

SUSITARIANČIOJO VEŽĖJO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ATSAKOMYBĖS UŽ
SUBVEŽĖJĄ TEORINIAI IR PRAKTINIAI ASPEKTAI

Edvardas Sinkevičius *

*Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Verslo teisės katedra
Ateities g. 20, LT-08303, Vilnius
Telefonas 271 4525
Elektroninis paštas edvardas.sinkevicius@bsplegal.lt*

Pateikta 2007 m. balandžio 16 d., parengta spausdinti 2007 m. gruodžio 16 d.

Santrauka. Vystantis krovinų transportavimo automobilių keliais pramonei padaugėjo atvejų, kai krovinį veža keletas vežėjų arba vežėjas ir ekspeditorius, todėl buvo būtina apžvelgti tokiems asmenims už krovinio praradimą, sugadinimą arba pavėluotą pristatymą civilinės atsakomybės taikymo taisykles.

Su krovinų siuntėju sudaręs sutartį vežėjas (susitariantysis vežėjas), pagal Ženevos tarptautinio krovinų vežimo kelionės sutarties konvencijos 3 straipsnio nuostatas, laikomas atsakingu už visus kitus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojasi, jei šie asmenys vykdo jo įpareigojimus. Tačiau subvežėjas (faktinis vežėjas), kuris dalyvavo vykdant vežimo sutartį, už krovinio praradimą, sugadinimą arba pavėluotą pristatymą tiesiogiai krovinio siuntėjui ar gavėjui atsako ne visais atvejais.

Subvežėjai gali būti krovinio siuntėjo arba gavėjo patraukti civilinės atsakomybės tik tuo atveju, jei buvo vežtas vienas krovinys ir jį pagal vienintelę sutartį paeiliui vežė keli vežėjai (Ženevos tarptautinio krovinų vežimo kelionės sutarties konvencijos 34 str.), tai yra subvežėjai prie krovinio siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudarytos sutarties prisijungė savo vardu, laikydamiesi Ženevos tarptautinio krovinų vežimo kelionės sutarties konvencijos 35 straipsnyje numatytų sąlygų bei krovinį gabenavo savo vardu, rizika ir atsakomybe.

Jei faktinis vežėjas prie krovinio siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudarytos krovinų vežimo sutarties prisijungė pažeisdamas Ženevos tarptautinio krovinų vežimo kelionės sutarties konvencijos 35 straipsnyje numatytas sąlygas arba subvežėjas vežant krovinį vykdė tik susitariančiojo vežėjo pagalbininko funkciją, tokie santykiai negali būti kvalifikuoti kaip vežimas, vykdytas kelių vežėjų paeiliui, todėl krovinio siuntėjas negali reikalauti taikyti subvežėjui sutartinę civilinę atsakomybę, nes krovinio siuntėjo ar gavėjo su subvežėju (faktiniu vežėju) nesieja jokie sutartiniai santykiai.

Nagrinėjant aptartas problemas straipsnyje pateiktas Ženevos tarptautinio krovinų vežimo kelionės sutarties konvencijos 3, 34 ir 35 straipsnių nuostatų turinio aiškinimas bei šių straipsnių taikymo Lietuvos ir Vakarų Europos valstybių teismuose praktika.

Pagrindinės sąvokos: tarptautinė transporto teisė, susitariantysis vežėjas, subvežėjas, susitariančiojo vežėjo atsakomybė, vežimas, kurį paeiliui vykdo keletas vežėjų.

1. ĮVADAS

Lietuvoje sparčiai plėtojantis krovinų vežimo automobilių keliais pramonei atsirado ir nusistovėjo specifinė krovinų gabenimo praktika, kai vežėjas, sudaręs sutartį su krovinio siuntėju, pats krovinio iš tikrųjų negabena, o tai paveda padaryti kitam vežėjui arba pats sutartį sudaręs vežėjas krovinį gabena tik dalį maršruto, o

vėliau krovinys perduodamas kitam vežėjui, kad šis pristatytų krovinį gavėjui. Patyrus žalą krovinio siuntėjui ar gavėjui iškyla būtinybė teisingai pasirinkti asmenį ar asmenis, kuriems gali būti taikoma sutartinė civilinė atsakomybė, bei tinkamai pasinaudojant tarptautinės privatinės ar nacionalinės teisės suteiktais teisiniais instrumentais ginti savo pažeistas teises. Netinkamas už žalą atsakingo asmens nustatymas dažniausiai nukentėjusiajam asmeniui sukelia neigiamus teisinius padarinius, kai jis dėl objektyvių priežasčių negali įgyvendinti dėl žalos kroviniumi padarymo įgytos reikalavimo teisės. Kita

* Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Verslo teisės katedros docentas.

vertus, Lietuvos teismų praktika byloje dėl vežėjo civilinės atsakomybės už subvežėjo veiksmus ar aplaidumą arba keleto paeiliui pagal vieną vežimo sutartį krovinių gabenusių vežėjų civilinės atsakomybės yra nenuosekli, o tai lemia netinkamą materialinės teisės normų taikymą.

Šiame straipsnyje, analizuojant tarptautinio krovinių vežimą automobilių keliais reglamentuojančius teisės aktus ir teismų praktiką, bus siekiama atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės už subvežėją, kurio paslaugomis vežėjas naudojosi, ypatumus bei pateikti rekomendacijas dėl tokio pobūdžio teisinių santykių kvalifikavimo.

2. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ UŽ PASITELKTĄ SAVO PRIEVOLEI VYKDYTI SUBVEŽĖJĄ PAGAL 1956 M. ŽENEVOS TARPTAUTINIO KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS SUTARTIES KONVENCIJĄ

1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR konvencijos) 3 straipsnyje įtvirtinta nuostata, kad taikant šią Konvenciją vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus ir klaidas savo agentų ir kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai ir kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus. Tokiais asmenimis laikytini ūkio subjektai (įmonės), kurių įsipareigojimai vežėjui neretai aptariamai detalioje rašytinėje pavedimo sutartyje, arba asmenys (vairuotojai), susiję su vežėjo įmone darbo teisiniais santykiais¹ [1, p. 352]. Iš pirmo žvilgsnio cituota CMR konvencijos 3 straipsnio taisyklė yra pakankamai aiški, tai yra kilus ginčui dėl nuostolių, patirtų vežant krovinį, vežimo įmonė krovinio siuntėjui, gavėjui ar jiems atstovaujantiems asmenims atsakytų pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, o subvežėjas vežėjui, atlyginusiam krovinio siuntėjui ar gavėjui padarytą žalą, – pagal nacionalinius įstatymus [2]. Labai panaši pagal prasmę nuostata numatyta CMR konvencijos 34 straipsnyje. Čia nurodoma, jeigu vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antras ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kokios nurodytos važtaraštyje. Iš pirmo žvilgsnio viskas atrodo paprasta, bet iš tikrųjų nėra taip paprasta, nes kartais labai sunku atskirti, kada antrasis vežėjas, kuris prisijungė prie pagrindinio vežėjo sudarytos sutarties, turi būti laikomas subvežėju pagal CMR konvencijos 3 straipsnį, o kokiais atvejais paeiliui vieną

krovinį vežančiu kitu vežėju pagal CMR konvencijos 34 straipsnį.

CMR konvencijos 3 straipsnyje nurodytos trys asmenų grupės, už kurių veiksmus ir klaidas atsako vežėjas, tai: – tarnautojai, agentai ir visi kiti asmenys, kurių paslaugomis veždamas krovinį jis (vežėjas) naudojasi. Tarnautojai ir agentai pagal CMR konvencijos autentiškomis kalbomis žodžių „preposes“ (*pranc.*) ir „agents and servants“ (*angl.*) reikšmę ir nusistovėjusią aiškinimo praktiką laikytini ne įmonėmis, o fiziniams asmenims, o tiksliau – žmonėms [3, p. 268–270]. Dėl šių priešasčių žodžiai „tarnautojai“ ir „agentai“ reiškia fizinius asmenis, susijusius su vežėjo įmone darbo, atstovavimo, paslaugų teikimo ar kitais panašaus pobūdžio teisiniais santykiais, kuriais remiantis jie teikia vežėjui su krovinio vežimu susijusias paslaugas. Tai gali būti vilkiko vairavimas, ekspedijavimas, užsakymų vežti priėmimas, transporto ar kitos technikos remontas. Pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas vežėjui tenka visa rizika dėl tokių asmenų veiksmų ar aplaidumo, net ir tais atvejais, kai tokie veiksmai pasireiškė tyčia ar dideliu neatsargumu.

Pavyzdžiui, vienoje byloje Austrijos Aukščiausiasis Teismas sprendė, kad dvi krovinių pagal vieną sutartį gabenusios įmonės yra atsakingos už tai, jog vienos iš jų vairuotojas būdamas girtas padarė autoavariją, kurios metu krovinyje buvo visiškai sugadintas [4].

CMR konvencijos 3 straipsnyje žodžių junginio „visų kitų asmenų“ turinys turi būti suprantamas ir aiškinamas kaip „bet kokių juridinių ar fizinių asmenų, kurie teikė pagalbą vežėjui šiam vykdam su kroviniu siuntėju sudarytą sutartį. Tokie asmenys gali būti subvežėjai, ekspeditoriai, sandėlių operatoriai, muitinės tarpininkai, transporto remonto įmonės, stovėjimo aikštelių operatoriai.

Tarptautinio krovinių vežimo automobilių keliais praktika parodė, kad asmuo, kuris buvo sudaręs krovinio vežimo sutartį su krovinio siuntėju, gana dažnai krovinį gabenti patiki kitam vežėjui, kuris paprastai vadinamas faktiniu vežėju arba subvežėju ir kuris veža krovinį visą maršrutą ar tik jo dalį. Esant tokiai praktikai susiklosto keletas tipinių situacijų, kai konkretų krovinio vežimą apibūdinančios faktinės aplinkybės lemia visiškai kitokias teises tokių santykių kvalifikavimo išvadas. Minėtas tipines situacijas toliau ir išvardysime:

1) su krovinio siuntėju sudaręs sutartį susitariančiasis (pagrindinis) vežėjas krovinį gabena dalį maršruto, o kitą dalį maršruto krovinį gabenti patikima kitam vežėjui, kurio dalyvavimas vežant krovinį pasireiškia:

a) paslaugų suteikimu tik pagrindiniam vežėjui, tai yra krovinyje perimamas iš susitariančiojo vežėjo, tačiau subvežėjas, perėmęs krovinį, likusią maršruto dalį krovinį veža susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe. Pavyzdžiui, vienoje byloje vežėjas „M“ pagal sutartį su firma „I“ įsipareigojo iš Olandijos į Rusiją pristatyti margarino krovinį. „M“ faktiškai krovinį nugabeno iki Lietuvos, čia buvo pakeistas vilkikas ir toliau krovinį faktiškai gabeno įmonė „E“. Nagrinėjamoju atveju krovinio vežimo subvežėjas „E“ krovinį gabeno ne savo, o susitariančiojo vežėjo „M“ vardu bei rizika.

¹ Pažymėtina, kad Konvencijos originalo kalbomis 3 str. minimos trys asmenų grupės, tarp jų ir tarnautojai (darbuotojai) (*carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents, servants and of any other persons*). Tai svarbu, nes dažnai konkretų krovinį veža būtent vežėjo įmonės darbuotojas, su kuriuo sudaryta darbo sutartis. Tokiu atveju vežėjo (įmonės) atsakomybei nustatyti taikomos CMR konvencijos nuostatos, o darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartį, ar kitų asmenų, sudariusių pavedimo sutartį, atsakomybę vežėjui nustatoma vadovaujantis nacionaliniais įstatymais. Tokia išvada buvo padaryta ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarime Nr. 31, Teismų praktika, nr. 15, p. 352.

Tai buvo numatyta ir krovinio CMR važtaraštyje – jame kaip vežėjas buvo nurodytas tik „M“. Rusijoje krovinyms buvo prarastas, ir teismai visiškai pagrįstai civilinę atsakomybę taikė tik vežėjui „M“, nurodydami, jog šis, atlyginęs nuostolius ieškoviui, turi teisę reikalauti atlyginti savo patirtus nuostolius iš krovinių praradusio vežėjo „E“².

b) subvežėjo prisijungimu prie sutarties, kuri buvo sudaryta tarp siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo, tačiau subvežėjas perimdamas krovinių ir važtaraštį tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kokios nurodytos važtaraštyje (CMR konvencijos 34 str.).

2) su krovinio siuntėju sudaręs sutartį pagrindinis vežėjas iš viso krovinio iš siuntėjo neperima, o visą krovinio transportavimo maršrutą patiki subvežėjui, kurio dalyvavimas vežant krovinių pasireiškia tuo, kad:

a) subvežėjas krovinių iš siuntėjo perima susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe, o krovinio perdavimo faktas įtvirtinamas važtaraštyje. Jame kaip vežėjas nurodomas tik susitariančysis vežėjas. Pavyzdžiui, firma „D“ susitarė su siuntėju dėl krovinio vežimo iš Ispanijos į Vilnių, o šiam vežimui sudarė sutartį su subvežėju „A“, kuris priėmęs krovinių vežti važtaraštį išrašė firmos „D“ vardu ir visą kelią krovinių vežė firmos „D“ vardu, rizika ir atsakomybe³.

b) subvežėjas savo vardu perima iš siuntėjo krovinių ir krovinių veža savo vardu, rizika ir atsakomybe. Pavyzdžiui, UAB „K“ susitarė su V.P. įmone dėl krovinio vežimo, tačiau krovinių vežė ne V.P. įmonė, o šiam tikslui ji sudarė sutartį su UAB „A“, kuri krovinių iš siuntėjo priėmė savo vardu ir tai patvirtino savo vardu surašytame važtaraštyje bei krovinių vežė savo vardu, rizika ir atsakomybe⁴.

Minėtos situacijos yra tipinės, nors reikia pažymėti, kad praktikoje pasitaiko daug sudėtingesnių atvejų, kai yra ne vienas o keletas iš tikrųjų krovinio negabenusių vežėjų arba krovinių iš tikrųjų veža ne vienas, o keletas subvežėjų. Tokios situacijos taikant pagrindiniam vežėjui atsakomybę už pasitelktų savo prievolėms vykdyti asmenų veiksmus ir klaidas didelės įtakos neturės, nes išnagrinėjus vežėjo civilinės atsakomybės pagal minėtus tipinius pavyzdžius teisinius aspektus, tas pačias taisykles galima taikyti ir tais atvejais, kai susitariančiojo vežėjo pagalbininkai buvo ne vienas, o keli subvežėjai.

2.1. Pagrindinio vežėjo atsakomybė už pasitelktą savo prievolei vykdyti subvežėją, kuris iš susitariančiojo vežėjo perėmęs krovinių jį susitariančiojo vežėjo vardu gabeno tik dalį maršruto

Teismų praktikoje paprastai nekyla didelių sunkumų taikant susitariančiajam vežėjui civilinę atsakomybę už veiksmus ir klaidas, kuriuos padarė pagrindinio vežėjo savo prievolei vykdyti pasitelktas subvežėjas. Jei subvežėjas veikė susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe, tai pagrindinis vežėjas už subvežėjo padarytą

žalą atsako pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, taip prisiimdamas atsakomybę už bet kokio pobūdžio subvežėjo veiksmus ir klaidas, net jei tokie veiksmai pasireiškė tyčia ar dideliu neatsargumu. Tokiais atvejais pagrindinis vežėjas, atlyginęs krovinio siuntėjui ar gavėjui nuostolius, įgyja regreso teisę savo sumokėtų sumų reikalauti iš subvežėjo pagal pagrindinio vežėjo ir subvežėjo tarpusavio teisinius santykius reglamentuojančias teisės normas. Tai gali būti pavidimo, krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais ar krovinio vežimo nacionaliniais maršrutais teisiniai santykiai. Šiuo aspektu teismų praktika yra gana vienoda ir nuosekli, nes paprastai ieškovas net nežino, kad iš tikrųjų dalį maršruto krovinių gabeno subvežėjas.

Nors minėtos taisyklės ir atrodo gana aiškios, bet teismų praktikoje pasitaiko sunkumų, kai vežimą, kuris buvo vykdytas susitariančiojo vežėjo ir subvežėjo, privalu atriboti nuo vežimo, kurį pagal vieningą sutartį vykdė keletas vežėjų. Pavyzdžiui, Švedijos Aukščiausiasis Teismas vienoje byloje sprendė, kad CMR konvencijos VI skyrius (Nuostatos, susijusios su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai) turi būti taikomos tik tuomet, kai vežant krovinių keletui vežėjų paeiliui krovinio perdavimas iš vieno vežėjo kitam turi būti įformintas ne tik krovinio, bet ir važtaraščio perdavimu, todėl jei toks krovinio perdavimas negali būti patvirtintas važtaraščiu, nuostatos, susijusios su vežimais, kuriuos vykdo keli vežėjai paeiliui, negali būti taikomos [5]. O toliau sprendžiamas byla iš esmės teismas rėmėsi tuo, kad jo tyrimo objektu buvo laikoma krovinio vežimo sutartis, pagal kurią krovinių vežė pagrindinis vežėjas savo prievolei vykdyti pasitelkęs subvežėją. Tokios pačios pozicijos laikėsi ir Mecheleno (Belgija) komercinis tribunolas. Jis nurodė, kad pagal CMR konvencijos 34 straipsnį negalima pripažinti vežėjo kitu vežėju, jei tokio vežėjo vardas nebuvo įrašytas į važtaraštį ir jis nežinojo apie pirminę sutartį, kuri buvo sudaryta tarp siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo bei iš kurio jis priėmė krovinių vežti [6]. Teismų praktika rodo, kad CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatos turi būti taikomos ir tuomet, kai faktiškai vežant krovinių dalyvavo keli vežėjai, tačiau kito vežėjo prisijungimas prie sutarties neatitiko CMR konvencijos 35 straipsnio nuostatų bei prie vienos sutarties prisijungiantis vežėjas nežinojo apie siuntėjo ir pirmojo vežėjo sudarytą sutartį ir jos sąlygas.

Dėl šių priežasčių darytina išvada, kad susitariančysis (pagrindinis) vežėjas atsako už subvežėjo veiksmus ir klaidas, kai subvežėjas dalį maršruto krovinių gabeno susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe. Taip pat pagrindinis vežėjas atsako ir tuomet, kai iš pagrindinio vežėjo perimant krovinių kitam vežėjui perdavimas buvo įformintas pažeidžiant CMR konvencijos 35 straipsnio nuostatas, tai yra buvo perduotas krovinyms, tačiau nebuvo perduotas važtaraštis, o subvežėjas perimdamas krovinių iš pagrindinio vežėjo apie pagrindinio vežėjo sudarytą sutartį su siuntėju nežinojo.

Kyla klausimas, ar jei krovinių vežė pagrindinis vežėjas, pasitelkęs savo prievolei vykdyti subvežėją, krovinio gavėjas ar siuntėjas turi reikalavimo teisę į subvežėją, kurio su krovinio siuntėju ar gavėju nesieja sutarti-

² Civilinės bylos Nr. 3K-3-427/1999 medžiaga.

³ Civilinės bylos Nr. 2-1138-55/2007 medžiaga.

⁴ Civilinės bylos Nr. 3K-3-457/2006 medžiaga.

niai santykiai. Kitaip tariant, ar gali krovinių siuntėjas arba gavėjas reikalauti subvežėjui taikyti deliktinę atsakomybę? Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6. 263 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad kiekvienas asmuo turi pareigą laikytis tokio elgesio taisyklių, kad savo veiksmais (veikimu, neveikimu) nepadarėtų kitam asmeniui žalos. Minėtoje normoje įtvirtinta generalinio delikto doktrina – bet koks žalos padarymas laikomas deliktu, jeigu žalos padaręs asmuo neįrodo esant aplinkybių, dėl kurių jo civilinė atsakomybė negalima, o pats generalinio delikto principas reiškia, kad žalos faktas kartu reiškia žalos padariusio asmens veiksmų neteisėtumo ir jo kaltės prezumpciją [7, p. 366]. Vis dėlto manytina, kad generalinio delikto taisyklių tiesioginis taikymas subvežėjui nėra galimas, nes reikalavimo teisę atlyginti nuostolius siuntėjas ar gavėjas įgyja tik dėl krovinių vežimo sutarties sudarymo, o pati žala atsiranda ne dėl pareigos bendrai elgtis atsargiai pažeidimo, o dėl krovinių vežimo sutarties netinkamo vykdymo, todėl krovinių siuntėjo ar gavėjo tiesioginiai reikalavimai subvežėjui, kaip asmeniui, su kuriuo jų nesieja jokie sutartiniai santykiai, galimi kaip išimtis iš bendros taisyklės ir tik tais atvejais, kai subvežėjas sudaręs krovinių vežimo sutartį su pagrindiniu vežėju padarė nusikalstamą veiką ar padarė tyčinį administracinės teisės pažeidimą, dėl kurių krovinyms buvo pasisavintas, iššvaistytas ar krovinių savininkui buvo padaryta kitokia žala. Pažymėtina, kad tokios pozicijos laikomasi ir Belgijoje. Antverpeno komercinis tribunolas sprendė, kad žalos kroviniui padarymas užtraukia sutartinę civilinę atsakomybę, kuri grindžiama transporto teisės nuostatomis, o ne deliktinę atsakomybę dėl neteisėtų veiksmų, todėl nukreipti reikalavimą į faktinį vežėją (subvežėją) galima tik tuomet, kai vežimo sutarties neįvykdymas kartu yra ir nusikaltimas [8, p. 579].

2.2. Pagrindinio vežėjo atsakomybė už pasitelktą savo prievolei vykdyti subvežėją, kuris, perėmęs krovinį iš susitariančiojo vežėjo, krovinį savo vardu gabeno tik dalį maršruto

Susitariančysis vežėjas, sudarydamas sutartį su krovinių siuntėju, gali numatyti, kad dalį maršruto krovinį gabens ne jis pats, o kitas vežėjas, ir šis vežėjas krovinį gabens ne susitariančiojo vežėjo vardu, o savo vardu, rizika ir atsakomybe. Teisinėje literatūroje nurodoma, kad kitas vežėjas (angl. *Successive carrier*) siuntėjui sudarant sutartį su pirmuoju vežėju jau turėtų būti žinomas bei siuntėjui turi būti žinoma, kokią maršruto dalį kitas vežėjas gabens [9, p. 110]. Ši nuomonė pagrįsta klasikiniomis sutarčių teisės principais – sudarydamas sutartį sutarties šalys dėl esminių sutarties sąlygų turi pasiekti konsensuą [10, p. 247–248]. Tačiau šiuolaikinė civilinė apyvarta reikalauja kitokio šios problemos sprendimo būdo, nes praktikoje tokio pobūdžio vežimų atliekama labai daug, todėl jie turėjo būti sureguliuoti taip, kad padėtų spręsti gabenamų krovinių apyvartos teisinio reglamentavimo problemas. Matyt, dėl šių priežasčių CK 6.811 straipsnio 2 dalyje įstatymų leidėjas nustatė galimybę tapti sutarties šalimi faktiniam vežėjui,

kuris nedalyvavo sudarant sutartį su krovinių siuntėju, o apie faktinio vežėjo egzistavimą krovinių siuntėjas galėjo ir nieko nežinoti. Įtvirtindamas tokią poziciją įstatymo leidėjas CK 6.811 straipsnio 2 dalyje nurodė, kad kai vežėjas perduoda visas savo prievoles ar jų dalį kitam vežėjui, šis taip pat pripažįstamas sutarties šalimi, o siuntėjas (gavėjas), atsiskaitęs su vienu iš kelių vežėjų, pripažįstamas įvykdžiusiu savo prievoles. Dėl šių priežasčių galima teigti, kad jeigu įstatyme numatyta gali būti tapti sutarties šalimi be vienos iš sutarties šalių sutikimo, tai yra nepasiekus tarp sutarties šalių konsensuso, tai apie tinkamą ar netinkamą vieno asmens prisijungimą prie sutarties galima spręsti pagal prisijungimo prie sutarties sąlygų įvykdymą. CMR konvencijos 35 straipsnyje pateiktas labai konkretus savarankiško vežėjo prisijungimas prie krovinių siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudarytos sutarties. Prie sutarties prisijungiama be krovinių siuntėjo valios, tačiau prisijungimas prie sutarties turi atitikti dvi sąlygas, tai yra:

- kitas vežėjas turi perimti krovinį ir važtaraštį į antrąjį važtaraščio egzempliorių įrašydamas savo vardą;
- kitas vežėjas turi žinoti apie krovinių siuntėjo ir vežėjo sudarytos sutarties sąlygas, ypač kai jos ne visos įtvirtintos perimtame važtaraštyje.

Būtina pažymėti, kad dėl minėtų dviejų sąlygų visumos teismų praktika yra skirtinga.

Pavyzdžiui, Anverso komercinis tribunolas (Belgija) vienoje byloje, kur gabenant krovinį iš viso nebuvo surašytas važtaraštis, sprendė, kad ekspeditorius, kuris buvo pripažintas pagal Belgijos teisę „*Commissionaire de transport*“ ir buvo laikomas vežėju pagal CMR konvenciją, bei keli krovinių gabenę vežėjai, net ir nesant važtaraščio, buvo pripažinti kitais vežėjais, kurie krovinį vežė savo vardu, rizika ir atsakomybe [11]. Kitoje byloje siuntėjas sudarė sutartį su įmone „SPRL IT&FA“ ir krovinyms buvo pakrautas į minėtos įmonės transportą. Į Sheffield pristatytas krovinyms buvo iškrautas į firmos „CAF“ sandėlius. Toliau buvo organizuotas krovinių vežimas iš Sheffieldo į Rochdale'ą. „CAF“ krovinį iš Sheffieldo į Rochdale'ą patikėjo gabenti kitam vežėjui „D“. Važtaraštis buvo išrašytas „CAF“ vardu. Pristačius krovinį gavėjui buvo nustatyta, kad krovinyms smarkiai sugadintas. Spręsdamas šią bylą Vervies (Belgija) komercinis tribunolas nurodė, kad sutarties šalys, kurios akceptavo aiškų užsakymą vežti krovinį ir nenurodė jokių išlygų, laikytinos vežėjais pagal CMR konvenciją ir visiškai nėra svarbu, turi jos ar neturi savo transporto priemonių, taip pat nesvarbu ir tai, ar krovinį jos gabeno pačios, ar krovinių gabenimą patikėjo trečiajai šaliai. Šioje byloje „SPRL IT&FA“ buvo pripažintas susitariančiuoju (pirmuoju) vežėju, o „CAF“ kitu vežėju pagal CMR konvencijos 34 straipsnio nuostatas, nors jis pasukutinę kelio atkarpą krovinį gabenti patikėjo subvežėjui „D“. Teismas civilinę atsakomybę už krovinių sugadinimą taikė pirmajam remdamasis CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatomis, tai yra pirmasis vežėjas „SPRL IT&FA“ turėjo atsakyti už veiksmus ir klaidas asmenų, kurių paslaugomis veždamas krovinį jis naudojosi [12].

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 tai suteikia krovinio siuntėjui arba gavėjui papildomas garantijas, kadangi šiems asmenims CMR konvencijos 36 straipsnyje numatyta galimybė ieškini reikšti pirmajam, paskutiniam arba tam vežėjui, kuris vežė krovinį, kai atsitiko tai, dėl ko buvo padaryta žala kroviniui ar pavėluota jį pristatyti, arba ieškiny gali būti pareikštas net keliems vežėjams, kurie vežė tą patį krovinį. Visiškai kitaip yra, kai faktinis vežėjas veikia susitariančiojo vežėjo vardu, galimybių tiesiogiai pareikšti ieškini subvežėjui nėra, išskyrus retas išimtis, kai faktiniam vežėjui gali būti taikoma deliktinė atsakomybė. Taigi savarankiško vežėjo prisijungimas prie sutarties iš esmės krovinio siuntėjui ar gavėjui yra naudingas, nes padarius žalos vietoj vieno skolininko, atsiranda keletas skolininkų, o tai yra papildomos krovinio siuntėjo ar gavėjo turimo reikalavimo realizavimo garantijos.

Jei nustatoma, kad krovinį paeiliui vežė keletas vežėjų ir buvo padaryta žala kroviniui, o ieškiny buvo pareikštas ne tam vežėjui, dėl kurio veiksmų ar klaidų padaryta žala, netiesioginės civilinės atsakomybės pagrindas jau bus minėtas CMR konvencijos 3 straipsnis, nes susitariančias vežėjas ar kitas vežėjas, kuris savo vardu, rizika ir atsakomybe gabeno krovinį, bet žalos nepadarė, už faktinį vežėją, kuris gabendamas krovinį padarė žalą, bus priversti atsakyti pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas ir tik atlyginę žalą, igys teisę regresu tvarka iš kitų krovinių vežusių asmenų reikalauti sumokėtos kompensacijos, palūkanų ir kitų išlaidų, susijusių su vežimu.

Dėl šių motyvų galima teigti, jog jei krovinį pagal vieną sutartį veža keli vežėjai paeiliui, susitariančias vežėjas atsako už kitų krovinių vežusių vežėjų veiksmus ir aplaidumą pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, tačiau skirtingai negu tais atvejais, kai subvežėjas veikė pagrindinio vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe, kitas vežėjas savo vardu, rizika ir atsakomybe prisijungęs prie sutarties krovinio siuntėjo ar gavėjo gali būti patrauktas civilinėn atsakomybėn tiesiogiai.

2.3. Susitariančiojo vežėjo atsakomybė už pasitelktą savo prievolei vykdyti subvežėją, kuris, iš krovinio siuntėjo perėmęs krovinį, toliau krovinį visą maršrutą gabeno susitariančiojo vežėjo vardu

Krovinių transportavimo praktikoje didelės transporto ekspedicinės bendrovės teikdamos klientams paslaugas labai dažnai naudojami kitų vežėjų paslaugomis, o pačios krovinių negabena. Tokiais atvejais transporto ekspedicinės įmonės pasamdytas subvežėjas iš krovinio siuntėjo priima krovinį susitariančiojo vežėjo vardu ir tai patvirtinama važtaraštyje arba kroviny priimamas paties subvežėjo vardu, subvežėjo vardu išrašomas važtaraštis ir kroviny gabenamas subvežėjo vardu ir rizika.

Siekiant tinkamai atskleisti vežėjo, sudariusio sutartį su krovinio siuntėju, bet iš tikrųjų krovinio negabenusio civilinės atsakomybės už asmenis, kurių paslaugomis krovinio vežimo procese jis naudojasi, taisykles,

būtina turėti omenyje, kad asmuo, sudaręs sutartį su krovinio siuntėju, paprastai vadinamas ekspeditoriumi. Atsižvelgiant į tai, kad krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis laikoma konsensualine, pagal nusištevėjusią tarptautinę praktiką ekspeditorius tokiuose santykiuose atsižvelgiant į sutarties, sudarytos tarp krovinio siuntėjo ir šio asmens, turinį gali veikti kaip:

- a) vežėjas pagal CMR konvenciją. Kai ekspeditorius, nors iš tikrųjų neperimdamas krovinio savo žinion, įsipareigoja krovinį pristatyti į paskirties vietą, atsako už krovinį kaip vežėjas, o savo santykius su asmeniu, iš tikrųjų gabenusiu krovinį, įformina kaip subvežimą pagal CMR konvencijos 3 straipsnį arba kaip vežimą, kurį pagal vieną sutartį vykdo keli vežėjai paeiliui, o šie teisiniai santykiai reglamentuojami CMR konvencijos 34 straipsnyje.
- b) siuntėjas, kuriam savo vardu išsiusti krovinį ekspedijavimo sutartimi pavedė krovinio savininkas. Tokiais atvejais krovinio savininkas netampa krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutarties šalimi, o visas krovinio siuntėjo teises ir pareigas, kylančias iš šios sutarties, privalo įvykdyti arba įgyvendinti ekspeditorius.
- c) krovinio siuntėjo atstovas, kai jis krovinio savininko pavedimu ir jam atstovaudamas savo veiksmais iš krovinio vežimo sutarties krovinio siuntėjo teises ir pareigas numato tiesiogiai krovinio savininkui [13, p. 19].

Asmuo, faktiškai vežant konkretų krovinį atlikęs ekspedijavimo veiksmus, santykiyje su faktiniu vežėju kaip krovinio siuntėjas turi būti laikomas tuomet, kai jis, perėmęs krovinį iš savininko, su faktiniu vežėju savo vardu sudaro krovinio vežimo sutartį, kurioje pats užsakyje, sutartyje ir ypač važtaraštyje save nurodo kaip krovinio siuntėją, taip išreikšdamas valią santykiyje su faktiniu vežėju prisiimti visas krovinio siuntėjo teises ir pareigas. Tokiais atvejais susiklosto specifinė situacija, kai vežėjas, faktiškai atlikęs ekspedijavimo veiksmus, teisiniame santykiyje su krovinio savininku turi būti laikomas susitariančiuoju vežėju, jeigu vežimo paslauga numatyta juos siejančioje sutartyje, o santykiyje su faktiniu vežėju jis dalyvauja kaip krovinio siuntėjas.

Vežėjas ar ekspeditorius gali tapti krovinio siuntėjo atstovu, jei pagal sutartį su krovinio savininku jie neįsipareigoja patys gabenti krovinio, o įsipareigoja krovinio savininko vardu ir sąskaita išsiusti krovinį, tai yra sudaryti krovinio vežimo sutartį ir įvykdyti visas krovinio siuntėjo pareigas.

Susitariančias vežėjas pagal CMR konvencijos 3 straipsnį už faktinio vežėjo veiksmus ar aplaidumą atsakys, jei jis pagal sutartį su krovinio siuntėju įsipareigojo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties vietą, tačiau pats asmeniškai susitariančias vežėjas šių funkcijų neatlieka, o tai patiki atlikti subvežėjui (faktiniam vežėjui). Vykdydamas sutartį su susitariančiuoju vežėju faktinis vežėjas atvyksta į pakrovimo vietą, priima krovinį ir paslaugas teikia ne savo, o susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe. Padarius žalos krovinio siuntėjas ar gavėjas įgyja reikalavimo teisę atlyginti nuostolius rei-

kalauti tik susitariančiojo vežėjo, nes faktinis vežėjas nėra teisiniame santykiyje su krovinio siuntėju ar gavėju. Esant tokiai faktinei ir teisinei situacijai reikalavimas faktiniam vežėjui pagal deliktinės atsakomybės taisyklės gali būti pateiktas tik išimtiniais atvejais, kai vežimo sutarties neįvykdymas kartu yra nusikaltimas arba tyčinis administracinės teisės pažeidimas.

Pažymėtina, kad jei susitariančias vežėjas pasinaudojo subvežėjo paslaugomis, o šis veikė tik susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe, krovinio siuntėjas ar gavėjas negali pasinaudoti CMR konvencijos VI skyriaus taisyklėmis, kurios jiems yra gana palankios, nes šiuo atveju paeiliui vieno krovinio nevežė keletas vežėjų. Galiausiai tai lemia teisinę padėtį, kai krovinio siuntėjas ar gavėjas neįgyja papildomų reikalavimo patenkinimo garantijų, kokias jie turėtų teisiniams santykiams taikant CMR konvencijos VI skyriaus nuostatas, bet antra vertus, juk siuntėjas tiesiogiai tarėsi tik su susitariančiuoju vežėju ir atsakomybės už netinkamą sutarties vykdymą galėjo tikėtis tik iš susitariančiojo vežėjo, taip prisiimdamas ir jo galimą nemokumo riziką.

2.4. Susitariančiojo vežėjo atsakomybė už pasitelktą savo prievolei vykdyti subvežėją, kuris, perėmęs krovinį iš krovinio siuntėjo, savo vardu gabeno krovinį visą maršrutą

Lietuvos krovinių gabenimo praktikoje dažniausi atvejai, kai ekspedicinė arba krovinių vežimo įmonė sudaro sutartį su krovinio siuntėju, pagal kurią išsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties vietą, tačiau krovinį gabena ne pats, o tuo tikslu susitaria su faktiniu vežėju, kuris atvykęs į pakrovimo vietą krovinį priima savo vardu, savo vardu išrašo važtaraštį bei savo vardu, rizika ir atsakomybe gabena jam patikėtą krovinį.

Susiklosčius tokiai faktinei situacijai tarp šalių susiklosto dvejopi teisiniai santykiai – viena vertus, egzistuoja sutartiniai santykiai tarp krovinio siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo, o šiuos santykius patvirtina rašytinė sutartis ar užsakymas, o kita vertus, krovinio pakrovimo vietoje surašomas CMR važtaraštis, kuris *prima facie* patvirtina krovinio vežimo sutarties sudarymą ir jos sąlygas, tačiau važtaraštyje kaip vežėjas būna nurodytas ne susitariančias vežėjas, o faktinis vežėjas, kuris su krovinio siuntėju nebuvo sudaręs sutarties, bet buvo sudaręs sutartį su susitariančiuoju vežėju. Padarius žalos, krovinio siuntėjui tampa neaišku, kas už tą žalą turi atsakyti, ar vežėjas, su kuriuo buvo sudaryta sutartis, ar tas vežėjas, su kuriuo buvo surašytas CMR važtaraštis? Susipažinę su Lietuvos teismų praktika nagrinėjamoju klausimu vienareikšmio atsakymo negausime, nes ši praktika skirtinga.

Pavyzdžiui, vienoje byloje krovinio siuntėjas įmonė „V“ ir vežėjas UAB „M“ sudarė krovinių vežimo iš Lenkijos į Armėniją sutartį, pagal kurią UAB „M“ išsipareigojo priimti krovinį vežti Lenkijoje ir jį pristatyti krovinio gavėjui Armėnijoje. Vykdamas šią sutartį paaiškėjo, kad UAB „M“ sutarties vykdyti negali, o už minėtą įmonę tomis pačiomis sąlygomis sutartį sutiko įvykdyti įmonė „S“. Toks šalių susitarimas buvo įformintas

prie įmonės „V“ ir UAB „M“ sudarytos sutarties prisijungus įmonei „S“ bei perimdama krovinį įmonė „S“ pasirašė važtaraštį kaip vežėjas. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas įmonei „S“ ir UAB „M“ taikydamas solidarią atsakomybę nurodė, kad „esant vežėjų daugumai, nepriklausomai nuo to, kad kai kurie iš šių asmenų faktiškai krovinio vežėjų funkcijų nevykdė, jų atsakomybė nustatytina atsižvelgiant į konkrečios krovinio pervežimo sutarties nuostatas ir CMR konvencijos 3 straipsnį, kuris numato, jog pagal šią Konvenciją vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus bei klaidas savo agentų ir visų kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai ir kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus“ [14]. Šioje byloje teismas aiškiai nurodė, kad UAB „M“, kuri buvo sudariusi sutartį su krovinio siuntėju, laikytina vežėju, o įmonė „S“, kuri iš tikrųjų buvo priėmusi krovinį vežti, teismo buvo laikoma subvežėju, tai yra asmeniu, kurio paslaugomis krovinio vežimo procese vežėjas naudojosi.

Kitas pavyzdys. Krovinio siuntėjas „U“ sudarė sutartį su ekspedicine įmone „E“ dėl krovinio vežimo iš Lietuvos į Ispaniją. Minėta ekspedicinė įmonė, nors ir buvo išsipareigojusi gabenti krovinį, pati jo negabeno, o šiai sutarčiai vykdyti sudarė sutartį su UAB „T“. Pagal sutartį jau UAB „T“ išsipareigojo priimti krovinį iš krovinio siuntėjo UAB „U“ ir jį pristatyti gavėjui Ispanijoje. Vykdamas sutartį krovinyne gavėjui nebuvo pristatytas. Tuomet UAB „U“ ir UAB „E“ kreipėsi į teismą. UAB „U“ reikalavo iš vežėjo UAB „T“ priteisti kompensaciją už krovinio praradimą, o UAB „E“ reikalavo priteisti iš subvežėjo 9000 Lt baudą už krovinio pavėluotą pristatymą. Atsakydamas į atsakovo UAB „T“ kasacinio skundo argumentus, kad vežant šį krovinį pirmasis vežėjas buvo UAB „E“, o ne atsakovas faktinis vežėjas UAB „T“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nurodė, kad „tuo atveju, kai pervežimo procese dalyvavo keli asmenys, kuris asmuo laikytinas vežėju, nustatytina ir pagal tai, kuris asmuo kaip vežėjas yra nurodytas važtaraštyje, bei kitas susitarimo aplinkybes, iš kurių galima spręsti, kad vežimo užsakovas turėjo suprasti, kas yra vežėjas“ [15]. Šioje byloje savo sprendimą teismas argumentavo tuo, kad CMR važtaraštyje kaip vežėjas buvo nurodytas UAB „T“, ir nekreipė dėmesio į tai, kad krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis pradiniame etape buvo sudaryta tarp krovinio siuntėjo UAB „U“ ir ekspeditoriaus UAB „E“, o sutarties turinį sudarė ekspeditoriaus UAB „E“ išsipareigojimas nugabenti krovinį iš Lietuvos į Ispaniją, o krovinio siuntėjas UAB „U“ šioje sutartyje buvo išsipareigojęs sumokėti už krovinio vežimo paslaugas UAB „E“. Galima daryti prielaidą, kad byloje teismas laikėsi nuomonės, kurią byloje *Jones v. European & General Express Company Ltd.* suformulavo teisėjas J. Rowlattas ir pagal kurią ekspeditorius nuo vežėjo skiriasi tuo, kad ekspeditorius nepriima krovinio į savo valdymą ir neišsipareigoja vežti krovinio, todėl jis neatsako už žalą kroviniui [16, p. 15].

Dar vienas pavyzdys. Bylą nagrinėję teismai buvo nustatę, kad AB „KK“ (krovinio siuntėjas) su VPIĮ buvo sudaręs krovinio vežimo sutartį, pagal kurią VPIĮ išsipareigojo pervežti AB „KK“ priklausančius krovinius.

Priėmusi AB „KK“ pateiktą užsakymą dėl krovinio vežimo VPIĮ toliau sudarė krovinių vežimo sutartį su UAB „K“. Vykdam sutartį UAB „K“ pristatė transportą pakrauti, o AB „KK“ į transporto priemonę pakrovė krovinių. Taip pat buvo surašytas CMR važtaraštis, kuriame kaip siuntėjas buvo nurodyta AB „KK“, o kitas vežėjas – UAB „K“. Pristačius krovinių gavėjui buvo nustatyta, kad dalis krovinio sugadinta. AB „KK“ pateikė pretenziją dėl krovinio sugadinimo VPIĮ reikalaujama atlyginti žalą. AB „KK“ reikalavimą, prieš tai pagal krovinių draudimo sutartį sumokėjęs draudimo išmoka, perėmė draudikas – AB „LD“. AB „LD“ realizuodama pagal subrogaciją įgytas teises reikalavimą pateikė faktiniam vežėjui UAB „K“, o šis pretenziją atsisakė tenkinti, nes sutartyje su susitariančiuoju vežėju – VPIĮ šis prisiėmė visą atsakomybę už žalą, padarytą krovinio siuntėjui ar gavėjui.

Kasacinės instancijos teismas nagrinėdamas šią bylą nurodė, kad vertinant nagrinėjamoje byloje tarp šalių susiklosčiusius teisinius santykius privalo turėti omenyje, jog krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis yra konsensualinė, t. y. ji laikoma sudaryta sutarties šalims pasiekus susitarimą dėl visų esminių sutarties sąlygų. VPIĮ pagal sutartį su AB „KK“ buvo įsipareigojusi gabenti AB „KK“ krovinius, o priėmusi užsakymą dėl kartono ritinių krovinio vežimo šio krovinio nevežė, o savo prievolei vykdyti pasitelkė UAB „K“, todėl tokius faktinius šalių veiksmus būtų galima kvalifikuoti kaip krovinių ekspedijavimą (CK 6.824 str.). Tačiau byloje esantys įrodymai patvirtino, jog pagal sutartį VPIĮ įsipareigojo ne organizuoti krovinio vežimą, o krovinių nugabenti ir įteikti jį gavėjui, todėl teismas sprendė, kad VPIĮ turi būti laikoma vežėju pagal CMR konvenciją, o UAB „K“ priėmus krovinių vežti ir savo vardu išrašęs CMR važtaraštį savo vardu ir rizika vežė krovinių, todėl jis turi būti laikomas kitu (antruoju) vežėju pagal CMR konvencijos 34 straipsnį. Pažymėtina, kad šioje byloje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas aiškiai nurodė, kad asmuo, nors ir faktiškai atlikęs tik ekspedijavimo veiksmus, bet pagal sutartį su siuntėju įsipareigojęs pats gabenti krovinių, tačiau tai pavedęs padaryti kitam asmeniui, laikytinas vežėju pagal CMR konvenciją. Kasacinės instancijos teismas taip pat aiškiai atriėbo subvežėją (faktinį vežėją), kuris krovinių gabeno savo vardu ir rizika, nuo subvežėjo (faktinio vežėjo), kuris teikia paslaugas išimtinai susitariančiajam vežėjui ir krovinių gabena ne savo, o susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe [17].

Minėtoje byloje nebuvo sprendžiamas klausimas dėl susitariančiojo vežėjo VPIĮ atsakomybės, nes jam nebuvo pareikštas ieškinys, tačiau jei toks ieškinys remiantis CMR konvencijos 36 straipsnio nuostatomis būtų pareikštas, susitariančiojo vežėjo netiesioginės civilinės atsakomybės pagrindu reikėtų laikyti CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, nes susitariančiasis vežėjas krovinių vežti faktiniam vežėjui pavedė visų pirma savo interesais, ir nors subvežėjas krovinių gabeno savo vardu, rizika ir atsakomybe, jis vis dėlto vykdė sutartimi su susitariančiuoju vežėju prisiėmtus įsipareigojimus, tai yra

„vežėjo įpareigojimus“ pagal CMR konvencijos 3 straipsnį.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo ir Vakarų Europos teismų praktika rodo, kad vienos nuomonės dėl CMR konvencijos 3 straipsnio taikymo nėra, ir tai savaime suprantama, nes tokiais atvejais teismas privalo vertinti visas bylos aplinkybes, sutarties turinį, šalių teises ir pareigas bei, o tai svarbiausia, atskleisti tikrus sutarties šalių ketinimus.

Jei išstudijavus sutarties turinį prieinama prie išvados, kad asmuo, net ir neturintis savo transporto priemonių, sutartyje su krovinio savininku savo vardu, rizika ir atsakomybe įsipareigojo priimti krovinių vežti, pristatyti krovinių į paskirties vietą bei jį perduoti gavėjui, o krovinio savininkas įsipareigojo už krovinio vežimą sumokėti visą užmokestį, toks asmuo turi būti laikomas susitariančiuoju vežėju. O susitariančiasis (pagrindinis) vežėjas pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas privalo atsakyti už veiksmus ir klaidas visų kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, tai yra remiantis CMR konvencijos 3 straipsniu susitariančiajam vežėjui turi būti taikoma netiesioginė civilinė atsakomybė net ir tuo atveju, jei savo vardu, rizika ir atsakomybe prie sutarties prisijungęs subvežėjas (faktinis vežėjas) gabendamas krovinių padarė žalą. Reikalavimo susitariančiajam vežėjui pateikimo pagrindas yra CMR konvencijos 3 straipsnyje ir 36 straipsnyje įtvirtintos taisyklės.

Pažymėtina, kad šios taisyklės yra išimtinės, nes prie sutarties nesilaikydamos CMR konvencijos 35 straipsnyje nurodytų sąlygų prisijungia kitas vežėjas, tačiau ši išimtis visiškai pateisinama, nes šiame procese aktyviai dalyvauja ir pats krovinio siuntėjas savo konkludentiniais veiksmais ir parašu CMR važtaraštyje aiškiai išreikšdamas savo sutikimą su tuo, kad prie sutarties prisijungia kitas ir savarankiškas vežėjas. Visa tai lemia, kad tokiais atvejais susitariančiojo vežėjo ir faktinio vežėjo civilinės atsakomybės klausimams spręsti turi būti taikomos taisyklės, susijusios su vežimais, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai, tai yra susitariančiasis vežėjas už faktinį vežėją atsako remiantis CMR konvencijos 3 straipsnio ir 36 straipsnio nuostatomis, faktinis vežėjas atsako pagal CMR konvencijos 17 straipsnį ir 36 straipsnį arba susitariančiajam vežėjui ir subvežėjui remiantis CMR konvencijos 36 straipsniu gali būti taikoma solidari atsakomybė [18, p. 336–337].

3. IŠVADOS

Apibendrinant šiame straipsnyje išdėstytas mintis, Lietuvos ir Vakarų Europos teismų praktiką galima teigti, kad susitariančiasis vežėjas, kuris tiesiogiai buvo sudaręs sutartį su krovinio siuntėju, už subvežėjo netinkamą vežimo sutarties vykdymą krovinio siuntėjui arba gavėjui atsako remiantis CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatomis. Be to, ši netiesioginė civilinė atsakomybė susitariančiajam vežėjui turi būti taikoma neatsižvelgiant į tai, ar subvežėjas krovinių gabeno susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe, ar subvežėjas prie krovinio siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudarytos su-

tarties prisijungė kaip savarankiška sutaries šalis ir perimta krovinių gabeno savo vardu, rizika ir atsakomybe.

Kai subvežėjas vežant krovinių dalyvavo tik kaip susitariančiojo vežėjo pagalbininkas ir prievolę vykdė susitariančiojo vežėjo vardu, rizika ir atsakomybe, krovinių siuntėjas ar gavėjas turi labai ribotas galimybes reikalauti taikyti deliktinę atsakomybę subvežėjui. Deliktinė atsakomybė galima tik tuomet, kai subvežėjo netinkamas krovinių gabenimas kartu yra nusikaltimas arba tyčinis administracinės teisės pažeidimas.

Tais atvejais, kai subvežėjas prie krovinių siuntėjo ir susitariančiojo vežėjo sudarytos sutarties prisijungia kaip savarankiška sutarties šalis ir krovinių gabena savo vardu, rizika ir atsakomybe, tai suteikia krovinių siuntėjui ar gavėjui galimybę taikyti netiesioginę civilinę atsakomybę susitariančiajam vežėjui ar reikalauti nuostolius atlyginti tik faktinio vežėjo arba susitariančiajam vežėjui ir subvežėjui taikyti solidarią civilinę atsakomybę, taip įgyjant papildomas teises garantijas savo turimiems reikalavimams įgyvendinti.

LITERATŪRA

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR). *Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. Teismų praktika*. 2001, nr. 15, p. 352.
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2000 m. gruodžio 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1362/2000 UAB „Klaipėdos Litranspedas“ prieš A. Butvilą *įmonę*.
3. Handelsgesetzbuch. Grosskommentar. begründet von H. Staub., 4 neubearbeitete Auflage, herausgegeben von C.-W. Canaris, W. Schilling, P. Ulmer. 7 Band, 2 Teilband. Anhang VI nach art. 452; CMR. Berlin – New-York, 2002, p. 268–270.
4. Oberster Gerichtshof-Oesterreich 1997 m. spalio 14 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 1 Ob 2377/96g.
5. Hoegsta Domstolen 1996 m. kovo 26 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. DT 64.
6. Rechtbank van Koophandel te Mechelen 1999 m. lapkričio 18 d. sprendimas byloje Pauwels International NV, Alva Transport Salters NV, Salters International Ltd.
7. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė*. Pirmas tomas. Vilnius: Justitia, 2003, p. 366.
8. Rechtbank van Koophandel te Antwerpen 1996 m. sausio 11 d. sprendimas. *European Transport Law*, nr. 5, p. 579.
9. Stec, M. 2005. *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Krakow: Zakamycze, 2005, p. 110.
10. Mikelėnas, V. *Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija*. Vilnius: Justitia, 1996, p. 247–248.
11. Rechtbank van Koophandel te d’Anvers 1975 m. balandžio 16 d. sprendimas byloje Saint Paul Fire & Marine Ins. Cy, Cie Gl. Construction telephoniques, Bell Telephone Manufacturing Cie v. SPRL Kuhne & Nagel, NV Camerman, SA Ets. E Aget, Ste Muller-Paris.
12. Rechtbank van Koophandel te Vervies 1979 m. balandžio 7 d. sprendimas byloje SA Presam, SPRL Independent Transport & Forwarding Agency, CA Woodcock Freight Ltd.
13. Messent, A.; Glass, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Second Edition, London–New York–Hamburg–Hong Kong, 1995, p. 19.
14. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2001 m. gruodžio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1283/2001, V. A. *Eksport Import prieš A. S. įmonę UAB „Marika“*.
15. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų kolegijos 2002 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1333/2002 UAB „Utenos trikotažas“ ir UAB „Eksperta“ prieš UAB „Transekspedicija“.
16. Hill, D. *Freight Forwarders*. London, 1972, p. 15.
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinių bylų teisėjų kolegijos 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006 AB „Lietuvos draudimas“ prieš UAB „Klevas“, UAB „PZU Lietuva“.
18. Gorski, W.; Wesolowski, K. *Komentarz do przepisow o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – prawo przewozowe – CMR*. ODDK. Gdańsk, 2006, p. 366–367.

PRACTICAL ASPECTS OF LIABILITY OF CONTRACTUAL AUTOMOBILE ROAD CARRIER ON BEHALF OF SUBCARRIER

Assoc. Prof. Dr. Edvardas Sinkevičius*
Mykolas Romeris University

Summary

Automobile road cargo carriage is an important component of Lithuanian economy. Because of various cargo transportation means, differing content of cargo carriage contracts and number of contract parties in case of harm a lot of problems arises defining the person or persons liable for cargo loss, damage or delayed delivery.

With increase number of cargo carriage with participation of several carriers or carriers and shippers it is important to define how regulations of civil liability should be applied to these persons in case of cargo loss, damage or delayed delivery.

According to the article 3 of CMR Convention a carrier having made contract with cargo consignor (a contractual carrier) is considered liable for used services of all other persons if these persons execute his obligations. Though the subcarrier (the actual carrier) having participated in execution of the contract not in all cases is directly liable to cargo consignor or consignee for cargo loss, damage or delayed delivery.

Subcarriers may be subject of civil action brought by the cargo consignor or consignee only in case when according to single contract a single carriage was executed in succession by several carriers (the article 34 of CMR Convention), i.e. subcarriers joined the contract signed by cargo consignor and contractual carrier in their own name in conformance with the terms foreseen in the article 35 of CMR Convention and carried cargo in their own name, at their own risk and responsibility.

If the actual carrier has joined cargo carriage contract signed by cargo consignor and contractual carrier without conformance to the terms foreseen in the article 35 of CMR Convention or the subcarrier executed only the assistant function for the contractual carrier and carried cargo in the name, at the

* Assoc. Prof., Department of Commercial Law of the Faculty of Law, Mykolas Romeris University.

risk and responsibility of the contractual carrier then such relations may not be qualified as a carriage executed in succession by several carriers. Therefore in case of such legal situation cargo consignor has no right to bring an action against subcarrier because no contractual relations bind cargo consignor or consignee to subcarrier (actual carrier). The only exception from the rule is the case when action against subcarrier is based on actionable tort having arisen out of the fact that execution of subcarrier burden is considered malefaction or intentional breach of administrative law.

While analyzing problems discussed comment of provisions of the article 3, article 34 and article 35 is given alongside with the implementation of these articles in the court practice of Lithuania and Western Europe countries.

Keywords: international transport law; contractual carrier; subcarrier; bases of a contractual carrier liability; successive carriage.