

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto**

**Privatinės teisės katedra**

Tomo Jankovskio,  
V kurso, komercinės teisės  
studijų šakos studento

**Magistro darbas**

**Krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinės  
atsakomybės ypatumai**

Vadovas: dr. Tomas Kontautas

Recenzentas: dr. Gintautas Bartkus

Vilnius

2017

## TURINYS

ĮVADAS .....	3
1. VEŽĖJO CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ.....	6
1.1. Civilinės atsakomybės samprata .....	6
1.2. Krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinė atsakomybė.....	7
1.3. Krovinių vežėjo atsakomybę reglamentuojantys teisės aktai .....	8
1.3.1. Nacionalinio ir tarptautinio reglamentavimo atskyrimas.....	9
1.3.2. Vežėjo atsakomybės pradžios momentas.....	13
1.3.3. Vežėjo atsakomybės pabaigos momentas .....	15
2. KROVINIŲ VEŽĖJO KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONĖMIS CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI.....	18
2.1. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą .....	18
2.2. Vežėjo atsakomybė už krovinio sugadinimą .....	20
2.3. Vežėjo atsakomybė už vėlavimą pristatyti krovinį .....	22
2.4. Vežėjo kaltės kvalifikavimas taikant civilinę atsakomybę.....	23
2.5. Krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinės atsakomybės ribos .....	28
2.5.1. Vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo taikymo negalimumas .....	32
2.5.2. Kiti su vežimu susiję nuostoliai.....	34
3. VEŽĖJŲ CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ KAI KROVINĮ GABENĄ KELI VEŽĖJAI...	40
3.1. Vienintelė sutartis .....	40
3.2. Krovinio važtaraščio perdavimas.....	41
3.3. Susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo civilinė atsakomybė .....	44
IŠVADOS .....	46
LITERATŪROS SĄRAŠAS .....	48
SANTRAUKA .....	54
SUMMARY .....	55

## IVADAS

Nuo pat civilizacijos kūrimosi pradžios transportas darė labai reikšmingą įtaką valstybių ekonominei plėtrai bei žmonių socializacijai. Juk transportuojami gali būti kroviniai, pašto siuntiniai, keleiviai bei jų bagažas įvairiomis transporto rūšimis (geležinkelių, oro, vidaus vandens ir jūrų bei kelių transportu)<sup>1</sup>. Transporto infrastruktūros išsiplėtojimo lygis buvo ir yra tiesiogiai susijęs su gyventojų socialine bei ekonomine gerove.

Tam tikros transporto rūšies dominavimas šalyje daugiausiai priklauso nuo šalies geografinės vietovės bei tarptautinių santykių su kitomis valstybėmis. Štai, pavyzdžiui, Lietuvos Respublikoje vyrauja krovinių vežimas tarptautiniais maršrutais kelių transporto priemonėmis, kadangi Lietuvos Respublika randasi „transporto tunelyje“ tarp Rytų ir Vakarų. Be to, Lietuvos Respublika glaudžiai bendradarbiauja tiek su vakarinėmis Europos Sąjungos šalimis, tiek su trečiosiomis šalimis iš rytų. Būtent todėl Lietuvos Respublikoje krovinių vežimo ūkinė veikla yra viena iš populiariausių ir labiausiai besivystančių juridinių asmenų ūkinės veiklos rūšių.<sup>2</sup> Kadangi Lietuvos Respublika yra tarptautinio krovinių judėjimo iš Rytų į Vakarus (ir atvirkščiai) „koridoriuje“, atitinkamai tai lemia poreikį Lietuvos Respublikoje veikiantiems ūkio subjektams sutelkti ypatingą dėmesį ne tik į nacionalinius, bet ir į tarptautinius teisės aktus, reglamentuojančius vietinį ir tarptautinį krovinių vežimą kelių transporto priemonėmis.

**Temos aktualumas.** Kiekvienoje teisės šakoje atsakomybės institutui yra skiriamas ypatingas dėmesys, kadangi šiuo nustatoma šalių teisių ir pareigų apimtis. Tuo tarpu vežimo santykiuose vežėjų civilinės atsakomybės ypatumams skiriamas dar didesnis dėmesys, kadangi krovinių pervežimų ūkinė veikla yra padidintos rizikos komercinės veiklos rūšis. Juk krovinių siuntėjas vežėjui perduoda didelės vertės krovinius, o pakrovimo, vežimo ar iškrovimo metu krovinyms gali būti sugadintas arba prarastas dėl daugelio faktorių, pvz. eismo įvykio, vagystės (plėšimo), blogo įpakavimo, tvirtinimo ir t.t. Būtent dėl to vežimo santykius reglamentuojantys nacionaliniai bei tarptautiniai teisės aktai nukrypsta nuo bendrojo visiško nuostolių atlyginimo principo<sup>3</sup>. Tai daro vežėjų civilinę atsakomybę išskirtine, nes ji ribojama ne šalių susitarimu, o įstatyme įtvirtintu imperatyvu.

---

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 29-1034.

<sup>2</sup> Statistikos departmaneto skelbiama oficiali statistika apie krovinių vežimo mastus [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/web/guest/statistiniu-rodikliu-analize?portletFormName=visualization&hash=e90b3592-ff7f-4be7-b7b1-311d5eae55b6>>.

<sup>3</sup> Ambrasienė D.; Baranauskas E.; Bublienė D. ir kt. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, p. 489.

Nepaisant didelio vežėjų civilinės atsakomybės klausimų reikšmingumo, Lietuvos Respublikoje krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinė atsakomybė nagrinėjama tik kelių teisės mokslininkų. Kadangi vežėjų civilinę atsakomybę nagrinėja tik keletas teisės mokslininkų, tai lemia naujausių vežėjų civilinės atsakomybės ypatumų nenagrinėjimą, t.y. doktrina dažnai pasenusi (dešimties ir daugiau metų senumo) bei atsilieanti nuo šiandieninės Lietuvos ir užsienio teismų formuojamos praktikos. Teisės doktrinos senumas šiuo atveju nėra pateisinamas, kadangi, kaip jau buvo minėta anksčiau, krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis komercinė veikla Lietuvos Respublikoje yra viena iš populiariausių, taigi vežėjai dažnai susiduria su vežėjų civilinės atsakomybės klausimais ir problemomis. Taigi ši tema yra verta nuoseklaus nagrinėjimo, nes tai bus aktualu tiek teisės teorijai nagrinėjant vežimo santykius bei vežėjų atsakomybės naujoves ir principus, tiek praktikai sprendžiant faktiškai iškilusias vežėjų civilinės atsakomybės problemas.

**Objektas ir tyrimo metodai.** Magistrinio darbo objektas yra krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinė atsakomybė, teisinio reglamentavimo ir teismų praktikos ypatumai. Magistro darbe kalbama išimtinai apie krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinę atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą bei pavėlavimą pristatyti, neatsižvelgiant į pašto siuntų, keleivių ar bagažo vežėjus, taip pat vežėjus oro, geležinkelių, vidaus vandenų bei jūrų transportu. Šiame darbe bus nagrinėjama tik civilinė atsakomybė, t.y. administracinė ir baudžiamoji atsakomybė nebus aptariama. Darbo objektui aptarti daugiausiai dėmesio skiriama 1956 m. Ženevos Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijai (toliau – CMR konvencija)<sup>4</sup>, Lietuvos bei užsienių teismų praktikai, kadangi nors ir užsienio teismų precedentai nėra privalomi Lietuvos teismams, tačiau šie gali būti naudingi lyginamuoju aspektu.<sup>5</sup>

Darbe naudojami sisteminės analizės, lyginamasis, apibendrinimo bei empirinis teisinių dokumentų analizės tyrimo metodai. Sisteminės analizės metodas naudojamas atskleidžiant Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – KTK)<sup>6</sup> bei CMR konvencijos turinį ir prasmę. Lyginamas metodas naudojamas išskiriant Lietuvos Respublikos bei užsienio teismų formuluojamos praktikos skirtumus ir panašumus, o taip pat vertinant Lietuvos Respublikos nacionalinį reglamentavimą su tarptautiniais teisės aktais. Apibendrinimo metodas taikomas sisteminant surinktą informaciją, formuluojant

---

<sup>4</sup> 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*. 1998, Nr. 107-2932.

<sup>5</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-227/2012.

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 119-2772.

svarbiausius teiginius, tarpines bei darbo tikslą atskleidžiančias išvadas. Empirinis teisinių dokumentų analizės metodas naudojamas nacionalinių bei tarptautinių teisės dokumentų nuostatų, Lietuvos Respublikos ir užsienio teismų sprendimų bei nutarčių tyrimui. Būtent šis metodas padėjo plačiausiai ir tiksliausiai atskleisti krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinės atsakomybės atvejus, ribas ir kitus ypatumus.

**Darbo tikslas ir uždaviniai.** Išanalizuoti ir pateikti krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinės atsakomybės ypatumus už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą. Siekiant išsikelto tikslo įgyvendinimo nustatyti tokie tyrimo uždaviniai:

1. Apibrėžti vežėjų civilinės atsakomybės sampratą, išskirti vežėjų civilinės atsakomybės skirtumus nuo bendros civilinės atsakomybės;
2. Išskirti kokiais atvejais taikomas tarptautinis CMR konvencijos reglamentavimas;
3. Nustatyti ir atskirti tikslų vežėjų civilinės atsakomybės pradžios ir pabaigos momentą pagal Lietuvos ir tarptautinės teisės reglamentavimą;
4. Išsiaiškinti tyčiai prilyginamų veiksmų sampratą ir jos įtaką vežėjų atsakomybei;
5. Nustatyti vežėjų civilinės atsakomybės ribas;
6. Apibrėžti sąlygas, kuomet vežėjai yra laikomi vežantys krovinį pagal vieną sutartį bei nustatyti atsakomybės pagal tokį vežimą ypatumus.

**Darbo originalumas.** Magistrinio darbo originalumas pasireiškia vežėjo civilinės atsakomybės ypatumų nagrinėjimu atsižvelgiant ir naujausią Lietuvos teismų suformuotą praktiką. Per pastaruosius penkerius metus Lietuvoje nebuvo rašomi ir ginami magistro darbai, kurie koncentruotųsi būtent į krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinės atsakomybės ypatumus, į vežėjo atsakomybės pradžios ir pabaigos momentą, vežėjo atsakomybės ribojimus bei vežėjų atsakomybės paskirstymą (kai šie krovinį veža pagal vieną sutartį). Todėl šis darbas yra naujas savo tikslu, uždaviniais ir nagrinėjamais aspektais.

**Svarbiausi šaltiniai.** Daugiausiai dėmesio skiriama Lietuvos aukščiausiojo teismo formuojamai praktikai. Vieni iš svarbiausių teisės doktrinos šaltinių šiame darbe yra D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus monografija<sup>7</sup> bei E. Sinkevičiaus moksliniai straipsniai vežėjų civilinės atsakomybės temomis. Taip pat ypatingas dėmesys skirtas analizuojant užsienio valstybių teisės mokslininkų M. A. Clarke ir kt. darbus.

---

<sup>7</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004.

# 1. VEŽĖJO CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ

## 1.1. Civilinės atsakomybės samprata

Nagrinėjant vežėjų civilinės atsakomybės ypatumus pirmiausia būtina aptarti bendrosios civilinės atsakomybės sampratą, kadangi jeigu vežėjų veiksmuose nenustatysime būtinųjų civilinės atsakomybės sąlygų – šiems civilinė atsakomybė apskritai negalės būti taikoma.

Civilinės atsakomybės sąvoką įtvirtina Lietuvos Respublikos civilinio kodekso<sup>8</sup> (toliau – CK) 6.245 str. 1 d., kurioje nustatyta, jog civilinė atsakomybė yra 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 (delspinigius, baudą). Civilinė atsakomybė yra vienas iš pažeistos teisės gynybos būdų ir jai visada būdingas turtinis pobūdis, t.y. jos taikymas sukelia skolininkui neigiamų turtinių padarinių – taikant civilinę atsakomybę jo turtas atitinkamai sumažėja, o kreditorius gauna atitinkamą turtinį ekvivalentą. Būtent šis požymis ir skiria civilinę atsakomybę nuo kitų pažeistos teisės gynybos būdų, pavyzdžiui, nuo įpareigojimo įvykdyti prievolę natūra, teisių pripažinimo, draudimo atlikti tam tikrus veiksmus ir panašiai.<sup>9</sup>

Civilinė atsakomybė gali atsirasti tik esant tam tikrų sąlygų visumai. Bendrosios civilinės atsakomybės sąlygos yra keturios: a) neteisėti veiksmai; b) priežastinis ryšys; c) žala ir nuostoliai d) kaltė (su tam tikromis išimtimis). Neteisėtais veiksmais laikomi tokie šalių veiksmai, kurie pažeidžia įstatymo nuostatas ar sutarties sąlygas. Remiantis prievolių teisės principais šalims sutarties nuostatos turi įstatymo galią. Priežastinis ryšys reiškia ryšį tarp atliktų neteisėtų veiksmų bei nukentėjusiojo patirtų nuostolių. Taigi kaltininko veiksmai turi būti atlikti anksčiau negu atsiranda nuostoliai, nes atsiradę nuostoliai turi būti kaltininko elgesio rezultatas. Taip pat civilinė atsakomybė negali kilti be žalos ar nuostolių. Žala ir nuostoliai – tai nukentėjusiojo turtinio ar kitokio intereso pažeidimas, dėl kurio nukenčia jo turtinė padėtis arba padaromas neigiamas poveikis jo neturtiniams interesams, taip pat turėtos išlaidos ar negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs (jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų).

<sup>8</sup> Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 74- 2262. Aktuali redakcija 2017 01 02.

<sup>9</sup> Mikelėnas, V. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras*. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. Vilnius: Justitia, 2003, p. 334.

Pagal bendrąją taisyklę civilinės atsakomybės atsiradimui turi egzistuoti visų išvardintų sąlygų visetas, tačiau tam tikrais atvejais civilinė atsakomybė galima ir be *kaltės* (griežtoji atsakomybė). Įprastai kaltė nereikalinga kai santykiai susiklosto tarp verslininkų – tuomet kaltė yra preziumuojama remiantis tuo, jog verslininkai savo profesinėje veikloje yra patyrę ir turi daugiau žinių, dėl to šiems taikomi aukštesni elgesio standartai (CK 6.248 str. 1 d.).

## **1.2. Krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinė atsakomybė**

Civilinė atsakomybė gali kilti iš delikto arba sutarties. Sutartinė atsakomybė kyla sutarties šalims pažeidus sutartinius įsipareigojimus. O deliktinė atsakomybė kyla dėl žalos, atsirandančios iš santykių, nesusijusių su sutartiniais, išskyrus, kai įstatymai nustato, kad deliktinė atsakomybė atsiranda ir dėl žalos, susijusios su sutartiniais santykiais (CK 6.245 str. 4 d.). Moksliniuose straipsniuose neretai galima surasti svarstymų pagal kokią atsakomybės rūšį atsako vežėjai – deliktinę ar sutartinę.

Asmuo, atsakingas už padarytą žalą, privalo atlyginti kitam asmeniui padarytus nuostolius. Tačiau, kaip jau buvo minėta anksčiau, sutartinė civilinė atsakomybė asmeniui bus taikoma tik tuomet, kai jo veikloje bus nustatytas civilinės atsakomybės sąlygų visetas – neteisėti veiksmai, žala, priežastinis ryšys bei kaltė. Tuo tarpu deliktinės atsakomybės atsiradimui kaltė nebūtina.<sup>10</sup> Taigi čia pastebime vieną iš vežėjų civilinės atsakomybės ypatumų, t.y. jog nepaisant to, kad vežėją ir krovinio siuntėją sieja tik sutartiniai santykiai, vis tiek vežėjų civilinei atsakomybei taikomas deliktinės atsakomybės bruožas – atsakomybė be kaltės (griežtoji civilinė atsakomybė). Be to, esant sutartinei civilinei atsakomybei, šalys gali pačios nusistatyti bei apsiriboti atsakomybės ribas, tuo tarpu deliktinės atsakomybės atveju negalimi ir laikomi negaliojančiais atsakomybės ribojimai priešingi nustatytiems teisės aktu.<sup>11</sup> Kaip tik ir pagrindinėje tarptautinio vežimo santykius reglamentuojančioje CMR konvencijoje numatyta, jog „nepažeidžiant CMR konvencijos 40 str. nuostatų, visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo CMR Konvencijos, laikomi negaliojančiais” (CMR konvencijos 41 str. 1 d.). Tačiau esminis

---

<sup>10</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 27.

<sup>11</sup> Ambrasienė D.; Baranauskas E.; Bublienė D. ir kt. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, p. 181.

skirtumas, pagal kurį galima būtų atriboti deliktinę nuo sutartinės atsakomybės yra ginami interesai, t.y. deliktinė teisė gina tikrumo interesą (šalis po delikto turi grįžti į tą padėtį, kurioje būtų, jeigu nebūtų buvę delikto), o sutartinė teisė gina lūkesčių interesą (šalis po žalos atlyginimo turi atsidurti tokioje padėtyje, kuroje turėtų būti tinkamai įvykdžiusi sutartį)<sup>12</sup>. Kadangi vežėjus bei krovinių siuntėjus sieja sutartiniai santykiai ir vežimo santykiuose yra ginamas lūkesčių interesas, galime daryti pagrįstą išvadą, jog vežėjams taikoma civilinė atsakomybė yra sutartinė (nors ir turinti deliktinės civilinės atsakomybės požymių).

### 1.3. Krovinių vežėjų keliais atsakomybę reglamentuojantys teisės aktai

Krovinių gabenimo transporto priemonėmis santykiai reglamentuojami tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu lygmeniu. Nacionaliniu lygmeniu santykius reglamentuoja CK, KTK, Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas<sup>13</sup>, Susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos „Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės“<sup>14</sup> bei kiti poįstatyminiai teisės aktai. Pvz. CK įtvirtina vežimo sutarties sampratą, KTK - vežėjų ir siuntėjų teises ir pareigas, atsakomybę. Neretai CK nuostatos nukreipia į KTK, kuris vietinio pervežimo santykius reglamentuoja išsamiau.

Tuo tarpu be dvišalių tarptautinių sutarčių pagrindinis šiuos santykius tarptautiniu lygmeniu reglamentuojantis teisės aktas yra CMR konvencija. Tačiau reikėtų pastebėti, jog CMR konvencija taikoma tik prie šios konvencijos prisijungusioms šalims. Ši laikoma Europos tarptautine sutartimi<sup>15</sup>, kadangi prie jos prisijungusios faktiškai tik europos žemyno šalys (pvz. Jungtinės Amerikos Valstijos prie CMR konvencijos neprisijungusios, taigi JAV teritorijoje ši konvencija nebus taikoma (nebent šalys susitartų dėl šios konvencijos taikymo)). Juk CMR konvencija taikoma tik tiems vežimams, kai kroviny s vežamas kelių transporto priemonėmis už užmokestį, kai bent vienas iš krovinio siuntėjų ir gavėjų yra skirtingų šalių teritorijose ir bent viena iš valstybių yra CMR konvencijos narė. CMR konvencijos preambulėje įtvirtintas jos

---

<sup>12</sup> Selelionytė-Drukeitinienė S. *Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija*. Justitia. 2008, Nr. 1 (67). p. 2-3.

<sup>13</sup> Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 92-2883. Aktuali redakcija 2017 01 02.

<sup>14</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 1998-12-31, Nr. 115-3261.

<sup>15</sup> Drobotko O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai* [interaktyvus]. Daktaro disertacija. Vilnius: MRU, 2006, p. 106 [žiūrėta 2017 m. vasario 21 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.inright.eu/wp-content/uploads/2015/05/Drobotko\\_disertacijos\\_tezes\\_LT.pdf](http://www.inright.eu/wp-content/uploads/2015/05/Drobotko_disertacijos_tezes_LT.pdf)>.



priėmimo tikslas – suvienodinti tarptautinio krovinių veŖimo sutarties sąlygas, t.y. tarptautiniams veŖimams reikalingus dokumentus ir veŖėjo civilinę atsakomybę. CMR konvencija reglamentuoja krovinių veŖimo sutarčių sudarymą, vykdymo eigą, pretenzijų ir ieškinių pareiškimo tvarką, veŖėjų atsakomybę, ieŖkinio senatį.<sup>16</sup> Daugelis valstybių, tapusios CMR konvencijos narėmis, siekiant Ŗios konvencijos tikslo – tarptautinio krovinių veŖimo sutarties sąlygų suvienodinimo, CMR konvencijos normas perkėlė į nacionalinę teisę. CMR konvencijos nuostatos buvo perkeltos ir į Lietuvos nacionalinę teisę, kadangi pastebimas eglamentavimo panašumas, pvz. KTK yra įtvirtinta nemaŖai tapačių CMR Konvencijai nuostatų, o taipogi KTK galima atrasti nemaŖai nuorodų į CMR konvencijos normas.

Nepaisant pastangų suvienodinti veŖimą reglamentuojančias nuostatas, vis tiek nacionalinis reglamentavimas nėra identiŖkas tarptautinių teisės aktų įtvirtintam reglamentavimui. Būtent todėl būtina kvalifikuoti faktinius santykius ir nustatyti kuris teisės aktas (nacionalinis ar tarptautinis) turi būti taikomas. Be to, nors CMR konvencija ir reglamentuoja veŖimo santykius pakankamai išsamiai, vis tiek kyla problemos dėl CMR konvencijos skirtingo interpretavimo skirtingose valstybėse. Todėl kituose magistrinio darbo skyriuose bus analizuojama užsienio ir Lietuvos teismų praktika ir doktrina, siekiant atriboti nacionalinių bei tarptautinių teisės aktų taikymą bei išgryninti CMR konvencijos aiŖkinimą skirtingose valstybėse.

### **1.3.1. Nacionalinio ir tarptautinio reglamentavimo atskyrimas**

Sprendžiant ginčus, kylančius iš perveŖimo santykių, neretai iŖkyla problema kokiais gi teisės aktais vadovautis – tarptautiniais (CMR konvencija) ar Lietuvos Respublikos nacionaliniais teisės aktais (KTK, CK). Ŗis klausimas svarbus ne tik teismui, bet ir Ŗalims, kadangi ikteisminėje stadijoje arba teisme Ŗios turi grįsti savo reikalavimus tam tikru reglamentavimu. Prielaida CMR konvencijos taikymui yra tarptautinis krovinio veŖimas, kai krovinio siuntimo ir pristatymo vietos yra skirtingose valstybių teritorijose. Tačiau tai ne vienintelė prielaida, kadangi CMR konvencijos taikymas gali priklausyti ir nuo susitariančiųjų Ŗalių valios. Juk CK numato, kad sutartinėms prievolėms taikoma Ŗalių pasirinkta teisė (CK 1.37 str. 1 d.), o 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės įtvirtina, jog kiekviena įsigaliojusi sutartis susitariančioms Ŗalims yra

---

<sup>16</sup> Ambrasienė D. Jurisprudencija. *Krovinių tarptautinio veŖimo keliais teisinis reguliavimas*. Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 55(47), p. 22.

privaloma ir šalys privalo ją sąžiningai vykdyti<sup>17</sup> (Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės 26 str.). Tai reiškia, jog šalys, sudarydamos vienkartinę ar ilgalaikę krovinių vežimo sutartį, gali joje numatyti, kad tarp šalių susiklostantiems santykiams bus taikomos CMR konvencijos nuostatos (nors pervežimas ir nėra tarptautinis; arba pervežimas yra tarptautinis, tačiau tiek išsiuntimo, tiek pristatymo vietos valstybė nėra CMR konvencijos narė). Tokiu atveju teismas, sprenddamas ginčą, vadovausis sutartyje pasirinktais taikyti teisės aktais, išskyrus atvejus, kai ginčo sprendimui taikoma teisė imperatyviai nustato kitas taisykles arba kai pačioje CMR konvencijoje yra nurodyta, kad ji netaikoma.<sup>18</sup> Taigi šalys nėra visiškai laisvos pasirinkti taikytiną teisę, kadangi CMR konvencija negali būti taikoma, jeigu susitarimas taikyti šią konvenciją prieštarautų teisės aktuose įtvirtintam imperatyvui. Juk CMR konvencijoje įtvirtinta, jog CMR konvencija negali būti taikoma, kai yra vežamos pašto siuntos, palaikai arba teikiamos būsto perkraustymo paslaugos (CMR konvencijos 1 str. 4 p.). Toks imperatyvas CMR konvencijoje numatytas, kadangi išvardintus vežimus reglamentuoja kiti tarptautiniai teisės aktai. Taip pat laisvės pasirinkti taikytiną teisę apribojimas pasireiškia dar ir tuo, jog šalys negali susitarti netaikyti CMR konvencijos, kai faktiškai krovinyms vežamas tarptautiniu maršrutu kelių transporto priemonėmis už užmokestį, t.y. kai santykiai atitinka CMR konvencijos 1 str. 1 d. sąlygas. Tokia teisės norma pateisinama visuotinai teismų praktikoje pripažintu bei teisės aktuose įtvirtintu tarptautinių sutarčių viršenybės principu (CK 1.13 str. 1 d.). Taigi tais atvejais, kai santykiai patenka į CMR konvencijos reguliavimo sritį, nacionalinė teisė taikoma tik subsidiariai<sup>19</sup> (Lietuvos aukščiausiojo teismo 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009).

Jeigu šalys nesusitaria taikyti CMR konvencijos tarp šalių susiklostantiems santykiams, tokiu atveju CMR konvencija bus taikoma jų santykiams tik tiek, kiek jos nuostatos apima tokį reguliavimą. CMR konvencija nereguliuoja ekspedijavimo santykių, krovinių, vežėjų ar transporto draudimo santykių. Todėl esant mišriai vežimo sutarčiai, kur papildomai numatytos krovinio saugojimo, ekspedijavimo ar draudimo sąlygos, tokiu atveju CMR konvencija bus taikoma tik tam tikra apimti, o sutarties nuostatas, kylančias iš krovinio pasaugos, ekspedijavimo ar draudimo santykių, reglamentuos kiti (nacionaliniai) teisės aktai.

---

<sup>17</sup> 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 13-480.

<sup>18</sup> Ambrasienė D., *Jurisprudencija. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas*. Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 55(47), p. 22.

<sup>19</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės mėn. 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009.

Daugiau problemų kyla kai sprendžiamas klausimas dėl siuntėjo santykių su vežėjo pasitelktais subvežėjais arba ekspeditoriaus santykių su siuntėju ir faktiniu vežėju. Juk įprastai vežimo sutartis sudaroma tarp siuntėjo ir vežėjo trečiojo asmens (gavėjo) naudai. Tačiau šiandieninė tarptautinio krovinių gabenimo kelių transportu praktika rodo ką kita – iki krovinių pristatant gavėjui, faktiškai krovinių vežimo procese dalyvauja ne tik siuntėjas ir vežėjas, bet dar papildomai keletas ekspeditorių (vežėjų). Tiek užsienio, tiek Lietuvos teismų praktikoje suformuluota, jog ekspeditoriaus veikla vis tiek faktiškai dažnai reguliuojama CMR konvencijos nuostatų, nors CMR konvencija tokių antykių tiesiogiai nereglamentuoja. CMR konvencijos taikymas ekspeditoriui sprendžiamas pagal tai kokius įsipareigojimus ir atsakomybę šis prisiėmė vežimo sutartimi – ar įsipareigojo vežti krovinių pats ar tik organizuoti šio pervežimą. Ekspeditoriui bei vežėjui labai svarbu nusistatyti ar santykiams bus taikomi nacionaliniai ar tarptautiniai teisės aktai dėl skirtingo atsakomybės reglamentavimo. Pavyzdžiui, labai dažnai krovinių vežimo sutartyse įtvirtinamos netesybos (baudos) už kiekvieną pavėluotą pristatyti krovinių ar pateikti transporto priemonę į pakrovimo vietą dieną. Tačiau jeigu šalių santykiams turi būti taikoma CMR konvencija, tokiu atveju sutartos baudos yra laikomos neteisėtomis ir negaliojančiomis. Tokios pozicijos užsienio bei Lietuvos teismai laikosi todėl, kad CMR konvencijoje yra visiškai sureguliuota vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinių pristatymą. CMR konvencijoje numatyta, jog vežėjas turi atlyginti tik tuos nuostolius, kurie atsirado dėl krovinių pavėluoto pristatymo, o kompensacijos dydis negali būti didesnis nei frachto dydis (CMR konvencijos 23 str. 5 d.). Tai reiškia, jog žalą dėl pavėluoto krovinių pristatymo patyręs asmuo turi įrodyti nuostolius bei priežastinį ryšį tarp nuostolių ir neteisėtų vežėjo veiksmų. Taigi visi susitarimai, kuriais nukrypstama nuo CMR konvencijos reglamentavimo, laikomi negaliojančiais (CMR konvencijos 41 str. 1 d.). Tai patvirtina ir CK nuostatos, kurios numato, jog šalys savo susitarimu negali pakeisti, apriboti ir panaikinti imperatyviųjų teisės normų galiojimo ir taikymo (CK 6.157 str. 1 d.). Atitinkamai, kai šalių santykiams bus taikomos CMR konvencijos nuostatos, baudos (netesybos) už vėlavimą pristatyti krovinių į pristatymo vietą bus laikomos negaliojančiomis, nuostoliai turės būti įrodyti bei atsakomybė vis tiek bus ribojama užmokesčio už vežimą (frachto) suma.

Taip pat svarbu atkreipti dėmesį į CMR konvencijos ir CK ieškinio senaties reglamentavimo skirtumus. CMR konvencija numato, jog teisė pateikti ieškinį dėl vežimų prarandama po vienerių metų (CMR konvencijos 32 str. 1 d.). Tuo tarpu tyčinių veiksmų atveju arba kaltinimo, kuris pagal teismo, taikomus įstatymus prilygsta tyčiniams

veiksmams, atveju – senaties terminas yra treji metai (CMR konvencijos 32 str. 1 d.). Tuo tarpu nacionaliniai teisės aktai (CK ar KTK) nunustato specialaus ieškinio senaties termino iš vežimo santykių kylantiems reikalavimams, taigi yra taikomas bendrasis dešimties metų ieškinio senaties terminas (CK 1.125 str. 1 d.). Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas aplinkybes, pastebimas itin didelis ieškinio senaties termino reglamentavimo skirtumas, t.y. senaties termino laikotarpis skiriasi netgi 10 kartų. Tai dar kartą patvirtina taikytinos teisės nustatymo svarbą vežėjų santykiuose. Pastebėtina, jog CMR konvencija įtvirtina trumpesnę ieškinio senaties terminą tam, kad kuo efektyviau sureguliuotų atsakomybes ir išlaikytų teisinį tikrumą bei apibrėžtumą tarpusavio santykiuose.

Taip pat svarbu paminėti, jog kai kroviny s vežamas tarptautiniu maršrutu, neretai kyla problemų nustatant kurį gi tarptautinį teisės aktą taikyti, kadangi vežėjų kelių, oro, jūros (vidaus vandenu), geležinkelių transportu santykius reglamentuoja skirtingi tarptautiniai teisės aktai – geležinkeliu (SMGS<sup>20</sup>), jūra (vidaus vandenu) (Hagos-Visbiu taisyklės<sup>21 22 23</sup>), oru (Varšuvos konvencija<sup>24</sup>), sausumos keliais (CMR konvencija<sup>25</sup>). Gali kilti abejonių ar tikrai taikytina CMR konvencija kai kroviny s gabenamas kelių rūšių transportu. Teismų praktikoje suformuluota jau nusistovėjusi pozicija, jog jei kroviny s dalį kelio vežamas kita transporto rūšimi kroviny s neperkraudant (pvz. vilkikas su puspriekabe plukdinami keltu, tačiau kroviny s lieka puspriekabės viduje), tokiu atveju susiklostantiems santykiams bus taikoma CMR konvencija visam vežimui, o ne atskiram vežimo etapui. Tačiau jeigu būtų įrodyta, kad kroviny s buvo sugadintas, prarastas arba pavėluota ši pristatyti vežant ne kelių transporto priemone, o kita transporto priemonės rūšimi ir kelių transporto vežėjas nebuvo kaltas, nes tai įvyko dėl kitos transporto rūšies vežėjo, vežusio ši kroviny s, kaltės, tada kelių transporto vežėjas atsako ne pagal CMR konvencija, o remdamasis tomis nuostatomis, pagal kurias atsako visų transporto rūšių, išskyrus kelių transportą, vežėjas pagal kroviny s vežimo sutartį tarp jo ir siuntėjo privalomo įstatymo nuostatas, susijusias su kroviny s vežimu visų rūšių transportu,

---

<sup>20</sup> 1951 m. Tarptautinio kroviny s vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 88-3773.

<sup>21</sup> 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės). *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4124.

<sup>22</sup> 1968 m. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės). *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4123.

<sup>23</sup> 1979 m. Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4122.

<sup>24</sup> 1929 m. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija). *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 19-414.

<sup>25</sup> 1956 m. Tarptautinio kroviny s vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*. 1998, Nr. 107-2932.

išskyrus kelių transporto priemones. Tačiau jei tokių nuostatų nėra, tai kelių transporto vežėjo atsakomybė nustatoma pagal CMR konvenciją (CMR konvencijos 2 str. 1 d.). Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, CMR konvencija nukreipia į kitus vežėjo atsakomybę reglamentuojančius teisės aktus tik tuomet, kai dalis vežimo proceso vyko ne kelių transporto priemonėmis, žala atsirado ne dėl vežėjo kelių transporto priemone kaltės ir egzistuoja kiti teisės aktai, reglamentuojantys atsakomybės klausimus kylančius iš krovinių gabenimo kita transporto priemonės rūšimi. Taigi jei nukreipus į kitą tarptautinę konvenciją nenustatoma kitos nei kelių transporto priemone krovinių gabenančio vežėjo kaltė už krovinių sugadinimą, praradimą ar vėlavimą pristatyti, tokiu atveju pagal CMR konvencijos 2 str. 1 d. turėtų būti taikomos CMR konvencijos nuostatos.

### **1.3.2. Vežėjo atsakomybės pradžios momentas**

Nagrinėjant vežėjų civilinės atsakomybės ypatumus labai svarbu nustatyti momentą, nuo kada gi vežėjas tampa atsakingu už jam siuntėjo perduotą krovinį ir visą žalą, kuri gali atsirasti krovinio gabenimo metu. CMR konvencija nustato, jog 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 (CMR konvencijos 17 str. 1 d). Tai reiškia, kad norint nustatyti vežėjo civilinės atsakomybės pradžios ir pabaigos momentą, svarbu nustatyti ne sutarties sudarymo momentą, o krovinio perdavimo turinčiam teisei jį gauti momentą. Lietuvos aukščiausiasis teismas yra pažymėjęs KTK nuostatos reikšmingumą, kuri įtvirtina principą, jog vežėjo civilinė atsakomybė prasideda nuo to momento, kai jis priima krovinį ir pasirašo CMR važtaraštyje (KTK 31 str. 4 d.).

Reikėtų papildomai pažymėti, jog vežėjo civilinė atsakomybė pagal CMR konvenciją prasideda nuo krovinio priėmimo su tikslu vežti momento. Kasacinis teismas yra suformulavęs praktiką, jog krovinio priėmimas kvalifikuojamas priėmimu vežti tik tuomet, kai šis priimamas krovinio vežimo tikslais.<sup>26</sup> Jeigu vežėjas priima krovinį ir dar prieš faktinį vežimą turi krovinį tinkamai supakuoti ar sandėliuoti, tokiu atveju pagal CMR konvenciją vežėjas tampa atsakingu už krovinio praradimą tik pabaigus minėtus veiksmus ir pradėjus krovinį faktiškai vežti. Taigi jeigu krovinyje sugadinamas arba prarandamas pakavimo ar sandėliavimo metu (dar nepradėjus jo faktiškai vežti), tokiu

---

<sup>26</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2015 m. kovo mėn. 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-127-378/2015.

atveju vežėjo atsakomybės klausimas turėtų būti sprendžiamas pagal nacionalinės teisės aktus, bet ne pagal CMR Konvenciją.

KTK nustato, jog vežėjas, nustatyta tvarka priėmęs iš siuntėjo krovinį, atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo gavėjui už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės (KTK 45 str. 1 d.). Skirtingai nei CMR konvencijoje, KTK tiesiogiai įtvirtinta, jog vežimu laikomas laikas, per kurį krovinyje buvo vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo kelių transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje (KTK 45 str. 2 d.). Kaip vienoje iš nagrinėtų bylų yra pažymėjęs Lietuvos aukščiausiasis teismas: „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 įrašu. Tokiu atveju iki krovinio priėmimo vežti susiklostę santykiai turi būti kvalifikuojami autonomiškai. CMR konvencijai tokių santykių nereglamentuojant, turi būti sprendžiama dėl taikytinos nacionalinės teisės bei tų santykių dalyvių tarpusavio prievolių“<sup>27</sup> (Lietuvos aukščiausiojo teismo 2012 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-227/2012).

Tai reiškia, jog tarptautiniam vežimui taikant ne CMR Konvencijos, o Lietuvos nacionalinės teisės nuostatas nebūtų taikomos vežėjo atsakomybę ribojančios CMR konvencijos nuostatos, kadangi CMR konvencija santykių iki faktinio krovinių vežimo nereglamentuoja. Tuo tarpu vietinio krovinio pervežimo atveju vežėjas jau galėtų remtis vežėjo atsakomybę ribojančiomis teisės normomis, kadangi KTK numato kompensacijos už krovinio praradimą ar trūkumą ribas - kompensacija už prarastą krovinį ar jo trūkumą negali viršyti 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencijos nustatytų maksimalių nuostolių atlyginimo ribų (KTK 46 str. 5 d.). Tai reiškia, jog vietinio krovinio pervežimo santykiuose būtų taikomas 8,33 SDR už 1 kg krovinio bruto svorio vežėjo atsakomybės ribojimas (CMR konvencijos 23 str. 3 p.).

Įprastai krovinį pakrauna siuntėjas (KTK 32 str. 1 d.), o vežėjas laikomas krovinį priėmusiu nuo jo pakrovimo darbų pabaigos momento. Tuo tarpu jeigu vežėjas papildomai įsipareigojo pats pakrauti krovinį, tokiu atveju bus laikoma, kad šis priėmė krovinį vežimo tikslais ir atsakys pagal CMR konvenciją. Lietuvos aukščiausiasis teismas

---

<sup>27</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-227/2012.

vienoje savo nutarčių yra suformavęs tokią poziciją – vežėjui įsipareigojus pakrauti krovinį, jo atsakomybė atsiranda nuo pakrovimo pradžios.<sup>28</sup>

Svarbu paminėti, jog CMR konvencija ir KTK vežėjo civilinės atsakomybės atsiradimo momento nustatymui taip pat svarbiu laiko važtaraščio perdavimą ir pasirašymą. Krovinio važtaraštis patvirtina ne tik vežimo sutarties sudarymą, bet ir yra įrodymas, kad krovinytis vežėjo dispozicijon yra perėjęs iki tol, kol bus įrodyta priešingai (tai *prima facie* įrodymas) (CMR konvencijos 9 str. 1 d.). Pagal KTK vežėjo civilinė atsakomybė prasideda nuo to momento, kai jis priima krovinį ir pasirašo CMR važtaraštyje (KTK 31 str. 4 d.). Taigi preziumuojama, jog vežėjas priėmė krovinį ir yra atsakingas už jo išsaugojimą nuo pasirašymo važtaraštyje momento. Jei važtaraštis nesurašomas, nepasirašomas, pametamas ar neteisingai užpildomas, tai neturi įtakos nei vežimo sutarties galiojimui, nei sutarties veikimui (CMR konvencijos 4 str.). Tačiau tokiu atveju negalios prezumpcija, kad krovinytis buvo perduotas vežėjo dispozicijon, taigi įgaliojimus turintis asmuo turės įrodyti faktinį krovinio perdavimą (atsiras siuntėjo įrodinėjimo pareiga).

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas aplinkybes darytina išvada, jog faktinis krovinio perdavimas vežėjui ne visada reikš krovinio perdavimą teisine prasme. Taigi tarptautinio krovinio pervežimo atveju labai svarbu nustatyti ar vežėjas prisiėmė papildomus įsipareigojimus pats pakrauti krovinį, ar krovinytis buvo perduotas vežėjui supakavimui ar sandėliavimui (prieš faktinį vežimą). Tik išsiaiškinę tokias aplinkybes galime nustatyti vežėjo civilinės atsakomybės už krovinį pagal CMR konvenciją pradžios momentą.

### **1.3.3. Vežėjo atsakomybės pabaigos momentas**

Vežėjo civilinei atsakomybei nustatyti svarbus ne tik vežėjo atsakomybės už krovinį pradžios, bet ir pabaigos momentas. CMR konvencija numato, jog pristačius krovinį į paskirties vietą, gavėjas turi teisę pareikalauti iš vežėjo jam perduoti antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį, parašu patvirtindamas apie krovinio gavimą (CMR konvencijos 13 str. 1 d.). KTK numato, jog vežėjas, atgabenęs krovinį į paskirties vietą, privalo jį perduoti gavėjui kartu su antruoju važtaraščio egzemplioriumi (KTK 35 str. 1 d.), o krovinytis laikomas perduotu nuo gavėjo pasirašymo važtaraštyje momento (KTK 35

---

<sup>28</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2015 m. lapkričio mėn. 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-4-593-687/2015.

str. 2 d.). Taigi tiek CMR konvencija, tiek KTK vežėjo atsakomybės pabaigos momentą sieja su keliomis sąlygomis – krovinio pristatymu į paskirties vietą ir krovinio perdavimu teisę jį gauti turinčiam asmeniui (gavėjui). Tinkamam krovinio perdavimui yra būtina dviejų šalių valia, t.y. vežėjas turi perduoti, o gavėjas priimti krovinį. Tokią valią geriausiai atspindi gavėjo pasirašymas CMR važtaraštyje, nors, pastebėtina, valia priimti krovinį galėtų būti išreiškiama ir kitokiais veiksmais.

Pastebėtina, jog krovinio perdavimo ir vežėjo atsakomybės pabaigos už krovinį momento negalima tapatinti su faktiniu krovinio iškrovimu, nes būtina nustatyti krovinio gavėjo laisvą valią priimti krovinį. Tik nuo krovinio priėmimo laisva valia momento vežėjo atsakomybė už krovinį laikoma pasibaigusia. Gavėjo priėmimas krovinį valdyti laisva valia turėtų būti suprantamas kaip krovinio iškrovimas su tikslu tą krovinį priimti savo dispozicijon, o ne pvz. su tikslu išgelbėti krovinį neatidėliojamoje situacijoje.<sup>29</sup> Pvz. gavėjas, siekdamas išvengti galinčių kilti nuostolių, gali pradėti iškraudinėti krovinį iš puspriekabės (šaldiklio), kadangi šaldiklis nepalaiko tinkamos temperatūros ir prekės pradėjo arba gali sugesti, tačiau tokie gavėjo veiksmai nereiškia gavėjo noro perimti krovinį savo dispozicijon laisva valia.

Taip pat svarbu paminėti, jog nustatant vežėjo civilinės atsakomybės pabaigos momentą, reikėtų taip pat atkreipti dėmesį ir į tai, jog kroviny s vežėjo būtų perduotas turinčiam teisę priimti krovinį asmeniui (CMR važtaraštyje nurodytam gavėjui). Kasacinis teismas vienoje byloje konstatavo, jog tokiu atveju pareiga įrodyti krovinio perdavimą tinkamam gavėjui tenka vežėjui.<sup>30</sup> Jeigu kroviny s bus perduotas netinkamam gavėjui, tokiu atveju kroviny s bus laikomas nepristatytu. Teismų praktikoje tokia situacija kvalifikuojama tapačiai krovinio praradimui ir vežėjo veiksmai kvalifikuojami kaip didelis neatsargumas. Tokiu atveju vežėjo veiksmai prilyginami CMR konvencijos 29 str. nurodytiems tyčiniams veiksams. Kadangi tokie vežėjo veiksmai bus suprantami kaip tyčiniai veiksmai CMR konvencijos prasme, tai vežėjas negalės vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, kurios ribotų jo civilinę atsakomybę arba įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei (CMR konvencijos 29 str. 1 d.), t.y. negalės remtis 8,33 atsiskaitymo

---

<sup>29</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 31.

<sup>30</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. liepos mėn. 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-334/2011.



vieneto už kiekvieną trūkstantą kilogramą bruto svorio atsakomybės ribojimu (CMR konvencijos 23 str. 3 d.).

## 2. KROVINIŲ VEŽĖJO KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONĖMIS CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI

### 2.1. Vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą

CMR konvencija numato, jog 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 (CMR konvencijos 17 str. 1 d.). Krovinio ar jo dalies praradimu yra laikoma tokia situacija, kai kroviny (jo dalis) yra visiškai sunaikinamas arba sugadinamas iš esmės. Sugadinimas iš esmės reiškia, jog tokių krovinio sugadinimų remontavimas būtų ekonomiškai netikslingas arba tiesiog neįmanomas, arba kroviny yra pamestas ir nėra žinoma jo buvimo vieta. Krovinio dalies praradimu laikytina tokia situacija, kai pristatoma mažiau krovinio, nei buvo priimta vežti.

Teisės teorijoje dar išskiriama fiktyvus krovinio praradimo kategorija – tam tikra teisinė fikcija, kai krovinio faktinė buvimo vieta bei faktinis krovinio likimas neturi jokios teisinės reikšmės, o yra atsižvelgiama tik į vėlavimo pristatyti krovinį terminą.<sup>31</sup> Juk CMR konvencija nustato krovinio pristatymo ne laiku prezumpciją, kai jis nepristatomas suderintais terminais, arba jeigu nebuvo susitarta dėl pristatymo terminų - įvertinant konkrečias vežimo aplinkybes (CMR konvencijos 19 str.). Tuo tarpu viršijus sutartą pristatymo terminą nuo tam tikros ribos įgaliojimus turintis asmuo galės laikyti krovinį prarastu. Taigi CMR konvencija numato, jog pagal sutartį įgaliojimus turintis asmuo gali, nepateikdamas papildomų įrodymų, laikyti krovinį prarastu, jeigu jis, pasibaigus sutartam pristatymo terminui, per 30 dienų nepristatomas, o jeigu terminas nebuvo šalių derinamas, tai per 60 dienų nuo to momento, kai krovinį perėmė vežėjas (CMR konvencijos 20 str. 1 d.). Taigi CMR konvencija numato prezumpciją, jog nepristačius krovinio per tam tikrą tikrą terminą kroviny, įgaliojimus turinčio asmens reikalavimu, gali būti pripažintas prarastu. Atitinkamai įgaliojimus turintis asmuo įgauna teisę reikalauti iš vežėjo civilinės atsakomybės už menamai prarastą krovinį kaip už faktinį krovinio praradimą. Lietuvos aukščiausiasis teismas 2001 m. apžvalgoje dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) pasisakė, jog nesvarbios aplinkybės dėl faktinės krovinio

<sup>31</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 38.

buvimo vietos, t.y. net jeigu gavėjui žinoma kur faktiškai randasi kroviny (pvz. areštuotas muitinėje), šis vis tiek turi teisę reikalauti taikyti vežėjui civilinę atsakomybę dėl krovinio praradimo, jeigu bus pažeisti CMR konvencijos 20 str. 1 d. nustatyti terminai.<sup>32</sup> Tokiu atveju negalės būti taikomos pavėluoto krovinio pristatymo pasekmės, pavyzdžiui vežėjo atsakomybę už pristatymo termino viršijimą ribojimas užmokesčio už vežimą (frachto) dydžiu (CMR konvencijos 23 str. 5 d.). O kompensacijos dydis bus skaičiuojamas pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežti (CMR konvencijos 23 str. 1 d.). Pastebėtina, kad jei vežėjas vis tik pristatys krovinį jau pasibaigus numatytiems terminams, krovinio gavėjas galėtų perkvalifikuoti krovinio praradimą į pavėluotą krovinio pristatymą. Tačiau, pabrėžtina, kad tai yra gavėjo teisė, o ne pareiga, kuria jis gali pasinaudoti, jeigu gavėjui kroviny vis dar reikalingas.<sup>33</sup> Taigi darytina išvada, jog net ir tuo atveju, jeigu kroviny pristatomas praleidus CMR konvencijos 20 str. 1 d. terminą, gavėjas turi neginčijamą teisę tokio krovinio nepriimti ir laikyti jį prarastu.

Tuo tarpu Lietuvos nacionalinėje teisėje KTK nustato, jog krovinio praradimu laikomas jo nepristatymas į paskirties vietą sutartu laiku (KTK 45 str. 4 d.). Pristatymo terminas įprastai numatomas tarp šalių sudarytoje sutartyje, o jeigu toks šalių nebuvo suderintas – kroviny turi būti gavėjui pristatytas per tam reikalingą ir įprastą tokio pobūdžio vežimuose terminą (KTK 33 str. 2 d., 3 d.). Darytina išvada, jog nacionalinė teisė pristatymo termino viršijimą vertina žymiai griežčiau nei CMR konvencija, kadangi nacionalinė teisė nenumato jokio pereinamojo 30 ar 60 dienų laikotarpio tokių veiksmų kvalifikavimui kaip krovinio praradimo. Toks reguliavimas sukuria įgaliojimus turinčiam asmeniui prielaidas krovinio pristatymo termino viršijimo atvejais galimybę pasirinkti vežėjui taikytinos atsakomybės formą – ar reikalauti atlyginti nuostolius, patirtus už pristatymo termino viršijimą arba reikalauti atlyginti žalą už krovinio praradimą.

Tačiau kasacinis teismas yra konstatavęs, jog kai reiškiamas reikalavimas dėl krovinio praradimo remiantis tik termino praleidimu (kroviniui faktiškai nedingus ir žinant jo buvimo vietą), būtina atsižvelgti į bendruosius sutarčių principus, suponuojančius pareigą sutartis vykdyti tinkamai ir sąžiningai, šalims kooperuojantis ir

---

<sup>32</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>33</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 38.

bendradarbiaujant kuo ekonomiškiausiu kitai šaliai būdu, remiantis sąžiningumo ir protingumo kriterijais bei draudimu piktnaudžiauti teise. Tai reiškia, kad kai krovinyms nepristatomas sutartais ar protingais terminais, negalima vienareikšmiškai taikyti fiktyvaus krovinių praradimo instituto, o reikia įvertinti visas aplinkybes, lėmusias tokių sutarties pažeidimą.<sup>34</sup>

## 2.2. Vežėjo atsakomybė už krovinių sugadinimą

CMR konvencijoje krovinių sugadinimo samprata nėra pateikiama, tačiau ši yra atskiriama nuo viso ar dalies krovinių praradimo sąvokos. Tuo tarpu M. Clarke krovinių sugadinimą apibūdina kaip “bet kokį krovinių fizinės būklės pokytį, dėl kurio sumažėja krovinių vertė”.<sup>35</sup> Taigi darytina išvada, jog krovinių sugadinimui kvalifikuoti yra būtini trys vienas po kito sekantys požymiai: 1) krovinių fizinės būklės pakitimas; 2) krovinių vertės sumažėjimas; 3) priežastinis ryšys tarp fizinės būklės pakitimo ir krovinių vertės sumažėjimo.

Krovinių sugadinimas nustatomas remiantis kokybiniais, bet ne kiekybiniais kriterijais, būtent tuo krovinių dalies praradimas skiriasi nuo krovinių sugadinimo, kadangi tai susiję su krovinių mase, kiekiu arba tūriu.<sup>36</sup> Pagal sampratą krovinių sugadinimas turėtų apimti ir įprastą krovinių susidėvėjimą, tačiau E. Sinkevičiaus teigimu užsienio teismai formuluoja praktiką, kad tokiais atvejais vežėjas nuo atsakomybės yra atleidžiamas.<sup>37</sup>

Jeigu dėl krovinių sugadinimo krovinyms apskritai tapo netinkamu naudoti, tokiu atveju tai bus laikoma krovinių praradimu. Krovinyms gali būti paveiktas išoriškai arba iš vidaus. Išorinis krovinių sugadinimas yra konstatuojamas tik tada, kai atrandami krovinių išoriniai defektai (įlenkimas, įskilimas, sulankstymas, įtrūkimas, supūvimas, pasidengimas pelėsiu ir t.t.). Vidinis krovinių sugadinimas dažniausiai pasireiškia gabenant maisto produktų krovinius, kai sugadinimas atsiranda dėl išorės veiksnių (pvz. supuva vaisiai). Krovinių visiško sugadinimo atveju vežėjas turi kompensuoti savininkui

---

<sup>34</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>35</sup> M. A. Clarke *International carriage of goods by road: CMR*. London: Sweet and Maxwell, 1990, p. 305.

<sup>36</sup> Ambrasienė D., Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 40.

<sup>37</sup> *Ibid*, p. 40.

krovinio vertę pagal CMR konvencijos 23 str. Krovinio vertės sumažėjimo atveju vežėjas turi kompensuoti savininkui krovinio vertės sumažėjimo sumą (CMR konvencijos 25 str.) bei kitas su krovinio vertės sumažėjimu susijusias išlaidas (mokestis ekspertams, muitai, kiti mokesčiai ir t.t.).<sup>38</sup>

Igaliojimus turinčio asmens nuostolių dydis priklauso nuo nuostolių masto ir faktinės krovinio vertės, tačiau pažymėtina, jog ne visais atvejais atlyginama visa su krovinio nuvertėjimu susijusi suma. Kaip jau minėta CMR konvencija numato, jog vežėjas privalo sumokėti sumą, lygią krovinio nuvertėjimo sumai (CMR konvencijos 25 str. 1 d.). Krovinio pradinė vertė įprastai įvertinama pagal biržos kainas, o šių nesant, pagal rinkos arba to paties asortimento ir kokybės prekių vertę, kuri buvo tą dieną ir toje vietoje, kai krovinys buvo priimtas vežti (CMR konvencijos 23 str. 1 d., 2 d.). Taigi dažnu atveju praktikoje įgaliojimus turintis asmuo vežėjui teikia krovinio remonto (atstatymo) darbų išlaidas ir reikalauja, kad šias vežėjas kompensuotų. Tačiau pažymėtina, jog CMR konvencija nustato vežėjo atsakomybės ribojimus už krovinio sugadinimą (CMR konvencijos 25 str. 2 d.). Taigi CMR konvencija numato, jog kompensacija už kroviniumi padarytą žalą negali būti didesnė už visiško krovinio praradimo sumą (kai nuvertinamas visas krovinys) arba už krovinio dalies praradimo sumą (kai nuvertinama dalis krovinio).

Lietuvos teismai formuluoja praktiką, jog CMR konvencijos 25 str. 1 d. nuostata neeliminuoja CMR konvencijos 23 str. 3 d. nustatyto vežėjo atsakomybės ribojimo – 8,33 atsiskaitymo vieneto (SST) už kiekvieną trūkstantą kilogramą.<sup>39</sup> Taigi darytina išvada, jog jei krovinio remonto (atstatymo) darbų išlaidos viršytų 8,33 atsiskaitymo vieneto (SST) už kiekvieną kilogramą dydį, tokiu atveju vežėjas galėtų gintis remiantis CMR konvencijoje numatytu jo atsakomybės ribojimu.

---

<sup>38</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>39</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. balandžio mėn. 14 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-172/2009.

### 2.3. Vežėjo atsakomybė už vėlavimą pristatyti krovinį

CMR konvencija nustato, jog kroviny yra laikomas pristatytu pavėluotai, jeigu jis nepristatomas šalių suderintais terminais, o jeigu dėl pristatymo terminų nebuvo tartasi – faktinė vežimo trukmė ilgesnė už laiką, kuris reikalingas vežant krovinį normaliomis sąlygomis (CMR konvencijos 19 str.). CMR konvencija nustato, jog vežėjas, viršijęs pristatymo terminą, privalo atlyginti nuostolius, jeigu šie nuostoliai buvo patirti dėl vėlavimo pristatyti krovinį (CMR konvencijos 23 str. 5 d.).

Jeigu kroviny pristatytas praleidus pristatymo terminą, tokiu atveju reikalavimus pareiškiantis asmuo turi įrodyti pavėlavimo faktą, žalą bei priežastinį ryšį. Nuostoliai dėl pavėlavimo skiriasi nuo nuostolių dėl krovinio praradimo ar sugadinimo tuo, jog turi būti įrodinėjama ne žala kroviniui, o būtent reikalavimus pareiškiančio asmens papildomi nuostoliai, kurie kilo dėl pavėluoto krovinio pristatymo (pvz. sumokėtos netesybos už prastovas, papildomai sumokėti mokesčiai dėl pavėluoto pristatymo, kainų sumažėjimas ir t.t.). Reikalavimus pareiškiančio asmens nuostoliais taip pat gali būti pripažįstamas negautas pelnas, kuris būtų gautas pardavus krovinį iškart sutartu pristatymo metu. Tačiau bet kuriuo atveju vežėjo atsakomybė už pavėlavimą pristatyti krovinį yra ribojama frachto suma, išskyrus CMR konvencijos 24 ir 26 str. numatytus atvejus.<sup>40</sup>

Kaip jau buvo minėta, krovinio pristatymo terminas gali būti praleistas tiek tais atvejais, kai dėl jo buvo tartasi, tiek tais atvejais, kai pristatymo terminas nebuvo numatytas. Tuo tarpu jeigu šalys nesusitarė dėl pristatymo termino pradžios momento, tokiu atveju pristatymo termino skaičiavimo pradžios momentu laikomas faktinis krovinio priėmimas vežti. Jeigu pristatymo terminas nenumatytas, tokiu atveju pristatymo terminas nustatomas vertinant situaciją pagal protingumo kriterijų – reikšminga nustatyti ne tik kelio dangos ar oro sąlygas, bet ir krovinio savybes (pvz. greitai gendantys vaisiai).

Praktikoje dažnai pasitaiko atvejų kai užsakovas pasitelkia kitą vežėją tuo atveju, kai pirmasis vežėjas vėluoja pristatyti krovinį į pristatymo vietą. Tokiu atveju naujajam vežėjui sumokėtą atlyginimą užsakovas traktuoja kaip nuostolius, patirtus dėl vėlavimo pristatyti krovinį ir reikalauja kompensacijos iš vežėjo. Šiuo klausimu Lietuvos teismų praktika su laiku kito. Štai pavyzdžiui Lietuvos aukščiausiojo teismo 2009 m. gegužės 11 d. nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-439/2009 konstatavo, jog atlygio sumokėjimas trečiajam asmeniui yra laikomos tiesiog rizika, tenkančia jas sumokėjusiam asmeniui ir

<sup>40</sup> Ambrasienė D., Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 42.

neturinti įtakos vežėjui.<sup>41</sup> Tuo tarpu vėliau Lietuvos aukščiausiasis teismas 2012 m. gruodžio 5 d. nutartimi civilinėje byloje Nr. 3K-3-547/2012 pakeitė teisminę praktiką konstatavęs, jog pavėluotą krovinio pristatymą tiesiogiai nulėmė vežėjui perduoto užsakymo neįvykdymas. Teismas konstatavo, jog užsakovo kitam vežėjui sumokėta frachto suma turi būti pripažinta nuostoliais CMR konvencijos 23 str. 5 p. prasme.<sup>42</sup>

Taip pat pabrėžtina, jog CMR konvencijos 23 str. yra tiesiogiai susijęs su CMR konvencijos 30 str. 3 p., kuris nurodo, jog kompensacijos dėl krovinio pristatymo termino viršijimo gali būti pareikalauta tik tuo atveju, jeigu nebuvo praleistas pretenzijos pareiškimo terminas – 21 diena po krovinio pristatymo.<sup>43</sup> Tai reiškia, jog 21 dienos pretenzijos pareiškimo terminas taikomas tik tai pretenzijai, kurią vežėjui reikia krovinio pervežimą pas jį užsakęs asmuo, o ne krovinio važtaraštyje nurodytas asmuo.

Kaip jau buvo minėta anksčiau, CMR konvencija yra visiškai suregulavusi žalų atlyginimą, taigi baudų už vėlavimą pristatyti krovinį negali būti reikalaujama.<sup>44</sup> Tuo tarpu Lietuvos nacionalinėje teisėje KTK nustato, kad vežėjas, pažeidęs krovinio vežimo terminus, privalo atlyginti krovinio siuntėjui arba gavėjui turėtus nuostolius, atsiradusius dėl transporto priemonės vėlavimo, jeigu sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis (KTK 47 str. 1 d.). Darytina išvada, jog, priešingai tarptautiniam CMR konvencijos reglamentavimui, KTK leidžia reikalauti iš vežėjo baudos už vėlavimą pristatyti krovinį (savaime suprantama, jeigu netesybos (bauda) buvo numatyta krovinio vežimo sutartyje).

#### **2.4. Vežėjo kaltės kvalifikavimas taikant civilinę atsakomybę**

Kaip ir buvo minėta anksčiau – viena iš civilinės atsakomybės sąlygų yra kaltė. Jeigu kaltė asmens veiksmuose nenustatoma, tai reiškia, jog civilinė atsakomybė negali kilti, kadangi nėra būtinųjų civilinės atsakomybės sąlygų viseto (išskyrus įstatyme numatytus atvejus). CK 6.248 str. 1 d. įtvirtinta, jog skolininko kaltė yra preziumuojama, todėl įrodinėjimo pareiga paneigiant šią sąlygą tenka vežėjui. Atsižvelgiant į tai, kad vežėjo civilinė atsakomybė yra sutartinė (o ne deliktinė), būtent todėl taikoma vežėjo

---

<sup>41</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės mėn. 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-439/2009.

<sup>42</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. gruodžio mėn. 05 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-547/2012.

<sup>43</sup> Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2015 m. kovo mėn. 05 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-142-640/2015.

<sup>44</sup> Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2014 m. gegužės mėn. 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-510-823/2014.

kaltės prezumpcija. Tačiau taip vežėjo atsakomybė gali būti aiškinama tik kalbant apie vidinius krovinių pervežimus.

Tuo tarpu kalbant apie CMR konvencijos reglamentavimą, pabrėžtina, jog ši įtvirtina griežtąją vežėjo civilinę atsakomybę (be kaltės), t.y. vežėjas bus visada atsakingas už krovinį, nebent įrodytų atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindus.<sup>45</sup> Griežtoji (objektyvioji) vežėjo civilinė atsakomybė aiškinama per rizikos teorijos prizmę, kuri teigia, jog nepaisydamas veiklos rizikos, asmuo ją vykdo, nes iš šios veiklos gaunama didesnė nauda, nei rizika. Asmuo prisiima visą civilinę atsakomybę už visą galimą žalą atsiradimą.<sup>46</sup> Daugelis užsienio valstybių teismų aiškina CMR konvencijoje nustatytą vežėjo atsakomybę tapačiai Lietuvos teismams, t.y. pripažįsta vežėjų griežtąją (objektyviają) atsakomybę. Jeigu vežėjas nesiima priemonių gabenamo krovinio apsaugai, jis yra atsakingas pagal griežtąją civilinę atsakomybę remiantis CMR konvencijos 17 str. 1 d.<sup>47</sup> Lietuvos aukščiausiasis teismas taip pat konstatavo, jog CMR konvencija įtvirtina griežtąją vežėjo civilinę atsakomybę, t.y. kaltės dėl krovinio sugadinimo, praradimo ar vėlavimo pristatyti prezumpciją.<sup>48</sup> Taip pat šioje byloje kasacinis teismas pabrėžė, jog būtent todėl įtvirtintas vežėjo ribotos atsakomybės principas, t.y. kaip atsvara vežėjo objektyviajai atsakomybei, nes neribota vežėjo atsakomybė neapsaugotų vežėjų nuo reikalavimus turinčių asmenų piktnaudžiavimo savo teisėmis.

Siekiant išvengti civilinės atsakomybės vežėjas turi įrodyti kaltės nebuvimą bei bent vieną atleidimo nuo atsakomybės pagrindą. Jeigu vežėjas elgėsi kaip pakankamai atidus ir rūpestingas asmuo bei bus nustatytas atleidimo nuo atsakomybės pagrindas, tokiu atveju vežėjas bus atleistas nuo civilinės atsakomybės. Tačiau jeigu vežėjas nesielgė taip, kaip būtų elgęsis protingas asmuo (*bonus pater familias*), tokiu atveju vežėjas bus pripažintas kaltu ir turėtų atsakyti už padarytą žalą. Asmens kaltas elgesys yra apibūdinamas kaip nemokėjimas užtikrinti reikiamo atidumo, rūpestingumo ir protingumo laipsnio

---

<sup>45</sup> Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. [interaktyvus] Jurisprudencija. Nr. 2(80), 2006, p. 91, [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC>>.

<sup>46</sup> Mikelėnas V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995, p. 229.

<sup>47</sup> Jung Ch. *The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law*. [interaktyvus] 2 leidimas, 1997, p. 153 [žiūrėta 2017 m. vasario 21 d.]. Prieiga per internetą: <[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit1997&start\\_page=148&collection=journals&id=157](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit1997&start_page=148&collection=journals&id=157)>.

<sup>48</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. liepos mėn. 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-318/2009.



konkrečioje situacijoje.<sup>49</sup> Pavyzdžiui kasacinis teismas minėtoje civilinėje byloje konstatavo, jog vežėjas privalo įrodyti krovinio praradimą dėl tokių aplinkybių, kurių šis niekaip negalėjo išvengti arba kurių pašalinimas nuo jo nepriklausė. Prieš priimdamas krovinį iš siuntėjo vežėjas turi iš anksto įvertinti visas galimas kilti rizikas bei veiksmus kroviniui, kiek galima labiau sumažinti rizikos prarasti ar sugadinti krovinį tikimybę.<sup>50</sup>

Taip pat M. Clarke pasisakė, jog vežėjas gali būti pripažįstamas kaltu (atsakingu) dėl krovinio vagystės, jeigu nebendradarbiavo aiškinantis nusikaltimą, pvz. neatskleidė kokių gi saugumo priemonių buvo imtasi apsaugojant nuo krovinio praradimo.<sup>51</sup> Lietuvos aukščiausiasis teismas vežėjo kaltę apibrėžia kaip nepakankamą atsargumą, rūpestingumą ar atidumą, kurį jis turi parodyti konkrečioje situacijoje.<sup>52</sup>

Tuo tarpu Graikijoje vežėjo tyčinio elgesio samprata susideda ne tik iš vežėjo piktavališko elgesio, bet ir vežėjo supratimo, kad tokie jo veiksmai padidins nuostolių atsiradimo rizikos laipsnį.<sup>53</sup> O Didžiojoje Britanijoje tam, kad būtų nustatyta vežėjo kaltė yra būtinas valios pasireiškimas vežėjo veiksmuose. Vežėjas turi veikti tyčia, t.y. suprasdamas savo elgesio neteisėtumą, tačiau tęsia tokią veiką nepaisant tokius veiksmus lydinčių padarinių.<sup>54</sup>

CMR konvencija įtvirtina atvejus, kuomet vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis vežėją nuo atsakomybės arba ją ribojančiomis, arba atsakomybę perkeliančiomis kitai pusei. Tai atvejai, kai nustatoma, kad vežėjas žalą padarė sąmoningai, tokiais veiksmais, kurie pagal įstatymus taikančio teismo valstybės įstatymus yra prilyginami tyčiniams. Tarptautinėje praktikoje vežėjas nėra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl tyčinių žalą sukėlusių veiksmų ir dėl grubaus aplaidumo. Tokiais at-

---

<sup>49</sup> Ambrasienė D.; Baranauskas E.; Bublienė D. ir kt. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, p. 188.

<sup>50</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2010 m. lapkričio mėn. 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010.

<sup>51</sup> Clarke M. A. *National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case law*. [interaktyvus] 2006, p. 637-638 [žiūrėta 2017 m. vasario 06 d.]. Prieiga per internetą: <[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&start\\_page=633&collection=journals&id=637](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&start_page=633&collection=journals&id=637)>.

<sup>52</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus 2002 m. kovo mėn. 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2002.

<sup>53</sup> Iglezakis I. *The Jurisprudence of Greek Courts on International Transport Law*. [interaktyvus] 2004, p. 243 [žiūrėta 2017 m. kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.intyb/rhelldi0057&start\\_page=241&collection=intyb&id=249](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.intyb/rhelldi0057&start_page=241&collection=intyb&id=249)>.

<sup>54</sup> Jungtinės Karalystės Apeliacinio teismo 1997-04-18 sprendimas byloje *Lacey's Footware (Wholesale) Ltd. v. Bowler International Freight Ltd. and others* [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. vasario 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150961>>.

vejais CMR konvencijos straipsniais, nustatančiais vežėjo gynybos priemones, negali remtis ir kiti asmenys, už kuriuos vežėjas yra atsakingas (darbuotojai, vairuotojai, agentai, subvežėjai). Taigi jei vežėjas pažeidė savo įsipareigojimus dėl tyčios ar didelio neatsargumo, jo atsakomybė nebus ribojama CMR konvencijos nuostatomis (CMR konvencijos 23 str. 3 p.).<sup>55</sup> Ši teisės norma laikytina visiškai pagrįsta, nes vežėjas, kuris sąmoningai siekė padaryti žalos arba nesiekė, tačiau ir nesutrukdė tokiai žalai atsirasti, negali išvengti civilinės atsakomybės.

Šalia tyčinių veiksmų CMR konvencija numato ir kitus tyčiai prilyginamus veiksmus – **vežėjo didelį neatsargumą**. CMR konvencijoje numatyta, jog vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų arba kurios įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams (CMR konvencijos 29 str. 1 d.). Tai reiškia, jog vežėjas, kurio veiksmuose nustatomas didelis neatsargumas, atsakys lygiai taip pat lyg veiktų tyčia.

Lietuvos aukščiausiasis teismas yra konstatavęs, kad CMR konvencijos 29 str. 1 d. nustatyta vežėjo kaltė suprantama kaip: 1) žalos padarymas tyčia; 2) žalos padarymas veiksmis, kurie pagal bylą nagrinėjančio teismo taikomus įstatymus prilyginami tyčiniams. Didelis neatsargumas civilinėje atsakomybėje nėra prilyginamas tyčiai – šis suprantamas kaip paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių nepaisymas. Tačiau atsižvelgiant į vežėjų civilinės atsakomybės ypatumus, tyčinių ir didelio neatsargumo veiksmų pasekmės dažnai yra vienodos.<sup>56</sup>

Lietuvos aukščiausiasis teismas 2001 m. apžvalgoje dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) pasisakė, jog dideliu neatsargumu (grubių aplaidumu) tarptautinėje teismų praktikoje laikomi atvejai, kai vežėjas, priešingai savo sutartiniams įsipareigojimams, perduoda krovinį neįgaliotam asmeniui; kroviniui padaroma žala kontrabandos atveju; bando pravažiuoti po 3,9 metrų aukščio tiltu, kai krovinio aukštis yra 4 metrai; veža žinomai

---

<sup>55</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>56</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. balandžio mėn. 14 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-172/2009.

perkraudą krovinių; palieka krovinių naktį be priežiūros, nesaugomoje, neaptvertoje, neapšviestoje, vaizdo kameromis nestebimoje aikštelėje ir panašiai.<sup>57</sup>

Tuo tarpu Lietuvos nacionalinėje teisėje didelis neatsargumas suprantamas kaip paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių nepaisymas.<sup>58</sup> Lietuvos teismų praktikoje tyčiai prilygintu 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>59</sup> (Lietuvos aukščiausiojo teismo 2012 m. sausio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-9/2012<sup>60</sup>; Lietuvos aukščiausiojo teismo 2013 m. gegužės 2 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-254/2013<sup>61</sup>; Lietuvos aukščiausiojo teismo 2013 m. gegužės 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-265/2013<sup>62</sup>). Esant didelio neatsargumo veiksams turi būti atlyginami visi reikalavimus pareiškiančio asmens nuostoliai. CK įtvirtina, jog žalą sudaro turto netekimas, sužalojimas, turėtos išlaidos (tiesioginiai nuostoliai), taip pat netiesioginiai nuostoliai (negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų neteisėtų veiksmų; neteisėtais veiksmais gauta nauda) (CK 6. 249 str. 1 d.). Dr. E. Sinkevičiaus ir dr. D. Ambrasienės nuomone reikalavimus pareiškiantis asmuo gali reikalauti visiško nuostolių atlyginimo (CK 6.251 str. 1 d.) ir teismas negalėtų remtis CK 6.251 str. 2 d. nuostatomis dėl atlygintinų nuostolių sumažinimo (kai įstatymas nustato ribotą atsakomybę) dėl CMR konvencijos 29 str. 1 d. numatyto imperatyvo.<sup>63</sup> Taip pat pažymėtina, jog Lietuvos teismai formuluoja praktiką, kad CMR konvencijos 29 str. 1 d. numatyta nuostata galima vadovautis tik tuo atveju kai dėl kilusių nuostolių yra kaltas tik vežėjas. Tuo tarpu jeigu būtų nustatyta, jog be vežėjo yra ir krovinio gavėjo ar siuntėjo kaltės (mišri kaltė), tokiu atveju CMR konvencijos 29 str. 1 d. neturėtų būti taikoma.<sup>64</sup>

---

<sup>57</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>58</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. balandžio mėn. 14 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-172/2009.

<sup>59</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2007 m. birželio mėn. 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-259/2007.

<sup>60</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. sausio mėn. 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-9/2012.

<sup>61</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2013 m. gegužės mėn. 2 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-254/2013.

<sup>62</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2013 m. gegužės mėn. 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-265/2013.

<sup>63</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004, p. 106.

<sup>64</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2004 m. birželio mėn. 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004.

Verta paminėti, jog nagrinėjant žalos atsiradimo aplinkybes būtina vertinti vežėjo veiksmus per protingumo ir atidaus asmens prizmę (kriterijų). Vežėjo veiksmai tikrinant ar transporto priemonės matmenys atitinka krovinio matmenis, kai įprastai toks krovinyms neviršija transporto priemonės matmenų, reikštų didesnius nei minimalius rūpestingumo standartus.<sup>65</sup>

Tyčiniais ar jiems teismo, nagrinėjančio ginčą, prilyginamais neatsargiais veiksmais padaryta žala įtakoja ir ieškinio senaties terminus. Kaip jau buvo minėta anksčiau CMR konvencija nustato dvejopo pobūdžio ieškinio senaties terminus – įprastąjį ir specialųjį. Pagal CMR konvenciją teisė pateikti ieškinį dėl vežimų taikant CMR konvenciją dėl senaties prarandama po vienerių metų. Tačiau tyčinių veiksmų atveju arba kaltinimo, kuris pagal teismo, nagrinėjančio šį atvejį, taikomus įstatymus prilygsta tyčiniams veiksams, atveju – senaties terminas yra treji metai (CMR konvencijos 32 str. 1 d.).

Apibendrinant vežėjo kaltę bei kaltei prilyginamą neatsargumą darytina išvada, jog kaltės (jai prilyginamų neatsargių veiksmų) institutas vežėjo civilinės atsakomybės taikyme yra kritiškai svarbus. Nuo šio priklauso tiek ieškinio senaties termino ilgumas, tiek vežėjo atsakomybę ribojančių CMR konvencijos nuostatų taikymo galimumas. Skirtingų valstybių teismų praktika skirtingai apibrėžia vežėjo kaltę bei jai prilyginamą neatsargumą, nors visgi iš pateiktų apibrėžimų galima išvesti bendrą – vežėjas veikė kaltai (dideliu neatsargumu), jeigu jis sąmoningai siekė žalos atsiradimo arba žalai atsirasti buvo didelė tikimybė, tačiau šis nesiėmė protingų saugumo priemonių užkertant kelią galimų nuostolių atsiradimui.

## **2.5. Krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinės atsakomybės ribos**

Civilinėje teisėje galioja principas, jog šalis, atsakinga už sutarties nevykdymą ar netinkamą vykdymą, turi atlyginti kitos šalies patirtą žalą. Tokia atsakomybės apimtis buvo pabrėžta ir Lietuvos Respublikos Konstitucinio teismo, kuris nurodė, jog asmuo turi teisę į visišką nuostolių atlyginimą. Tačiau kalbant apie krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinę atsakomybę taikomi kiti žalos atlyginimo principais atsižvelgiant į šios ūkinės komercinės veiklos ypatumus.

---

<sup>65</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. birželio mėn. 7 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-266/2011.

Vežant krovinius egzistuoja objektyvi krovinio praradimo ar sugadinimo rizika, todėl vežėjo, kaip verslininko profesionalo, užduotis yra imtis visų įmanomų nuo jo priklausančių priemonių, kad krovinio sugadinimo ar praradimo rizika būtų eliminuota arba sumažinta iki minimalaus lygio. Taigi vežėjas turi pareigą nedelsiant reaguoti į kroviniui kilusią grėsmę ir dėti maksimalias pastangas krovinio saugumui užtikrinti. Atsižvelgiant į tai, kad krovinių gabenimas yra savaime ypatingos rizikos komercinės ūkinės veiklos rūšis ir tai, kad neretai kroviniai prarandami ar sugadinami dėl nuo vežėjo nepriklausančių veiksnių, atitinkamai buvo įtvirtinti tam tikri imperatyvai, ribojantys vežėjo civilinės atsakomybės dydį.

CMR konvencijoje nustatytas vežėjo atsakomybės už krovinį ribojimas, kuris negali būti didesnis kaip 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstantą kilogramą krovinio *bruto* svorio (CMR konvencijos 23 str. 3 d.). Atsiskaitymo vienetas, nurodytas CMR konvencijoje, yra specialių teisių vienetas, aprobuotas Tarptautinio valiutos fondo. Šis dydis perskaičiuojamas į tos valstybės, kurioje vyksta teismas, nacionalinę valiutą pagal jos vertę teismo sprendimo arba šalių sutartą dieną (CMR konvencijos 23 str. 7 d.). Specialioji skolinimosi teisė – SST (angl. *special drawing right (SDR)*) yra dibtinai sukurta valiuta, kuri sudaroma iš keturių pagrindinių valiutų santykio: Europos Sąjungos eurų, Jungtinių Amerikos Valstijų dolerių, Jungtinės karalystės svarų sterlingų (angl. *pound*) ir Japonijos jenų. Ši valiuta oficialiai skelbiama ir kiekvieną dieną atnaujinama Tarptautinio valiutos fondo internetinėje svetainėje <http://www.imf.org>.<sup>66</sup>

Pabrėžtina, jog nustatyta 8,33 atsiskaitymo vieneto vežėjo atsakomybės riba nereiškia, jog vežėjas už prarasto krovinio kilogramą turės įgaliojimus turinčiam asmeniui mokėti po 8,33 atsiskaitymo vieneto sumą. Specialiosios skolinimosi teisės atsiskaitymo vieneto suma yra **maksimali** kompensuojamųjų nuostolių riba, nes CMR konvencijos 23 str. 3 d. normos dalis “kuris negali būti didesnis kaip 8,33 atsiskaitymo vieneto” turi būti aiškinama remiantis pažodiniu aiškinimu. Tai reiškia, jog siuntėjas ar gavėjas (įgaliojimus turintis asmuo) kiekvienu atveju turės įrodinėti faktiškai patirtų nuostolių pagrįstumą. Nuostolių kompensacijos suma apskaičiuojama pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai krovinyas buvo priimtas vežti (CMR konvencijos 23 str. 1 d.). Tuo tarpu krovinio vertė įvertinama pagal biržos kainas, o jeigu tokių nėra, – pagal rinkos, o jei nėra ir tokių, tai pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę (CMR konvencijos 23 str. 2 d.). Tokias pačias krovinio vertės nustatymo taisykles nustato KTK 46 str. 4 d.

---

<sup>66</sup> Tarptautinis valiutos fondas. [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. sausio 02 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.imf.org>>.

Tačiau nevisada pavyksta nustatyti prarasto krovinio vertę, taigi tokiais atvejais turi būti orientuojamasi į kainą, už kurią prarasta krovinio dalis būtų parduota; arba krovinio vertė dar gali būti nustatoma pagal krovinio faktinio įsigijimo sąskaitoje faktūroje nurodytą sumą.<sup>67</sup> Tačiau pastebėtina, jog Lietuvos aukščiausiasis teismas vienoje iš pamatinių bylų yra konstatavęs, jog jeigu krovinio savininkas pateikia įrodymus apie krovinio biržos ar rinkos vertę, tačiau nurodytoji vertė yra žymiai didesnė nei krovinio įsigijimo sąskaitoje faktūroje nurodyta kaina (tikriausiai siekdamas išvengti didesnių maito ar kitų mokesčių) ir vežėjas įrodo, jog jis manė vežęs mažesnės nei biržos vertės krovinį, tokiu atveju teismas gali kaip tik remtis pamažintą sąskaitoje faktūroje nurodyta krovinio verte.<sup>68</sup> Šiuo atveju teismas vadovaujasi tarptautinės teisės principu, kad nesąžininga šalis (kadangi siekė nuslėpti tikrąją krovinio vertę siekiant mažesnių mokesčių) negali tikėtis savo interesų gynimo kaip sąžininga šalis.

Taigi jei nustatyta prarasto krovinio vertė už vieną kilogramą neviršija 8,33 atsiskaitymo vieneto dydžio, tokiu atveju vežėjas turės kompensuoti pilną prarasto krovinio dalies (ar viso krovinio) vertę, o jeigu nustatyta krovinio vertė viršija SST atsiskaitymo vieneto dydį, tokiu atveju vežėjo atsakomybė bus ribojama šiuo dydžiu. Tačiau vežėjo atsakomybės ribojimas 8,33 atsiskaitymo vienetu (SST) nėra absoliutus, nes ribojimas negali būti taikomas kai vežėjo ar jo pasitelktų subkontraktorių veiksmuose buvo nustatyta tyčia arba jai prilyginamas didelis neatsargumas (CMR konvencijos 29 str. 1 d., 2 d.). Taip pat vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas netaikomas, jeigu ši buvo pakeista šalių susitarimu pagal CMR konvencijos 24 str. ir 26 str. Juk CMR konvencija nustato, kad didesnės kompensacijos iš vežėjo gali būti pareikalauta tuo atveju, jeigu siuntėjas deklaravo krovinio vertę arba nustatė papildomą krovinio vertę jo praradimo atveju (CMR konvencijos 23 str. 6 p.). CMR konvencijoje nurodyta, jog siuntėjas važtaraštyje gali nurodyti krovinio vertę, viršijančią ribą, nurodytą CMR konvencijos 23 str. 3 p., ir šiuo atveju deklaruojama suma keičia šią ribą (tačiau siuntėjas turi būti apmokėjęs sutartą užmokesčio už vežimą priedą) (CMR konvencijos 24 str.). Tuo tarpu CMR konvencija taip pat įtvirtina, jog siuntėjas, įrašęs atitinkamas instrukcijas važtaraštyje su sąlyga, kad bus apmokėtas suderintas užmokesčio už vežimą priedas, gali

---

<sup>67</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 100.

<sup>68</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

nustatyti papildomą krovinio vertę tam atvejui, jeigu kroviny s būtų prarastas, sugadintas arba sutartu laiku nebūtų pristatytas į paskirties vietą (CMR konvencijos 26 str. 1 d.).

Apibendrinus pateiktas CMR konvencijos nuostatas galime daryti pagrįstą išvadą, kad siuntėjas, nenorėdamas, jog vežėjo atsakomybė būtų ribojama 8,33 atsiskaitymo vienetu (SST), turėtų ne tik deklaruoti krovinio vertę ar nustatyti papildomą krovinio vertę, bet ir sumokėti priedą prie frachto sumos.

Nors tokie krovinio vertės ar papildomos vertės deklaravimai važtaraštyje įrašomi retai, arba įrašomi nesumokant priedo prie frachto sumos, visgi šios nuostatos yra ypatingai aktualios vežant labai brangius arba labai lengvus krovinius (žymių gamintojų rūbus, juvelyrinius dirbinius, kvepalus ir t.t.). Iš kitos pusės pastebimas krovinio vertės deklaravimo pakankamumas (kai krovinio vertė viršija 8,33 atsiskaitymo vieneto (SST) dydį) vien nurodant tai krovinį lydinčioje sąskaitoje faktūroje<sup>69</sup> (Kauno apylinkės teismo 2014 m. rugsėjo mėn. 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2-6985-199/2014). Autoriaus nuomone, ši teismo nutartis yra kritikuotina, kadangi vien krovinio vertės nurodymas su kroviniu pateikiamoje sąskaitoje faktūroje negali būti pakankamu įrodymu taikant vežėjo neribotą civilinę atsakomybę.

Reikėtų pastebėti, jog 8,33 atsiskaitymo vieneto (SST) už vieną kilogramą atsakomybės ribojimas taikomas tik atlyginant nuostolius dėl krovinio praradimo ar sugadinimo, tačiau reikėtų atkreipti dėmesį, kad tai ne vieninteliai nuostoliai, kuriuos vežėjas turi atlyginti įgaliojimus turinčiam asmeniui (siuntėjui, gavėjui ar krovinio savininkui). Taip pat vežėjas turi atlyginti patirtus nuostolius dėl pavėlavimo pristatyti krovinį. Vėlavimas pristatyti krovinį pasireiškia pažeidimu pristatyti krovinį sutartu terminu arba krovinio gabenimu ilgiau, nei laikas, kuris normaliomis sąlygomis būtinas pareigingam vežėjui kroviniui nugabenti (jeigu dėl pristatymo termino nebuvo tartasi). Leo D'Arcy paminėjo, jog protingumo kriterijus atitinkantis krovinio pristatymo laikas yra fakto klausimas ir kiekvienoje situacijoje turi būti vertinamas skirtingai.<sup>70</sup> Lietuvos aukščiausiasis teismas yra pasisakęs, jog krovinio pristatymo terminą reikia vertinti per protingumo prizmę ir būtina atsižvelgti į tai, kad nuo tam tikro momento nepristatytas

<sup>69</sup> Kauno apylinkės teismo 2014 m. rugsėjo mėn. 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2-6985-199/2014.

<sup>70</sup> D'Arcy L.; Ridley's. *Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*. Crayford: Shaw & Sons, 1992, p. 21.

kroviny laikomas prarastu (CMR konvencijos 20 str. 1 p.), o taip pat reikia atsižvelgti ir į 1970 m. AETR<sup>71</sup> reglamentavimą.<sup>72</sup>

Nuostoliai dėl pavėlavimo skiriasi nuo nuostolių dėl krovinio praradimo ar sugadinimo tuo, jog turi būti įrodinėjama ne žala kroviniui, o būtent reikalavimus pareiškiančio asmens papildomi nuostoliai, kurie kilo dėl pavėluoto krovinio pristatymo (pvz. sumokėtos netesybos už prastovas<sup>73</sup>, papildomai sumokėti mokesčiai dėl pavėluoto pristatymo, kainų sumažėjimas ir t.t.). Reikalavimus pareiškiančio asmens nuostoliais taip pat gali būti pripažįstamas negautas pelnas, kuris būtų gautas pardavus krovinį iškart sutartu pristatymo metu. Tačiau bet kuriuo atveju vežėjo atsakomybė už pavėlavimą pristatyti krovinį yra ribojama frachto suma, išskyrus CMR konvencijos 24 ir 26 str. numatytus atvejus.<sup>74</sup>

### **2.5.1. Vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo taikymo negalimumas**

CMR konvencija įtvirtina atvejus, kuomet vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, atleidžiančiomis vežėją nuo atsakomybės arba ją ribojančiomis, arba atsakomybę perkeliančiomis kitai pusei. Tai atvejai, kai nustatoma, kad vežėjas žalą padarė sąmoningai, tokiais veiksmais, kurie pagal įstatymus taikančio teismo valstybės įstatymus yra prilyginami tyčiniams. Tarptautinėje praktikoje vežėjo atsakomybė negali būti ribojama dėl vežėjo tyčinių žalų sukėlusiu veiksmų ir dėl grubaus aplaidumo. Tokiais atvejais CMR konvencijos straipsniais, nustatančiais vežėjo gynybą, negali remtis ir kiti asmenys, už kuriuos vežėjas yra atsakingas. Taip pat vežėjo atsakomybė nėra ribojama jeigu siuntėjas deklaravo krovinio vertę arba papildomą krovinio vertę.

Pirma, plačiau aptartinas vežėjo įsipareigojimų pažeidimas dėl tyčios ar didelio neatsargumo. Jeigu vežėjas gabendamas krovinį jį praranda, sugadina arba vėluoja pristatyti tyčia, tokiu jo atsakomybė nėra ribojama CMR konvencijos nuostatomis (CMR

---

<sup>71</sup> 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 59-1762.

<sup>72</sup> Lietuvos aukščiausiojo reismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>73</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. kovo mėn. 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-92/2011.

<sup>74</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 42.



konvencijos 23 str. 3 p.).<sup>75</sup> Kaip jau buvo minėta anksčiau, vežėjo tyčiai prilyginamas didelis neatsargumas bei neapdairumas.

Vežėjo tyčios apibrėžimas ir nustatymas (kvalifikavimo sudėtingumas) jau buvo nagrinėtas praeitame skyriuje. Pavyzdžiui Ispanijos teismas 2005 m. sausio 20 d. sprendimu civilinėje byloje (kur ginkluoto apiplėšimo metu buvo pagrobtas kroviny) taikė vežėjo civilinės atsakomybę ribojančias CMR konvencijos nuostatas nustatęs, jog nebuvo siuntėjo deklaruota papildoma krovinio vertė ir nebuvo nustatyta vežėjo tyčia.<sup>76</sup> Tuo tarpu Belgijos apeliacinis teismas 1992 m. kovo mėn. 26 d. sprendimu civilinėje byloje (kur vežėjas toje pačioje puspriekabėje gabeno drabužius bei chemines medžiagas, o joms išsiliejus buvo sugadintas drabužių kroviny) taip pat pritaikė vežėjo atsakomybę ribojančias nuostatas. Tačiau šioje byloje buvo nustatyta, jog vežėjas nurodė važtaraštyje siuntėjui apie galimybę žalai atsirasti, kadangi kartu su kroviniu bus gabenamas ir kitas (cheminių medžiagų) kroviny. Todėl vežėjo padarytas įrašas važtaraštyje lėmė vežėjo tyčios nebuvimą bei galimybę taikyti atsakomybę ribojančias CMR konvencijos nuostatas.<sup>77</sup> Tokios pačios pozicijos laikėsi Lietuvos apygardos teismas 2010 m. spalio 8 d. sprendimu konstatavęs, jog tyčios vežėjo veiksmuose nenustatyta, taigi turi būti taikomos vežėjo atsakomybę ribojančios nuostatos.<sup>78</sup>

Antra, vežėjo atsakomybės ribojimas taip pat nėra taikomas kai siuntėjas deklaravo krovinio vertę arba nurodė papildomą krovinio vertę krovinio praradimo ar sugadinimo atveju.<sup>79</sup> Tam, kad toks susitarimas neribotų vežėjo civilinės atsakomybės apimties turi būti susitarta ir dėl papildomo užmoeksčio už vežimą (priedo) ir apie tai padaryti žymą važtaraštyje (CMR konvencijos 24 str.). Ši kategorija buvo išsamiau aptarta ankstesnioje dalyje.

---

<sup>75</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>76</sup> Ispanijos Audiencia Provincial de Barcelona teismo 2005 m. sausio mėn. 20 d. nutartis byloje *España Cía. Seguros y Reaseguros S.A v. Jose Salvat, SA*.

<sup>77</sup> Belgijos Cour d'Appel de Gand teismo 1992 m. kovo 26 d. nutartis byloje *N.V. Transport Maenhout v. Raemaekers Chr., N.V. Belgalco*.

<sup>78</sup> Vilniaus apygardos teismo 2010 m. spalio mėn. 8 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2-408-798/2010.

<sup>79</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2005 m. sausio mėn. 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-3/2005.

### 2.5.2. Kiti su vežimu susiję nuostoliai

CMR konvencijos 23 str. 3 p. apribojimai taikomi tik krovinio vertei, bet ne kitiems mokėjimams, nurodytiems CMR konvencijos 23 str. 4 p.<sup>80</sup> Juk CMR konvencija įtvirtina, jog turi būti kompensuojamas visas užmokestis už vežimą, muitų rinkliavas ir mokesčius bei kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos, jeigu prarastas visas kroviny, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio; kiti nuostoliai nekompensuojami (CMR konvencijos 23 str. 4 d.). Tuo tarpu CMR konvencija nedetalizuoja kitų, su krovinio vežimu susijusių išlaidų, sąvokos. Kitomis išlaidomis galėtų būti laikomas krovinio savininko sumokėtas PVM ar akcizo mokestis, sugadintų krovinių ekspertų užmokestis.<sup>81 82</sup>

Lietuvos aukščiausiasis teismas 2001 m. apžvalgoje dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) pasisakė, jog oficialus CMR konvencijos teksto vertimas į lietuvių kalbą išverstas ne visai tiksliai. Lietuvos aukščiausiasis teismas civilinėje byloje Nr. 3K-3-301/2011<sup>83</sup> taip pat paminėjo, jog atsižvelgus į originalų CMR konvencijos tekstą (anglų ir prancūzų kalbomis) vertimas turėtų būti pateiktas taip: „*papildomai turi būti kompensuojamas užmokestis už vežimą, muitų rinkliavos, kiti su vežimu susiję mokėjimai visiškai, jeigu prarastas visas kroviny, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio; kiti nuostoliai nekompensuojami*“, nes originaliame CMR konvencijos tekste ši norma anglų kalba pateikta taip: „*In addition, the carriage charges, Custom duties and other charges incurred in respect of carriage of goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but not future damages shall be payable*“.<sup>84</sup> Darytina išvada, jog CMR konvencijos tekste prancūzų ir anglų kalbomis tarp kompensuotinių sumų nėra paminėti „sumokėti mokesčiai“.

---

<sup>80</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>81</sup> Didžiosios Britanijos Lordų Rūmų 1975 m. sprendimas byloje *James Buchanan & Co. V. Babco Forwarding and Shipping*. [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. vasario 15 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legaltheorygroup.law.ed.ac.uk/files/2015/05/James-Buchanan-Co.-Ltd-v.-Babco-Forwarding-Shipping-UK-Ltd.-1978-A.C.-141.pdf>>.

<sup>82</sup> M. A. Clarke. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Sweet & Maxwell, 1990, p. 475-476.

<sup>83</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. birželio mėn. 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-301/2011.

<sup>84</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

Nepaisant aukščiau išdėstyto, Lietuvos aukščiausiasis teismas pripažįsta, jog nors ir sumokėtų mokesčių kategorija nepatenka į originalaus CMR konvencijos teksto 23 str. 4 d. įtvirtinto atlygintinų išlaidų sąvoką, vis tiek tam tikri mokesčiai gali būti pripažinti su vežimu susijusiomis išlaidomis. Kasacinis teismas nurodo, kad prie susijusių su vežimu išlaidų gali būti priskiriamos sugadintų prekių, kurių nepriėmė krovinio gavėjas, gražinimo išlaidos; sumokėtas pridėtinės vertės mokestis (PVM); akcizas, kuris buvo sumokėtas, nors krovinys dar neišgabentas iš šalies; sugadintų prekių utilizavimo išlaidos; krovinio ekspertizės išlaidos.

Priskiriant išlaidas kitoms su vežimu susijusioms išlaidoms, būtina nustatyti priežastinį ryšį tarp netinkamo vežimo įvykdymo ir krovinio savininko ar kito įgaliojimus turinčio asmens privalomai atliktų mokėjimų.<sup>85</sup> Taip pat tokios sąvokos išaiškinimui geriausia nagrinėti CMR konvenciją nuo pagrindų. Juk šalys, rengdamos CMR konvenciją, turėjo tokius tikslus: suvienodinti tarptautinio krovinio vežimo santykių reglamentavimą užtikrinant teisinį aiškumą ir stabilumą; bei apibrėžti vežėjo atsakomybės ribas, jų dydį už krovinio sugadinimą, praradimą ar vėlavimą pristatyti. Tuo tarpu vežėjo atsakomybės ribojimas už kitas su vežimu susijusias išlaidas nebuvo nustatytas. Taigi šalys, rengdamos CMR konvencijos projektą, CMR konvencijos 23 str. 4 d. apibrėžė abstrakčiai ir paliko šios teisės normos turinį aiškinti ginčus sprendžiantiems teismams. Kadangi CMR konvencija yra tarptautinis teisės aktas, tai reiškia, jog skirtingų valstybių teismai, aiškindami CMR konvencijos įtvirtintą reglamentavimą, privalo atkreipti dėmesį ir į kitų valstybių tų pačių CMR konvencijos normų aiškinimą ir taikymą, t.y. turi siekti unifikuoto CMR konvencijos normų aiškinimo. Būtent todėl Lietuvos aukščiausiasis teismas aiškindamas su vežimu susijusių išlaidų sąvoką citavo Jungtinės Karalystės teismo 1975 m. sprendimą byloje *James Buchanan and Co v. Babco Forwarding and Shipping*<sup>86</sup>. Šioje byloje kasacinis teismas išaiškino, jog aiškinant CMR konvenciją reikia atsižvelgti į jos vidinę dvasią ir aiškinti konvenciją plečiamuoju būdu, t.y. su vežimu susijusių įmokų sąvokai priskirti ir krovinio savininko (siuntėjo ar gavėjo) papildomas išlaidas, atsiradusias dėl vežimo arba dėl krovinio praradimo bei sugadinimo.

---

<sup>85</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>86</sup> Didžiosios Britanijos Lordų Rūmų 1975 m. sprendimas byloje *James Buchanan & Co. V. Babco Forwarding and Shipping*. [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. vasario 15 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legaltheorygroup.law.ed.ac.uk/files/2015/05/James-Buchanan-Co.-Ltd-v.-Babco-Forwarding-Shipping-UK-Ltd.-1978-A.C.-141.pdf>>.

Vadovaujantis tokiu aiškinimu Jungtinės Karalystės teismas nuprendė, jog krovinio savininko sumokėtas akcizo mokestis (už pavogtą krovinį) turi būti priskirtas prie mokėjimų, susijusių su vežimu ir atitinkamai, šios išlaidos turi būti vežėjo atlygintos.

Tačiau pabrėžtina, jog teismų praktika yra gyvas organizmas, kuris gali keistis prisitaikydamas prie šiandieninės komercinės ūkinės veiklos principų. Štai Anglijos apeliacinis teismas 2003 m. civilinėje byloje *Tandeman Comprimar SA v. Transitos Y Transportes Integrales S.L.*<sup>87</sup> paminėjo, jog 1975 m. nagrinėjote civilinėje byloje *James Buchanan and Co v. Babco Forwarding and Shipping* suformuotas precedentas dėl akcizo mokesčio priskyrimo prie mokėjimų, susijusių su vežimu, nėra teisingas ir turėtų būti koreguojamas. Anglijos apeliacinis teismas pabrėžė, jog susijusios su vežimu išlaidos vežėjų turėtų būti numatomos dar prieš faktinį krovinio pervežimą ir turėtų sudaryti prekių vertės padidėjimą. CMR konvencija įtvirtina galimybę nustatyti didesnę kompensuotiną sumą pagal CMR konvencijos 24 str., 26 str. (CMR konvencijos 23 str. 6 d.). Taigi CMR konvencijoje įtvirtinta galimybė siuntėjui apsisaugoti ir padidinti vežėjo civilinės atsakomybės ribas, kurios viršytų CMR konvencijos 23 str. 3 d. nurodytą krovinio vertę bei ateityje galinčius kilti nuostolius. Tuo tarpu vežėjas savo civilinę atsakomybę gali apsidrausti deklaruotos krovinio ar papildomos vertės bei tikėtinų nuostolių dydžiu. Reikėtų pastebėti, jog *Buchanan and Co v. Babco Forwarding and Shipping* su šios bylos *ratio decidendi* nesutapo, taigi byloje nebuvo toliau aiškinta su vežimu susijusių mokėjimų kategorija.

Tuo tarpu poziciją šiuo klausimu kiek vėliau papildė Vokietijos Federalinis Teismas, kuris 2009 m. gruodžio mėn. 10 d. sprendimu civilinėje byloje Nr. I ZR 154/07<sup>88</sup> konstatavo, jog akcizu apmokestinamo krovinio vagystės atveju sumokėtas akcizas neturi būti priskirtas su vežimu susijusių mokėjimų kategorijai. Pasak Vokietijos Federalinio Teismo, CMR konvencijos 23 str. 4 d. mokėjimams gali būti priskiriamos tik tos išlaidos, kurios yra susijusios su įprasta krovinio pervežimo eiga, kurios padidina krovinio vertę, t.y. kitaip tariant, dėl padarytos žalos koviniui kilusios papildomos išlaidos negali būti priskiriamos susijusiems su vežimu mokėjimams. Juk šioje byloje siuntėjui prievolė mokėti akcizo mokestį nebūtų iškilusi, jeigu krovinys būtų tinkamai nugabentas į pristatymo vietą (šalies apmokestinamų prekių sandėlį). Taigi Vokietijos teismas išaiškino, jog akcizo mokestis nepriskiriamas prie įprastų krovinio vežimo išlaidų, būtent

<sup>87</sup> Anglijos apeliacinės instancijos (Court of Appeal) teismo 2003 m. nutartis civilinėje byloje *Tandeman Comprimar SA v Transitos Y Transportes Integrales S.L.* (ir kt.).

<sup>88</sup> Vokietijos Federalinio teismo 2009 m. gruodžio mėn. 10 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 154/07.

todėl atmetė krovinio siuntėjo ieškinį ir pripažino, jog vežėjas neturi atlyginti siuntėjo nuostolių, patirtų dėl sumokėto akcizo už prarastą krovinį. Tokį aiškinimą grindė CMR konvencijoje numatyta siuntėjo galimybe nurodyti papildomą krovinio vertę krovinio praradimo atveju. Juk siuntėjas turi teisę deklaruoti papildomą krovinio vertę ar papildomus nuostolius dėl krovinio sugadinimo ar praradimo. Atitinkamai tokiu atveju tarp siuntėjo ir vežėjo susiklostančiuose santykiuose atsiranda aiškumas – vežėjo civilinės atsakomybės apibrėžtumas. Suprasdamas padidintą riziką (didesnę atlygintinų nuostolių sumą krovinio praradimo atveju) vežėjas galėtų imtis papildomų apsaugos priemonių arba reikalauti didesnio atlyginimo už vežimą. Taigi siuntėjas, nepasinaudojęs krovinio papildomos vertės deklaravimo institutu, negalėtų nukreipti reikalavimo į vežėją siekiant išieškoti sumokėtų akcizų sumą.

Tuo tarpu žvelgiant į Lietuvos teismų suformuotą praktiką pastebėtina, jog su vežimu susijusių mokėjimų samprata aiškinama ne siaurąja, o plečiamąja prasme. Lietuvos aukščiausiasis teismas 2008 m. gegužės mėn. 30 d. sprendimu civilinėje byloje Nr. 3K-3-296/2008 yra konstatavęs, jog sprendžiant klausimą ar tam tikri nuostoliai gali būti prilyginti kitoms su vežimu susijusioms įmokoms, privaloma nustatyti tiesioginį priežastinį ryšį tarp netinkamo krovinio pervežimo ir krovinio siuntėjo ar gavėjo patirtų išlaidų.<sup>89</sup> Taip pat kasacinis teismas pasisakė, jog CMR konvencijos 23 str. 4 d. nuostatą reikėtų aiškinti žvelgiant iš kitos pusės, t.y. “nekompensuojami tik tokie nuostoliai, kurie nesusiję su vežimu”. Vadovaujantis tokiu aiškinimu turėtų būti kompensuojamos ne tik įprastos su vežimo procesu susijusios išlaidos (pvz. draudimo, sandėliavimo, apsaugos, perkrovimo išlaidos), tačiau ir kitos siuntėjo patirtos išlaidos, kurias šis patiria dėl netinkamai atlikto krovinio pervežimo. Pavyzdžiui, išlaidos ekspertams už žalos dydžio ir priežasčių nustatymą, išlaidos antstoliams už konstatuotas faktines aplinkybes, krovinio utilizavimo išlaidos ir t.t.

Jeigu siuntėjo patirtos išlaidos tiesiogiai nesusijusios su netinkamai atliktu vežimu arba papildomai susijusios ir su kitomis priežastimis, tokiu atveju vežėjas tokių išlaidų atlyginti neprivalo. Remiantis Lietuvos teismų praktika negautos pajamos (arba negautos pelnas), kurį būtų gavęs krovinio savininkas, nėra tiesiogiai susijęs su netinkamai atliktu pervežimu, taigi vežėjas nebūtų už tai atsakingas. Tokį patį reglamentavimą įtvirtina ir

---

<sup>89</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės mėn. 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-296/2008.

KTK 47 str. 1 d. Tarp krovinio siuntėjo išlaidų dėl krovinio įpakavimo ir netinkamo krovinio pervežimo taip pat nėra tiesioginio priežastinio ryšio.<sup>90</sup>

Reikėtų pastebėti, jog vadovaujantis bendraisiais teisingumo, protingumo ir sąžiningumo principais bei bendrosiomis civilinės atsakomybės sąlygomis, nepakanka nustatyti tiesioginį ryšį tarp patirtų išlaidų ir netinkamo krovinio pervežimo, taip pat būtina nustatyti išlaidų pagrįstumą, realumą, kilmę, sudėtį, dydį ir būtinumą. Išlaidos turi būti pagrįstos, t.y. reikalavimą pareiškiantis asmuo turi būti faktiškai patyręs nuostolių arba būti perėmęs reikalavimo teisę. Išlaidos privalo būti neišvengiamos, t.y. jeigu reikalavimus pareiškiantis asmuo sandėliavo sugadintą krovinį bei nepagrįstai neprotingą laikotarpį krovinio neutilizavo, tokiu atveju šis negalės reikalauti sandėliavimo išlaidų kompensavimo iš vežėjo. Išlaidos taip pat turi būti ir protingos (pagrįstos) – šios kategorijos apžvelgimui tiktų krovinio savininko reikalavimas kompensuoti sumokėtą pridėtinės vertės mokestį, kadangi šis ne visada teismų priteisiamas. Ne visos Europos Sąjungos valstybės narės į nacionalinę teisę tinkamai perkėlė 2006 m. lapkričio mėn. 28 d. Europos Tarybos direktyvos Nr. 2006/112/EB „Dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos“<sup>91</sup> nuostatas, reglamentuojančias tarptautinės prekybos sutarčių lengvatinių apmokestinimą. Direktyvoje įtvirtinta, jog tam tikrais išskirtiniais atvejais valstybės narės gali neapmokestinti tarptautinio prekių pirkimo-pardavimo sandorių. Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymas<sup>92</sup> įtvirtina, jog nurodytos aplinkybės nustoją galioti ir tada, kai prekės suvartojamos ar prarandamos, išskyrus atvejus, kai prekės prarastos dėl *force majeure* arba nusikalstamos trečiųjų asmenų veikos (Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės įstatymo 53 str. 8 d.). Tačiau kai kurių valstybių (pvz. Belgijos) įstatymų leidėjas 2006 m. lapkričio 28 d. Europos Tarybos direktyvos Nr. 2006/112/EB „Dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos“ nuostatų tinkamai neperkėlė, taigi tų šalių mokesčius administruojanti institucija nepagrįstai reikalauja sumokėti į valstybės biudžetą ir PVM nuo pavogto krovinio vertės. Tačiau net ir tokiu atveju, jeigu krovinio savininkas sumokėtų PVM nuo pavogto krovinio vertės, šis negalėtų nuostolių išsireikalauti iš vežėjo, kadangi šie nuostoliai buvo patirti nepagrįstai. Europos Teisingumo Teismas yra išaiškinęs, jog krovinių vagystė negali būti prilyginama

<sup>90</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

<sup>91</sup> 2006 m. lapkričio 28 d. Europos Tarybos direktyvos Nr. 2006/112/EB „Dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos“.

<sup>92</sup> Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 35-1271. Aktuali redakcija 2017 01 01.

prekių tiekimu už atlyginimą (kaip tai numato minėta direktyva). Todėl jeigu krovinio savininkas sumokėtų mokesčių administratoriui PVM nuo pavogto krovinio vertės, tokiu atveju šis veiktų savo rizika ir neįgytų reikalavimo teisės į vežėją.

### 3. VEŽĖJŲ CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ KAI KROVINĮ GABENĄ KELI VEŽĖJAI

Dažniausiai tarptautiniu maršrutu kroviniai yra gabenami kelių vežėjų, t.y. ekspeditorius priima užsakymą iš siuntėjo, tačiau pats krovinio pervežimui pasitelkia kitą vežėją (agentą).<sup>93</sup> Neretai pasitelktas agentas taipogi pasitelkia dar kitą vežėją faktiniam krovinio pervežimui ir tokiu būdu susidaro vežėjų “grandinė”, apie kurią faktinis krovinio siuntėjas, tikėtina, net nežino. Kadangi vežėjų grandinė yra dažnas reiškinys tarptautiniame krovinų vežime, atitinkamai CMR konvencijoje yra įtvirtintos nuostatos, kurios taikomos kai krovinio vežimo grandinėje dalyvauja du ar daugiau vežėjų. CMR konvencijos 34 str. numatyta, jog jei vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje (CMR konvencijos 34 str.). Ši nuostata buvo sukurta tam, kad apsaugotų krovinio siuntėjo ar gavėjo (įgaliojimus turinčių asmenų) interesus prieš vežėjus, o taip pat vežėjo interesus prieš kitus vežimo procese dalyvavusius vežėjus. Juk CMR konvencijos 36 str. numato ieškinio pareiškimo tvarką vežėjui/vežėjams, o CMR konvencijos 37 str. numato vežėjo regreso teisę į kitus vežime dalyvavusius vežėjus.

Deja praktikoje neretai susiduriama su problemomis taikant CMR konvencijos 34 str. normą, kadangi ši gali būti taikoma ne visiems vežimams, kuriuose dalyvauja keli vežėjai. Problema atsiranda norint nustatyti antrojo vežėjo vaidmenį tarptautinio krovinio pervežimo santykiuose, t.y. nustatant kuomet šis laikomas subvežėju pagal CMR konvencijos 3 str. ir kuomet laikomas paeiliui vieną krovinį vežančiu vežėju pagal CMR konvencijos 34 str. Taigi CMR konvencijos 34 str. taikymui būtina nustatyti tam tikrų sąlygų egzistavimą.

#### 3.1. Vienintelė sutartis

Pirmoji iš sąlygų yra ta, jog kelių vežėjų krovinio vežimas turi būti vykdomas pagal tą pačią sutartį, kuri sureguliuotų visus krovinio vežimo etapus. Santykių kvalifikavimui svarbu nustatyti kurį vežėją, kaip faktinį krovinio vežėją, supranta krovinio siuntėjas ar

---

<sup>93</sup> Sinkevičius, E. *Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai*. [interaktyvus] Jurisprudencija, Nr. 12(102), 2007 [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC> >.



(gavėjas)<sup>94</sup> (Lietuvos aukščiausiojo teismo 2014 m. balandžio mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014). Kasacinis teismas taip pat pasisakė, jog vežime dalyvaujančių asmenų priskyrimui prie įsipareigojusių vykdyti pareigas pagal vieną sutartį, turi būti nustatyta, kad jie yra įsipareigoję vienas kitam ir tarpusavyje suderinę valią (pasiekę konsensumą), susitarę dėl esminių tarptautinio krovinio vežimo sutarties sąlygų<sup>95 96</sup> (Lietuvos aukščiausiojo teismo 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009; Lietuvos aukščiausiojo teismo 2012 m. spalio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-437/2012). Lietuvos aukščiausiojo teismo praktikoje taip pat konstatuota, kad vienos vežimo sutarties šalimis pripažįstami siuntėjas (gavėjas) ir iš kitos pusės asmenys, tiesiogiai įsipareigoję krovinį pervežti savo vardu, rizika ir atsakomybe.<sup>97</sup>

Pavyzdžiui, kaip dažniausiai pasitaiko praktikoje, kroviny s nebus laikomas gabenam u pagal tą pačią sutartį, jeigu pirminis vežėjas sudarys atskirą sutartį dėl krovinio vežimo su kitais vežėjais (agentais). Kroviny s nebus laikomas gabenam u pagal tą pačią sutartį CMR konvencijos prasme todėl, kad šis pasitelkdamas agentą faktiniam krovinio pervežimui jau veiks ne kaip vežėjas, o ekspeditorius (krovinio vežimo organizatorius).

CMR konvencija vežimo sutarties formos nenustato, taigi faktiškai vežimo sutartys galėtų būti sudaromos ir žodine forma. Tokiu atveju pagrindinis įrodymas, kuris pagrįstų krovinio vežimo tarptautiniu maršrutu sutarties sudarymą būtų krovinio važtaraštis. Būtent todėl svarbu nustatyti kaip pagal CMR konvenciją yra suprantama krovinio važtaraščio perėmimo samprata, nes ji yra antra sąlyga, kuri reikalinga norint kvalifikuoti krovinio vežimą pagal vienintelę sutartį.

### **3.2. Krovinio važtaraščio perdavimas**

Antroji sąlyga, kuri būtina CMR konvencijos 34 str. taikymui, yra siejama su važtaraščio perdavimu. Šiuo atveju važtaraščio perdavimas svarbus tuo, kad krovinį pervežimui priėmęs antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas tampa vežimo sutarties dalyviu tokiomis pat sąlygomis, kurios yra nurodytos jam perduotame važtaraštyje. Taigi jeigu vežėjas priima krovinį be važtaraščio, šiam negalėtų būti taikomas CMR konvencijos 34

---

<sup>94</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2014 m. balandžio mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014.

<sup>95</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės mėn. 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009.

<sup>96</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. spalio mėn. 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-437/2012.

<sup>97</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2017 m. sausio mėn. 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-75-916/2017.

straipsnis. Tarkim Švedijos aukščiausiasis teismas 1996 m. kovo mėn. 26 d. sprendimu konstatavo, jog CMR konvencijos nuostatos, reglamentuojančios santykius kai vežimą vykdo keli vežėjai, turi būti taikomos tik kai vieno vežėjo kitam perduodamas ne tik kroviny, bet ir važtaraštis. Kitokiu atveju CMR konvencijos VI skyriaus nuostatos susiklostantiems santykiams negali būti taikomos.<sup>98</sup>

Tuo tarpu CMR konvencijos komentare laikomasi pozicijos, kad krovinio gabenimu pagal vienintelę sutartį yra pripažįstami tokie santykiai, kai išduodamas vienas vežimo dokumentas (važtaraštis), prie kurio kiekvienas vežėjas prisijungia perimdamas krovinį ir padarydamas jame žymą. Esant vienam krovinio vežimo dokumentui laikoma, kad jo pagrindu perimdamas krovinį kiekvienas vežėjas prisijungia prie vienintelės vežimo sutarties sąlygų ir kartu su kitais vežėjas prisiima civilinę atsakomybę už visą vežimą.<sup>99</sup>

<sup>100</sup> Kituose doktrinos šaltiniuose pripažįstama galimybė, kad vežimas gali būti laikomas vykdytu pagal vienintelę vežimo sutartį ir tokiu atveju, kai išduodami skirtingi krovinio važtaraščiai, tačiau įgaliojimus turintis asmuo (siuntėjas arba gavėjas) žino apie konkrečius vežime dalyvavusius vežėjus, kurie atitinkamai savo vardu ir rizika įsipareigoja įgaliojimus turinčiam asmeniui (siuntėjui ar gavėjui) gabenti krovinį, žino apie susitariančiojo vežėjo sudarytos sutarties sąlygas.<sup>101 102</sup>

Vāztaraščio perdavimas yra tiesiogiai susijęs su faktinio vežėjo pavadinimo nurodymu krovinio vežimo važtaraštyje, t.y. tokios žymos įrašymas važtaraščio antrajame egzemplioriuje yra įrodymas, kad kroviny perėjo kito vežėjo dispozicijon. Jeigu važtaraštyje nurodomas susitariančias vežėjas, o ne faktinis vežėjas, tokiu atveju bus laikoma, kad faktiniam vežėjui nebuvo perduotas krovinio vežimo važtaraštis ir šis veiks susitariančiojo vežėjo rizika ir atsakomybe. Toks faktinis vežėjas nebus laikomas vežėju pagal CMR konvencijos nuostatas, taigi krovinio savininkas (krovinio siuntėjas arba gavėjas) turės teisę reikalauti atsakomybės už krovinio sugadinimą ar praradimą tik iš susitariančiojo vežėjo.

---

<sup>98</sup> Hoegsta Domstolen 1996 m. kovo mėn. 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. DT 64. [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. vasario 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://lagen.nu/dom/nja/1996s211>>.

<sup>99</sup> Loewe, E. 1975 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) komentaras, Ženeva: Jungtinės tautos, 1975 [interaktyvus] [žiūrėta 2017 m. vasario 23 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf>>.

<sup>100</sup> Clarke, M. A.; Yates, D. *Contracts of Carriage by Land and Air*. Antras leidimas, London, 2008, p. 76.

<sup>101</sup> Ambrasienė D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004, p. 96.

<sup>102</sup> Sinkevičius, E. *Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai*. [interaktyvus] Jurisprudencija, Nr. 12(102), 2007, p. 45-53 [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC>>.

Štai pavyzdžiui Lietuvos aukščiausiasis teismas civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014 sprendė, jog tarp šalių nebuvo sudaryta viena sutartis. Nagrinėjamoje byloje teismų konstatuotos faktinės aplinkybės, kad UAB „SCA Hygiene Products” (siuntėjas) sudarė sutartį su UAB „Avelita“, kuri buvo nurodyta kaip vežėjas tiek sutartyje, tiek važtaraštyje. UAB „Avelita“ sudarė sutartį su UAB „Dairema“ ir šios sutarties prasme UAB „Avelita“ laikytina siuntėju, o UAB „Dairema“ – vežėju. Apie kitus vežime dalyvavusius asmenis (UAB „Rinal“, UAB „Rarkas) ieškovas UAB „Avelita“ nežinojo, šie asmenys jam nebuvo įsipareigoję savo vardu ir rizika vežti krovinio, todėl nagrinėjamu atveju nebuvo sudaryta vienintelė sutartis CMR konvencijos 34 str. prasme.<sup>103</sup>

Tuo tarpu Lietuvos aukščiausiasis teismas civilinėje byloje Nr. 3K-3-144-706/2016 konstatavo, jog skirtingai nei kasacinio teismo nagrinėtoje civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014, šioje situacijoje buvo nustatyta, kad vežimo sutartį su siuntėja (jos atstove) sudarė ieškovė (UAB „Eglia ir Ko“), o CMR važtaraštyje vežėjas nebuvo nurodytas, tačiau krovinį siuntėja perdavė atsakovės (UAB „Esola“) vairuotojui, šis pasirašė važtaraštyje. Buvo konstatuota, jog ieškovei buvo žinomi atsakovės transporto priemonę individualizuojantys duomenys, todėl kasacinis teismas konstatavo, jog šalys gabeną krovinį pagal vieną sutartį.<sup>104</sup>

Naujausioje Lietuvos aukščiausiojo teismo nagrinėtoje civilinėje byloje Nr. 3K-3-75-916/2017 buvo konstatuota, jog vežėjai krovinį gabeną ne pagal vienintelę krovinio vežimo sutartį, kadangi ne krovinio gavėja (susitariančioji siuntėja) įmonė OOO „Mikromašyny“ ir ne R. M. įmonė „Eksproma“, o UAB „Didneriai“ pateikė kasatorei užsakymą gabenti krovinį, jį priėmė vežti atskiro važtaraščio pagrindu, kuriame yra žyma, kad krovinys pristatytas į Lenkiją. O iš ten į Lietuvą krovinį gabeną kita vežėja pagal atskirą važtaraštį. Nors kasatorė važtaraštyje nurodyta kaip faktinė vežėja, byloje nebuvo nustatyta aplinkybių, kad ji būtų žinojusi apie įmonės OOO „Mikromašyny“ ir R. M. įmonės „Ekpoma“ sudarytą tarptautinę krovinų vežimo sutartį, jos sąlygas (*inter alia* sąlygą dėl krovinio pristatymo į Lietuvą). Byloje taip pat nenustatyta aplinkybių, kad krovinio gavėja (susitariančioji siuntėja) įmonė OOO „Mikromašyny“ būtų žinojusi apie tai, kad krovinį dalį maršruto gabens įmonė „SKAT Transport i Logistyka sp. z. o. o.“, o

<sup>103</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2014 m. balandžio mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014.

<sup>104</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2016 m. kovo mėn. 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-144-706/2016.

likusią dalį – kitas faktinis vežėjas, kad visi vežime dalyvavę asmenys buvo pasiekę konsensusą ir veikė suderinę valią.<sup>105</sup>

Išnagrinėjus įvairius šaltinius darytina išvada, jog svarbiausias kriterijus sprendžiant ar vežėjų santykiams bus taikomas CMR konvencijos 34 str. yra tas faktas, ar kiti vežėjai buvo supažindinti su vežimo sutarties turiniu. Juk jei šie žinojo pirminės krovinio tarptautinių maršrutu vežimo sutarties sąlygas, tokiu atveju CMR konvencija būtų taikoma net ir tuo atveju, jeigu kitas vežėjas gabeno krovinį tik dalį maršruto nekertant valstybių sienos (vietinis pervežimas).

### 3.3. Susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo civilinė atsakomybė

CMR konvencijos 36 str. numato, jog ieškinys dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pristatymo termino viršijimo gali būti reiškiamas tik pirmajam, paskutiniajam arba tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas sąlygojo krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą. Tačiau krovinio savininkas reikalavimą faktiniam vežėjui galėtų reikšti tik tuomet, kai faktinis vežėjas krovinį gabentų savo vardu ir rizika, t.y. šio pavadinimas būtų įrašytas į važtaraštį. Tokiu atveju įgaliojimus turintis asmuo įgytų reikalavimo teisę ne tik į susitariančią vežėją, bet ir į faktinį vežėją, nes šis savo veiksmais prisijungtų prie siuntėjo ir susitariančio vežėjo santykių. Klasikinės sutarčių teisės požiūriu, bet kokio subjekto prisijungimas prie sutarties nesant išraiškos vienos iš sutarties šalių valios, nėra toleruotinas, bet šiuo atveju jis pateisinamas, nes CMR konvencijos 36 str. suteikia krovinio siuntėjui arba gavėjui papildomas garantijas reiškiant reikalavimus.<sup>106</sup> Juk tokiu atveju vietoje vieno skolininko atsiranda keli skolininkai į kuriuos galėtų būti nukreipiamas reikalavimas, o tai suponuoja sėkmingesnį ieškovo reikalavimų patenkinimą.

Paeiliui krovinių gabenančių vežėjų civilinė atsakomybė apibrėžiama vadovaujantis „vienas už visus“ principu. Tai reiškia, jog už vežimo sutartyje nustatytą įsipareigojimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą atsakys visi krovinių vežė vežėjai, net ir nesant jų konkrečios kaltės. Taigi siekdamas išvengti civilinės atsakomybės, vežėjas turės įrodinėti

---

<sup>105</sup> Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2017 m. sausio mėn. 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-75-916/2017.

<sup>106</sup> Sinkevičius, E. *Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai*. [interaktyvus] Jurisprudencija, Nr. 12(102), 2007 [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC> >.

ne tik savo, bet ir kitų vežime dalyvavusių vežėjų negalėjimą numatyti bei išvengti krovinio sugadinimą ar praradimą lėmusių aplinkybių. Taip pat tokio principo taikymas reiškia, jog vežėjo atsakomybė taikoma ne tik už krovinį, bet ir už kitą vežėją. Tai reiškia, jog jeigu kuris nors vežėjas tampa nemokus, jo nuostolių atlyginimui tenkanti dalis paskirstoma proporcingai kitiems vežėjams pagal jiems priklausančius atlygius už konkretų vežimą (CMR konvencijos 38 str.). Nors CMR konvencija numato galimybę vežėjams susitarti dėl kitokios žalos paskirstymo tarp vežėjų tvarkos nustatymo, tačiau būtina pastebėti, jog toks vežėjų susitarimas galios tik vežėjų vidiniams santykiams, t.y. negalės apriboti reikalavimo teisę turinčių asmenų teisę pasirinkti kuriam vežėjui reikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo.

Apibendrinus išdėstytą darytina išvada, jog vežėjas, kuris krovinio vežimo sutartį buvo sudaręs su siuntėju, už jo pasitelkto faktinio krovinio vežėjo netinkamus veiksmus atsakys prieš krovinio savininką remiantis CMR konvencijos 3 str. nuostatomis. Tokia civilinė atsakomybė susitariančiam vežėjui bus taikoma neatsižvelgiant į tai ar jo pasitelktas vežėjas krovinį vežė savo vardu ir rizika ar prisijungė prie vežimo kaip savarankiška sutarties šalis. Kai faktinis vežėjas krovinį vežė susitariančiojo vežėjo rizika ir atsakomybe, tokiu atveju krovinio siuntėjas neturės reikalavimo teisės į faktinį vežėją (nebent išskirtiniu atveju reikalaujamas deliktinės atsakomybės). Deliktinė atsakomybė galima tik tuomet, kai subvežėjo netinkamas krovinio gabenimas kartu yra nusikaltimas arba tyčinis administracinės teisės pažeidimas.<sup>107</sup> O tuo atveju, kai faktinis vežėjas prie vežimo prisijungia kaip savarankiška šalis, t.y. veikia savo rizika ir atsakomybe, tokiu atveju krovinio siuntėjas turi teisę reikšti reikalavimus tiesiogiai faktiniam vežėjui bei susitariančiam vežėjui (kartu arba atskirai).

---

<sup>107</sup> Sinkevičius, E. *Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai*. [interaktyvus] Jurisprudencija, Nr. 12(102), 2007 [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC>.

## IŠVADOS

1. Vežėjams taikoma civilinė atsakomybė yra sutartinio pobūdžio, nors turinti ir deliktinės atsakomybės požymių. CMR konvencija įtvirtina vežėjo atsakomybę be kaltės (griežtąją atsakomybę). Tačiau vežėjo griežtosios civilinės atsakomybės kompensavimui, atsižvelgiant į vežėjo ūkinės veiklos specifiką, specialus CMR konvencijos ir KTK krovinių vežėjo atsakomybės reglamentavimas apriboja vežėjo civilinę atsakomybę už krovinio praradimą ir sugadinimą bei už pavėlavimą pristatyti krovinį.

2. Prielaida CMR konvencijos taikymui yra tarptautinis krovinio vežimas, kai krovinio siuntimo ir pristatymo vietos yra skirtingose valstybių teritorijose. CMR konvencijos taikymas gali priklausyti taip pat ir nuo susitariančiųjų šalių valios. Tačiau šalys nėra visiškai laisvos pasirinkti taikytiną teisę, kadangi CMR konvencija negali būti taikoma, jeigu susitarimas taikyti šią konvenciją prieštarautų teisės aktuose įtvirtintam imperatyvui. Taip pat laisvės pasirinkti taikytiną teisę apribojimas pasireiškia dar ir tuo, jog šalys negali susitarti netaikyti CMR konvencijos, kai faktiškai krovinyms vežamas tarptautiniu maršrutu kelių transporto priemonėmis už užmokestį, t.y. kai santykiai atitinka CMR konvencijos 1 str. 1 d. sąlygas. Jeigu šalys nesusitaria taikyti CMR konvencijos tarp šalių susiklostantiems santykiams, tokiu atveju CMR konvencija bus taikoma tik tiek, kiek jos nuostatos apima tokį reguliavimą.

3. Pagal CMR konvenciją vežėjas tampa atsakingu už krovinį nuo krovinio priėmimo momento (su tikslu vežti) iki jo perdavimo gavėjui (kai gavėjas savo laisva valia priima krovinį). Tuo tarpu Lietuvos Respublikos įstatymai nustato griežtesnę vežėjo atsakomybę, t.y. vežėjas atsako už krovinį nuo priėmimo krovinio priėmimo momento, nepaisant to, kad krovinyms dar nėra faktiškai vežamas.

4. Lietuvos nacionalinėje teisėje didelis neatsargumas suprantamas kaip paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių nepaisymas. Lietuvos teismų praktikoje tyčiai prilygintu 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. Vežėjas, kurio veiksmuose nustatomas didelis neatsargumas, atsakys lygiai taip pat lyg veiktų tyčia, t.y. šiam nebus taikomi CMR konvencijoje įtvirtinti civilinės atsakomybės ribojimai.

5. Specialus CMR konvencijos ir KTK krovinių vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimas apriboja vežėjo civilinę atsakomybę už krovinio praradimą ir sugadinimą 8,33 SST (SDR) atsiskaitymo vieneto už 1 kilogramą krovinio *brutto* svorio.

Taip pat vežėjo civilinė atsakomybė už pavėlavimą pristatyti krovinį ribojama frachto suma. Tačiau ribojimai nėra absoliutūs, kadangi šie netaikomi, jeigu vežėjas žalą padaro tyčiais ar jiems prilyginamais neatsargiais veiksmais, arba siuntėjas deklaruoja krovinio arba papildomą krovinio vertę. Vežėjo atsakomybė dėl su vežimu susijusių nuostolių atlyginimu nėra ribojama, tačiau teismų praktika nevienodai vertina išlaidų priskyrimą su vežimu susijusių išlaidų kategorijai.

6. Vežėjai laikomi vežančiais krovinį pagal vieną sutartį tik tuomet, kai nustatomos dvi sąlygos: 1) kito vežėjo prisijungimas prie tos pačios sutarties; 2) krovinio važtaraščio perdavimas kartu su kroviniu kitam vežėjui. Turi būti nustatyta, jog vežėjai yra įsipareigoję vienas kitam ir tarpusavyje suderinę valią (pasiekę konsensumą), susitarę, dėl esminių krovinio vežimo sąlygų. Svarbiausias kriterijus sprendžiant ar vežėjų santykiams bus taikomas CMR konvencijos 34 str. yra tas faktas, ar kiti vežėjai buvo supažindinti su vežimo sutarties turiniu. Taip pat svarbus krovinio vežtaraščio perdavimas, kadangi kiekvienas kitas vežėjas tampa vežimo sutarties dalyviu tokiomis pat sąlygomis, kokios nurodytos važtaraštyje.

Vežėjas, kuris krovinio vežimo sutartį buvo sudaręs su siuntėju, už jo pasitelkto faktinio krovinio vežėjo netinkamus veiksmus atsakys prieš krovinio savininką remiantis CMR konvencijos 3 str. nuostatomis. Tokia civilinė atsakomybė susitariančiam vežėjui bus taikoma neatsižvelgiant į tai ar jo pasitelktas vežėjas krovinį vežė savo vardu ir rizika ar prisijungė prie vežimo kaip savarankiška sutarties šalis. Kai faktinis vežėjas krovinį vežė susitariančiojo vežėjo rizika ir atsakomybe, tokiu atveju krovinio siuntėjas neturės reikalavimo teisės į faktinį vežėją (išskyrus tam tikras išimtis).

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

### **Teisės norminiai aktai**

#### *Lietuvos Respublikos teisės aktai*

1. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 74- 2262.
2. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 119-2772.
3. Lietuvos Respublikos Transporto veiklos pagrindų įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 29-1034.
4. Lietuvos Respublikos Pridėtinės vertės įstatymas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 35-1271.
5. Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 92-2883.
6. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 1998-12-31, Nr. 115-3261.
7. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2009 m. lapkričio 16 d. įsakymas Nr. 3–572 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių pakeitimo“. *Valstybės žinios*, 2009-11-21, Nr. 138-6086.
8. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymas Nr. 300 „Dėl Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 76-1963.

#### *Europos Sąjungos teisės aktai*

9. 2006 m. lapkričio 28 d. Europos Tarybos direktyvos Nr. 2006/112/EB „Dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos“.

#### *Tarptautiniai teisės aktai*

10. 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės). *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 91(1)-4124.
11. 1929 m. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija). *Valstybės žinios*. 1997, Nr. 19-414.
12. 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 88-3773.



13. 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998-12-04, Nr. 107-2932.

14. 1968 m. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės). Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)- 4123.

15. 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480.

16. 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). Valstybės žinios. 2000, Nr. 59-1762.

17. 1979 m. Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)-4122.

### **Specialioji literatūra**

18. Ambrasienė, D.; Baranauskas E.; Bublienė D. ir kt. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vadovėlis. Vilnius: MRU leidyklos centras, 2009.

19. Ambrasienė, D.; Sinkevičius E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutarties konvenciją ir jos draudimas*. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2004.

20. Ambrasienė, D.; *Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas*. Vilnius: MRU leidyklos centras, 2004, Nr. 55(47).

21. Clarke, M. A.; Yates, D. *Contracts of Carriage by Land and Air*, Second edition. London, 2008.

22. Clarke, M. A. *National Judges Facing Gaps in the CMR: British Case law*. London: Sweet and Maxwell, 2006 [žiūrėta 2017 m. vasario 06 d.]. Prieiga per internetą: <[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&start\\_page=633&collection=journals&id=637](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2006&start_page=633&collection=journals&id=637)>.

23. Clarke, M. A. *International carriage of good by road: CMR*. London: Sweet and Maxwell, 1990.

24. D'Arcy, L.; Ridley's. *Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*. Crayford: Shaw & Sons, 1992.

25. Drobitko, O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija. Vilnius: MRU, 2006 [žiūrėta 2017 m. vasario 21 d.]. Prieiga per internetą:

<[http://www.inright.eu/wp-content/uploads/2015/05/Drobitko\\_disertacijos\\_tezes\\_LT.pdf](http://www.inright.eu/wp-content/uploads/2015/05/Drobitko_disertacijos_tezes_LT.pdf)>.

26. Jung, Ch. *The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law*. Uniform Law review. 2 leidimas, 1997 [žiūrėta 2017 m. vasario 21 d.]. Prieiga per internetą: <[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit1997&start\\_page=148&collection=journals&id=157](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/droit1997&start_page=148&collection=journals&id=157)>.

27. Loewe, E. 1975 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) komentaras (*Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*), Ženeva: Jungtinės tautos, 1975 [žiūrėta 2017 m. vasario 23 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf>>.

28. Mikelėnas, V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995.

29. Mikelėnas, V. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. T. I*. Justitia, 2003.

30. Iglezakis I. *The Jurisprudence of Greek Courts on International Transport Law*. Vol 57, 1 leidimas, 2004 [žiūrėta 2017 m. kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.intyb/rhelldi0057&start\\_page=241&collection=intyb&id=249](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.intyb/rhelldi0057&start_page=241&collection=intyb&id=249)>.

31. Selelionytė-Drukteinienė, S. *Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija*. Justitia. 2008, Nr. 1 (67).

32. Sinkevičius, E. „Privilegiuoti vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Jurisprudencija. Nr. 2(80). 2006 [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC>>.

33. Sinkevičius, E. *Susitariančiojo vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai*. Jurisprudencija, Nr. 12(102). 2007 [žiūrėta 2017 m. vasario 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/get/LT-LDB-0001:J.04~2006~1367155427929/DS.002.0.01.ARTIC>>.

## **Teismų praktika**

*Lietuvos Respublikos teismų praktika*

34. Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Teismų praktika. 2001, Nr. 15.

35. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2002 m. kovo mėn. 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2002.

36. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2004 m. birželio mėn. 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-328/2004.

37. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2005 m. sausio mėn. 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-3/2005.

38. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2007 m. birželio mėn. 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-259/2007.

39. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2008 m. gegužės mėn. 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-296/2008.

40. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. balandžio mėn. 14 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-172/2009.

41. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės mėn. 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-439/2009.

42. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-177/2009.

43. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2009 m. liepos mėn. 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-318/2009.

44. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2010 m. lapkričio mėn. 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010.

45. Vilniaus apygardos teismo 2010 m. spalio mėn. 8 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2-408-798/2010.

46. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. kovo mėn. 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-92/2011.

47. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. birželio mėn. 7 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-266/2011.

48. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. birželio mėn. 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-301/2011.

49. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2011 m. liepos mėn. 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-334/2011.

50. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. sausio mėn. 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-9/2012.

51. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. gegužės mėn. 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-227/2012.

52. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. spalio mėn. 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-437/2012.

53. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2012 m. gruodžio mėn. 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-547/2012.

54. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2013 m. gegužės mėn. 2 d. nutartis civilinėje byloje bylos Nr. 3K-3-254/2013.

55. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2013 m. gegužės mėn. 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-265/2013.

56. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2014 m. balandžio mėn. 4 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014.

57. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2014 m. gegužės mėn. 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-510-823/2014.

58. Kauno apylinkės teismo 2014 m. rugsėjo mėn. 05 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2-6985-199/2014.

59. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2015 m. kovo mėn. 05 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-142-640/2015.

60. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2015 m. kovo mėn. 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-127-378/2015.

61. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2015 m. lapkričio mėn. 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-4-593-687/2015.

62. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2016 m. kovo mėn. 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-144-706/2016.

63. Lietuvos aukščiausiojo teismo Civilinių bylų skyriaus Teisėjų kolegijos 2017 m. sausio mėn. 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-75-916/2017.

#### *Užsienio valstybių teismų praktika*

64. Didžiosios Britanijos Lordų Rūmų 1975 m. sprendimas byloje *James Buchanan & Co. V. Babco Forwarding and Shipping*. [žiūrėta 2017 m. vasario 15 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legaltheorygroup.law.ed.ac.uk/files/2015/05/James-Buchanan-Co.-Ltd-v.-Babco-Forwarding-Shipping-UK-Ltd.-1978-A.C.-141.pdf>>.

65. Belgijos Cour d'Appel de Gand teismo 1992 m. kovo 26 d. nutartis byloje *N.V. Transport Maenhout v. Raemaekers Chr., N.V. Belgalco*.

66. Hoegsta Domstolen 1996 m. kovo mėn. 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. DT 64 [žiūrėta 2017 m. vasario 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://lagen.nu/dom/nja/1996s211>>.

67. Jungtinės Karalystės Apeliacinio teismo 1997-04-18 sprendimas byloje *Lacey's Footware (Wholesale) Ltd. v. Bowler International Freight Ltd. and others* [žiūrėta 2017 m. vasario 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=150961>>.

68. Anglijos apeliacinės instancijos (Court of Appeal) teismo 2003 m. nutartis civilinėje byloje *Tandeman Comprimar SA v Transitos Y Transportes Integrales S.L. (ir kt.)*.

69. Ispanijos Audiencia Provincial de Barcelona teismo 2005 m. sausio mėn. 20 d. nutartis byloje *España Cía. Seguros y Reaseguros S.A v. Jose Salvat, SA*.

70. Vokietijos Federalinio teismas 2009 m. gruodžio mėn. 10 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 154/07.

## SANTRAUKA

### **Krovinių vežėjo kelių transporto priemonėmis civilinės atsakomybės ypatumai**

Magistro darbe kalbama išimtinai tik apie krovinių vežėjų kelių transporto priemonėmis civilinę atsakomybę už krovinio praradimą, sugadinimą bei pavėlavimą pristatyti, neatsižvelgiant į pašto siuntų, keleivių ar bagažo vežėjus, taip pat vežėjus oro, geležinkelių, vidaus vandenų bei jūrų transportu.

Lietuvos nacionalinė teisė ir CMR konvencija panašiai reglamentuoja vežėjo civilinės atsakomybės klausimus, nacionaliniai teisės aktai dažnai nukreipia į CMR konvencijos nuostatų taikymą, tačiau vis tiek reglamentavimas pasižymi ir tam tikrais specifiniais skirtumais. Būtent todėl darbe nemažai dėmesio skiriama CMR konvencijos ir nacionalinių teisės aktų taikymo atskyrimui, kadangi tai dažnu atveju turės reikšmę vežėjo civilinės atsakomybės atsiradimui bei apimčiai.

Taip pat ypatingas dėmesys skiriamas vežėjo civilinės atsakomybės pradžios bei pabaigos momentų nustatymui, kadangi Lietuvos Respublikos nacionalinėje teisėje bei CMR konvencijoje šie momentai suprantami skirtingai. Apibrėžiama vežėjo tyčinių veiksmų bei jiems prilyginamų didelio neatsargumo veiksmų samprata, kadangi šių veiksmų vežėjo veikoje nustatymas tiesiogiai lems CMR konvencijoje įtvirtintų vežėjo atsakomybę ribojančių nuostatų taikymo negalimumą. Pabrėžiamas ir kitų, su vežimu susijusių, išlaidų kvalifikavimas Lietuvos Respublikoje bei užsienio valstybėse, kadangi šioms išlaidoms nėra taikomi jokie ribojimai, taigi šie nuostoliai gali neretai sudaryti didelę nuostolių dalį. Išskiriamos ir sąlygos, kvalifikuojančios vežėjus kaip vežančius krovinį pagal vieną sutartį, kadangi šių sąlygų egzistavimas tiesiogiai lemia krovinio siuntėjo arba gavėjo teisę nukreipti reikalavimą į tam tikrą vežėją.

## SUMMARY

### **Peculiarities of cargo carrier's by road civil liability**

The subject of this Master's final work is orientated exceptionally to cargo (freight) carrier's by road civil liability for loss, damage or delay in delivery of a cargo, regardless postal parcels', passengers' or luggages' carriers and carriers by air, railway or sea (inland waters) transport.

Lithuanian law and CMR Convention regulates carrier's civil liability similarly, national laws also often redirects straightly to CMR Convention's legal norms, however, regulation has its specific differences. This is the reason why a lot of attention is devoted to separation of CMR Convention and Lithuanian laws, because it has an enormous effect to carrier's civil liability extent.

Nonetheless, special attention is also devoted to the beginning and ending of carrier's civil liability, because Lithuanian laws regulates these question differently compared to CMR Convention. This final work also presents the definition of carrier's intentional actions and actions assimilated to them, as these actions impacts whether carrier's liability will be limited by the CMR Convention's legal norms or not. The qualification of other expenses, which were suffered because of wrongful act of carrier, is also highlighted, because carrier's liability for these expenses is not limited by CMR Convention regulation, so it can cause a significant amount of damages. Finally, the conditions qualifying carriers as carrying cargos under one contract are also analyzed, because existence of these conditions will directly imply on consigner's or recipient's right to claim a compensation from specific carrier.