

## KROVINIŲ TARPTAUTINIO VEŽIMO KELIAIS TEISINIS REGULIAVIMAS

**Doc. dr. Dangutė Ambrasienė**

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas  
Gynėjų g. 6, LT-2775 Vilnius  
Lietuvos teisės universiteto Teisės fakulteto Civilinės ir komercinės teisės katedra  
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius  
Telefonas 2627763  
Elektroninis paštas d.ambrasiene@tic.lt

*Pateikta 2004 m. birželio 15 d.*

*Parengta spausdinti 2004 m. rugsėjo 10 d.*

**Pagrindinės sąvokos:** CMR konvencija, krovinių vežimas keliais.

### S a n t r a u k a

Straipsnyje kalbama apie krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinį reglamentavimą. Daugiausia dėmesio skiriama 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijai (toliau – CMR konvencija), kuri yra vienas svarbiausių tarptautinių dokumentų transporto teisės srityje. Nagrinėjamos CMR konvencijos taikymo sąlygos, vežimo sutarties pagal šią konvenciją sudarymo tvarka, jos turinys, ypatumai, skirtumai nuo ekspedijavimo sutarties, aptariami vežimo teisinio santykio subjektai, važtaraščio reikšmė. Atskirai aptariamos imperatyvios CMR konvencijos nuostatos ir jų taikymo ypatumai teismų praktikoje.

Autorė pateikia Lietuvos nacionalinių įstatymų ir teismų praktikos šioje srityje analizę, taip pat kitų valstybių teisinio reguliavimo ir teismų praktikos ypatybes.

### 1. Pagrindiniai teisinio reguliavimo šaltiniai

Skirtingų valstybių nacionaliniai įstatymai skirtingai reglamentuoja sutarčių, taip pat ir vežimo, sudarymo tvarką, formą, vykdymą, šalių atsakomybę. Transporto teisė priklauso tai sričiai, kurioje itin reikalingas pagrindinių nuostatų vienodas supratimas bei aiškinimas. Lietuvos integracijos į Europos Sąjungą procese svarbu, kaip Lietuva laikosi tarptautinių sutarčių ir susitarimų, taip pat ir vežimų srityje. Pažymėtina, kad tarptautiniai vežimai yra sritis, reikalaujanti tam tikrų taisyklių unifikavimo tarptautiniu mastu. Dėl šios priežasties transporto srityje priimta nemažai tarptautinių sutarčių, konvencijų, pasirašyta dvišalių tarpvalstybinių sutarčių.

Viena svarbiausių tarptautinių sutarčių transportavimo srityje yra 1956 m. CMR konvencija<sup>1</sup>. Šią Konvenciją parengė Jungtinių Tautų Organizacijos Ekonominės komisijos Europai (EKE) Vidaus transporto komitetas. CMR konvencija įsigaliojo nuo 1961 m. liepos 2 d., o jos tekstas buvo parengtas prancūzų ir anglų kalbomis, turinčiomis vienodą juridinę galią.

<sup>1</sup> Santrumpa CMR – iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšminių žodžių – *Convention relative au contrat de transport international de merchandise par route*.

CMR konvencija buvo papildyta 1978 m. liepos 15 d. protokolu, kuriuo pakeistas Konvencijos 23 straipsnis, numatantis, kad kompensacijos suma, privaloma mokėti vežėjui, praradusiam visą arba dalį krovinio, ribojama nebe auksiniais frankais, kaip buvo numatyta pirminėje CMR konvencijos redakcijoje, o atsiskaitymo vienetu, apibūdinamu kaip „specialių teisių vienetas“ (angl. *Special Drawing Right*; pranc. *le Droit de tirage special tel*; vok. *das Sonderziehungsrecht*), aprobuotu Tarptautinio valiutos fondo. Šis protokolas įsigaliojo 1980 m. gruodžio 28 d.

1993 m. kovo 5 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkiu Nr. 169 p. Lietuva prisijungė prie CMR konvencijos ir šios Konvencijos 1978 m. liepos 5 d. Protokolo. Oficialus CMR konvencijos tekstas su įtrauktu į jį 23 straipsnio pakeitimu paskelbtas 1998 m. gruodžio 4 d. „Valstybės žiniuose“ [1].

CMR konvencija pirmą kartą įtvirtino bendras tarptautinės privatinės teisės nuostatas tarptautiniams vežimams automobiliais. Šių nuostatų tikslas buvo visų pirma unifikuoti:

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

Be CMR konvencijos, tarptautinius krovinių vežimus keliais Lietuvoje dar reglamentuoja tarpvalstybiniai dvišaliai susitarimai tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių.

Krovinių vežimo keliais santykius reglamentuoja Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) Šeštosios knygos XL skyrius, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (toliau – KTK) [2], Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklės<sup>1</sup> [3].

Tarptautinius krovinių vežimus keliais reglamentuoja ir kai kurios kitos Lietuvos Respublikos Seimo ratifikuotos tarptautinės sutartys bei susitarimai<sup>2</sup>.

Jei tarptautiniai vežimai vykdomi pagal TIR-CARNET dokumentus, reikia vadovautis ir 1957 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių vežimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija). Prie jos Lietuva prisijungė 1993 m. vasario 11 d. Vyriausybės potvarkiu Nr. 1115 p.<sup>3</sup> [8]. Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2001 m. vasario 27 d. nutarimu Nr. 224 patvirtino TIR konvencijos įgyvendinimo nuostatas „Dėl muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis“ [9]. O 2002 m. spalio 29 d. priėmė šių nuostatų pakeitimus [10].

---

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

<sup>2</sup> 1996 m. rugsėjo 24 d. įstatymu Nr. I-1532 Lietuvos Respublikos Seimo ratifikuotas 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) [5]. Juo siekiama suvienodinti keleivių ir krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais reikalavimus, kontrolės prietaisų transporto priemonėse naudojimo tvarką; 1997 m. lapkričio 25 d. įstatymu Nr. VIII-536 Lietuvos Respublikos Seimo ratifikuotą 1990 m. Laikinojo įvežimo konvenciją (Stambulo konvencija), kuria siekiama nustatyti vienodas laikinojo įvežimo sąlygas, supaprastinti ir suderinti muitinės procedūras [6]. 1999 m. balandžio 21 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 454 nustatyta ATA knygelė (tarptautinio tam tikrų prekių laikinojo įvežimo dokumentas, atstojantis muitinės deklaraciją) išdavimo tvarka; Pavojingų krovinių vežimui taikytina taip pat 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR) [7] ir kt.

<sup>3</sup> TIR knygeles išduoda Tarptautinė automobilių sąjunga (IRU) nacionaliniams garantijas teikiantiems subjektams. Lietuvoje TIR knygeles vežėjams išduoda Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“. TIR sistemos esmė: nacionalinis garantinis susivienijimas sumoka visus muitus ir mokesčius, jeigu yra rizika, kad nesusimokės pats vežėjas. Pati TIR knygelė yra garantija, ir jos pateikimas muitinei savaime yra realių garantijų veikimo įrodymas.

Krovinių vežimo dokumentuose vartojami tarptautiniai prekybos terminai (INCOTERMS), aiškinami pagal Tarptautinių prekybos rūmų parengtas oficialias prekybos terminų aiškinimo taisykles – INCOTERMS. Šiuo metu galioja šių taisyklių 2000 m. redakcija.

Reikšmingu CMR konvencijos nuostatų aiškinimo šaltiniu laikytinas Lietuvos Aukščiausio Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ [4] (toliau – LATS nutarimas Nr. 31). Šiame nutarime bei Senato aprobuotoje apžvalgoje suformuotos nuostatos dėl Lietuvos teismų praktikos šioje srityje suvienodinimo, atskirų Konvencijos straipsnių aiškinimo ir jų taikymo. Pažymėtina, kad nutarimu aprobuotoje apžvalgoje pateiktas atskirų CMR konvencijos straipsnių patikslintas vertimas į lietuvių kalbą, kuriuo ir bus vadovaujama šiame leidinyje.

## 2. CMR konvencijos taikymas

Konvencijos 1 straipsnio 1 punkte nurodoma, kad „ši Konvencija taikoma kiekvienai kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai kroviny s perduodamas ir yra priimamas (pristatytas) valstybės – Konvencijos narės teritorijoje“.

Siekiant nustatyti, ar vežimui yra taikytina CMR konvencija, reikia išsiaiškinti:

- 1) ar buvo vežama kelių transporto priemone (automobiliu, automobiliu vilkiku, priekaba, puspriekabe). Vežimą transporto priemone reikėtų aiškinti kaip krovinio, o ne automobilio, skirto parduoti, transportavimą, t. y. krovinio vežimą būtent transporto priemone (ant jos), nes automobiliui, jei jis važiuoja pats (nors jis yra prekė), transportuoti CMR konvencija netaikoma. Tačiau automobilis, jei jis vežamas kita transporto priemone (ant jos), yra kroviny s ir jam vežti CMR konvencija taikoma;
- 2) ar buvo vežama sausumos keliais;
- 3) ar buvo vežama už užmokestį. Sąvokos „užmokestis“ teismai neturėtų traktuoti tik kaip piniginio atlygio. Užmokestis gali būti ir tam tikrų lengvatų vežėjams suteikimas, jei tos lengvatos vertė atitinka vežimo kainą;
- 4) ar buvo vežami kroviniai. Krovinais laikytini bet kokie kilnojantieji daiktai, išskyrus tuos, kurie numatyti CMR konvencijos 1 straipsnio 4 punkte;
- 5) ar vežimas yra tarptautinis, t. y. krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų šalių teritorijoje. Jei krovinio vežimo sutartyje numatytos krovinio pakrovimo ir iškrovimo vietos yra toje pačioje valstybėje, tai CMR konvencija netaikytina, net jei vežant krovinį buvo kirstos tos valstybės sienos. Pavyzdžiui, krovinių gabenimas iš Vidurio Rusijos į Kaliningrado sritį, kai gabenama per Lietuvos Respublikos teritoriją.

Lemiamu veiksmu nustatant, ar vežimas yra tarptautinis, yra tos pakrovimo ir iškrovimo vietos, kurios suderintos sutartyje, o ne tos, kuriomis tapo realiai vykdant sutartį. Bet jei tikslios pakrovimo ir iškrovimo vietos sutartyje nėra ir pasirinkti paliekama vežėjui, tai lemiamu veiksmu nustatant, ar vežimas buvo tarptautinis, tampa faktinės vežimo pradžios ir jo pabaigos vietos. Jei vežant krovinį siena nebuvo kirsta dėl paskesnių siuntėjo nurodymų, vežimui taikytina CMR konvencija, vidaus vežimas dėl minėtų siuntėjo nurodymų taps „tarptautinis“.

- 6) ar krovinio išsiuntimo vietos ir(arba) krovinio gavimo vietos valstybė yra Konvencijos narė.

Esant šioms sąlygoms, krovinių tarptautinio vežimo už atlyginimą sutarčiai, vežėjo, siuntėjo ir gavėjo tarpusavio santykiams, pareigoms bei atsakomybei taikoma CMR konvencija.

Galimi dar du CMR konvencijos taikymo krovinių vežimams atvejai:

- 1) jei transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu, oro transportu, ir kroviny s iš transporto priemonės yra neperkraunamas. Pažymėtina, kad jei kroviny s yra iškraunamas patikrinti, tvarkyti numatant sąlygą, jog vėliau jis bus vežamas automobiliu, CMR konvencija taikoma. Bet jei kroviny s

iškraunamas iš transporto priemonės sandėliuoti pagal CMR konvencijos 16 straipsnio 2 punktą, kai vežėjas negali toliau vykdyti sutarties, vežimas laikomas baigtu ir tuomet santykiams, atsirandantiems iškrovus krovinį, CMR konvencija netaikoma;

- 2) jei sutarties šalys numatė savo susitarime taikyti Konvencijos nuostatas, teismas, sprenddamas ginčą, vadovausis sutartimi, išskyrus atvejus, kai taikoma ginčo sprendimui taikoma teisė imperatyviai nustato kitas taisykles arba kai pačioje Konvencijoje yra nurodyta, kad ji netaikoma. Pavyzdžiui, tokie atvejai, kai CMR konvencija negalėtų būti taikoma, nors šalys susitarę ją taikyti, yra numatyti Konvencijos 1 straipsnio 4 punkte:
  - a) vežimams, vykstantiems pagal tarptautines pašto konvencijas;
  - b) palaikų vežimams;
  - c) baldų vežimams persikraustant.

CMR konvencijos nuostatos, nustačius, kad buvo vežama pagal šią Konvenciją, taikytinos ne visiems teisiniams santykiams, o tik tiems, kurie yra Konvencijos konkrečiai reglamentuoti.

CMR konvencija taikoma vežimo sutartims (ne vežimui apskritai, nes, pavyzdžiui, gali būti sudaromos kelių vežimo etapų atskiros sutartys, kai kurioms iš jų CMR konvencija nebus taikoma), kurių viena šalis yra vežėjas. Ar vežėjas veža krovinį pats, ar pasitelkęs kitus asmenis, nesvarbu. Svarbu, kad vežėjas yra vežimo sutarties šalis. Todėl vežimo sutartį reikia skirti nuo ekspedijavimo sutarties ir automobilio nuomos (panaudos) sutarčių. Ekspedijavimo sutarčiai (nors jų atskirti nuo vežimo sutarties, kaip bus teigiama vėliau, kartais nėra paprasta), taikomi nacionaliniai įstatymai. Lietuvoje ekspedicijos sutartį reglamentuoja CK XLI skyrius.

*Ekspedicijos sutartis* laikytina pagalbine sutartimi, susijusia su transporto paslaugų teikimu. Tokia sutartimi siekiama, kad krovinio siuntėjas ir gavėjas nebevykdytų jiems nebūdingų funkcijų. Transporto ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą ir kitos šalies – kliento (krovinių siuntėjo ar gavėjo) lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu. Ekspeditoriai yra vežėjų ir klientų tarpininkai. Transporto organizacijų klientų aptarnavimo veikla yra vadinama ekspedicija (lot. *expeditio* – išsiuntimas).

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

Ekspeditorius už transporto sutarties neįvykdymą arba netinkamą įvykdymą atsako sutartyje nustatytu dydžiu ir tvarka (CK 6.826 str. 1 d.). Jeigu ekspeditorius įrodo, kad sutartis buvo pažeista dėl to, jog buvo neįvykdyta arba netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tai ekspeditoriaus atsakomybė klientui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui yra atsakingas atitinkamas vežėjas (CK 6.826 str. 2 d.) [11].

Užsakovas (užsakovo klientas) privalo pateikti ekspeditoriui dokumentus arba kitą informaciją apie krovinio savybes, jo vežimo sąlygas ir kitą būtiną informaciją, kad ekspeditorius galėtų tinkamai įvykdyti savo prievolės (CK 6.827 str. 1 d.). Užsakovas (užsakovo klientas) atsako ekspeditoriui už nuostolius, kuriuos ekspeditorius gali patirti dėl to, jog klientas jam nepateikė reikiamų dokumentų ir kitos informacijos apie krovinio savybes, jo vežimo sąlygas, taip pat kitokią informaciją, kuri buvo būtina tam, kad ekspeditorius tinkamai įvykdytų savo pareigas (CK 6.827 str. 4 d.). Ekspeditorius privalo pranešti klientui apie gautos informacijos trūkumus, o jeigu gauta ne visa informacija – pareikalauti iš kliento visos reikiamos informacijos, taip pat turi teisę sustabdyti sutarties vykdymą tol, kol tokia informacija bus pateikta (CK 6.827 str. 2 ir 3 d.).

Vežimo sutartį reikia taip pat skirti nuo automobilio su vairuotoju nuomos sutarties, kuriai CMR konvencija netaikoma. Šių sutarčių atskyrimo kriterijai skirtingose valstybėse šiek tiek skiriasi. Prancūzijoje, jei sutartyje yra nustatytas atlyginimas už nuvažiuotus kilometrus vežant krovinį, tokios sutarties objektas yra automobilių nuoma, o jeigu sutartimi susitariama vežti krovinį už nustatyto dydžio atlyginimą, tokia sutartis laikoma vežimo sutartimi. Austrijoje pagrindinis kriterijus, apibūdinantis automobilių nuomos sutartį, yra tas, kad nuomininkui perduodama transporto priemonė ir suteikiama galimybė duoti valdingus įgaliojimus automobilio vairuotojui krovinio vežimo metu. Tokiu atveju vežėjas yra nuomotojas. Anglijoje įprasta atsižvelgti į tai, kas prižiūri krovinio vežimą ir kaip apskaičiuojamas atlyginimas už vežimo paslaugas. Automobilio nuomos sutarčiai bet kuriuo atveju CMR konvencija netaikoma, todėl automobilio savininko atsakomybė yra daug mažesnė negu vežėjo pagal CMR konvenciją [12]. Lietuvoje transporto priemonių nuoma teikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugas reguliuojama CK 6.512–6.521 straipsniais, ši sutartis aiškiai atibojama nuo krovinio vežimo sutarties, todėl minėti nuomos sutarčiai CMR konvencija netaikoma.

CMR konvencija reglamentuoja šiuos klausimus:

- 1) vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą arba jo sugadinimą;
- 2) vežėjo atsakomybę už pavėluotą krovinio pristatymą;
- 3) kroviniu disponuojančio asmens teises duoti nurodymus vežėjui;
- 4) važtaraščio turinį ir teisinę galią;
- 5) įvykių, trukdančių pristatymą, vyksmo padarinius;
- 6) kai kurias papildomas vežėjo, siuntėjo ir gavėjo pareigas;
- 7) kai kuriuos gavėjo teisinio statuso, ieškinio senaties, teisingumo klausimus ir kt.

CMR konvencija nereguliuoja tokių klausimų kaip:

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

CMR konvencijoje nesureguliuoti ir šie klausimai: vežėjo atsakomybė už transporto priemonės nepateikimą, vežėjui suteikiamos teisės palikti jo vežamą krovinį kaip užstatą arba jį areštuoti, pavojingų krovinių vežimo specifika, muitinės procedūros vežant krovinį, vežėjo regreso tvarka savo darbuotojams ir agentams, transporto priemonių nuoma arba panauda vežimams ir kt. Tokie ginčai sprendžiami pagal nacionalinius įstatymus.

### **3. Krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais teisinis santykis ir jo subjektai**

Sisteminė CMR konvencijos normų analizė leidžia daryti išvadą, kad tarptautinio vežimo sutartis yra susitarimas, kuriuo viena šalis (*vežėjas*) įsipareigoja atvežti krovinį (pristatyti jį į paskirties vietą gavėjui), o kita šalis (*siuntėjas*) – sumokėti vežimo užmokestį. Apibūdinant šios sutarties ypatumus pažymėtina, kad vežimas yra *pagrindinė paslauga* pagal sutartį, o krovinio priėmimas vežti – *pagrindinis sutarties turinys*.

Minėta sutarties sąvoka leidžia laikyti sutartį dvišale, atlygintine. Tarptautinėje praktikoje beveik visuotinai priimta, kad sutartis, kurią numato CMR konvencija, yra *konsensualinė sutartis* [13]. Be Konvencijoje numatytų nuostatų, jai teismas taiko įprastinius sutarčių reikalavimus, taip pat ir nustatant sutarties šalis. Nors kai kurie autoriai laiko šią sutartį realine, nes sieja jos įsigaliojimą su krovinio priėmimu vežti, mūsų nuomone, ji laikytina konsensualine, nes Konvencija nesieja sutarties galiojimo su faktiniu krovinio priėmimu, kaip turėtų būti realinės sutarties atveju. Sutarties konsensualumas lemia, kad bet kurie su sutarties šalių teismumu arba veiksnumu susiję klausimai sprendžiami pagal nacionalinius įstatymus.

CMR konvencijos tekste minimi siuntėjas, vežėjas ir krovinio gavėjas, bet tiksliai nenu-sakoma jų teisinė padėtis. Krovinio vežimo tarptautiniais maršrutais sutartis, sudaryta pagal CMR konvencijos nuostatas, laikytina sutartimi trečiojo asmens naudai (CK 6.191 str.), todėl šios sutarties šalys yra krovinio siuntėjas ir vežėjas.

*Siuntėju* laikytinas asmuo, savo vardu sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas, jei pastarasis pats nesudarė sutarties su vežėju. Tai reiškia, kad CMR konven-cijos prasme siuntėjas yra vežimo užsakovas. Krovinio siuntėjas gali būti ir fizinis, ir juridinis asmuo.

*Vežėjas* – asmuo, kuris savo vardu įsipareigoja atlikti tarptautinį vežimą prisiimdamas atsakomybę ir savo lėšomis. Jei krovinį gabena keli vežėjai, kiekvienas jų, tapęs sutarties šalimi, ja išlieka ir tada, kai vežimo procesą tęsia kitas vežėjas. Pagal Lietuvos įstatymus ve-žėju, vežančiu krovinius tarptautiniais maršrutais, gali būti tik tai įmonės, turinčios licenciją, išduotą Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos (KTK 8 str. 2 p.).

Dažnai pats vežėjas yra ir ekspeditorius, į kurio funkcijas įeina ne tik vežimas, bet ir prekių iš siuntėjo priėmimas, saugojimas, tvarkymas, draudimas, muitinės formalumų atliki-mas ir kt. Taigi į krovinių gabenimą gana dažnai įtraukiamas ne tik asmuo, tiesiogiai gabe-nantis krovinį, bet ir kiti asmenys: ekspeditoriai, agentai, komisieriai. Jei ekspeditorius sutartyje įsipareigoja krovinį vežti savo vardu, nors ir realiai neturi nuosavo transporto, laiky-tina, kad ekspeditorius prisiima atsakomybę užsakovui už vežimą, nors jis krovinio pats ir negabens. Nors CMR konvencijoje šis klausimas nėra išsamiau sureguliuotas, tarptautinė praktika dažniausiai laikosi nuostatos, kad jei asmuo sudaro krovinio vežimo į paskyrimo punktą sutartį, bet veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui subrangos pagrindu, jis (sudaręs sutartį, nors faktiškai krovinio nevežęs) vis tiek yra pirmasis vežėjas, o faktinis vežėjas yra kitas vežėjas. Tokiais atvejais ir pirmasis, ir antrasis vežėjai atsakys užsakovui pagal CMR konvencijos VI skyriaus nuostatas, kuriose numatyta vežimą paeiliui vykdytųjų kelių vežėjų atsakomybė už krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino virši-jimą.

Tarptautinėje praktikoje dažniausiai pasitaikanti nuostata yra ta, kad ieškovas, siekian-tis ekspeditoriaus, kaip vežėjo, atsakomybės, turi įrodyti, jog ekspeditorius pagal sutartį buvo įsipareigojęs vežti krovinį savo vardu ir rizika. Patrauktas atsakomybėn ekspeditorius, atlyginęs žalą ją patyrusiam asmeniui, įgyja regresio teisę į krovinį tiesiogiai sugadinusį ar praradusį arba pristatymo terminą viršijusį vežėją.

CMR konvencijos 3 straipsnyje įtvirtinta nuostata, kad pagal šią Konvenciją vežėjas at-sako ne tik už savo, bet ir už savo agentų bei kitų asmenų, kurių paslaugomis jis naudojasi, veiksmus ir klaidas, jei šie agentai ir kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus. Tokiais asmenimis laikytini ūkio subjektai (įmonės), kurių įsipareigojimai vežėjui neretai aptariami išsamioje ra-šytinėje pavedimo sutartyje, arba asmenys (vairuotojai), susiję su vežėjo įmone darbo teisi-niais santykiais.<sup>1</sup> Taigi esant ginčui dėl nuostolių, patirtų vežant, vežimo įmonė krovinio siuntėjui, gavėjui arba jiems atstovaujantiems asmenims atsako pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, o vežėjo darbuotojas, atstovas, komisierius vežėjui – pagal nacio-nalinius įstatymus [14].

Ne visiems teisiniams santykiams, atsiradusiems iš tarptautinio vežimo pagal CMR konvenciją, taikomos Konvencijos nuostatos, o tik tiems, kurie joje reglamentuoti. Konven-cija nereglamentuoja vežėjo regresio tvarkos savo tarnautojams, agentams, komisieriams, atstovams. Šiems santykiams taikytini nacionaliniai įstatymai.

---

<sup>1</sup> 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 konkrečiai krovinį veža būtent vežėjo įmonės darbuotojas, su kuriuo sudaryta darbo sutartis. Tokiu atveju vežėjo (įmonės) atsakomybei yra taikomos CMR konvencijos nuostatos, o darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartį, ar kitų asmenų, sudariusių pavedimo sutartį, atsakomybė vežėjui nustatoma va-dovaujantis nacionaliniais įstatymais. Tokia išvada buvo padaryta ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nuta-rime Nr. 31 [4].

Jei krovinius gabena ne tik vežėjas, sudaręs vežimo sutartį ir įsipareigojęs nugabenti krovinį, bet ir kiti asmenys: ekspeditoriai, agentai, komisionieriai ir pan., kurių paslaugomis vežėjas naudojasi, tai kilus ginčui dėl nuostolių, patirtų vežimo metu, vežėjo atsakomybei krovinio siuntėjui, gavėjui ar kitiems įgaliotiems asmenims taikoma CMR konvencija, o vežėjo tarnautojų, agentų, komisionierių, atstovų atsakomybei vežėjui taikomi nacionaliniai įstatymai tos valstybės, kurioje nagrinėjama byla.

*Gavėjas* nelaikytinas vežimo sutarties šalimi. Tais atvejais, kai Konvencija suteikia jam teisę atlikti tam tikrus teisiškai reikšmingus veiksmus, jis vis dėlto netampa sutarties šalimi, o yra trečiasis asmuo, kurio naudai sudaryta vežimo sutartis. Aptariant gavėjo teisinę padėtį pažymėtina, kad gavėjas nėra sutarties šalis, todėl jis nėra įpareigotas priimti krovinį. Bet jei jis reikalauja perduoti jam krovinį ir antrąjį važtaraščio egzempliorių, atsiranda jo (gavėjo) pareiga padengti skolas, susijusias su važtaraštyje nurodytais mokėjimais (CMR konvencijos 13 str. 2 p.).

CMR konvencija nereguliuoja vežimo sutarties turinio bei formos. Konvencija nesieja sutarties galiojimo su važtaraščio įforminimu arba jo perdavimu, todėl ji nelaikytina formalia. Tai reiškia, kad dėl vežimo gali būti susitarta bet kokia forma, t. y. ne tik surašant šalių pasirašomą dokumentą, bet pasikeičiant raštais, užsakymais, telegramomis, telefonogramomis, telefakso pranešimais arba kitais telekomunikacijų galiniais įrenginiais perduodama informacija, taip pat ir žodžiu.

Pagrindiniais vežimo sutarties turinio elementais laikytini:

- a) nurodymas vežimo paslaugos kaip sutarties dalyko (pakrovimo vietos, maršruto, iškrovimo vietos ir t. t.);
- b) pristatymo vieta ir perdavimas gavėjui arba jo įgaliotam asmeniui;
- c) susitarimas dėl užmokesčio už vežimą.

Krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra važtaraštis, kurio turinys, forma ir galiojimas yra aptarti CMR konvencijos 4–9 straipsniuose. Pagal CMR konvencijos 9 straipsnio 1 punktą *važtaraštis yra prima facie įrodymas, kad yra sudaryta vežimo sutartis, jos sąlygų patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad krovinyje perėjo vežėjo dispozicijon*<sup>1</sup>. Taigi važtaraštis yra:

- a) *prima facie* įrodymas, kad sudaryta vežimo sutartis;
- b) vežimo sutarties sąlygų įrodymas, t. y. dokumentinis įrodymas, patvirtinantis ne tik sutarties sudarymą, bet ir jos turinį, net jei ir nėra rašytinės formos vežimo sutarties<sup>2</sup>;
- c) patvirtinimas, kad vežėjas priėmė krovinį vežti;
- d) įrodymas, kad krovinyje ir pakuotė buvo išoriškai tinkami, o krovinio vietų skaičius, žymėjimas ir numeravimas atitiko važtaraštyje nurodytus duomenis (jei nėra pastabų) (CMR konvencijos 9 str. 2 p.).

Kita vertus, važtaraščio praradimas arba neteisingas užpildymas, jei krovinyje buvo atgabentas, taip pat negalėtų būti pagrindas paneigti susitarimo dėl įvykusio vežimo bei vežimo sutarties aiškinimo pagal CMR konvenciją. Vežėjas negali būti atleistas nuo atsakomybės tik dėl to, kad nėra važtaraščio. Pagal vyraujančią tarptautinę praktiką, jei važtaraštis užpildytas neteisingai (pvz., nurodyti klaidingi duomenys) arba neišsamiai (pvz., nėra kurių nors duomenų, privalomų įrašyti į važtaraštį), teismas turi nustatyti tikruosius sutarties šalių ketinimus. Tokius šalių ketinimus teismai išsiaiškina remdamiesi rašytinėmis sutartimis, vežimo užsakymais, dalykiniu šalių susirašinėjimu ir kitais byloje surinktais įrodymais.

<sup>1</sup> Tekste pateiktas patikslintas teksto vertimas, kuris originalo kalbomis yra toks: angl. *The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by carrier* arba franc. *La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et la réception de la marchandise par le transporteur.*

<sup>2</sup> Tokia išvada pateikta ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarime Nr. 31, kurio 12 punkte nurodyta, kad esant byloje CMR važtaraščiu, akivaizdžiai įrodytam faktui, jog vežimas įvyko, važtaraštyje nurodytam vežėjui ir krovinio gavėjui, važtaraštis yra įrodymas, kad buvo susitarta (sudaryta sutartis) dėl vežimo, be to, vežimas atliktas [4].

Važtaraštis labai svarbus dėl šių aplinkybių:

- 1) esant ginčui, jei nėra važtaraščio, labai sunku įrodinėti, jog buvo susitarta, nes važtaraštis yra vežimo sutarties sudarymo patvirtinimas, taip pat įrodymas, kad krovinyms vežėjo žinion yra perėjęs iki tol, kol nebus įrodyta priešingai (CMR konvencijos 9 str.1 p.);
- 2) pagal CMR konvencijos 7 straipsnio 3 punktą, jei važtaraštyje nėra nuorodos, kad krovinyms vežamas pagal CMR konvenciją (o jei nėra važtaraščio, nėra ir tokios nuorodos), vežėjas neturi teisės riboti savo atsakomybės dydžio pagal Konvencijos nuostatas ir visiškai atsako pagal nacionalinius įstatymus;
- 3) Konvencijos 9 straipsnio 2 punktas įtvirtina įrodymų prezumpciją. Jeigu važtaraštyje nėra įrašyta motyvuotų pastabų dėl krovinio ir pakuotės būklės, tai iki priešingo įrodymo laikoma, kad krovinio ir pakuotės išorė priėmimo metu buvo tinkamos būklės ir kad krovinio vietų skaičius, jo žymėjimas ir numeracija atitiko važtaraščio įrašus. Taigi vežėjas turėtų įrašyti atitinkamas sąlygas į važtaraštį, kad prireikus būtų lengviau jas įrodinėti.

Pagal Konvencijos 5 straipsnį išduodami trys važtaraščio egzemplioriai. Tarptautinės kelių sąjungos (IRU) parengta pavyzdinė važtaraščio forma, pagal kurią siuntėjui paliekamas raudonas važtaraščio egzempliorius, vežėjui – žalias, krovinio gavėjui – mėlynas, vietiniams nacionaliniams tikslams – juodas. Pažymėtina, kad CMR konvencijoje nėra numatytos sankcijos už daugiau nei trijų važtaraščio egzempliorių naudojimą, todėl praktikoje nesilaikoma Konvencijos 5 straipsnio reikalavimų ir paprastai grynai praktiniais tikslais naudojama daugiau važtaraščio egzempliorių. Tinkamai patvirtintų važtaraščių kopijų arba fotokopijų, kurių gali prireikti muitinės ir kitokiems formalumams atlikti, gali būti išduodamas neribotas kiekis.

Konvencijos 5 straipsnyje nurodyta, kad būtina išduoti važtaraštį, nors konkrečiai ir nenurodoma, kuri iš vežimo sutarties šalių tai turi padaryti. Iš straipsnio formuluotės „pirmasis važtaraščio egzempliorius *perduodamas* siuntėjui, antrasis lydi krovinį, o trečiasis lieka pas vežėją” išeity, kad paprastai jį išduoda vežėjas, o užpildo krovinio siuntėjas. Nustatyti, kas tiksliai užpildė važtaraštį, yra svarbu, jei vežėjas prašo atleisti jį nuo atsakomybės dėl netinkamų nuorodų važtaraštyje (dėl pristatymo vietos ir kt.).

Važtaraštis turi būti pasirašytas abiejų šalių – krovinio siuntėjo ir vežėjo. Dažnai praktikoje vietoje parašų ant važtaraščio dedami atitinkamų asmenų spaudai. Tai laikytina pasirašymu. Šalių nepasirašytas važtaraštis neturi įrodomosios reikšmės pagal Konvencijos 9 straipsnio 1 punktą, t. y. nėra *prima facie* įrodymas, kad krovinyms perduotas vežėjo žinion. Važtaraštis, pasirašytas trečiojo asmens savo vardu, negalios. Bet nepasirašytas važtaraštis nedaro negaliojančios pačios vežimo sutarties. Jai vis dėlto taikomos CMR konvencijos nuostatos. Tokiu atveju šalių ketinimai yra įrodinėjami kitomis įrodinėjimo priemonėmis.

Pagal CMR konvencijos 8 straipsnio 1 punktą vežėjas, priimdamas krovinį, privalo padaryti du dalykus. Visų pirma jis turi patikrinti:

- a) ar teisingai važtaraštyje nurodytas krovinio vietų skaičius, jo ženklavimas ir numeracija;
- b) krovinio ir pakuotės išorinę būklę. Jei poreikio ar galimybės tai patikrinti akivaizdžiai nėra, vežėjas turėtų pažymėti važtaraštyje, jog tokios galimybės nebuvo.

Nors Konvencijos 8 straipsnio 2 punkte reikalaujama motyvuotai pagrįsti pastabas ir nurodymus, bet faktiškai pastabos dėl kroviniams skirtų vietų skaičiaus bei numerių nereikalauja motyvacijos. Tuo tarpu visos pastabos dėl krovinio išorinės būklės bei pakuotės vežėjo turi būti motyvuotos ir glaustai išdėstytos, pavyzdžiui, vežėjas nurodo aptiktus trūkumus bei aprašo, kokių būdu jis atliko patikrinimą, kurio metu nustatė trūkumus. Jei pakuotės pažeidimas buvo žinomas arba akivaizdus, tačiau vežėjas apie tai važtaraštyje neįrašė atitinkamų pastabų, siuntėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už nuostolius. Jei vežėjas neturi galimybių patikrinti kroviniams skirtų vietų skaičiaus bei krovinių žymėjimo ir numerių, važtaraštyje turėtų pateikti savo pastabas. Pakankamomis galimybėmis atlikti patikrinimą laikyti-



nos galimybės, kuriomis pasinaudoti galėtų sąžiningas vežėjas. Būtent vežėjui tenka įrodinėjimo našta, kad jis neturėjo pakankamai galimybių patikrinti.

Visos pastabos turi būti įtrauktos į važtaraštį iki tol, kol pirmasis važtaraščio egzempliorius bus galutinai perduotas siuntėjui. Pastabos, vėliau įrašytos kituose dviejuose važtaraščio egzemplioriuose, įrodomosios reikšmės neturi.

#### **4. CMR konvencijos imperatyvios nuostatos ir jų taikymas**

CMR konvencijoje, kitaip nei kituose privatinės teisės norminiuose aktuose, sutarties šalims palikta mažai laisvės, nes dauguma Konvencijos nuostatų yra imperatyvios. Šis CMR konvencijos nuostatų imperatyvus pobūdis nustatytas Konvencijos 41 straipsnio 1 punkte, kuriame nurodoma:

*Nepažeidžiant 40 straipsnio nuostatų visi susitarimai, kuriais tiesiogiai arba netiesiogiai nukrypstama nuo šios Konvencijos, laikomi negaliojančiais. Tokio susitarimo negaliojimas nesukelia kitų sutarties nuostatų negaliojimo.*

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senatas nutarime Nr. 31 (54 p.) nurodė, kad:

*Esant vežimams, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai, vežėjai turi teisę dėl nuostolių paskirstymo susitarti kitaip, negu numatyta CMR konvencijos 37 ir 38 straipsniuose (40 str.). Tai išimtis iš CMR konvencijos 41 straipsnio nuostatų, pagal kurias visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, laikomi negaliojančiais [4].*

Atkreiptinas dėmesys, kad CMR konvencijos 41 straipsnio 1 punkto nuostatos negali būti pakeistos arba apskritai eliminuotos remiantis nacionaline teise arba šalių susitarimu. Nagrinėjamos normos tikslu laikytinas siekis plačiau taikyti unifikuotas CMR konvencijos taisykles krovinių vežimams autotransportu.

Paprastai šių dienų Lietuvos krovinių transportavimo automobilių keliais praktikoje labai dažnai susiduriama su užsakymais vežti krovinį arba krovinių vežimo sutartimis, kurių tekste apstu nuostatų, prieštaraujančių CMR konvencijos 41 straipsnio 1 punkto nuostatoms. Dažniausiai pasitaikantys nukrypimai nuo CMR konvencijos yra šie:

- a) šalių susitarimai, pagal kuriuos išduodamos įvairiausios garantijos dėl krovinio pristatymo termino;
- b) šalių susitarimai, numatantys įvairiausias baudas arba delspinigius už vežimo sutarties pažeidimus;
- c) šalių susitarimai dėl nacionalinės teisės taikymo;
- d) šalių susitarimai dėl didesnės vežėjo atsakomybės, nei numatyta Konvencijoje;
- e) susitarimai dėl nuostolių atlyginimo natūra;
- f) įvairūs susitarimai, kuriais vežėjas prisiima papildomus įsipareigojimus, pavyzdžiui, pareiga tikrinti, ar gaunami ir siuntėjo dokumentai tikri ir ar atitinka reikalavimus;
- g) įvairūs susitarimai, apribojantys arba panaikinantys vežėjo atsakomybę arba apribojantys draudiko subrogacijos teises.

Atkreiptinas dėmesys, kad tokie susitarimai negalioja *ab initio*, tačiau jie nedaro negaliojančios visos sutarties, ir teismas, nagrinėjantis bylą, turi taikyti ne susitarimo sąlygas, prieštaraujančias CMR konvencijai, o CMR konvencijos nuostatas.

##### **4.1. Įrodinėjimo naštos paskirstymas**

CMR konvencijos 40 straipsnio 2 punkte numatyta imperatyvi nuostata, draudžianti bet kokias sutarties sąlygas, kurios įrodymų našta gali perkelti kitai šaliai.

Jei vežėjas nori pasinaudoti jam pasiūlytomis (nustatytomis) gynimo priemonėmis (CMR konvencijos 17 str. 2 p. bei 17 str. 4 p.), t. y. paneigti savo kaltės prezumpciją, jis turi įvykdyti visus CMR konvencijos 18 straipsnyje numatytus reikalavimus, susijusius su įrodinėjimo našta. Jeigu vežėjas nepateikia visų Konvencijos 18 straipsnyje numatytų įrodymų, t. y. nepaneigia savo atsakomybės prezumpcijos, ji lieka galioti.

CMR konvencijos 18 straipsnio 1 punktą numato įrodinėjimo našta vežėjui – „vežėjas turi įrodyti, kad krovinyje prarastas, jo trūksta ar pristatytas ne laiku dėl CMR konvencijos 17 straipsnio 2 punkto numatytų aplinkybių.“ Taigi jei vežėjas nori būti atleistas nuo atsakomybės, jis turi įrodyti, kad krovinio praradimas, sugadinimas arba pristatymo termino viršijimas atsirado dėl ieškovo netinkamų veiksmų, aplaidumo ar netinkamų instrukcijų, paslėptų krovinio trūkumų arba aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti [15].

CMR konvencija nenumato jokių įrodinėjimo taisyklių, todėl įrodinėjimo laipsnis (lygis) gali skirtis – tai priklauso nuo nacionalinių įstatymų specifikos ir teismų praktikos tendencijų, įrodymų tyrimo ir vertinimo klausimais.

Pažymėtina, kad kontinentinės teisės sistemos teismai yra linkę formuoti griežtesnį požiūrį į vežėją, įrodinėjantį nurodytas aplinkybes, nei bendrosios teisės sistemos valstybių teismai, nors pastaruoju metu praktika šioje srityje vienodėja.<sup>1</sup>

CMR konvencijos 18 straipsnio 2 punkte numatyta, kad jei vežėjas įrodo, jog susidarius aplinkybėms krovinyje prarastas ar sugadintas dėl vieno ar kelių 17 straipsnio 4 punkte nurodytų rizikos faktorių, tai preziumuojama, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti.

Tačiau ieškovas gali įrodyti, kad praradimas ar sugadinimas nėra atsiradęs visiškai arba iš dalies dėl vieno iš šių rizikos faktorių.

Šios nuostatos esmė yra ta, kad norėdamas apsiginti pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto nuostatas vežėjas turi įrodyti galimybę tų pagrindų, kuriais jis grindžia savo atleidimą nuo atsakomybės. Jei vežėjas įrodinėjimo procese pasiekia minėtą tikslą, tai įrodinėjimo našta pakinta ir tada jau ieškovas turi įrodyti, kad praradimas arba žala buvo nulemti ne vežėjo nurodytų rizikos faktorių, kuriais jis grindžia savo atleidimą nuo atsakomybės, o paties vežėjo neatsargumo ar kitų su ypatinga rizika nesusijusių aplinkybių [17].

Vis dėlto kas yra neatsargumas arba kitų su ypatinga rizika nesusijusių aplinkybių turinys ir kas lemia vežėjo kaltės prezumpcijos paneigimą, kiekvienu atveju priklauso nuo to, kaip atskirų jurisdikcijų teismai aiškina ir taiko CMR konvencijos 17 ir 18 straipsnių nuostatas. Jei ieškovui pasiseka įrodyti vežėjo neatsargumą, tai pagal Konvencijos 17 straipsnio 1 punktą ir vežėjas laikomas atsakingu. Neabejotina, kad dažnai vežėjams labai sunku, o kartais beveik neįmanoma tiesiogiai įrodyti, kad praradimas arba sužalojimas atsirado dėl vieno iš CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto numatytų atvejų, ypač jei krovinio praradimo arba sugadinimo mechanizmas, dažnai pats savaime tai daro neįmanomą arba kartais būna objektyviai sunku atkurti įvykio aplinkybes, kad jos parodytų, kas iš tikrųjų atsitiko.

R. Wijffelsas savo straipsnyje „Teisinis CMR konvencijos aiškinimas: kontinentinis požiūris“ išnagrinėjo ne mažiau kaip 30 skirtingų teismų sprendimų Belgijoje, Prancūzijoje, Vakarų Vokietijoje, Olandijoje, Italijoje, Austrijoje ir padarė išvadą, kad šie sprendimai rodo ne mažiau kaip 12 skirtingų CMR konvencijos nuostatų, susijusių su vežėjo atleidimu nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punktą, aiškinimo (ypač CMR konvencijos 17 str. 4 p. „c“ p. p. ir 18 str. 2 p.) taikymo atvejų. Autoriaus nuomone, šių normų 12 skirtingų aiškinimo ir taikymo praktikos atvejai vienas nuo kito skiriasi 360 laipsnių [18].

#### **4.2. CMR konvencijos nuostatos, susijusios su atskirų krovinio draudimo sutarčių sąlygų negaliojimu**

CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punktą įtvirtinta labai svarbi taisyklė, susijusi su kai kurių krovinio draudimo sutarčių atskirų sąlygų negaliojimu. Šios normos CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punkto oficialiai paskelbtas lietuviškas vertimas skamba taip:

---

<sup>1</sup> Vokietijos Aukščiausiasis Teismas *nustatė, jog tik prima facie įrodymai yra priimtini, taigi Vokietijos teismai gali atsižvelgti į tiesioginius faktus bei aplinkybes, kurios, priklausomai nuo praktikos, paprastai parodo konkrečią įvykių eigą* [16].

Panašios pozicijos laikosi ir bendrosios teisės sistemos šalių teismai, kai tai susiję su atleidimu nuo atsakomybės dėl vagystės arba paslėptų krovinio trūkumų.

„Negaliojančiomis pripažįstamos visos sąlygos, kuriomis krovinio draudėjo teisės perduodamos vežėjui, ir visos kitos panašios sąlygos...“

Norime atkreipti ypatingą dėmesį į tai, jog oficialus CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punkto mus dominančio sakinio vertimas yra netikslus<sup>1</sup>. Tikslesnis vertimas yra toks:

„Negaliojančia pripažįstama bet kokia sąlyga, pagal kurią vežėjas pagal krovinio draudimo sutartį tampa naudos gavėju<sup>2</sup>, taip pat bet kokia analogiška sąlyga, ...“

Minėtas oficialaus Konvencijos teksto vertimo į lietuvių kalbą neatitikimas išplaukia ir iš pačios Konvencijos nuostatų aiškinimo – Konvencijos 6 straipsnio 2 punkto „e“ p. p. numatoma krovinio siuntėjo teisė nurodyti važtaraštyje instrukcijas dėl krovinio draudimo. Iš to išeina, kad vežėjas, jei įvykdytų tokias instrukcijas ir apdraustų gabenamą krovinį, pagal krovinio draudimo sutartį taptų draudėju su visomis iš to plaukiančiomis teisėmis ir pareigomis, kurias draudimo sutartyje įgyja draudėjas. O tokia teisinė padėtis tiesiogiai prieštarautų oficialiai paskelbto CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punkto vertimo į lietuvių kalbą nuostatomis. Iš tikrųjų pagal CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punktą negaliojančiomis pripažįstamos tik tokios krovinio draudimo sutarties sąlygos, pagal kurias vežėjas krovinio draudimo sutartyje įgyja naudos gavėjo (trečiojo asmens) teises, arba sąlygos, pagal kurias krovinio draudimo sutartis vežėjui tiesiogiai arba netiesiogiai naudinga.

CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punkto įtvirtintos taisyklės, susijusios su krovinio draudimo tikslu – kad vežėjas visais atvejais būtų atsakingas už gabenamo krovinio praradimą arba sugadinimą, o tai savaime verčia vežėją stengtis neprarasti ir nesugadinti krovinio ir taip padidinti vežėjo „rūpinimąsi“ vežamu kroviniu bei bendrą vežėjo atsargumą [12]. Svarbu nustatyti, kada gi krovinį drausti vežėjui yra naudinga. Manome, kad krovinį pagal krovinio draudimo sutartį vežėjui gali būti naudinga drausti tada, kai krovinį praradus arba sugadinus (už tai atsakingas vežėjas) dėl sudarytos krovinio draudimo sutarties sąlygų:

- a) vežėjui apskritai netaikoma atsakomybė, nes draudimo sutartyje numatoma sąlyga, kad draudikas, sumokėjęs draudimo išmoką už prarastą arba sugadintą krovinį, neįgyja pagal subrogaciją jokių teisių į vežėją arba tokių teisių iš anksto atsisako;
- b) vežėjas gauna už prarastą arba sugadintą krovinį draudimo išmoką – tokiais atvejais vežėjas, neturėdamas draudiminio intereso, savo naudai draudžia svetimo krovinio praradimo ar sugadinimo riziką.

Deja, šiandien Lietuvos transporto ir draudimo praktikoje pasitaiko atvejų, kai vežėjai vežamus svetimus krovinius draudžia savo arba krovinio gavėjo, arba siuntėjo naudai, krovinio draudimo sutartyje numatydami subrogacijos prieš vežėją negalimumą. Draudikai savo ruožtu esą suinteresuoti tokio pobūdžio krovinių draudimo sutartimis, nes tai didina draudimo įmokų surinkimą ir, aišku, draudimo kompanijų pelną. Lietuvoje iki šiol nebuvo civilinių bylų su tokio pobūdžio problemomis, o tai leidžia daryti išvadą, kad vis dėlto tokia praktika nėra pakankamai išplėtotą. Jei prieštaraujančios Konvencijos 41 straipsnio 2 punktui krovinio draudimo sutartys sudaromos, tarp sutarties šalių nekyla ginčai, o jei tokie ginčai ir kyla, tai niekas negina savo teisių teismine tvarka.

Pagal CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punkto formuluotą krovinio draudimo sutarties sąlygos, pagal kurias vežėjas tiesiogiai ar netiesiogiai gauna naudą, laikytinos negaliojančiomis nuo jų sudarymo momento (*ab initio*) (CK 1. 95 str. 1 d.) su visomis iš tokios sąlygos išplaukiančiomis teisinėmis pasekmėmis, tačiau dažniausiai tai nedaro negaliojančios visos krovinio draudimo sutarties. Atkreiptinas dėmesys, kad CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punktas susijęs tik su krovinio draudimo sutartimis, dėl kurių vežėjas turi naudos. Tuo tarpu krovinio draudimo sutartis sudarinėja ir ekspeditoriai, tad manome, jog tokias sutartis sudaryti galima, jos neprieštarauja CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punktui. Prieštaravimo Kon-

<sup>1</sup> Angl. – „*In particular, a benefit of insurance of the carrier or any other similar clause, ...*“; pranc. – „*En particulier, seraient nulls toute clause par laquelle le transporteur se ferait ceder le benefice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ...*“.

<sup>2</sup> Pagal 1996 m. redakcijos Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 2 str. 6 p. terminologiją „trečiuoju asmeniu“.

vencijos 41 straipsnio 2 punkte nėra net ir tuo atveju, kai pagal krovinių siuntėjo arba gavėjo ir ekspeditoriaus sudarytos sutarties sąlygas ekspeditorius gali būti laikomas vežėju pagal CMR konvenciją. Svarbiausia tai, jog ekspeditorius draudžiamo krovinių faktiškai negabentų ir nesiruoštų to daryti.

*Ekspedicinė įmonė pagal sutartį su krovinių siuntėju įsipareigojo atlikti ne tik krovinių išsiuntimo darbus, bet ir prisiėmė pareigą pervežti krovinį ir atsakyti už krovinių saugumą, nors pats ekspeditorius faktiškai krovinių negabeno, o savo vardu pasamdė kitą vežėją.*

Manytume, kad tokiomis sąlygomis sudaryta krovinių draudimo sutartis, kurioje buvo numatyta sąlyga – „subrogacijos prieš ekspeditorių nebuvimas“ – turi būti laikoma galiojančia, o draudikas savo teises, įgytas pagal subrogaciją, galėtų įgyvendinti vežėjui, kuris faktiškai vežė krovinį.

CMR konvencijos 41 straipsnio 2 punkto nuostatos užkerta kelią sudarinti krovinių draudimo sutartis, pagal kurias naudą galėtų gauti vežėjas, tačiau ši taisyklė netaikoma vežėjo civilinės atsakomybės draudimui [13]. Manome, kad vežėjas, siekdamas apsaugoti savo verslą nuo galimų nuostolių, susijusių su civilinės atsakomybės taikymu jam, bei veikdamas protingai ir rūpestingai, turėtų drausti savo civilinės atsakomybės atsiradimo riziką ir taip apsaugoti savo įmonę nuo nuostolių bei užtikrinti papildomą krovinių siuntėjų ir(ar) gavėjų turtinių interesų apsaugą. V. Mikelėnas savo darbe rašė: „vienu, nors ir ne pačiu reikšmingiausiu civilinės atsakomybės instituto bruožu yra civilinės atsakomybės draudimas“ [19]. Iš tikrųjų civilinės atsakomybės draudimą sunku pervertinti, jo svarba šiuolaikiniame pasaulyje yra akivaizdi. Civilinės atsakomybės draudimu užtikrinami tiek draudėjų, kurių civilinės atsakomybės draudimo rizika esti apdrausta, tiek ir nukentėjusiųjų asmenų turtiniai ir ekonominiai interesai. Savo ruožtu vežėjo civilinės atsakomybės draudimo sutartis savo esme yra labai specifinė sutartis, nes ji visų pirma susijusi su sutartinės civilinės atsakomybės draudimu, antra vertus, draudimo sutarties sąlygos su jomis esančiomis išlygomis, draudimo suma, draudiminių įvykių sąrašu toli gražu ne visuomet ir ne visada „perima“ iš vežėjo (draudėjo) pareigą atlyginti nuostolius dėl sugadinto ar prarasto krovinių. Tai įpareigoja vežėją elgtis su kroviniu atsargiai ir rūpestingai. Šią sutartį sudaro dvi verslo įmonės, t. y. draudimo įmonė ir krovinių vežimo įmonė, kurių šalys laisva valia gali susitarti dėl vienokių arba kitokių vežėjo civilinės atsakomybės draudimo sutarties sąlygų. Galiausiai vežėjo civilinės atsakomybės sutartis įgauna ypatingą reikšmę tais atvejais, kai atsitinka tai, kas gali lemti vežėjo civilinę atsakomybę.

Šiame straipsnyje nebuvo nagrinėti vežėjo atsakomybės, jo atleidimo nuo atsakomybės už krovinių praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą pagrindai. Tai itin reikšminga kalbant apie CMR konvencijos ypatumus. Šie klausimai bus tolesnio temos nagrinėjimo objektas.



## LITERATŪRA

1. **1956 m. Ženevos** Tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencija // Valstybės žinios. 1998. Nr. 107–2932.
2. **Lietuvos Respublikos** kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119–2992.
3. **Valstybės žinios**. 1998. Nr. 115–3261.
4. **Lietuvos Aukščiausiojo Teismo** senato nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“. 2001 // Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis // Teismų praktika. 2001. Nr. 15.
5. **Valstybės žinios**. 2000. Nr. 59–2184.
6. **Valstybės žinios**. 1997. Nr. 117–3015.
7. **Valstybės žinios**. 2003. Nr. 46–2057.
8. **Valstybės žinios**. 2000. Nr. 6–155.

9. **Valstybės žinios**. 2002. Nr.6–156.
10. **Valstybės žinios**. 2002. Nr.104–4669.
11. **Vežimo sutarties** atribojimo nuo krovinių ekspedijavimo sutarties klausimais. Plačiau žr.: Fremuth F., Thume K.-H., Frachtrecht. Kommentarzu art. 425–452 HGB, CMR, GueKG, KVO, AGNB und GueKUMB. 1 Auflage. Heidelberg, 1997. p. 23–26; Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – Москва, 2003. С. 679–685.
12. **Malcolm A., Clarke**. International Carriage of Goods by Road: CMR. London: Sweet & Maxwell, 1990,
13. **Handelsgesetzbuch**. Grosskommentar. Begrundet 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.
14. **Lietuvos Aukščiausiojo Teismo** CBS teisėjų kolegija 2000 m. gruodžio 13 d. civilinėje byloje UAB „Klaipėdos Litranspedas“ v. A. Butvilo įmonė, Nr. 3K-3–362/2000
15. **Lietuvos Aukščiausiojo Teismo** 2004 m. rugsėjo 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3–401/2004 UAB „Vivuokos ekspedicija“ v UAB „Sempresta“ kat. 54. 15. BGH.410.84 (1985) 20E. T. L. 154 at p. 157.
16. **Ulster-Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd/98**.
17. **Cf. Arrond**. Roermond, 18.11.71 (1972) 7 E.T.L. 416, kur buvo konstatuota, kad norint paneigti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės prezumpciją, kaip tai numatyta CMR 17 str. 4 p. bei 18 str. 2 p., ieškovas turi įrodyti, kad praradimą lėmė vežėjo neatsargumas.
18. **Lloyd's Report** (1977–1) 346, 350.
19. **Mikelėnas V.** Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. – Vilnius, 1995.



## *The Legal Regulation of the International Carriage of Goods by Road*

*Assoc. Prof. Dr. Dangutė Ambrasienė*  
*Law University of Lithuania*

**Keywords:** *CMR Convention, carriage of goods by road.*

### **SUMMARY**

*Article deals with the legal regulation of the international carriage of goods by road, mainly focussing on the provisions of 1956 Geneva Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) as one of the main international instruments in the field of transport law. The scope of application of the CMR Convention, entering into a contract of carriage, conditions and peculiarities of the contract of carriage under the CMR Convention, differences between a contract of carriage and forwarding contract, parties to legal relation of carriage and legal significance of the consignment note are analysed in the article. Mandatory provisions of the CMR convention as well as peculiarities of their interpretation and application in judicial practice are analyzed individually.*

*Author presents analysis of national law of Lithuania and judicial practice of*

*Lithuanian courts related to the subject-matter, as well as peculiarities of legal regulation of carriage of goods by road in other states.*

