priemonių pobūdį, vežėjas turėtų būti atleistas nuo jam kylančios civilinės atsakomybės.

---

<sup>77</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“, Nr. 3K-3-127-378/2015.

## **4. VEŽĖJO ATLEIDIMAS NUO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO PRARADIMĄ, SUGADINIMĄ AR PAVĖLAVIMĄ PRISTATYTI**

### **4.1. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės pagal CMR konvenciją**

Kaip jau buvo aptarta šiame rašto darbe, CMR konvencijoje yra įtvirtinta griežto pobūdžio vežėjo atsakomybė, kuri reiškia, kad vežėjas visada yra atsakingas už priimtą vežti krovinį ir jo būklę, ir tik įrodęs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, įtvirtintus CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir/ar 4 dalyse, jis gali būti atleistas nuo jam kylančios atsakomybės<sup>78</sup>. Dėl šios priežasties, siekiant subalansuoti vežėjo ir asmens, reiškiančio vežėjui reikalavimus dėl žalos atlyginimo, CMR konvencija numato tam tikras specifines vežėjo gynybos priemones – bendruosius ir specialiuosius („privilegiuotus“) vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, kurie įtvirtinti CMR konvencijos 17 straipsnio 2 ir 4 dalyse.

#### **4.1.1. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalies nuostatas**

Prieš pradėdant detaliau nagrinėti CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje įtvirtintus bendruosius vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindus, verta pabrėžti, kad nurodytos CMR konvencijos nuostatos iš originalo kalbos yra išverstos netiksliai ir ne iki galo. Tikslėnis vertimas turėtų būti: tačiau vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko dėl ieškovo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl paslėptų prekių defektų, arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmėms dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio (angl. *if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of the wrongful act or neglect on the part of*

---

<sup>78</sup> Aut. past. Vežėjui, siekiant būti atleistam nuo civilinės atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 4 dalį, reikia įrodyti ne tai, kad egzistuoja šioje Konvencijos nuostatoje įtvirtinti atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai, o tik pagrįsti paties ypatingo rizikos veiksnio buvimą (plačiau žr. 4.1.2. skirsnyje).

*carrier, by inherent vice of goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent*)<sup>79</sup>.

Išnagrinėjus CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalies tekstą, galima išskirti šiuos keturis vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės atvejus:

1) vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl ieškovo netinkamų veiksmų arba aplaidumo (angl. *wrongful act or neglect of the claimant*);

2) vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo (angl. *the instructions of the claimant given otherwise than as result of the wrongful act or neglect on the part of the carrier*);

3) vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl paslėptų krovinio defektų (angl. *inherent vice of goods*);

4) vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio (angl. *circumstances which the carrier could not avoid and consequences of which he was unable to prevent*)<sup>80</sup>.

Pažymėtina, kad CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje įtvirtintų vežėjo bendrųjų atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų atveju vežėjui visuomet tenka šioje nuostatoje nustatytų aplinkybių įrodinėjimo našta ir visa rizika dėl tinkamo įrodymų pateikimo. Kitaip tariant, tik vežėjui įrodžius šių aplinkybių egzistavimą bei pateikus atitinkamus tai pagrindžiančius įrodymus, jis gali būti atleistas nuo jam kylančios atsakomybės.

Aptariant vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl ieškovo netinkamų veiksmų arba aplaidumo svarbu pabrėžti, kad terminas „ieškovas“ neturėtų būti suprantamas siaurai. Šis terminas turėtų apimti tiek krovinio gavėją, tiek siuntėją, tiek kitus krovinio pervežime dalyvavusius asmenis, kurie turėjo teisę disponuoti kroviniu, t. y. turėjo teisę duoti privalomojo pobūdžio nurodymus vežėjui, o šis turėjo pareigą tokiems nurodymams paklusti. Pažymėtina ir tai, kad „ieškovo“ neteisėti veiksmai arba aplaidumas, anot D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus, gali pasireikšti tiek prieš vežimo pradžią, tiek jo metu, tiek ir atvykus į paskyrimo vietą. „Ieškovo“ netinkami kalti veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti įvairiai, pavyzdžiui:

---

<sup>79</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

<sup>80</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 46.

1) miško riešutus, įpakuotus į džiuoto maišus, siuntėjas perkrauna į automobilį, kurio vidus yra suteptas kokia nors chemine medžiaga ir tai akivaizdu siuntėjui (OLG Hamburg/TranspR 1986, 146);

2) siuntėjas neinformuoja vežėjo, kad kroviny s ypač jautrus drėgmei (OLG Koeln/TranspR 1990,425);

3) užšaldytas kroviny s dėl siuntėjo klaidos atšyla kraunamas (OLG Hamm/Vers/R 1991, 360), pavyzdžiui, dėl to, kad buvo nepakankamai atšaldytas;

4) siuntėjas nesilaikė iš anksto aptartų krovinyo paruošimo pakrauti terminų, dėl to buvo pažeisti krovinyo pristatymo terminai<sup>81</sup>.

Tokios praktikos laikosi ir LAT. Apibendrinamas Lietuvos teismų praktiką taikant šią CMR konvencijos nuostatą, atleidžiančią vežėją nuo atsakomybės, LAT Senatas pažymėjo, kad „ieškovo“ netinkami veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti įvairiai, pavyzdžiui, siuntėjui pakraunant šlapias daržoves į polietilenuinius maišus, kai tai paspartina jų puvimą vežimo metu; siuntėjui pakraunant nepakankamai gerai atšaldytas prekes, kurios atitirpsta vežimo metu; siuntėjui sutartu laiku neparuošiant prekių pakrovimui, ko pasekoje, jos yra pristatomos pavėluotai; siuntėjui pateikiant netinkamai užpildytus dokumentus, dėl ko kroviny s ulaikomas muitinės poste<sup>82</sup>.

Autoriaus nuomone, būtina atskirai pažymėti ir pabrėžti, kad vežėjas, siekdamas atleidimo nuo civilinės atsakomybės, turi įrodyti ne tik netinkamus „ieškovo“ veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ar neveikimo pasekmes, bet ir priežastinį ryšį tarp ieškovo kaltų veiksmų arba neveikimo. Neįrodžius visų šių sąlygų vežėjas negalėtų būti atleistas nuo jam kylančios civilinės atsakomybės, nes tokiu atveju CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta vežėjo kaltės prezumpcija būtų laikoma nepaneigta.

Atleidžiant vežėją nuo civilinės atsakomybės, kai kroviny s buvo sugadintas ar prarastas dėl ieškovo gautų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų arba aplaidumo, siuntėjo kaltė nėra pabrėžtina, o tai skiria šį vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindą nuo aukščiau minėtų pagrindų. Aiškindamas šį vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindą LAT savo nutartyse yra ne kartą pabrėžęs, kad pagal CMR konvencijos 14 straipsnio 1 dalies ir 16 straipsnio 2 dalies nuostatas vežėjas turi besąlygiškai vykdyti krovinyu disponuojančio asmens instrukcijas ir tik jų negavęs, arba jų negavęs per protingą laiko tarpą, ar negalėdamas tokių instrukcijų įvykdyti gali veikti savo

<sup>81</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinyų vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 46-47.

<sup>82</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinyų vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

nuožiūra, nes priešingu atveju jis turės atsakyti už nuostolius, kurie atsiras jam nevykdant kroviniu disponuojančio asmens nurodymų<sup>83</sup>. Kaip tokios situacijos pavyzdį būtų galima pateikti Vilniaus apygardos teismo nutartį civilinėje byloje<sup>84</sup>, kurioje buvo sprendžiamas ginčas dėl to, kieno nurodymu turėjo laikytis krovinio vežėjas. Byloje buvo nustatyta, kad Prancūzijos įmonė, kuri su vežėju sudarė sutartį dėl krovinio (pomidorų pervežimo iš Lenkijos įmonės į Prancūziją) pervežimo, vežėjui nurodė krovinį (pomidorus) vežti +8 °C temperatūroje. Nepaisant to, vežėjas, krovinio pervežimui pasitelkęs subvežėją, krovinio pervežimo sutartyje su subvežėju nurodė +5 °C temperatūrą, nors krovinį krovusi Lenkijos įmonė važtaraštyje nurodė, kad pomidorų gabenimo temperatūra turi būti +13 °C. Nugabenus krovinį į paskirties vietą paaiškėjo, kad kroviny s buvo sugadintas dėl netinkamai nustatyto temperatūrinio režimo. Teismas pripažino, kad vežėjas privalėjo laikytis kroviniu disponuojančio asmens (Prancūzijos įmonės) nurodymų ir subvežėjui duoti nurodymą krovinį vežti jo nurodytoje (+8 °C) temperatūroje, nes būtent Prancūzijos įmonė buvo kroviniu disponuojantis asmuo, kurio nurodymų vežėjas privalėjo laikytis.

Pažymėtina, kad LAT praktikoje galima aptikti pakankamai nedaug atvejų, kuomet vežėjas yra atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės dėl ieškovo netinkamų nurodymų, tačiau vertėtų išskirti šiuos pagrindinius LAT praktikoje aptartus atvejus, kai vežėjas buvo atleistas nuo civilinės atsakomybės dėl to, kad kroviny s buvo prarastas, sugadintas ar pavėluotai pristatytas dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo. Vienoje Lietuvos apeliacinio teismo nagrinėtoje civilinėje byloje ieškovo netinkamu nurodymu buvo pripažintas krovinio užsakyme nurodytas reikalavimas krovinį pervežti puspriekabe su tentu, o ne šaldikliu, nors pervežimas vyko vasaros metu, esant vidutinei +20 °C temperatūrai, ko pasekoje, vežamas daržovių kroviny s sugedo. Teismas sprendė, kad viena iš priežasčių, lėmusių daržovių sugedimą, buvo užsakymas jas vežti puspriekabe su tentu.

Kitoje byloje netinkamais ieškovo veiksmais buvo pripažinta aplinkybė, kad krovinio siuntėjas davė vežėjui nurodymą krovinį vežti užsakyme nurodytu laiku ir maršrutu, neįvertinęs aplinkybės, kad pasirinktu maršrutu kroviny s negalės būti gabenamas dėl tuo

---

<sup>83</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2006 m. kovo 1 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“, Nr. 3K-3-128/2006.

<sup>84</sup> Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2009 m. kovo 23 d. nutartis civilinėje byloje UADB „ERGO LIETUVA“ v. J. V. transporto paslaugų įmonė ir DUAB „Baltijos garantas“, Nr. 2A-301-56/2009.

metu sunkiasvorėms transporto priemonėms taikomų eismo apribojimų, ko pasekoje krovinys buvo pristatytas pavėluotai<sup>85</sup>.

Pažymėtina, kad, jeigu ieškovo instrukcijos yra neaiškios arba netikslios, vežėjas gali būti pripažintas atsakingu, kad jų nepasitikslino, nors jomis ir abejojo. Pavyzdžiui, nurodymuose vežėjui bus pasakyta, kad draudimą turi sumokėti prekės siuntos gavėjas, bet nenurodyta, kas – siuntėjas ar gavėjas – turi apdrausti vežamas prekes, todėl vežėjas apskritai ignoruos draudimo sąlygą, jis turėtų būti pripažintas atsakingu už tai, kad vežė neapdraustas prekes, nors žinojo jų vertę ir tai, kad jas reikia apdrausti. Vežėjo atsakomybė atsiras tuo pagrindu, kad žinodamas nurodymo turinį, jis nepaprašė nurodymo paaiškinti<sup>86</sup>.

Apžvelgiant vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl paslėptų krovinio defektų svarbu pabrėžti, kad CMR konvencijos tekste lietuvių kalba yra vartojama sąvoka „krovinio defektai“, tačiau nėra pabrėžiamas reikalavimas, kad tokie defektai turėtų būti paslėpti. CMR konvencijos tekste anglų kalba yra vartojama sąvoka „*inferent vice of goods*“ į lietuvių kalbą turėtų būti verčiama kaip „paslėpti krovinio defektai“, todėl sprendžiant klausimą dėl vežėjo civilinės atsakomybės visais atvejais turėtų būti vertinama, ar vežėjas negalėjo pastebėti tokių krovinio defektų ir apie tai pažymėti važtaraštyje arba apskritai atsisakyti pervežti krovinį.

Vienas dažniausių LAT praktikoje pasitaikančių atvejų, kai vežėjas yra atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės dėl paslėptų krovinio defektų, yra krovinio su defektais sunaikinimas dėl kilusio gaisro, kai tokio gaisro priežastis yra krovinio defektai. Tokiu atveju vežėjas yra atleidžiamas nuo jam kylančios civilinės atsakomybės, jeigu byloje yra įrodoma, kad būtent dėl krovinio defektų, kurie yra nebūdingi tokio pobūdžio kroviniui (pavyzdžiui, automobilio elektros instaliacijos gedimas, sukėlęs gaisrą), krovinys buvo prarastas. Tokio pobūdžio bylose taip pat svarbu įvertinti, ar vežėjas turėjo galimybę patikrinti ir pastebėti tokius krovinio defektus, vykdydamas CMR konvencijos 8 straipsnio 1 dalyje patvirtintas pareigas dėl krovinio išorės būklės kontrolės<sup>87</sup>.

LAT Senato nutarime<sup>88</sup>, kalbant apie vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti

---

<sup>85</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

<sup>86</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 48.

<sup>87</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. gegužės 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Darvydas“ v. J. K. IĮ „Banga“ ir kt., Nr. 3K-3-227/2012.

<sup>88</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

kelio yra pabrėžiama, kad CMR konvencijos tekste lietuvių kalba yra pateikiamas netikslus minėtos nuostatos vertimas, t. y. nuostatoje yra nurodoma, kad vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko dėl pasekmių, kurių vežėjas negalėjo išvengti. Tuo tarpu originaliame CMR konvencijos tekste anglų kalba nurodoma, kad vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko dėl pasekmių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio (angl. *circumstances which the carrier could not avoid and consequences of which he was unable to prevent*). Siekiant atleisti vežėją nuo atsakomybės šiuo pagrindu, įrodinėtinas tiek aplinkybių, tiek ir jų pasekmių neišvengiamumas. Toks originalaus CMR konvencijos teksto aiškinimas turėtų būti traktuojamas, kaip dvi skirtingos situacijos, kurios tarptautinėje teismų praktikoje paprastai vadinamos *force majeure* ir *cas fortuit*. Pažymėtina, kad daugelyje valstybių šios sąvokos apima skirtingo pobūdžio aplinkybes:

- *Force majeure* suvokiama kaip trečiosios šalies tam tikrų priemonių panaudojimas prieš vežėją – valstybės veiksmai, vyriausybinių draudimai, streikai ar kt.;
- *Cas fortuit* suvokiama kaip atsitiktinės aplinkybės, kurių nebuvo galima numatyti ar išvengti, bet kurios susiklostė vykdant sutartį, pavyzdžiui, gaisras sandėlyje, kuriame saugomos prekės, ginkluotas arba kitoks užpuolimas ir pan.

Prancūzijoje, Belgijoje, kitose valstybėse, taip pat ir Lietuvoje, minėti abu terminai yra sinonimai apimantys įvairius reiškinius: stichines nelaimes, valstybės veiksmus ir t. t.<sup>89</sup>

Nepaisant aukščiau nurodytų aplinkybių, LAT praktikoje yra nusistovėjusi griežta pozicija, kuriai, autoriaus nuomone, reikėtų pritarti, kad vežėjas nuo civilinės atsakomybės šiuo pagrindu turėtų būti atleidžiamas tik tuo atveju, jeigu jis įrodytų abi jo civilinę atsakomybę šalinančias aplinkybes, t. y. pirma, kad kroviny s prarastas dėl aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas, būdamas ypač sąžiningas ir pareigingas, negalėjo išvengti; antra, kad vežėjas, siekdamas išvengti neigiamų padarinių (kurių pagal pirmąją sąlygą negalėjo išvengti), dėjo maksimalias pastangas, kad kroviny s, atsiradus minėtoms aplinkybėms, nebūtų prarastas. Kaip pavyzdys pateiktina LAT nutartis civilinėje byloje<sup>90</sup>, kurioje buvo nagrinėjamas vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės klausimas, kai kroviny s buvo prarastas gaisro metu, kuris kilo ne dėl vežėjo kaltės (dėl neišvengiamų aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo numatyti). Byloje teismas nustatė, kad akivaizdžiai egzistuoja pirmoji

<sup>89</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 50.

<sup>90</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „IG Trans“ ir UADB „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-54-916/2015.

vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga, t. y. kad kroviny sudegė dėl aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas, būdamas ypač sąžiningas ir pareigingas, negalėjo išvengti, tačiau teismas grąžino bylą iš naujo nagrinėti pirmosios instancijos teismui, nes nei pirmosios, nei apeliacinės instancijos teismai, konstatavę pirmąją vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygą, nenustatė ir nevertino faktinių aplinkybių, kurios suteiktų pagrindo išvadai, jog egzistuoja antroji vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės už krovinio praradimą sąlyga.

Monografijos autorių teigimu, vakarų Europos valstybių teismų praktikoje gana daug sprendimų, kuriuose yra konstatuojamos aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio, ir priešingų išvadų, kad vežėjas galėjo išvengti tokių aplinkybių arba tokių aplinkybių pasekmėms galėjo užkirsti kelią. Atsižvelgiant į tai, kad aplinkybių, dėl kurių vežėjas negalėjo išvengti, sąrašas nėra baigtinis bei į tai, kad kiekvienos iš šių aplinkybių teismų praktikoje vertinamos skirtingai, toliau šiame rašto darbe bus pateiktas pavyzdinis tokių aplinkybių sąrašas bei trumpai nurodoma, ar tokios aplinkybės Lietuvos teismų praktikoje yra dažniausiai išvengiamos, ar ne:

1) prasta kelio būklė ir oro sąlygos – dažniausiai nelaikoma aplinkybe, kurios vežėjas negalėjo išvengti, nebent tai būtų pripažinta stichine (gaivaline) nelaime, kuri Lietuvos teismų praktikoje laikoma *force majeure* aplinkybe;

2) gaisrai – atsižvelgiant į gaisro priežastis ir židinį, laikoma arba neišvengiama, arba išvengiama aplinkybe, pavyzdžiui, dėl prastos automobilio techninės būklės kilęs gaisras bus laikomas išvengiama aplinkybe, o tyčinio padegimo atvejis, automobilių paliekant saugomoje aikštėje, bus laikomas neišvengiama aplinkybe;

3) autoavarijos – vertinamos atsižvelgiant į tai, ar yra nustatyta vežėjo kaltė, ar bent menkiausias kelių eismo taisyklių pažeidimas avarijos atveju;

4) vagystė – paprastai laikoma išvengiama aplinkybe ir tik itin retais atvejais, kai kroviny pavogtas iš saugomos automobilių stovėjimo aikštelės bei nustatoma, kad vežėjas ėmėsi visų įmanomų priemonių, kad maksimaliai apsunkintų arba užkirstų kelią vagystei, pavyzdžiui, nepaliko krovinio dokumentų automobilyje, jį užrakino, įjungė signalizaciją;

5) plėšimas arba ginkluotas užpuolimas – paprastai pripažįstamas neišvengiama aplinkybe;

6) kelių blokados – neišvengiamomis aplinkybėmis laikomos tik tuo atveju, jei vežėjas pats nedalyvavo sukeliant transporto kamštį arba kitaip blokuojant kelią bei galėjo jos išvengti ją apvažiuodamas ar pasirinkdamas kitą maršrutą;



7) transporto priemonės pakrovimas viršijant leistiną svorį – neišvengiama tik tuo atveju, kai siuntėjas kraudamas krovinį viršijo leistiną svorį;

8) muitinės tarnybų ar kitų valdžios institucijų veiksmai – laikomos neišvengiamomis aplinkybėmis tik tuo atveju, jei nėra jokios vežėjo kaltės ir jis konkrečioje situacijoje niekaip negalėjo daryti įtakos valstybinės valdžios institucijų veiksams<sup>91</sup>.

Apibendrinant aukščiau aptartus bendruosius vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindus darytina išvada, kad Lietuvos teismų praktikoje yra susiformavusi pakankamai nuosekli, išsami bei į užsienio valstybių teismų išaiškinimus atsižvelgianti praktika, kuri formuojama iš esmės labai panašia linkme, kaip ir kitų valstybių teismų praktika. Tokia teismų praktika leidžia daryti išvadą, kad Lietuvos teismų praktikoje CMR konvencijos nuostatos, reglamentuojančios vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės, yra aiškinamos tinkamai, o vežėjas nuo civilinės atsakomybės pagal identiškus užsienio teismų praktikoje susiformavusius principus yra atleidžiamas tik tais atvejais, kai kroviny buvo prarastas pastarajam būnant itin atidžiam bei apdairiam.

#### **4.1.2. „Privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai**

CMR konvencijoje, be 17 straipsnio 2 punkte nurodytų aplinkybių, gindamasis nuo ieškinio, vežėjas gali remtis papildomais, atsakomybę šalinančiais ypatingais rizikos faktoriais, kurie numatyti CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto a-f papunkčiuose. Šioje normoje nurodytais pagrindais vežėjas gali remtis tik siekdamas, kad būtų atleistas nuo atsakomybės už krovinio praradimą arba jo sugadinimą, bet ne dėl pavėluoto pristatymo<sup>92</sup>.

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkte įtvirtintos „privilegiuotos“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybės, tai atvejai:

a) kai buvo naudojamos atviros, be tento transporto priemonės, jeigu toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje;

b) kai kroviny, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti neįpakuotas ar blogai įpakuotas, vežamas neįpakuotas arba įpakuotas netinkamai;

c) jei krovinį pakrovė, perkrovė, sudėjo ar iškrovė krovinio siuntėjas, gavėjas ar trečiasis asmuo, veikiantis siuntėjo ar gavėjo vardu;

---

<sup>91</sup> AMBRASIENĖ, D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 52-58.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 59-60.

d) dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prarasti ar sugadinti: sudužę; surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrėję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan.;

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

f) vežant gyvūnus<sup>93</sup>.

Sprendžiant klausimą dėl vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės būtina nustatyti, ar ypatingos rizikos faktoriai galėjo būti krovinio ar jo dalies praradimo arba sugadinimo priežastis. LAT praktikoje išaiškinta, kad kai vežėjas remiasi šiais ypatingos rizikos faktoriais, jis nuo atsakomybės gali būti atleidžiamas pagal CMR konvencijos 18 straipsnio 2 punkto nuostatas, vežėjas turi pagrįstai nurodyti, kad kuri nors iš aplinkybių, esanti ypatingos rizikos faktoriumi, egzistavo vežant krovinį, bei įrodyti galimybę (tikėtiną priežastinį ryšį), kad krovinio praradimas arba sugadinimas galėjo atsirasti būtent dėl šio faktoriaus<sup>94</sup>.

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto a papunktyje numatyta atveju vežėjas atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, kai yra dviejų aplinkybių visetas: 1) ar buvo naudojamos atviros be tento transporto priemonės; 2) ar toks jų naudojimas buvo suderintas ir nurodytas važtaraštyje. Tuo atveju, jei yra akivaizdus šalių susitarimas naudoti atvirą be tento transporto priemonę, bet važtaraštyje nėra žymos, taikytina CMR konvencijos 4 straipsnio nuostata apie tai, kad „važtaraščio neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei sutarties veikimui“.

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto b papunktyje numatyta atveju turi būti nustatyti trys momentai: 1) ar kroviny, reikalingas įpakavimo, buvo vežamas neįpakavus ar blogai įpakavus; 2) ar neįpakavimas arba netinkamas įpakavimas buvo krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis; 3) ar vežėjas galėjo patikrinti pakuotės būklę, nes jei galėjo, bet nepatikrino, arba buvo nepakankamai atidus, arba jei tikrinimo metu pastebėtų trūkumų neįrašė į važtaraštį, tai preziumuojama, kad pakuotė buvo tinkama (CMR konvencijos 8 straipsnis).

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto c papunktyje numatyta atveju vežėjas turi įrodinėti tikėtiną priežastinį ryšį tarp siuntėjo, gavėjo ar trečiųjų asmenų veiksmų ir atsiradusios žalos. Bet jei nustatyta, kad vežėjas matė, jog kuri nors iš minėtų operacijų

---

<sup>93</sup> SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006 (80), p. 90-99.

<sup>94</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. lapkričio 30 d. nutartis civilinėje byloje uždaroji akcinė bendrovė „Iksea“ v. uždaroji akcinė bendrovė „Vigidas transport“, Nr. 3K-3-527/2012.

kelia grėsmę krovinio saugumui, bet neatsisakė vežti prekių ir/ar nepadarė apie tai žymos važtaraštyje, vežėjas nėra atleidžiamas nuo nuostolių atlyginimo.

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto d papunktyje numatytu atveju vežėjas privalo įrodyti: 1) kad krovinio natūralios savybės (gedimas, rūdijimas ir pan.) buvo rizikos pagrindas; 2) kad jis padarė viską, kas būtina, kad išsaugotų krovinį.

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto e papunktyje numatytu atveju turi įrodyti, kad neturėjo galimybės patikrinti ženklavimo ar numeracijos, ir dėl to padarė motyvuotas žymas važtaraštyje, kaip to reikalauja 8 straipsnio 2 punktas.

CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto f papunktyje numatytu atveju vežėjas turi įrodyti, kad jis padarė viską kaip pareigingas vežėjas ir veikė pagal specialias jam duotas instrukcijas, bet žalos išvengti nepavyko.

Atleidžiant vežėją nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto a–f papunkčius, būtina nustatyti, kad ypatingos rizikos faktoriai galėjo būti krovinio ar jo dalies praradimo arba sugadinimo priežastis. Jei vežėjas įrodo vieną ar kelis 17 straipsnio 4 punkte nurodytus faktorius, laikytina, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti (18 straipsnio 2 punktas), nebent būtų įrodyta priešingai. Tai nustatoma įvertinus faktines aplinkybes, ypatingos rizikos faktoriaus pobūdį, žalos susidarymo mechanizmą bei aplinkybes, numatytas 18 straipsnio 3–5 punktuose. Jeigu reikalavimo pareiškėjas įrodo, kad ypatingos rizikos faktorius negalėjo lemti krovinio praradimo ar sugadinimo, arba nustatomos 18 straipsnio 3–5 punktuose nurodytos aplinkybės, vežėjui yra taikoma civilinė atsakomybė. Spręsdamas vežėjo atsakomybės klausimą, kai yra aplinkybės, nurodytos CMR konvencijos 17 straipsnyje, teismas, įvertinęs visas bylos aplinkybes, dėl kurių atsirado nuostoliai, gali vežėjui tenkančią atsakomybę apriboti tokia dalimi, kuria aplinkybės, numatytos šiame straipsnyje, sąlygojo nuostolių atsiradimą<sup>95</sup>.

Apibendrinant darytina išvada, kad CMR konvencijos 17 straipsnio 4 dalyje nurodytuose „privilegiuotuose“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrinduose geriausiai atsispindi CMR konvencijos 17 straipsnyje įtvirtinta griežta vežėjo civilinės atsakomybės koncepcija, apie kurią kalbėta ankstesniuose šio rašto darbo skyriuose. Kaip matyti iš aptartų „privilegiuotų“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų, vežėjas nuo civilinės atsakomybės yra atleidžiamas tik išimtiniais atvejais, kurie yra siejami su tam tikromis aplinkybėmis ir/ar natūraliomis krovinio savybėmis, dėl kurių padidėja gabenamo krovinio praradimo ar sugedimo rizika. Dėl šios priežasties vežėjas, atsižvelgęs

---

<sup>95</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.

į itin griežtą jo civilinės atsakomybės reglamentavimą, gabendamas krovinį turi būti ypač atsargus, nes dėl minėtų aplinkybių objektyviai egzistuoja didesnė krovinio praradimo ar sugedimo rizika. Autoriaus nuomone, toks vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimas yra visiškai suprantamas bei pateisinamas, nes, kaip jau ne kartą minėta šiame rašto darbe, vežėjas vykdo padidintos rizikos veiklą, dėl kurios vykdymo jam lygiagrečiai kyla pareiga prisiimti ir iš to kylančią didesnę civilinę atsakomybę kartu su griežtesniu civilinės atsakomybės reglamentavimu.

#### **4.2. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės pagal nacionalinę teisę**

E. Sinkevičius savo straipsnyje<sup>96</sup> kalbėdamas apie vežėjo atleidimą nuo civilinės atsakomybės pagal nacionalinės teisės nuostatas pabrėžia, kad CMR konvencijoje nustatytą objektyvią (griežtą) vežėjo atsakomybę, „privilegijuotą“ atleidimo nuo atsakomybės pagrindų institutu buvo siekiama suteikti vežėjui, kaip labai rizikingos ūkinės veiklos subjektui, papildomus savo teisių gynimo teisinius instrumentus. Kai kurie „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai buvo perkelti ir į Lietuvos nacionalinę teisę, nors joje nėra numatyta objektyvi (griežta) vežėjo civilinė atsakomybė už jam patikėtą vežti krovinį, ši atsakomybė yra pagrįsta vežėjo kalte, todėl, anot E. Sinkevičiaus, „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai Lietuvos nacionalinėje teisėje turėtų būti vertinami, kaip pažeidžiantys krovinio siuntėjo (gavėjo) teisėtus interesus.

Kaip jau minėta šiame rašto darbe, remiantis Kelių transporto kodekso 45 straipsnio 1 dalies bei Civilinio kodekso 6.820 straipsnio 1 dalies nuostatomis, vežėjui civilinė atsakomybė už krovinio neišsaugojimą kyla, jeigu jis neįrodo, kad krovinyms buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas nuo jo nepriklauso. Kaip ir savo straipsnyje yra pabrėžęs E. Sinkevičius<sup>97</sup>, nacionalinis vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimas yra grįstas kaltės prezumpcijos principu, kuris iš esmės reiškia, kad vežėjas nuo civilinės atsakomybės gali būti atleistas, jei jis įrodytų neegzistuojant vieną iš pagrindinių bendrųjų civilinės atsakomybės sąlygų – kaltės nebuvimą. Tokiu atveju, autoriaus nuomone, Kelių transporto kodekso 51 straipsnio 2 dalyje įtvirtinti „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai turėtų būti vertinami kritiškai, t. y. kaip apsunkinantys krovinio siuntėjo (gavėjo) teisinę

---

<sup>96</sup> SINKEVIČIUS, E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006 (80), p. 90-99.

<sup>97</sup> *Ibid.*, p. 90-99.

padėtį bei palengvinantys vežėjo galimybę išvengti civilinės atsakomybės. Kelių transporto kodekso 51 straipsnio 2 dalyje yra išskirti šie „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai:

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

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

3) kroviny s buvo lydymas siuntėjo ar gavėjo atstovo;

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

Kelių transporto kodekso 51 straipsnio 2 dalies 1 punkte įtvirtintas vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindas apima ne visus atvejus, kai kroviny s pristačius su nepažeistomis plombomis vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės dėl bet kokios žalos kroviny s. Toks įstatymo aiškinimas būtų netikslus, nes vežėjui suteiktų teisinį pagrindą išvengti civilinės atsakomybės dėl bet kokios žalos kroviny s. Iš tikrųjų nagrinėjamos aplinkybės apima atvejus, kai kroviny s iškrovimo vietoje nustatoma, kad kroviny s vietų skaičius neatitinka važtaraštyje nurodytų kroviny s vietų skaičiaus. Tokiu atveju galimos dvi tokio neatitikimo priežastys: 1) važtaraštyje įrašyti duomenys faktiškai neatitinka į vežėjo transportą pakrauto kroviny s vietų skaičiaus; arba 2) gabenamas kroviny s yra iš dalies prarastas. Transporto teisėje paprastai kroviny s važtaraštis laikomas *prima facie* įrodymu, kad kroviny s vežėjo žinion buvo perduotas tokios būklės ir turėjo tokį skaičių vietų, koks nurodytas važtaraštyje. Dėl šių priežasčių atsiradus kroviny s faktinio skaičiaus ir važtaraštyje nurodyto kroviny s vietų skaičiaus neatitikimui ir važtaraščiui suteikus *prima facie* teisinę reikšmę, vežėjui suteikiama savotiška „privilegija“ paneigti minėtą savo atsakomybės prezumpciją. Toks pat interesų gynimo būdas vežėjui suteikiamas ir tuomet, kai kroviny s iš dalies prarandamas, nes nustačius, jog kroviny s atvežtas techniškai tvarkinga kelių transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis kroviny s – su tvarkingomis kroviny s siuntėjo ar gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis, labai tikėtina, kad bus pripažinta, kad iš tikrųjų vežamas kroviny s nebuvo iš dalies prarastas. Dėl šių priežasčių nustačius kroviny s dalinį praradimą, vežėjas gali įrodyti, kad transporto priemonė buvo tvarkinga, su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis kroviny s – su tvarkingomis kroviny s siuntėjo ar gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis, o tai įrodžius teisiškai bus laikoma,

kad iš tikrųjų už žalą vežėjas nėra atsakingas arba žalos iš viso nebuvo, taip paneigiant važtaraščio duomenų *prima facie* prezumpciją.

Kelių transporto kodekso 51 straipsnio 2 dalies 2 punkte numatytos vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos turinys iš esmės atitinka CMR konvencijos 17 straipsnio 4 dalies d punkte numatytas aplinkybes, t. y. atvejus, kai dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai ar iš dalies prarasti ar sugadinti: sudužę, surūdiję, supuvę, sudžiuvę, nubyręję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan.<sup>98</sup> Siekdamas būti atleistu nuo atsakomybės pagal šį Kelių transporto kodekso straipsnį ar ją sumažinti, visų pirma, vežėjas turi įrodyti, kad krovinyje prarastas dėl natūralių jo savybių (surūdijęs, supuvęs, sudžiuvęs ir t. t.) bei tai, kad šios natūralios krovinio savybės buvo ar galėjo būti krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis (tikėtinas priežastinis ryšys). Papildomai pažymėtina, kad, jei tokio pobūdžio krovinyje reikalavo, kad jis būtų gabenamas panaudojant tam tikras specialias priemones ar įrangą, kuri galėtų apsaugoti krovinį nuo natūralaus jo sugedimo, vežėjas, siekdamas būti atleistu nuo civilinės atsakomybės taip pat turėtų įrodyti, kad jis parinkdamas visas minėtas specialias priemones bei įrangą veikė pagal jam duotas specialias instrukcijas ir padarė viską, kas būtina, kad tokios žalos būtų išvengta.

Aukščiau aptartas vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindas taip pat yra itin glaudžiai susijęs su Kelių transporto kodekso 51 straipsnio 2 dalies 4 punktu, kuriame nurodyta, kad vežėjas gali būti atleistas nuo civilinės atsakomybės, jei krovinio trūkumas neviršija natūralaus sumažėjimo normų ar leistinų paklaidos matavimo priemonėmis ribų, taikomų vežant kelių transporto priemonėmis. Šį vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindą turėtume vertinti kaip iš anksto numanomą, nes gabenant tokio pobūdžio krovinį, kurio trūkumas (leistinose matavimo paklaidos ribose) yra laikytinas natūralia tokio krovinio gabenimo pasekme vežėjas taip pat turi tam tikrą galimybę imtis atitinkamų priemonių, kad tokio pobūdžio žalos būtų išvengta. Pažymėtina ir tai, kad, anot E. Sinkevičiaus, toks vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindas apskritai neturėtų būti laikomas „privilegiuotu“, nes šiuo atveju natūralus krovinio masės sumažėjimas ar matavimo paklaida rodo, kad krovinio siuntėjui ar gavėjui apskritai nebuvo padaryta žala, todėl nesant žalos, nėra ir būtinios civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos<sup>99</sup>.

Paskutinis vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindas, kuris įtvirtintas Kelių transporto kodekso 51 straipsnio 3 punkte, E. Sinkevičiaus nuomone, taip pat

---

<sup>98</sup> SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006 (80), p. 90-99.

<sup>99</sup> *Ibid.* p. 90-99.

kvestionuotinas, nes krovinio siuntėjo ar gavėjo įtaka galimam krovinio sugadinimui ar praradimui objektyviai nėra įmanoma. Pagrindinė vežėjo pareiga susiaurinama iki tinkamo vairavimo ir automobilio bei kitų įrenginių techninės būklės palaikymo, o pareiga užtikrinti krovinio saugumą tampa tiek vežėjo, tiek siuntėjo ar gavėjo atstovo bendru rūpesčiu<sup>100</sup>. Tokiu atveju kyla klausimas, ar vien dėl to fakto, kad krovins buvo lydimas siuntėjo ir/ar gavėjo atstovo, vežėjas gali būti atleidžiamas nuo jam kylančios civilinės atsakomybės, jeigu jis taip pat turi pareigą užtikrinti krovinio saugumą. Dėl šios priežasties, minėtą vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindą galima taikyti tik tuomet, kai krovinio siuntėjo ar gavėjo atstovas turėjo galimybę užkirsti padarytos žalos atsiradimo priežastis.

Apibendrinant tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Kelių transporto kodekse įtvirtinti „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai iš dalies yra pertekliniai, t. y. tam tikrų „privilegijuotų“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų būtų galima iš viso atsisakyti. Autoriaus nuomone, CMR konvencijos kontekste nacionaliniame reglamentavime įtvirtinti „privilegijuoti“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai nacionaliniam vežėjui suteikia nepagrįstai išplėstas galimybes būti atleistam nuo jam kylančios civilinės atsakomybės, tačiau nepaisant tokios (nelygiavertės) „nacionalinio“ bei „tarptautinio“ vežėjo padėties civilinės atsakomybės atžvilgiu, svarstant galimybę atsisakyti tam tikrų „privilegijuotų“ vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų reikėtų turėti omenyje, kad nei CMR konvencija, nei kitos tarptautinės sutartys neįpareigoja nustatyti vienodo vežėjo civilinės atsakomybės reguliavimo nacionalinėje teisėje.

---

<sup>100</sup> SINKEVIČIUS, E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006 (80), p. 90-99.

## IŠVADOS

- 1) Vežėjo civilinė atsakomybė yra priskiriama sutartinės civilinės atsakomybės rūšiai, nes pagrindinė vežėjo civilinės atsakomybės paskirtis – apginti vežimo sutarties šalies (krovinio siuntėjo ir/ar gavėjo) lūkesčių interesą, kad vežėjo civilinės atsakomybės taikymo atveju, ji atsidurs tokioje padėtyje, kurioje būtų, jeigu vežimo sutartis būtų tinkamai įvykdyta. Pažymėtina, kad, nors nėra tiek reikšminga, kokiai civilinės atsakomybės rūšiai yra priskiriama vežėjo civilinė atsakomybė pagal CMR konvenciją, nes joje suformuluoti civilinės atsakomybės bruožai ir ypatumai yra būdingi tik tiems teisiniams santykiams, kurie atsiranda CMR konvencijoje nurodytais pagrindais, tačiau toks jos skirstymas turi didelę reikšmę aiškinant tam tikras vežėjo civilinės atsakomybės sąlygas, o būtent, vežėjo kaltę. Aiškinant vežėjo kaltę būtina suvokti, kad, nors ji pagal CMR konvencijoje įtvirtintą griežtą vežėjo civilinės atsakomybės principą yra preziumuojama, ją vis tiek būtina aiškinti bei nustatyti jos laipsnį, nes nuo to gali priklausyti ne tik vežėjo civilinės atsakomybės ribos, bet ir tai, ar vežėjui apskritai kils civilinė atsakomybė.
- 2) Pagrindinis vežėjo civilinės atsakomybės sąlygų ypatumas – kad, nors vežėjo kaltė, kaip civilinės atsakomybės sąlyga, nėra būtina vežėjo civilinės atsakomybės taikymui, kadangi ji yra preziumuojama, tačiau būtent kaltės laipsnio nustatymas turi didžiausią reikšmę vežėjo civilinės atsakomybės dydžio ribojimui, paskirstymui bei vežėjo atleidimui nuo civilinės atsakomybės. Daugiausiai problemų kelia didelio vežėjo neatsargumo, prilygintino tyčiniams veiksams pagal CMR konvencijos 29 straipsnio nuostatas konstatavimas, nes dėl originaliame CMR konvencijos tekste įtvirtintos sąvokos „kaltė prilyginama sąmoningam aplaidumui“ skirtingo aiškinimo ir taikymo kitose valstybėse vežėjo kalti veiksmai gali būti traktuojami visiškai skirtingai ir vienoje valstybėse jam civilinė atsakomybė bus taikoma, o kitose – ne.
- 3) Lietuvos ir užsienio teismų praktika taikant vežėjo civilinę atsakomybę iš esmės yra ganėtinai panaši, t. y. tiek Lietuvos, tiek užsienio valstybių teismai daugelį CMR konvencijos nuostatų iš esmės aiškina vienodai, tačiau tam tikrose valstybėse galima pastebėti tam tikrų išimčių dėl vežėjo kaltės formos (didelio vežėjo neatsargumo) aiškinimo bei tam tikrų CMR konvencijos nuostatų, susijusių su vežėjo civilinės atsakomybės ribojimu, taikymu. Tokie užsienio teismų praktikos, aiškinant CMR konvencijos nuostatas, atvejai pagrindinio CMR konvencijos tikslo kontekste turėtų būti vertinami kritiškai, tačiau nereikėtų pamiršti, kad kai kurios



CMR konvencijos nuostatos valstybėms narėms suteikia teisę tam tikrus vežėjo civilinės atsakomybės aspektus aiškinti pagal nacionalinę teisę, kuri „natūraliai“ skiriasi nuo kitų valstybių.

- 4) CMR konvencija suteikia vežėjui galimybę būti atleistam nuo civilinės atsakomybės pagal skirtingus – bendruosius ir specialiuosius („privilegiuotus“) atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindus, kurie civiliniame procese įrodinėjami skirtingai. Bendrųjų vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų įrodinėjimo našta tenka vežėjui, tuo tarpu, specialiųjų („privilegiuotų“) pagrindų vežėjas įrodinėti neprivalo, nes jis nėra atsakingas už tokių pagrindų (aplinkybių) atsiradimą, todėl vežėjui siekiant išvengti civilinės atsakomybės pakanka pagrįsti jų egzistavimo faktą bei įrodyti tikėtiną priežastinį ryšį tarp žalos kroviniui ir šių veiksnių egzistavimo. Tokių pagrindų įtvirtinimas CMR konvencijoje yra visiškai suprantamas bei pateisinamas, nes tokiu būdu užtikrinama vežimo sutarties šalių teisinė pusiausvyrą, t. y. vežėjui, kuris vykdo padidintos rizikos veiklą, suteikiami teisiniai instrumentai, kuriais jis galėtų pasinaudoti siekdamas išvengti civilinės atsakomybės, kai jo veiksmuose nėra kaltės bei egzistuoja tam tikros aplinkybės, suteikiančios pagrindą atleidimui nuo civilinės atsakomybės.

CMR konvencija vežėjui taip pat suteikia galimybę riboti savo civilinę atsakomybę specialiu teisiniu instrumentu – specialiųjų teisių vienetu (SDR). Nepaisant CMR konvencijoje įtvirtintos galimybės riboti savo civilinę atsakomybę, toks ribojimo „instrumentas“ pamažu praranda prasmę bei neatlieka savo tiesioginės paskirties, nes pastaruoju metu teismų praktikoje vis dažniau yra taikomas didelio vežėjo neatsargumo kriterijus, kuris vežėjui užkerta galimybę apriboti savo civilinę atsakomybę.

# ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

## Norminiai teisės aktai

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

- 1) Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.
- 2) Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772.
- 3) Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (su pakeitimais ir papildymais). *Lietuvos aidas*, 1991, nr. 215-0.
- 4) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimas Nr. 224 „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis“. *Valstybės žinios*, 2001, nr. 19-608.
- 5) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. spalio 29 d. nutarimas Nr. 1711 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimo Nr. 224 „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 metų TIR konvencija) nuostatų įgyvendinimo“ pakeitimo. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 104-4669.
- 6) Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymu Nr. 300. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 76-1963.
- 7) Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497. *Valstybės žinios*, 1998, nr. 115-3261.

Tarptautinės teisės aktai:

- 1) Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių vežimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija). *Valstybės žinios*, 2000, nr. 6-155.
- 2) Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932.
- 3) 1969 m. Vienos konvencija dėl sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 13-480.
- 8) Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), *Valstybės žinios*, 2000, nr. 59-1762.

## Specialioji literatūra

Monografijos, vadovėliai ir kt.:

- 1) AMBRASIENĖ. D., *et. al. Civilinė teisė. Prievolių teisė*: vadovėlis. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004.
- 2) AMBRASIENĖ. D.; ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
- 3) BAUBLYS, L., *et al. Teisės teorijos įvadas*. Antras leidimas. Vilnius: MES, 2012.
- 4) MIKELĖNAS. V., *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995.
- 5) AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t.55(47), p. 19-31.
- 6) SELELIONYTĖ-DRUKTEINIENĖ, S. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija. *Justitia*, 2008, nr. 1 (67), p. 2-13.
- 7) SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006, Nr. 2(80), p. 90-99.
- 8) OTMAR J. TUMA. *The Degree of Default under Article 29 CMR*. The 50th Anniversary of the CMR Convention. Conclusions of the Symposium held at Deauville (France), 2006.

## Teismų praktika

Lietuvos Respublikos teismų praktika:

- 1) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Teisėjų Senatas. *2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“*, Nr. 31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis: Teismų praktika, Nr. 15.
- 2) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinė teisėjų kolegija. *2001 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Mėlynoji uoga“ v. UAB „Danajos autotransportas“, UAB DK „Lindra“, UAB DK „Drauda“, Nr. 3K-7-936/2001*.
- 3) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. *2006 m. kovo 1 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“, Nr. 3K-3-128/2006*.

- 4) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2007 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. V. Jansono individuali įmonė, UAB „Ad rem“ ir UAB DK „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-269/2007.
- 5) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2007 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baltic Express“ v. UAB „Autonivera“, Nr. 3K-3-259/2007.
- 6) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2008 m. gegužės 30 d. nutartis civilinėje byloje UAB „BTSK“ v. UAB „Transidra“, Nr. 3K-3-296/2008.
- 7) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2009 m. liepos 21 d. nutartis civilinėje byloje UAB „MS Transport“ v. UAB „Nodora“, Nr. 3K-3-267/2009.
- 8) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2011 m. birželio 27 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Trans Group LT“ v. BUAB „Glikasta“, Nr. 3K-3-301/2011.
- 9) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2011 m. liepos 22 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Šiaulių tauro televizoriai“ v. UAB „Danetra“ ir kt., Nr. 3K-3-334/2011.
- 10) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. gegužės 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Darvydas“ v. J. K. IĮ „Banga“, J. K. ir UAB DK „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-227/2012.
- 11) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. lapkričio 30 d. nutartis civilinėje byloje uždaroji akcinė bendrovė „Iksea“ v. uždaroji akcinė bendrovė „Vigidas transport“, Nr. 3K-3-527/2012.
- 12) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2014 m. balandžio 16 d. nutartis civilinėje byloje UAB DK „PZU Lietuva“ v. UAB „Movidus transportas“, Nr. 3K-3-219/2014.
- 13) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2014 m. gegužės 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB „AIRCS“ v. UAB „Baltprim“ ir A. O., Nr. 3K-3-271/2014.
- 14) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2014 m. gruodžio 23 d. nutartis civilinėje byloje akcinė bendrovė „Krekenavos agrofirma“ v. uždaroji akcinė bendrovė „Koldlita“, Nr. 3K-3-576/2014.

- 15) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „IG Trans“ ir UADB „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-54-916/2015.
- 16) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“, Nr. 3K-3-127-378/2015.
- 17) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2017 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Jungtinės transporto pajėgos“ v. UAB „Agmantra“, Nr. e3K-3-123-219/2017.
- 18) Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2013 m. gruodžio 19 d. nutartis civilinėje byloje UAB „All time group“ v. UAB „Delamode Baltics“, Nr. 2A-1258/2013.
- 19) Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2009 m. kovo 23 d. nutartis civilinėje byloje UADB „ERGO LIETUVA“ v. J. V. transporto paslaugų įmonė ir DUAB „Baltijos garantas“, Nr. 2A-301-56/2009.
- 20) Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2012 m. gruodžio 6 d. nutartis civilinėje byloje ALFA LOGISTICS, BUAB v. uždaroji akcinė bendrovė „Saukupa“, Nr. 2A-2025-343/2012.

Jungtinės Karalystės teismų praktika:

- 1) *Silber Traiding v. Islander Trucking* (1985) 2 Lloyd's Rep 243; Baughen.

***Travaux preparatoires***

- 1) HERBER, R. *CMR: UNIDROIT Should Not Let This Child Go!* Uniform L. Rev. n. s. 475 (1998) [interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. balandžio 2 d.]. Prieiga per internetą: <<http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/droit1998&div=44&id=&page>>.
- 2) INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC) *Incoterms® 2010* [interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. balandžio 2 d.]. Prieiga per internetą: <<https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/01/ICC-Introduction-to-the-Incoterms-2010.pdf>>.

## SANTRAUKA

### Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai

Krovinių vežimas kelių transportu Lietuvoje išlieka pagrindinė krovinių pervežimo rūšimi. Dėl šios priežasties bei pakankamai didelės rizikos gabenant krovinius šia transportavimo rūšimi, praktikoje dažnai kyla teisiniai ginčai, kuriuose yra sprendžiamas vežėjo civilinės atsakomybės klausimas.

Krovinių pervežimas kelių transportu CMR konvencijoje reglamentuojamas itin specifiskai, dėl to, siekiant tinkamai pritaikyti CMR konvencijos nuostatas vežėjo civilinės atsakomybės atveju, kyla poreikis nagrinėti ir analizuoti vežėjo civilinės atsakomybės ypatumus. Magistriniame darbe analizuojant Lietuvos ir užsienio autorių teisinę literatūrą ir teismų praktiką yra išskiriami pagrindiniai vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai: civilinės atsakomybės taikymo pagrindai ir sąlygos, šių sąlygų aiškinimo teismų praktikoje problematika, griežtos vežėjo civilinės atsakomybės principo taikymas ir aiškinimas, vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės ir tokios atsakomybės ribojimo ypatumai, atvejai, kada vežėjui taikoma (netaikoma) civilinė atsakomybė ir t. t.

Vertėtų pabrėžti, kad krovinių vežėjo kelių transportu civilinė atsakomybė CMR konvencijoje pasižymi itin specifiniu bruožu – griežta vežėjo civiline atsakomybe, kuri nulemia didžiąją dalį vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimo specifikos. Nepaisant to, siekiant atsverti griežtos vežėjo civilinės atsakomybės taikymo principą, CMR konvencijoje yra įtvirtinti bendrieji ir specialieji („privilegiuoti“) vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai, o taip pat galimybė vežėjui riboti savo civilinę atsakomybę specialiu teisių vienetu (SDR). Magistriniame darbe prieinama išvados, kad vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas yra pakankamas bei tinkamai palaikantis interesų pusiausvyrą tarp vežimo sutarties šalių.

## **SUMMARY**

### **Peculiarities of Carrier's Civil Liability**

Freight carriage by road transport remains the main type of freight transportation in Lithuania. For this reason and relatively high risk in this type of cargo transportation in practice legal disputes often arise, in which the matter of carrier's civil liability is being resolved.

Freight carriage by road transport in CMR convention are regulated very specifically because of that, in order to properly apply stipulations of CMR convention in case of carrier's civil liability, there is a need to examine and analyze the peculiarities of carrier's civil liability. By analyzing Lithuanian and foreign authors legal literature and case law in this master thesis main peculiarities of carrier's liability are distinguished: legal basis and conditions of civil liability application, problematic of interpretation of these conditions in case law, interpretation and application of principle of strict carrier's civil liability, problematic aspects of carrier's exemption from civil liability and peculiarities of such liability limitation, cases when civil liability is applied (not applied) to the carrier, etc.

It is worth to mention, that road carrier's civil liability in CMR convention distinguishes by very specific feature – strict carrier's civil liability which determines great part of carrier's civil liability regulation specifics. Nevertheless, in order to counterbalance the application of principle of strict carrier's civil liability general and specific (“privileged”) basis of carrier's exemption from civil liability are established in CMR convention as well as the possibility for carrier to restrict his own civil liability by using Special Drawing Right (SDR). In this master thesis it is concluded that the limitation of carrier's civil liability is sufficient and properly supporting the balance of interests between the parties of road carriage contract.