

VILNIUS UNIVERSITY

Vilius Nikitinas

**CIVIL LIABILITY OF RAIL CARRIERS UNDER CIM
AND SMGS INTERNATIONAL CONVENTIONS: A
COMPARATIVE ANALYSIS**

Summary of Doctoral Dissertation Social sciences, Law (01 S)

Vilnius, 2013

The Doctoral Dissertation is defended in extramural way.

Scientific supervisor:

Prof. Habil. Dr. Vytautas Nekrošius (Vilnius University, Social sciences, Law - 01 S)

The Doctoral Dissertation will be defended before the Legal Research Council of Vilnius University:

Chairman of the Council:

Prof. Dr. Tomas Davulis (Vilnius University, Social sciences, Law - 01 S)

Members:

Prof. dr. Vytautas Mizaras (Vilnius University, Social sciences, Law - 01 S)

Dr. Deividas Soloveičikas (Vilnius University, Social sciences, Law - 01 S)

Dr. Ivars Kronis (Riga Stradins University), Social Sciences, Law – 01 S)

Doc. Dr. Antanas Rudzinskas (Mykolas Riomeris University, Social sciences, Law - 01 S)

The public defence procedure of the Dissertation will take place before the Legal Research Council at Vilnius University, on the 31nd of May 2013, at 13 h., JR 4 auditorium of Vilnius University, Faculty of Law.

Address: Saulėtekio al. 9, LT-10222, Vilnius, Lithuania.

The Summary of the Doctoral Dissertation was sent out on the 30nd of April, 2013.

The Doctoral Dissertation is available for review at the library of Vilnius University.

VILNIAUS UNIVERSITETAS

Vilius Nikitinas

**VEŽĖJO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU CIVILINĖS
TEISINĖS ATSAKOMYBĖS,
REGLAMENTUOJAMOS CIM IR SMGS
TARPTAUTINIAIS SUSITARIM AIS,
LYGINAMOJI ANALIZĖ**

Daktaro disertacijos santrauka
Socialiniai mokslai, Teisė (01 S)

Vilnius, 2013

Disertacija ginama eksternu.

Mokslinis konsultantas:

Prof. Habil. Dr. Vytautas Nekrošius (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S)

Disertacija ginama Vilniaus Universiteto Teisės mokslo krypties taryboje:

Pirmininkas

Prof. Dr. Tomas Davulis (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S)

Nariai:

Prof. Dr. Vytautas Mizaras (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S)

Dr. Deividas Soloveičikas (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S)

Doc. Dr. Antanas Rudzinskas (Mykolo Riomerio universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01 S)

Dr. Ivars Kronis (Rygos Stradinos universitetas (Latvija), socialiniai mokslai, teisė – 01 S)

Disertacija bus ginama viešame teisės mokslo krypties Tarybos posėdyje 2013 m. Gegužės 31 d. 13 val., Vilniaus universiteto Teisės fakultete, JR 4 auditorijoje

Adresas: Saulėtekio al. 9, I rūmuose, Vilnius

Disertacijos santrauka išsiuntinėta 2013 m. Balandžio 30 d.

Disertaciją galima peržiūrėti Vilniaus Universiteto bibliotekoje

INTRODUCCION

Establishment and development of an appropriate cargo carriage system is a precondition for the economic progress of any country. Cargo carriage is of particular importance for the development of international trade, therefore, aiming for effective and uniform international carriage of cargoes, uniform international regulations have been developed and improved for more than fifty years. Based on these regulations, individual legal provisions were developed and applied, both regionally and globally, to all transport modes¹ except for carriage by rail, the regulation of which has always been developing on its own (i.e. individually for this mode of transport).²

The past decades saw a significant expansion of foreign trade, in particular that between Europe and Asia. For example, container carriage by sea has reached record volumes of 10 million TEU³ per year. A report on the

¹ Such conclusion was drawn based on investigation into the regulation of international carriage by rail conducted by UNECE. See <http://www.unece.org/trans/transportreview.html> [2010-11-15].

² Unification of legal provisions governing international carriage by rail was achieved for the first time in 1890, when the International Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail was produced (and took effect in 1893). This is one of the oldest international agreements in Europe. As this convention was adopted in Berne (Switzerland), it is often called the Berne Convention. Initially, it had nine member states – European countries (including Russia). At present, 33 states are parties to the Convention, mainly Western European states and several Asian and West African states (Russia is not a member state). In 1980 a conference was held in Bern with a purpose to review provisions of the Convention. The conference adopted a new document entitled the Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF). As regards carriage organisation issues, the latter largely relies on the 1890 Berne Convention, which has become Annex B (CIM) to COTIF. The adoption of COTIF simplified the regulations on combining of individual consignments, shortened cargo delivery terms, and established special provisions on the presentation of small consignments for carriage. As a result, cargo carriage by rail between the COTIF member states was started under a unified CIM consignment note. In the second half of the 20th century, CIS countries (including Russia and other Asian countries), on their turn, created a separate and independent system of cargo carriage by rail based on the Agreement on International Goods Transport by Rail of 1951 (SMGS). While issues of international cargo carriage by rail governed by CIM and SMGS are similar in many respects, for a long time direct carriage by rail between the SMGS states and the COTIF was not possible. Therefore, cargoes between the systems were carried through intermediaries that had to perform reconsignment. Furthermore, railway companies of the countries that are member states of SMGS and COTIF undertook the functions of intermediaries under SMGS.

³ TEU (twenty-foot equivalent unit) is a standardised unit of measure in shipping industry used for the calculations for sea containers that differ in their length.

See also: McNicholas M., Maritime security – an introduction, Butterworth-Heinemann Homeland security series, 2008 // <http://books.google.com/books?id=4Zlzf8gzi8C&pg=PA4&dq=TEU+maritime&hl=lt>

study conducted by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) in 2010 suggests that this trend will last until seaports in both continents become overloaded and their capacities no longer meet business needs. Therefore, significant infrastructure projects aimed at securing carriage in the Euro-Asian transport corridors are being developed.⁴ Projects currently nearing completion or completed include a railway line connecting China, Kazakhstan and Mongolia, the Marmaray Tunnel under the Bosphorus Strait in Turkey, and a railway line between Iran and Pakistan that connects the Indian Peninsula with Europe. Still, development of the infrastructure is not the only decisive factor in the utilisation of the potential of long-distance cargo carriage by rail via the Euro-Asian bridge or the territories of the neighbouring states. Other measures are necessary, such as unification of regulation of carriage by different modes of transport (including the limits and size of carrier liability, compensation mechanisms, claims handling etc.) and ensuring that transparent and harmonised transport legal provisions are applied in all the states of the Euro-Asian transport corridor by the same methods and in the same scope, so that complicated procedures and different regulation between the two continents are abandoned. Only in this way railways can compete with both air transport (which completes the carriage in one day) and sea transport (which completes the carriage in 30 days), thus securing a significant share of the market for carriage which is extremely time-sensitive. From the legal standpoint, this would create stability in the civil legal relations and secure legitimate expectations of both clients and carriers. International studies show that carriage by rail can be a suitable alternative for the carriage of Euro-Asian cargoes as the time of order fulfilment is reduced in half compared with sea

[&ei=u_nbTOr7FISeOrmCiZ8J&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=4&ved=0CDUQ6AEwA_zgK#v=onepage&q&f=false](#) [2010-09-07].

⁴ See http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf [2010-09-07].

transport and the price is much lower compared with air carriage⁵; however, harmonisation of legal norms is necessary.

The Republic of Lithuania is one of the few states where international cargo carriage by rail is governed by two different legal acts, namely, the 1999 Uniform Rules Concerning the Contract for the International Transport of Goods by Rail (“CIM”)⁶ and the 1951 Agreement on International Goods Transport by Rail (“SMGS”)⁷. Such situation is due to the fact that the Republic of Lithuania, situated near the boundary between Europe and Asia, is a party to two organisations in charge of implementation of the aforesaid legal acts, namely, the OTIF⁸ and the OSJD⁹. While the former railway transport organisation is comprised mainly of European states, the members of the latter are mostly Asian.

Considering Lithuania’s geographical position, it is natural that it is a member state of both organisations. In addition, this situation has also been influenced by geopolitical factors. After regaining independence, Lithuania changed its integration objectives in a radical way, with the Eastern bloc replaced by the integration into Western Europe, and joined a number of European organisations. OTIF is one of them. This process does not mean that Lithuania’s ties with some Eastern organisations were destroyed completely. Lithuania is a Member State of OSJD and *Lietuvos geležinkeliai AB* transports the majority of its cargoes under the SMGS convention:

⁵ See also: U.S. Chamber of Commerce, Rambol, Land transport options between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study, 2006. // <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/USChamberOfCommerce2.pdf> [2010-09-07].

⁶ Annexes CIV (A), CIM (B), RID (C), CUV (D) to the Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF). *Valstybės žinios*, 1994, No 99 – 1989; 2003, No 97 – 4318; 2006, No 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 and 106.

⁷ The Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS) became binding on the Republic of Lithuania on 5 June 1992. The translation was approved by Order of the General Manager of Lietuvos geležinkeliai SPAB No. 12 of 2001-01-11. Valid from 1 November 1951. Version of 1998-01-01 as amended by 2000-12-01. The Agreement in Lithuanian is in effect from 2001-04-15.

⁸ The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) was formed in 1985 of member states – parties to COTIF with the aim of administration of this Convention and uniting European states. OTIF has replaced the Central Office for International Rail Transport established in 1893.

⁹ The Organisation for Cooperation of Railways (OSJD) was established on 28 June 1956 in Sofia, Bulgaria, at a conference of ministers of railway transport, with the main purpose of uniting carriers from Asian countries.

Figure 1

Cargoes carried under the SMGS consignment note including reconsigned cargoes (CIM to SMGS and SMGS to CIM*)						
	2007	2008	2009	2010	2011	8 months of 2012
wagons	777,845	741,199	547,016	617,492	674,086	426,195
tons	41,091,669	39,563,30	29,680,984	33,741,747	36,962,137	23,556,017

According to *Lietuvos geležinkeliai AB*, more than one-third of all cargo carriage taking place in Lithuania is transit, therefore, it is governed by international law. For this reason, it is very important that entities effecting carriage are fully aware of the content of different international legal provisions and can foresee potential risks. Such legal awareness and assessment of provisions of individual conventions is also very important for legal practitioners, e.g. solicitors representing parties to disputes, insurance companies planning potential insurance indemnities payable as a result of carrier's acts, and courts that are obliged to correctly apply the provisions governing carriers' liability. Knowledge of the both systems in operation is essential for specialists representing Lithuania at OSJD and OTIF and taking part in the SMGS, CIM and CIM/SMGS working groups that develop and review such documents.

It should be noted that, despite the relevance of the subject and the problems encountered in practical work, up until now there was no detailed research in Lithuania systematically analysing the issues of the carrier's civil liability governed by the CIM and the SMGS conventions, which presupposes novelty of this study. Foreign literature focuses on analyses of one these conventions in comparison with the regulation of another mode of transport, e.g. with the provisions of the CMR¹⁰, rather than on the liability models

¹⁰ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Valstybės Žinios, 1998, No.: 107-2932).

defined in the CIM and SMGS. There is no comprehensive comparative analysis of the CIM and SMGS provisions governing carriers' civil liability in the Lithuanian language.

The originality of this study lies in the scope of the analysis, which covers, in addition to the examination of the CIM and SMGS provisions, the relationship between the two conventions and the legal consequences ensuing from application thereof. Furthermore, the study considers the possibility of unification of the conventions, with the aim to ensure a uniform application of the legal provisions on carriers' liability and the carriage process as a whole throughout the carriage in the European and Asian states. The author summarises the current practical issues and makes proposals for a new convention to the legislator.

SUBJECT OF STUDY

The subject of study covers the institute of carriers' liability governed by two international legal acts, namely, SMGS and CIM. The work analyses the four main civil liability clauses established in each of them and identifies the commonalities and differences of legal regulation. Relying on the experience in the international regulation of carriers' liability in other modes of transport as well as on the analysis of SMGS, CIM and SMGS/CIM, the need for developing a new uniform system of rail carriers' liability is investigated and a draft new legal act governing international carriage by rail is proposed.

This research relies on the regulation of carriers' liability in air, sea or road transport only to the extent to which this helps in finding more advanced models of carriers' liability, in comparing such models, and in adapting them to carriage by rail. A detailed analysis of other modes of transport could be the subject of another research, therefore, this study does not dwell on such analysis.

The author of this study believes that a comparative analysis (i.e. a comparison of carriers' liability arising from different international legal acts) may only be carried out if each type of liability is fully understood. That is why

this work is not confined to a comparison of the CIM and SMGS provisions – it presents separate analyses and explanations of the two documents as well. A comparative analysis is presented upon completion of separate examinations of the two types of liability.

PURPOSE AND OBJECTIVES OF THE WORK

The purpose of this work is to make a comprehensive analysis of the legal provisions on carriers' civil liability established in two international legal acts (CIM and SMGS), to identify their commonalities and differences, and to assess their efficiency and progressiveness.

The following objectives have been set in order to achieve this purpose:

1. Analyse the carriers' civil liability clauses separately under SMGS and CIM by describing the nature of the liability, the liability models established (cases of limited and unlimited liability), subjects of liability (carriers, subsequent carriers, and persons under the carrier's responsibility), the limits, the grounds for exemption from liability and other issues directly related to carriers' civil liability.
2. Identify, through a detailed analysis of the carriers' civil liability institute in different international conventions, the gaps and imperfections in the current legal regulation.
3. Compare the provisions of carriers' civil liability established in CIM and SMGS, identify their commonalities and differences, and discuss their strengths and weaknesses.
4. Discuss the grounds for the establishment of a single CIM/SMGS legal framework and the selected mechanisms of unification as well as their effectiveness; propose a legal mechanism that would enable a transparent and uniform application of liability of cargo carriers by rail irrespective of which country of Europe or Asia the liability arises in; and suggest effective solutions for issues arising in practice.

STRUCTURE OF THE THESIS

The structure of the work has been determined by the subject of the study, the purpose of the study, and the objectives identified for the achievement of the purpose. The thesis consists of the introduction, the overview of previous research, the methodology of work, the five parts forming the exposition of the subject, and conclusions and proposals. The research and the exposition part of the thesis can be conventionally divided into five parts as follows: (1) civil liability under SMGS; (2) civil liability under CIM; (3) comparative analysis of carriers' civil liability under CIM and SMGS; (4) unification of CIM/SMGS; and (5) development of a common CIM/SMGS legal system – possible solutions.

The first three parts contain a systemic examination of the key issues relevant to the comprehensive analysis of the subject including (1) unlawful acts; (2) fault; (3) causal relationship; (4) damage/losses; (5) subjects of liability; (6) grounds for exemption from liability and other issues relevant to a comprehensive examination of the subject of study.

The first part of the thesis states that SMGS just as other international conventions governing the carriage relationship in other modes of transport establishes, in addition to the carrier's liability to the consignor, the consignee and third parties, also the rights and responsibilities of the consignor and the consignee as well as the carrier's right to bring claims against them in case of failure to discharge or improper discharge of their obligations, e.g. failure to pay the carriage charge.

The circumstances related to the arising and extinction of liability are also discussed. It is asserted that the moments of arising and extinction of liability are explicitly defined and no issues of practical application arise. SMGS does not provide for any exceptions from the general civil liability rules universally accepted in the doctrine of law. Thus, under SMGS, the carrier is liable only in those cases when all the conditions of his liability have been established, such as unlawful acts, damage/losses, causal relationship, and

fault. The specific character of application of these civil liability conditions under SMGS is discussed in further sections of Chapter One.

The second part of the thesis examines civil liability under the CIM provisions. CIM provides for clear limits of application of liability and defines the type of a contract of carriage determining the moment when it takes effect and when the rights, responsibilities and liability arise. In this respect, CIM is considered to be a modern convention with a logically defined scope of application enabling both participants in the carriage process and courts to duly apply it. An analysis of the civil legal institute of liability is not confined to the analysis of CIM as a legal act; the relationship with other modes of transport (CMT), i.e. similarities and differences in terms of liability is discussed.

After separate analysis of the content of CIM and SMGS, the third part of the thesis is devoted to the key similarities of and differences between these international conventions in the area of regulation of liability. The thesis provides a concentrated comparison of the two legal acts, following the structure used throughout the work, i.e. separate comparisons of individual conditions of carrier's civil liability.

The author concludes, on the basis of the comparative analysis, that the SMGS provisions are much more detailed than those of CIM. While the latter gives the parties to a carriage contract quite a lot of freedom to agree between themselves, the provisions of SMGS regulate even minor aspects of international rail carriage in a strict and imperative manner. These differences are determined by the fact that the new CIM version is a much more recent legal act compared with SMGS. Furthermore, to the extent to which the differences in the regulation of specific issues of rail carriage are not determined by the specific character of such carriage, efforts are made to make the CIM provisions as close to those of CMR as possible.

The fourth part discusses the features of the common CIM/SMGS consignment note, the practice of its application, the presumptions, the option of using an electronic consignment note, and handling of potential claims. In spite of the fact that the common CIM/SMGS consignment note has been in

use in international carriage, it has not changed the regulation of liability issues. A common CIM/SMGS form for the notice of damage has been drafted, however, the procedure for its submission is governed by CIM and SMGS separately, therefore, the common CIM/SMGS consignment note appears to be a technical (formal) rather than legal solution.

The fifth part examines the feasibility of developing a single CIM/SMGS legal framework that both harmonises the two conventions and establishes new legal provisions taking account of the legal regulation of other modes of transport (air, sea and road). As the common CIM/SMGS consignment note has not created completely new principles of carrier's liability for the cargo loss or damage, it is natural that a common Euro-Asian legal system governing the relationship between parties to a contract of carriage by rail is required. Part V of the thesis is focussed on proposals for the future single legal act on international carriage by rail, in particular on the regulation of civil liability.

AN OVERVIEW OF PREVIOUS RESEARCH

The choice of the sources of study was determined by the specificity of the subject, i.e. aspects of carriers' civil liability under the CIM and SMGS conventions, therefore, this work focuses on the analysis of the conventions and the related legal acts. Legal provisions governing liability of air, sea or road carriers are analysed to the extent to which this is necessary in order to disclose the issues raised by the subject of study and to identify potential solutions.

The subject has been analysed by Lithuanian researchers on episodic basis only. Doctoral thesis of O. Drobitko examines carriers' liability in multimodal transport, with a focus on the liability under CIM and SMGS¹¹. E. Sinkevičius discussed the preferential circumstances of the carriers' exemption

¹¹ Drobitko, O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai [*Multimodal Carriage of Cargo: Legal Aspects*]. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

from liability under the CMR Convention¹². Provisions of this convention formed the subject of study also by D. Ambrasienė¹³. Until now, the most relevant research in Lithuania is a Master's Thesis by Nastė Sušinskaitė entitled *Civil Liability of a Carrier by Rail under COTIF CIM and SMGS: Similarities and Differences* (Mykolas Riomeris University, 2009). It should be noted, however, that the latter work is not exhaustive and does not fill the gaps in the legal analysis of carriers' liability under the two documents.

The subject has not been well studied in the works of foreign authors either. Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnap, Frank High Nixon analyse the tariff rates of cargo (as well as passenger and baggage) carriage by rail in the USA in relation to the rail infrastructure management and the system of fines and sanctions¹⁴. G. G. Philimore discusses issues related to conventions and agreements in railway transport¹⁵. Foreign legal literature includes research on the rail carriers' liability issues in the context of other modes of transport and comparisons between the CIM/SMGS provisions with, for instance, the liability model established in the CMR convention. Key examples of the legal doctrine include a comparative study by M. Hoeks *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*: Wolters Kluwer¹⁶; a research paper by K. Haak, Prof. Dr, and M. Hoeks, LL.M. *Intermodal transport under unimodal arrangements – conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*; Carr I., Stone P., *International Trade Law. Edition: 3*;

¹² Sinkevičius, E., „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai [“Privileged” Grounds for Exemption of Carriers by Road from Liability]. *Jurisprudencija*, 2006 (80), nr. 2.

¹³ Ambrasienė, D., Baranauskas, E. et al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė [Civil Law. Law of Obligations]*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

¹⁴ Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnap, Frank High Nixon. Railway rate Making: Discussion. *The American Economic Review*, Vol. 4, No. 1, Supplement, Papers and Proceedings of the Twenty-sixth Annual Meeting of the American Economic Association (Mar., 1914).

¹⁵ Philimore, G. G. *International Railway Transport*. *Journal of the Society of Comparative Legislation*. New Series, 2009, vol. 5, No. 2.

¹⁶ See http://books.google.com/books?id=Wdn2cRdnQMoC&pg=PA263&dq=CIM+compare+SMGS&hl=lt&ei=R1PgTKLmJc2SOuDMrdgO&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q=CIM%20compare%20SMGS&f=false [2010-11-10].

Mansur Pour Rafsendjani, Dr and Christian-Tomas Stempfle *Study of compliance regarding EU-Railway law and OSJD-Railway law* commissioned by the European Commission. A single CIM/SMGS legal framework being developed has not been a subject of analysis of either Lithuanian or foreign authors.

Lithuanian and foreign judiciary practice as a source of research into legal issues is not very relevant to this study as interpretation of the provisions of CIM and SMGS conventions is currently separate, and the author did not succeed in finding any significant cases in which the carriers' liability institutes established in the two conventions would be compared. Therefore, this work relies only on the assessments of individual provisions of CIM and SMGS in judicial practice.

A special type of the carriers' liability doctrines comprises memoranda, reports and statements by public, European Union and other international organisations, e.g. Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) and United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), which contain summarised information relevant to this study, identify issues of legal regulation of carriers' civil liability, and present solutions for the issues identified.

The idea of unification of transport regulations is not new. Procedures and mechanisms for air transport, standardised on an international level, were established by the Chicago Convention (1944)¹⁷ and other international treaties such as the Warsaw Convention (1929)¹⁸ and the Montreal Convention (1999). These conventions, prepared and managed by the United Nations, have formed a transparent and consistent basis for the development of international air transport, with the adaptation of the procedural rules on a national level. There is a similar legal framework of many years in the field of international

¹⁷ See http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/dcs/7300.html [2010-09-10].

¹⁸ Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air concluded in Warsaw on 12 October 1929.

cargo carriage by sea, e.g. the Hague-Visby Rules of 1968¹⁹ or the Hamburg Rules of 1978 updated by the Rotterdam Rules prepared by the UN General Assembly in 2009.²⁰ Similarly, the 1956 UN Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR²¹) and the 2001 Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI²²) provide for effective standard rules for international carriage including the minimum carrier liability provisions. The aforementioned international agreements comprise the key principles and procedures applicable to the carriage of cargoes by air, sea, road or inland waterways on both global and pan-European/Euro-Asian level, therefore, analysis of these documents was most helpful in the preparation of the last section of this study. The list of author's research publications on the subject of the thesis is provided at the end thereof.

METHODOLOGY OF THE STUDY

The subject of the study was analysed in a comprehensive manner by means of both empirical and theoretical methods such as the document analysis, comparative, systemic, historical and teleological methods.

Comparative method is the most important legal research method used in this thesis as it was used in comparing the carriers' civil liability clauses in the CIM and SMGS conventions, on the one hand, and the said conventions with the CMR, CMNI, the Chicago Convention and the soft law documents, e.g. the European Code for Inland Waterways (CEVNI) etc. Through a detailed comparison of carrier liability provisions established in legal acts, appropriate (preferred) legal regulation or legal regulation that is inappropriate from scientific standpoint is identified and optimal potential

¹⁹ The Hague-Visby Rules adopted in Visby (Sweden) in 1968 establish the conditions for the carriage of goods by sea under a contract called bill of lading (B/L). In addition to carriage, these rules also govern the cargo servicing, securing (unless provided for otherwise), loading and unloading. The liability of sea carriers is limited to 2 SDR/kg or 666.67 SDR per package.

²⁰ The Rules will take effect on expiry of one year after the date of ratification of the Rules by the 20th contracting state. See also http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Rotterdam_Rules.pdf [2010-11-10].

²¹ See <http://www.linava.lt/zinynas/cmr.htm> [2010-11-10].

²² See <http://www.unece.org/trans/main/sc3/cmnicf/cmni.english.pdf> [2010-11-10].

solutions that could be contained in the new uniform legal act and applied to both CIM and SMGS states are elaborated.

Document analysis method is also considered to be one of the key methods of research used in this work as one of the tasks is to analyse the carriers' civil liability clauses under CIM and SMGS separately and the legal regulation of other modes of transport.

Systemic method is applied with the aim to ensure comprehensiveness of research. It allows examining the theoretical problems of interpretation and application of legal provisions, which requires that the content and purposes of other legal provisions are considered at the same time; in this way, interrelationships between these provisions are revealed. Thus such significant issues as the subjects of liability, grounds for liability, the burden of proof, the size and limits of liability, grounds for exemption from liability etc. should be considered taking account of the general civil liability regulations provided for in the Civil Code of the Republic of Lithuania and the special laws.

Historical method is applied in the examination of historical development of regulation of carriers' civil liability and of interpretation of its limits under CIM and SMGS in judicial practice and in the legal doctrine, solutions to problems etc. The use of this method was largely determined by the abundance of legal acts as the international legal provisions aimed at the regulation of the international carriage processes (including regulation of carriers' liability) exist and evolve for more than 50 years already so it is possible to compare legal provisions created in different periods and to observe their development and adaptation to changing circumstances and needs.

While being auxiliary in this thesis, **the teleological method** helps to determine the intentions of the legislators that have established certain provisions of CIM and SMGS with certain wording and to show how the relevant legal provisions should be interpreted so that their practical application conforms to the said intentions. This is of particular importance considering the abstract character of the SMGS provisions. At the same time, this method helps to identify the reasons for the strife for unification of the

carriers' liability provisions in CIM and SMGS as well the aims that such uniform regulation would serve.

STATEMENTS BEING DEFENDED

1. In terms of content, provisions of SMGS are too detailed; part of them are excessive and often not relevant to the modern cargo carriage market. Excessive casuistry together with an obvious disproportion between the legal status of the carrier and the consignor/consignee in favour of the carrier (in particular with respect to civil liability) should be considered one of the main obstacles to the growth in the demand for cargo carriage by rail.
2. CIM is deemed to be a much clearer and more modern regulation of international carriage by rail compared to SMGS.
3. The limits of liability under SMGS are much wider than those of CIM as the maximum liability limit established for a carrier is equal to the value of the cargo, whereas CIM provides for a fixed liability ceiling. Despite this limitation, the carrier liability provisions under SMGS are more favourable to the carrier's interests and provide for wider rights of the carrier in avoiding both the liability and the burden of proof during litigation, avoiding payment of interest etc.
4. Harmonisation of SMGS and CIM regulation can be achieved by amending certain provisions of these conventions or by gradually developing new uniform CIM/SMGS liability regulation (a new international legal act) which would lead to simpler and clearer regulation, at the same time effectively securing interests of both carriers and clients.

CONCLUSIONS AND PROPOSALS

1. Provisions of SMGS are too detailed in terms of content; part of the provisions are excessive and often not in line with the actual situation in the modern market in carriage of goods. Excessive casuistics and an obvious disproportion between the legal status of the carrier and the consignor/consignee in favour of the carrier, in particular in the area of civil liability, is considered as one of the main reasons hindering the growth in the demand for cargo carriages by rail.
2. CIM has established a number of novelties and amendments leading to greater liberalisation, clarity and modernity of regulation of international carriage by rail and enabling a balance between the rights of the parties to the carriage legal relationship. Furthermore, the rail carriage regulation established in CIM has been largely coordinated with the CMR provisions, except for those aspects which cannot be unified due to the specific character of cargo carriage by rail.
3. A comparison of the carrier liability provisions contained in SMGS and CIM leads to a conclusion that SMGS provisions are more favourable to the carrier's interests and provide for broader opportunities for the carrier to avoid the liability itself as well as the burden of proof during legal proceedings, payment of interest etc. CIM provisions leave quite a lot of space for agreement by the parties to the contract of carriage (to agree on changing the grounds and limits of carrier liability), whereas SMGS governs minor individual aspects of international carriage by rail in a strict and imperative manner. Based on the identified differences between SMGS and CIM, the latter is deemed to provide a much clearer and modern regulation of the relationship of international carriage by rail.
4. Existence of different legal systems prevents development of the market in cargo carriage by rail, therefore, points of contact must be sought and

legal provisions applicable to both Europe and Asia must be developed. Since 2006, a common CIM/SMGS consignment note elaborated by OSJD and CIT is in operation. This legal instrument, however, has not changed regulation of the liability issues and it is obvious that additional regulation that unifies provisions of the two different legal systems is required. This need has not been satisfied by the special terms of the common CIM/SMGS consignment note as they are not exhaustive enough; in addition, their application is not imperative, therefore, participants in the carriage civil relations can rely on the old CIM and SMGS provisions.

5. Harmonisation of the CIM and SMGS regulation can be achieved by amending individual provisions of these conventions or by gradually developing unified CIM/SMGS liability provisions (a new international legal act), which would enable to achieve simpler and clearer regulation, at the same time securing interests of both clients and carriers. Considering successful regulation of other modes of transport, one may conclude that the development of a new international legal act (the Single Act), rather than amending of the CIM and SMGS provisions, should be sought.

LIST OF PUBLICATIONS ON THE SUBJECT OF THE THESIS

1. Nikitinas, Vilius. *Development And Legal Meaning Of The Common Cim/Smgs Legal System'S Establishment*, Mokslo darbai: TEISĖ, 2012, Vol. 83, p. 234-250.

2. Nikitinas, Vilius. *Comparative Analysis Of The Carrier'S Civil Liability, As Regulated Under The Cim And Smgs International Agreements*, Mokslo darbai: TEISĖ, 2012, Vol. 84, p. 157-172.

PUBLIKACIJŲ DISERTACIJOS TEMA SĄRAŠAS

1. Nikitinas V. „Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimo raida ir teisinė reikšmė“. TEISĖ 2012 m. 83 tomas.

2. Nikitinas V. „Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė“. TEISĖ 2012 m. 84 tomas

RESEARCH ON SUBJECT OF THE THESIS

Actual member (since 2006) of the International Working Group of the International Rail Transport Committee (CIT) in a project “Interoperability of CIM/SMGS Transport Legal Systems“, which is being actively developed at present. The main objective of the project – the unification of the legal acts will be achieved gradually, starting from the development of “soft law“ and then proceeding to imperative legal provisions.

MOKSLINIAI TYRIMAI DISERTACIJOS TEMA

Tikrasis narys (nuo 2006 m.) Tarptautinėje darbo grupėje Tarptautiniame geležinkelių transporto komitete (toliau – CIT), įgyvendinant projektą „Transporto teisinių sistemų CIM/SMGS sąveika“, kuris ypač sparčiai vystomas šiuo metu. Nors šio projekto pagrindinis tikslas yra unifikuoti šiuos teisės aktus, tačiau tai bus įmanoma pasiekti tik palaipsniui, pradedant „švelniosios teisės“ kūrimu ir pereinant prie privalomosios.

BRIEF INFORMATION ABOUT THE DOCTORAL CANDIDATE

Education

2000 – 2004

Doctoral studies

Mykolas Romeris University

1995 – 2000

Vilnius University, Faculty of Law

Integrated law studies (join Bachelor and Master programme), Master of Laws (LL.M)

1994 – 1996

Vilnius University, Faculty of History

Work experience

March 2009 – Present

Director of Legal and personnel department

Legal Consultations, litigation, negotiations with clients and partners, development of international relations, organisation of public procurement and etc.

AB „Lietuvos geležinkeliai“, Mindaugo str. 12, LT-03603, Vilnius

2000 – 2009

Head of Legal Service

Legal Consultations, litigation, preparation of legal conclusions

AB „Lietuvos geležinkeliai“, Mindaugo str. 12, LT-03603, Vilnius

2000 – 2004

Doctoral candidate, lecturer

Lecturer of Labour law and Social security Law

Mykolas Romeris University, Ateities str. 20, LT-08303, Vilnius

DISERTANTO GYVENIMO APRAŠYMAS

Išsilavinimas

2000 m. – 2004 m.

Doktorantūros studijos

Mykolo Romerio universitetas

1995 m. – 2000 m.

Vilniaus Universitetas, Teisės fakultetas

Vienpakopės teisės studijos, Teisės magistras

1994 m. – 1996 m.

Vilniaus universitetas, Istorijos fakultetas

Darbinė patirtis

2009 m. kovas – dabar

Teisės ir personalo departamento direktorius

Teisinės konsultacijos, bylinėjimasis, derybos su klientais ir partneriais, tarptautinių ryšių plėtra, viešųjų pirkimų organizavimas ir pan.

AB „Lietuvos geležinkeliai“, Mindaugo g. 12, LT-03603, Vilnius

2000- 2009 m.

Teisės tarnybos vadovas

Teisinės konsultacijos, bylinėjimasis, teisinių išvadų rengimas

AB „Lietuvos geležinkeliai“, Mindaugo g. 12, LT-03603, Vilnius

2000-2004 m.

Doktorantas, lektorius

Dėstomas dalykas – socialinio aprūpinimo teisė, darbo teisė

Mykolo Romerio universitetas, Ateities g. 20, Vilnius

VILIUS NIKITINAS

VEŽĖJO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTU CIVILINĖS TEISINĖS ATSAKOMYBĖS, REGLAMENTUOJAMOS CIM IR SMGS TARPTAUTINIAIS SUSITARIM AIS, LYGINAMOJI ANALIZĖ

REZIUMĖ

Tinkamos krovinių pervežimų sistemos sukūrimas ir vystymasis yra kiekvienos šalies ekonominio progreso prielaida. Pervežimai yra ypatingai reikšmingi tarptautinės prekybos plėtrai, todėl, siekiant užtikrinti efektyvų ir vientisą tarptautinį krovinių gabenimą, daugiau kaip 50 metų buvo kuriamos ir tobulinamos bendrosios tarptautinės taisyklės, kurių pagrindu kuriamos atskiros teisės normos ir taikomos tiek regioniniu, tiek ir globaliu mastu visiems pervežimo modeliams²³, išskyrus pervežimus geležinkeliais, kurių reglamentavimas visada vystėsi atskirai (individualiai tik šiai transporto rūšiai).²⁴

²³ Tokia išvada daroma po UNECE organizacijos atlikto tarptautinių vežimų geležinkeliais reglamentavimo tyrimo. Plačiau žr. <http://www.unece.org/trans/transportreview.html> [2010-11-15].

²⁴ Teisės normų, reguliuojančių tarptautinius pervežimus geležinkeliu, suvienodinimas pirmąkart buvo pasiektas 1890 m. parengiant Tarptautinę konvenciją dėl prekių pervežimo geležinkeliais (konvencija įsigaliojo 1893 m.). Tai yra viena seniausių tarptautinių sutarčių Europoje. Kadangi ši konvencija buvo priimta Berne (Šveicarija), praktikoje dažnai ji vadinama Berno konvencija. Pradžioje šios konvencijos narėmis buvo devynios Europos valstybės (nare buvo ir Rusija). Šiuo metu konvencijos dalyvėmis yra 33 valstybės, tarp jų dauguma Vakarų Europos, taip pat kai kurios Azijos ir Vakarų Afrikos valstybės (Rusija kol kas nėra šios konvencijos narė). 1980 m. Berne įvyko konferencija, kurios tikslas buvo peržiūrėti konvencijos nuostatas. Šios konferencijos metu buvo priimtas naujas dokumentas – Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF). Šis Susitarimas dalyje dėl pervežimų organizavimo klausimų iš esmės remiasi 1890 m. Berno konvencija, kuri tapo COTIF B priedu (CIM). Taigi priėmus šį Susitarimą buvo supaprastintos taisyklės dėl atskirų krovinių partijų apjungimo, sutrumpinti krovinių pristatymo terminai, nustatytos specialios nuostatos, reguliuojančios smulkių siuntų pateikimo gabenimui tvarką. Tokiu būdu tarp COTIF valstybių narių krovinių pervežimai geležinkeliu pradėti vykdyti pagal vieningą CIM važtaraščio formą. NVS šalys, tarp jų ir Rusija, bei kitos Azijos valstybės savo ruožtu XX a. antroje pusėje sukūrė atskirą savarankišką tarptautinę pervežimo geležinkeliais sistemą, kurios pagrindą sudaro 1951 m. pasirašytas

Per pastaruosius dešimtmečius tarptautinė prekyba, ypač tarp Europos ir Azijos, ženkliai išsiplėtė. Pavyzdžiui, konteinerių pervežimai jūromis pasiekė iki šiol nematytas apimtis – 10 milijonų TEU²⁵ per metus. 2010 metais Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonomikos komisijos (UNECE) atliktame tyrime teigiama, kad ši tendencija tęsis iki to laiko, kol jūrų uostai bus perpildyti abiejuose kontinentuose ir jų pajėgumai nebeužtikrins verslo poreikių. Dėl šios priežasties vystomi svarbūs infrastruktūros projektai, skirti užtikrinti pervežimus taip vadinamame Euro-Azijos transporto koridoriuje.²⁶ Šiuo metu baigiami arba baigti projektai – geležinkelio linija, jungianti Kiniją, Kazachstaną ir Mongoliją, Marmario tunelis prie Bosporo Turkijoje ir geležinkelio linija tarp Irano ir Pakistano, kuri sujungia Indijos pusiasalį su Europa. Visgi vien infrastruktūros kūrimas nėra pakankamas ir lemiamas veiksnys, siekiant išnaudoti tolimojo krovinių pervežimo geležinkeliais Euro-Azijos tiltu ar gretimų valstybių teritorija potencialą. Būtina suvienodinti ne tik skirtingomis transporto priemonėmis atliekamų pervežimų reglamentavimą (vežėjų atsakomybės ribas, dydį, kompensavimo mechanizmą, pretenzijų nagrinėjimą ir t.t.), tačiau taip pat užtikrinti skaidrias ir suderintas transporto teisės normas, kurios būtų taikomos tokiu pačiu būdu bei apimtimi visuose Euro-Azijos geležinkelio transporto koridoriaus valstybėse, atsisakant sudėtingų procedūrų ir skirtingo reglamentavimo pervažiuojant iš vieno kontinento į kitą. Tik tokiu būdu geležinkeliai sugebėtų konkuruoti su oro transportu (vežimas įvykdomas per 1 dieną) ir jūros transportu (vežimas

Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Nors CIM ir SMGS reguliuojami tarptautiniai krovinių pervežimo geležinkeliais klausimai yra daugeliu aspektų panašūs, tačiau tarp SMGS valstybių ir COTIF valstybių narių ilgą laiką nebuvo galimas tiesioginis pervežimas traukiniais. Todėl kroviniai iš vienos sistemos į kitą buvo pervežami per tarpininkus, kurie vykdė vežimo dokumentų performinimą. Be to, pagal SMGS tarpininkų funkcijas prisiėmė vykdyti ir SMGS valstybių – narių, kurios kartu yra ir COTIF narės, geležinkeliai.

²⁵ TEU (angl. Twenty-foot equivalent units) - tai standartizuotas laivybos pramonės matavimo vienetas, kuris naudojamas skaičiuojant jūra gabenamus konteinerius, kurie skiriasi savo ilgiu. Plačiau skaityti: McNicholas M., Maritime security – an introduction, Butterworth-Heinemann Homeland security series, 2008 // http://books.google.com/books?id=4Zlzf8gzi8C&pg=PA4&dq=TEU+maritime&hl=lt&ei=u_nbTO7FISeOrmCiZ8J&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=4&ved=0CUDUQ6AEwAZgK#v=onepage&q&f=false [2010-09-07].

²⁶ Žr. http://www.unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf [2010-09-07].

įvykdomas per 30 dienų) bei taip užsitikrinti solidžią pervežimų, kuriems ypatingai svarbus užsakymo įvykdomo terminas (angl. *time-sensitive*), rinkos dalį, o teisės prasme būtų sukurtas civilinių teisinių santykių stabilumas bei užtikrinti teisėti tiek užsakovų, tiek ir vežėjų lūkesčiai. Mokslininkų atlikti tarptautiniai tyrimai rodo, kad pervežimai geležinkeliais gali būti tinkama alternatyva Euro–Azijos krovinių gabenimui, kadangi užsakymai yra įvykdomi dvigubai greičiau nei jūrų transportu ir nepalyginamai pigiau nei gabenant oru²⁷, tačiau tam būtinas teisės normų derinimas.

Lietuvos Respublika yra viena iš nedaugelio valstybių, kuriose vykstantys tarptautiniai krovinių pervežimai geležinkeliais gali būti reguliuojami dviejų skirtingų tarptautinių teisės aktų: 1999 metų Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (toliau – „CIM“)²⁸ ir 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (toliau – „SMGS“)²⁹. Ši teisinė situacija susidaro dėl to, jog Lietuvos Respublika, būdama netoli Europos ir Azijos susikirtimo juostos, priklauso dviem organizacijoms, kuruojančioms šių dviejų teisės aktų įgyvendinimą – OTIF³⁰ bei OSŽD³¹. Pirmoji geležinkelio transporto organizacija daugiausia vienija Europos valstybes, tuo tarpu antroji – Azijos.

Natūralu, kad Lietuva, būdama netoli Europos ir Azijos susikirtimo juostos, priklauso abejoms minėtoms organizacijoms. Ši situacija papildomai yra nulemta ir Lietuvos Respublikos geopolitinės padėties. Nepriklausomybės

²⁷ Plačiau žr., U.S. Chamber of Commerce, Rambol, Land transport options between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study, 2006. // <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/USChamberOfCommerce2.pdf> [2010-09-07].

²⁸ Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIV (A), CIM (B), RID (C), CUV (D) priedai. *Valstybės žinios*, 1994, nr. 99 – 1989; 2003, nr. 97 – 4318; 2006, nr. 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 ir 106.

²⁹ Tarptautinio krovinių geležinkeliais susitarimas (SMGS). Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1992m. birželio 5 d. Vertimas patvirtintas SPAB "Lietuvos geležinkeliai" generalinio direktoriaus 2001 01 11 įsakymu Nr. 12 Galioja nuo 1951 m. lapkričio 1 d. 1998 01 01 redakcija su iki 2000 12 01 gautais pakeitimais bei papildymais. Susitarimas lietuvių kalba galioja nuo 2001 04 15.

³⁰ Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybėnė organizacija (OTIF) įkurta 1985 m. ir sudaryta iš COTIF sutarties valstybių narių bei skirta administruoti būtent COTIF sutartį bei pagrinde vienyti Europos valstybes. OTIF pakeitė iki tol veikusį ir 1893 metais įkurtą Centrinį tarptautinių pervežimų geležinkeliu biurą.

³¹ Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD) įkurta 1956 m. birželio 28 d. Bulgarijos mieste Sofijoje įvykusiame valstybių ministrų, atsakingų už geležinkelių transportą, pasitarime. Paskirtis – vienyti Azijos valstybių vežėjus.

laikotarpiu Lietuvos valstybei kardinaliai pakeitus savo integracijos tikslus ir Rytų sąjungą pakeitus vakarietiška integracija, teko pamažu įsiliesti į daugelį europinių organizacijų. Viena iš jų – OTIF. Tai, žinoma, negalėjo visiškai panaikinti Lietuvos Respublikos ryšių su kai kuriomis organizacijomis rytuose. Dėl šios priežasties Lietuvos Respublika yra ir OSŽD nare. Būtent remiantis SMGS susitarimu AB „Lietuvos geležinkeliai“ perveža daugiausia krovinių:

Paveikslėlis Nr. 1

SMGS važtos dokumentais vežti kroviniai, įskaitant ir tuos vežimus, kurie buvo performinti iš CIM į SMGS ir atvirkščiai iš SMGS į CIM						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012 m. 8 mėn.
vagonai	777,845	741,199	547,016	617,492	674,086	426,195
tonos	41,091,669	39,563,30	29,680,984	33,741,747	36,962,137	23,556,017

AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikiamais duomenimis, daugiau kaip trečdalis visų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje atliekamų pervežimų yra tranzitiniai, todėl tokiems pervežimams yra taikoma tarptautinė teisė. Dėl šios priežasties labai svarbu, kad pervežimus atliekantys subjektai gerai suvoktų skirtingų tarptautinių teisės normų turinį bei galėtų tiksliai prognozuoti gresiančias rizikas. Toks teisinis suvokimas ir atskirų konvencijose taikomų normų vertinimas ne ką mažiau svarbus teisės praktikams, pavyzdžiui, advokatams, atstovaujantiems ginčo šalis, draudimo bendrovėms, kurios siekia planuoti galimas draudimines išmokas už vežėjų veiksmus, bei teismams, kurie privalo teisingai taikyti vežėjų atsakomybę reglamentuojančias normas. Abiejų galiojančių sistemų išmanymas svarbus Lietuvą OSŽD ir OTIF atstovaujantiems specialistams, kurie dalyvauja SMGS, CIM, CIM/SMGS revizijų darbo grupėse tiek kuriant, tiek ir revizuojant šiuos dokumentus.

Pažymėtina, kad nepaisant temos reikšmingumo bei praktikoje egzistuojančios problematikos, Lietuvoje iki šiol nėra išsamių mokslinių darbų, kurie sistemiškai analizuotų vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, klausimus, todėl

tai savaime suponuoja tyrimo naujumą. Užsienio literatūroje didesnis dėmesys yra skiriamas lyginant ne CIM ir SMGS atsakomybės modelius, bet analizuojant atskirai vieną iš šių tarptautinių susitarimų su kitos transporto rūšies reglamentavimu, pavyzdžiui, CMR konvencija³². Lietuvoje nėra kompleksinės CIM ir SMGS nuostatų, reglamentuojančių vežėjo civilinę atsakomybę, lyginamosios analizės.

Tyrimo originalumą sąlygoja tai, kad darbe analizuojama ne tik pačių CIM ir SMGS nuostatų specifika, bet ir tai, koks yra šių aktų tarpusavio ryšys bei jų taikymo sukeltos teisinės pasekmės. Be to, vertinama galimybė unifikuoti minėtus tarptautinius susitarimus, taip užtikrinant vieningą vežėjų atsakomybės bei viso vežimo proceso normų taikymą viso vežimo Euro-Azijos valstybėse metu. Autorius apibendrina praktikoje egzistuojančias problemas ir pateikia savo pasiūlymus įstatymo leidėjui, kurie galėtų būti panaudoti kuriant naująją konvenciją.

³² Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)(Valstybės Žinios, 1998.12.04, Nr.: 107, Publ. Nr.: 2932)

TYRIMO OBJEKTAS

Disertacijos tyrimo objektas – vežėjo civilinės atsakomybės institutas, reglamentuojamas dviejų skirtingų tarptautinės teisės aktų – SMGS ir CIM. Darbe bus analizuojamas keturių pagrindinių civilinės atsakomybės sąlygų įtvirtinimas kiekvienoje iš minėtų sutarčių, teisinio reguliavimo panašumai ir skirtumai. Remiantis kitų transporto rūšių vežėjo atsakomybės tarptautinio reglamentavimo patirtimi, SMGS ir CIM, SMGS/CIM analize, bus tiriamas poreikis kurti naują unifikuotą krovinių vežimo geležinkeliais vežėjo atsakomybės sistemą bei pasiūlytas naujo vieningo akto dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliais nuostatų projektas.

Vežėjų atsakomybės reglamentavimas, kai vežimai atliekami oru, jūra ar keliais, šiam moksliniam darbui reikšmingas tik tiek, kiek tai leidžia atrasti pažangesnius vežėjų atsakomybės modelius, juos palyginti ir pritaikyti vežimams geležinkeliais. Detali kitų vežimo formų analizė galėtų būti atskiro mokslinio darbo objektu, todėl šioje disertacijoje minėtų vežimų reglamentavimo analizei skiriamas pakankamai mažas dėmesys.

Darbo autoriaus nuomone, lyginamosios analizės atlikimas (t.y. vežėjo atsakomybės, kylančios skirtingų tarptautinių teisės aktų pagrindu, palyginimas) galimas tik tuomet, kai yra išsamiai suprastas kiekvienas atskiras atsakomybės tipas. Būtent dėl šios priežasties šis darbas ir neapsiriboja CIM ir SMGS nuostatų lyginimu, o kartu pateikia ir savarankišką abiejų šių aktų nuostatų analizę bei aiškinimus. Savarankiškai išnagrinėjus šias dvi vežėjo civilines atsakomybes, jų bruožus, pateikiama jų lyginamoji analizė.

DARBO TIKSLAS IR UŽDAVINIAI

Šio darbo tikslas – vadovaujantis tarptautiniais susitarimais (konvencijomis), teismų praktika bei kitais šaltiniais visapusiškai išanalizuoti vežėjo civilinę teisinę atsakomybę nustatančias normas, įtvirtintas dviejuose tarptautiniuose teisės aktuose – CIM ir SMGS, nustatyti reglamentavimo panašumus ir skirtumus, įvertinti jų efektyvumą ir pažangumą.

Tam, kad būtų pasiektas darbo tikslas, keliami tokie uždaviniai:

1. Išanalizuoti vežėjo civilinės atsakomybės sąlygas atskirai pagal SMGS ir CIM, atskleidžiant atsakomybės prigimtį, įtvirtintus atsakomybės modelius (ribotos ir neribotos atsakomybės taikymo atvejus), subjektus (vežėjai, paskesnieji vežėjai ir asmenys, už kuriuos atsako vežėjas), ribas, atleidimo nuo atsakomybės pagrindus ir kitus, su vežėjų atsakomybe tiesiogiai susijusius klausimus;
2. Detaliai analizuojant vežėjų civilinės atsakomybės institutus atskirose tarptautiniuose susitarimuose, identifikuoti esamas teisinio reglamentavimo spragas bei netobulumus;
3. Palyginti CIM ir SMGS įtvirtintas vežėjų civilinės atsakomybės nuostatas, išskirti jų panašumus ir skirtumus bei aptarti vienos ar kitos teisinės sistemos pranašumus ir trūkumus;
4. Aptarti egzistuojančias bendros CIM / SMGS teisinės sistemos sukūrimo priežastis, pasirinktus vienijimo mechanizmus bei jų efektyvumą, pasiūlyti teisinį mechanizmą, kuris leistų užtikrinti skaidrų bei vienodą (unifikuotą) krovinių vežėjų geležinkeliais atsakomybės taikymą, nepriklausomai nuo to, kurioje Europos ar Azijos valstybėje ši atsakomybė atsirado, bei efektyviai išspręsti praktikoje kylančias problemas.

DARBO STRUKTŪRA

Mokslinio darbo struktūros pasirinkimas yra nulemtas tyrimo objekto, iškelto tyrimo tikslo bei nustatytų uždavinių jam pasiekti. Disertaciją sudaro įvadas, tyrimų apžvalga, darbo metodologija, penkios dėstomosios dalys, išvados ir pasiūlymai. Disertacijos tiriamąją ir dėstomąją dalį sąlyginai galima išskirti į penkias atskiras dalis, tai yra 1) civilinė teisinė atsakomybė pagal SMGS nuostatas; 2) civilinė teisinė atsakomybė pagal CIM nuostatas; 3) vežėjo civilinės teisinės atsakomybės pagal CIM ir SMGS nuostatas lyginamoji analizė; 4) CIM/SMGS vienodinimas; 5) bendrosios CIM/SMGS teisinės sistemos sukūrimas – galimi sprendimo būdai.

Pirmosiose trijose dalyse sistemiškai nagrinėjami pagrindiniai klausimai: 1) neteisėti veiksmai; 2) kaltė; 3) priežastinis ryšys; 4) žala (nuostoliai); 5) atsakomybės subjektai; 6) atleidimo nuo atsakomybės pagrindai ir kiti klausimai, svarbūs visapusiškam tyrimo objektui išanalizuoti. Ketvirtojoje dalyje aptariami CIM/SMGS bendrojo važtaraščio bruožai, jo taikymo praktika, teisinės prezumpcijos, galimybė naudotis elektronine važtaraščio forma bei galimų pretenzijų nagrinėjimas. Penktojoje dalyje nagrinėjama galimybė sukurti bendrą CIM/SMGS teisinę sistemą, kuri ne tik suderintų šias konvencijas tarpusavyje, tačiau ir įtvirtintų naujas teisės normas, atsižvelgiant į kitų vežimo būdų (oru, jūra, keliais) tarptautinį reglamentavimą.

DARBO TYRIMO ŠALTINIAI IR JŲ APŽVALGA

Nagrinėtų tyrimo šaltinių pasirinkimą nulėmė specifinis tyrimo objektas – vežėjų civilinės atsakomybės pagal CIM ir SMGS konvencijas aspektai, todėl darbe daugiausia dėmesio yra skirta minėtų konvencijų ir su jomis susijusių teisės aktų analizei. Vežėjų, kai vežimai atliekami oru, jūra ar keliais, atsakomybę reglamentuojančios normos analizuojamos tik tokia apimtimi, kiek to reikia siekiant atskleisti tyrimo objekto problematiką bei rasti galimus sprendimus.

Pasirinkta tema Lietuvos mokslininkų buvo nagrinėta tik epizodiškai. O. Drobitko daktaro disertacijoje analizavo krovinių vežėjo atsakomybę multimodaliniuose vežimuose, pagrindinį dėmesį skirdamas vežėjų atsakomybei pagal CIM ir SMGS³³. E. Sinkevičius nagrinėjo privilegijuotas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybes pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvenciją³⁴. D. Ambrasienės tyrimo objektu taip pat buvo CMR konvencijos nuostatos³⁵. Lietuvoje iki šiol galima įvardinti vienintelį Nastės Sušinskaitės magistro darbą tema *Vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal COTIF CIM taisykles ir SMGS susitarimą, panašumai ir skirtumai* (MRU, 2009 m.). Visgi pažymėtina, kad minėtas darbas nėra pakankamai išsamus, todėl neužpildo egzistuojančio vežėjo atsakomybės pagal minėtus dokumentus teisinės analizės trūkumo.

Užsienio autorių darbuose nagrinėjama tema taip pat yra mažai iširta. Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon analizuoja JAV krovinių (taip pat keleivių ir bagažo) vežimo geležinkeliais tarifus, jų sąveiką su geležinkeliu ir infrastruktūros valdymu, baudų ir sankcijų sistemą³⁶. G. G. Philimore aptaria

³³ Drobitko, O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

³⁴ Sinkevičius, E., „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Jurisprudencija, 2006 (80), nr. 2.

³⁵ Ambrasienė, D., Baranauskas, E. et al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

³⁶ Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon. Railway rate Making: Discussion. The American Economic Review, Vol. 4, No. 1,

konvencijų ir geležinkelių susitarimų klausimus³⁷. Užsienio teisės literatūroje atlikti įvairūs moksliniai tyrimai analizuojant vežėjų atsakomybės klausimus kitų rūšių transporto kontekste arba lyginant CIM arba SMGS nuostatas, tarkim su CMR konvencijoje įtvirtintu atsakomybės modeliu. Svarbiausiais teisės doktrinos pavyzdžiais galima įvardinti, pavyzdžiui, Hoeks M., lyginamoji studija *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*: Wolters Kluwer³⁸; Prof. Dr. Haak K. ir Hoeks M, LL.M. mokslinis straipsnis *Intermodal transport under unimodal arrangements – conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*; Carr I., Stone P., *International Trade Law. Edition: 3*; Europos Komisijos pavedimu Dr. Mansur Pour Rafsendjani ir Christian-Tomas Stempfle parengtas tyrimas *Study of compliance regarding EU-Railway law and OSJD-Railway law*. Tačiau tiek Lietuvos, tiek ir užsienio autoriai neanalizavo naujai kuriamos bendros CIM/SMGS teisinės sistemos.

Kitas svarbus teisės mokslo tyrimams šaltinis – Lietuvos Respublikos bei užsienio šalių teismų praktika – nėra itin reikšmingas nagrinėtam tyrimo objektui, nes šiuo metu egzistuoja tik atskirai CIM ir SMGS konvencijų nuostatų aiškinimas, tačiau autoriui nepavyko rasti reikšmingų bylų, kuriose būtų lyginti CIM ir SMGS įtvirtinti vežėjų atsakomybės institutai. Dėl šios priežasties, darbe remtasi tik atskirų CIM ar SMGS nuostatų vertinimu teismų praktikoje.

Specifinė vežėjų atsakomybės doktrinų rūšis yra visuomeninių, Europos Sąjungos bei tarptautinių organizacijų, pavyzdžiui, Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF), Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (OECD), Jungtinių Tautų

Supplement, Papers and Proceedings of the Twenty-sixth Annual Meeting of the American Economic Association (Mar., 1914).

³⁷ Philimore, G. G. International Railway Transport. Journal of the Society of Comparative Legislation. New Series, 2009, vol. 5, No. 2.

³⁸ Žr. http://books.google.com/books?id=Wdn2cRdnQMoC&pg=PA263&dq=CIM+compare+SMGS&hl=lt&ei=R1PgTKLmJc2SOuDMrdgO&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q=CIM%20compare%20SMGS&f=false [2010-11-10].

Organizacijos Europos ekonomikos komisijos (UNECE) publikuoti memorandumai, ataskaitos bei pranešimai, kuriuose pateikiama apibendrinta aktuali tyrimams informacija, identifikuojamos vežėjų civilinės atsakomybės įstatyminio reguliavimo problemos bei pateikiami šių problemų sprendimo būdai.

Kadangi idėja unifikuoti taisykles transporto srityje nėra nauja. Tarptautiniu mastu standartizuotos procedūros ir mechanizmai oro transportui buvo sukurtos 1944 m. Čikagos konvencija³⁹ ir kitomis tarptautinėmis sutartimis, pavyzdžiui, 1929 m. Varšuvos⁴⁰ bei 1999 m. Monrealio konvencijomis. Šios tarptautinės konvencijos, parengtos ir administruojamos Jungtinių Tautų, leido sukurti skaidrų ir nuoseklų pagrindą plėtotis tarptautiniam oro transportui, pritaikant šias procedūrinės taisykles nacionaliniame valstybių lygmenyje. Panašus teisinis pagrindas jau daugelį metų egzistuoja ir tarptautiniuose krovinių pervežimo jūromis taisyklėse, pavyzdžiui, 1968 m. Hagos-Visbio⁴¹ ar 1978 m. Hamburgo taisyklėse, kurių reglamentavimas atnaujintas 2009 metais Jungtinių Tautų Generalinės Asamblėjos parengtose Roterdamo taisyklėse.⁴² Taip pat, 1956 metų JT konvencija dėl Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties (CMR⁴³) bei 2001 metų Budapešto konvencija dėl Krovinių vežimo vidaus vandenimis (CMNI⁴⁴) numato veiksmingas standartines tarptautinių pervežimų taisykles, *inter alia* minimalius vežėjo atsakomybės reikalavimus. Minėtos tarptautinės sutartys apima pagrindinius principus ir procedūras, krovinius gabenant oru, jūra, keliais arba vidaus vandenimis tiek globaliu, tiek ir visos Europos arba Euro-Azijos lygiu, todėl jų analizė labiausiai padėjo rengiant paskutinį darbo

³⁹ Žr. http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/dcs/7300.html [2010-09-10].

⁴⁰ 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikuojimo.

⁴¹ Hagos - Visbio taisyklės, pasirašytos 1968 m. Visby mieste, nustato krovinių gabenimo sąlygas jūrų transportu pagal sudarytą transportavimo sutartį – konosomentą (*angl. Bill of Lading (B/L)*). Šios taisyklės reguliuoja ne tik transportavimą, bet ir krovinių aptarnavimą, tvirtinimą (jei nenustatyta kitaip), pakrovimą bei iškrovimą. Vežėjų atsakomybė jūrų transporte apribota 2 SDR/kg arba 666,67 SDR už pakuotę.

⁴² Taisyklės įsigalios tik praėjus 1 metams po to, kai jas patvirtins 20 valstybių. Plačiau žr. http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Rotterdam_Rules.pdf [2010-11-10].

⁴³ Žr. <http://www.linava.lt/zinynas/cmr.htm> [2010-11-10].

⁴⁴ Žr. <http://www.unece.org/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.english.pdf> [2010-11-10].

skyrių. Autoriaus mokslinių publikacijų disertacijos tema sąrašas pateiktas disertacijos pabaigoje.

TYRIMO METODOLOGIJA

Darbo objektas buvo analizuojamas kompleksiskai pasitelkiant tokius empirinius ir teorinius mokslinio tyrimo metodus - dokumentų analizės, lyginamąjį, sisteminį, istorinį ir teleologinį.

Lyginamasis metodas buvo pats svarbiausias teisės tyrimo metodas, panaudotas šioje disertacijoje, kadangi būtent šio metodo pagalba buvo lyginamos vežėjo civilinės atsakomybės sąlygos, įtvirtintos CIM ir SMGS konvencijose, taip pat šias konvencijas lyginant su CMR, CMNI, Čikagos konvencijomis bei „*soft law*“ dokumentais, pavyzdžiui, Vidinių vandenų kelių Europos kodeksu (CEVNI) ir kt. Detaliai lyginant teisės aktuose įtvirtintas vežėjų atsakomybės normas, nustatomas tinkamas (pageidautinas) arba moksliniu požiūriu nepriimtinas teisinis reglamentavimas, tokiu būdu randami tinkamiausi galimų sprendimų būdai, kurie galėtų būti įtvirtinti naujame unifikuotame teisės akte ir taikomi tiek CIM, tiek ir SMGS šalims.

Dokumentų analizės metodas taip pat priskirtinas prie svarbiausių šiame darbe naudotų tyrimo metodų, kadangi tyrimo vienas iš iškeltų tikslų yra išanalizuoti vežėjo civilinės atsakomybės sąlygas atskirai pagal SMGS ir CIM, taip pat ištirti kitų transporto šakų teisinį reguliavimą.

Sisteminis metodas taikytas siekiant visapusiško objekto tyrimo, kadangi leido nagrinėti teisės normų aiškinimo bei taikymo teorines problemas, kurios gali būti analizuojamos tik kartu vertinant ir kitų teisės normų turinį bei tikslus, taip atskleidžiant šių normų tarpusavio sąsajas. Taigi CIM ir SMGS konvencijomis įtvirtinti atsakomybės subjektai, pagrindai, įrodinėjimo pareiga, atsakomybės dydis bei ribos, atleidimo pagrindai ir kiti reikšmingi klausimai vertintini atsižvelgiant į bendrąsias civilinės atsakomybės taisykles, numatytas Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse bei specialiuose įstatymuose.

Istorinis tyrimo metodas pasireiškia istoriniu aspektu nagrinėjant vežėjų civilinės atsakomybės reglamentavimo bei jos ribų aiškinimo pagal CIM ir SMGS konvencijas teismų praktikoje bei teisės doktrinoje raidą, kylančių problemų sprendimo būdus ir t.t. Šio metodo panaudojimui didelę reikšmę turėjo teisės aktų gausa, kadangi tarptautinės teisės normos, kuriomis

siekama reguliuoti tarptautinių vežimų procesą, *inter alia* reglamentuojant vežėjų atsakomybę, egzistuoja ir yra vystomos daugiau kaip 50 metų, todėl atsiranda galimybė lyginti skirtingu laikotarpiu sukurtas teisės normas ir stebėti jų vystymąsi bei „prisitaikymą“ prie pasikeitusių aplinkybių bei poreikių.

Teleologinis tyrimo metodas, nors ir yra tik pagalbinis šioje disertacijoje, tačiau padeda aiškinantis, kokius ketinimus turėjo įstatymų leidėjai, įtvirtindami tam tikras CIM ir SMGS konvencijų nuostatas, jų formuluotėse numatydami vienokias ar kitokias sąvokas ir atskleidžiant, kaip atitinkamos šių konvencijų teisės normos turėtų būti aiškinamos, kad jų taikymas praktikoje atitiktų minėtus ketinimus. Tai ypač svarbu įvertinus SMGS nuostatų abstraktumą. Šio metodo taikymas kartu padeda atskleisti, kokios priežastys lemia siekį suvienodinti CIM ir SMGS reglamentuojamas vežėjų atsakomybės normas ir kokiems tikslams pasiekti toks unifikuotas reglamentavimas būtų skirtas.

GINAMIEJI TEIGINIAI

1. Turinio požiūriu SMGS nuostatos yra pernelyg detalios, dalis nuostatų yra perteklinės ir dažnai neatitinkančios šiuolaikinės krovinių pervežimų rinkos realijų. Perdėtas kazuistiškumas bei akivaizdi vežėjo ir krovinio siuntėjo / gavėjo teisinio statuso, ypač civilinės atsakomybės nuostatų, disproporcija vežėjo naudai, laikytina viena iš pagrindinių krovinių pervežimo geležinkeliais paklausos augimą stabdančių priežasčių.
2. CIM yra laikytinas daug aiškesniu ir modernesniu tarptautinių vežimų geležinkeliais santykių reguliavimu nei SMGS.
3. SMGS atsakomybės ribos yra daug platesnės nei CIM, nes vežėjui nustatyta maksimali atsakomybės riba sutampa su krovinio verte, tuo tarpu, CIM numato fiksuotas atsakomybės lubas, tokiu būdu sukurdamas atsakomybės ribas. Nepaisant šio apribojimo, SMGS vežėjų atsakomybės nuostatos yra palankesnės vežėjo interesams ir numato platesnes vežėjo teises išvengti tiek pačios atsakomybės, tiek įrodinėjimo naštos proceso metu ar palūkanų mokėjimo ir kt.
4. SMGS ir CIM reglamentavimo suderinamumas gali būti pasiektas keičiant atskiras šių susitarimų nuostatas arba pamažu kuriant naują unifikotą CIM/SMGS atsakomybės reguliavimą (naują tarptautinį teisės aktą), kuris leistų sukurti paprastesnę bei aiškesnę reguliavimą ir kartu vienodai efektyviai užtikrintų tiek vežėjų, tiek klientų interesus.

DISERTACIJOS TURINIO SANTRAUKA

Disertaciją sudaro penkios savarankiškos dalys: *I. Civilinė teisinė atsakomybė pagal SMGS nuostatas; II. Civilinė teisinė atsakomybė pagal CIM nuostatas; III. Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės pagal SMGS ir CIM nuostatas lyginamoji analizė; IV. CIM/SMGS vienodinimas; V. Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimas – galimi sprendimo būdai.*

Pirmoje bei antroje disertacijos dalyse – analizuojami tarptautiniai teisės aktai CIM ir SMGS skirti reguliuoti, geležinkelio transportu gabenant krovinius, subjektų teises ir pareigas ypač išskiriant civilinės teisinės atsakomybės reglamentavimą. Trečioje darbo dalyje pateikiama lyginamoji, aukščiau minėtų teisės aktų, civilinės teisinės atsakomybės reglamentavimo analizė taip atskleidžiant panašumus ir skirtumus bei pateikiant vertinimą. Ketvirtojoje dalyje – tiriami iš bendro važtos dokumento CIM/ SMGS kylančios atsakomybės ypatybės. Paskutinėje penktojoje dalyje pateikiamas galimas vieningos teisinės sistemos kūrimo procesas bei vienodas civilinės teisinės atsakomybės sureguliojimas.

I. Civilinė teisinė atsakomybė pagal SMGS nuostatas

Pirmoje dalyje apibrėžiama, kad SMGS, kaip ir kitoms tarptautinėms sutartims, reguliuojančioms pervežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, būdinga tai, kad ji nustato ne tik vežėjo atsakomybę prieš siuntėją, gavėją ar trečiuosius asmenis, ir taikytina ne tik vežėjui reikiamoms pretenzijoms ir ieškiniams, bet ir nustato siuntėjo ir gavėjo pareigas bei vežėjo teises reikšti ieškinius pastariesiems asmenims dėl jų įsipareigojimų neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo, pavyzdžiui, važtapinigių nesumokėjimo.

Taip pat išplėtojama atsakomybės atsiradimo ir pabaigos aplinkybės, t.y. pagal vežimo sutartį atsakomybės atsiradimo ir pabaigos momentai yra aiškiai apibrėžti ir praktikoje nesukelia taikymo problemų. SMGS nenumato jokių išimčių iš bendrųjų teisės doktrinoje visuotinai pripažįstamų civilinės atsakomybės taisyklių taikymo. Todėl vežėjas pagal

SMGS atsako tik tais atvejais, kai nustatomos visos jo atsakomybės sąlygos, t.y. neteisėti veiksmai, žala (nuostoliai), priežastinis ryšys bei kaltė. Šių civilinės atsakomybės sąlygų taikymo specifika vežimo teisinių santykių pagal SMGS reguliavimo srityje pateikiama tolesniuose poskyriuose.

II. Civilinė teisinė atsakomybė pagal CIM nuostatas

Antroje dalyje, analogiškai kaip ir pirmoje dalyje, nagrinėjamas CIM sutelkiant dėmesį į civilinės teisinės atsakomybės analizę.

CIM numato aiškias taikymo ribas, apibrėžia vežimo sutarties rūšį, nusakančią jos įsigaliojimo bei teisių, pareigų ir atsakomybės atsiradimo momentą. Todėl šiuo aspektu CIM laikytina šiuolaikiniu susitarimu su logiškai apibrėžta taikymo sritimi, leidžiančia tiek vežimo proceso dalyviams, tiek ir teismams ją tinkamai taikyti.

Nagrinėjant civilinį teisinį atsakomybės institutą, neapsiribojama tik CIM teisės akto analize, tačiau pateikiamas santykis ir tarp skirtingų transporto modų (CMR), t.y. atsakomybės panašumai bei skirtumai.

III. Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės pagal SMGS ir CIM nuostatas lyginamoji analizė

Atskirai išanalizavus CIM bei SMGS aktų turinį, toliau darbe vertinama šių tarptautinių dokumentų esminiai panašumai bei skirtumai atsakomybės reguliavimo srityje. Disertacijoje koncentruotai pateiktas minėtų aktų palyginimas laikantis darbe naudojamos struktūros (t.y. atskirai palyginami neteisėti veiksmai, žala (nuostoliai), kaltė ir t.t.).

Turinio požiūriu SMGS nuostatos yra daug detalesnės nei CIM. Jei CIM nuostatos palieka gana daug susitarimo laisvės vežimo sutarties šalims, SMGS – griežtai, imperatyviai reguliuoja gana smulkius, atskirus tarptautinio pervežimo geležinkeliais momentus. Pastaruosius skirtumus lemia tai, jog naujoji CIM redakcija yra gerokai naujesnis teisės aktas, nei SMGS. Be to, kiek konkrečių pervežimo geležinkeliais klausimų reguliavimo skirtingumo

nelemia šių pervežimų specifika, CIM taisykles siekiama maksimaliai priartinti prie CMR nuostatų.

Pažymėtina ir tai, kad SMGS griežtai taikomas tik tais krovinių pervežimo geležinkeliais atvejais, kai vežimas vykdomas SMGS valstybių narių teritorijoje. CIM šiuo atžvilgiu numato lankstesnes taisykles ir leidžia šalims susitarti dėl CIM privalomo taikymo net tais atvejais, kai vežimas apima tiek CIM, tiek SMGS valstybių narių teritorijose esančius geležinkelius.

IV. CIM/SMGS vienodinimas

Ketvirtojoje dalyje apibendrinamas tarptautinės bendruomenės pastangos palengvinti vežėjų sąlygas gabenant krovinius geležinkelio transportu, veikiant dviem skirtingiems teisiniams režimams.

Vienas didžiausių trukdžių veiksmingai ir operatyviai tarptautinei geležinkelių transporto plėtrai buvo būtinybė perrašyti važtaraštį prie CIM ir SMGS teritorijų ribos. Šis perrašymas sąlygojo keletą trūkumų: 1) perrašant važtaraštį padidėja klaidų įrašuose tikimybė; 2) pervežimo laikas gali pailgėti dėl formalumų sutvarkymo pasienyje; 3) atsiranda teisinis netikrumas ir rizika dėl pervežimo proceso neatitikimo pervežimo sutarties sąlygoms ir teisės aktų reikalavimams (teisės požiūriu - šis aspektas svarbiausias).

Pirmieji žingsniai CIM ir SMGS vienodinimo link buvo padaryti sukūrus bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį, kurio taikymas yra pagrįstas siuntėjo ir vežėjo susitarimu.

Siekiant supaprastinti krovinių pervežimą geležinkeliais, kai maršrutas apima CIM ir SMGS teisinės sistemos veikimo teritoriją, tarptautinėje bendruomenėje kaip viena iš galimų išeičių buvo pasiūlytas bendrasis CIM/SMGS važtaraštis.

Nepaisant bendrojo CIM/SMGS važtaraščio naudojimo tarptautiniuose pervežimuose, jis nepakeitė atsakomybės klausimų reguliavimo. Nors sukurta bendroji CIM/SMGS pranešimo apie žalą forma, jos pateikimo tvarką

reguliuoja atskirai CIM ir SMGS, todėl bendrasis CIM/SMGS važtaraštis vertintinas kaip daugiau techninis (formalus), o ne teisinis sprendimas.

V. Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimas – galimi sprendimo būdai

Paskutinėje disertacijos dalyje pateikiamas bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimo būtinybės pagrindimas bei galimi sprendimo būdai.

Kaip ir buvo nurodyta anksčiau, bendrasis CIM/SMGS važtaraštis nesukuria bendrųjų visiškai naujų vežėjų atsakomybės už krovinio sugadinimą ar praradimą principų, todėl natūralu, kad būtina sukurti bendrąją Europos ir Azijos teisinę sistemą, kuri reglamentuotų vežimo sutarties šalių santykius, gabenant krovinius geležinkeliais.

Vieningos geležinkelių transporto teisės kūrimą buvo nuspręsta suskaidyti į tris etapus:

I. Parengti deklaraciją dėl bendrų Eurazijos vežimo geležinkeliais sutarčių nuostatų ir sąlygų.

II. Parengti tipines normas tarptautiniam geležinkelio transportui.

III. Parengti vieningą teisės aktą, reglamentuojantį tarptautinius pervežimus geležinkeliais.

Disertacijos V dalyje koncentruojamasi į pasiūlymus dėl būsimo vieningo akto tarptautiniuose pervežimuose geležinkeliais, akcentuojant teisinės civilinės atsakomybės reglamentavimą.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Turinio požiūriu SMGS nuostatos yra pernelyg detalios, dalis nuostatų yra perteklinės ir dažnai neatitinkančios šiuolaikinės krovinių pervežimų rinkos realijų. Perdėtas kazuistiškumas bei akivaizdi vežėjo ir krovinio siuntėjo / gavėjo teisinio statuso, ypač civilinės atsakomybės nuostatų, disproporcija vežėjo naudai, laikytina viena iš pagrindinių krovinių pervežimo geležinkeliais paklausos augimą stabdančių priežasčių.
2. CIM yra įtvirtinta daug naujovių ir pakeitimų, sąlygojančių didesnę tarptautinio vežimo geležinkeliais santykių reguliavimo liberalizavimą, aiškumą ir modernumą, leidžia užtikrinti pervežimo santykių dalyvių teisių pusiausvyrą. Taip pat CIM įtvirtintas krovinių pervežimo geležinkeliais reguliavimas didžiąja dalimi suderintas su CMR nuostatomis, išskyrus tuos aspektus, kurie negali būti suvienodinti dėl krovinių pervežimo geležinkeliais specifikos.
3. Lyginant SMGS ir CIM įtvirtintas vežėjo atsakomybės nuostatas, darytina išvada, kad SMGS nuostatos daugiau atitinka vežėjo interesus ir numato platesnes vežėjo teises išvengti tiek pačios atsakomybės, tiek įrodinėjimo naštos proceso metu ar palūkanų mokėjimo ir kt. CIM nuostatos palieka gana daug susitarimo laisvės vežimo sutarties šalims (galimybė keisti vežėjų atsakomybės pagrindus ir ribas), SMGS – griežtai, imperatyviai reguliuoja gana smulkius, atskirus tarptautinio pervežimo geležinkeliais momentus. Atsižvelgiant į konstatuotus SMGS ir CIM skirtumus, CIM yra laikytinas daug aiškesniu ir modernesniu tarptautinių vežimų geležinkeliais santykių reguliavimu, nei SMGS.
4. Skirtingų teisinių sistemų egzistavimas stabdo krovinių pervežimų geležinkeliais rinkos plėtrą, todėl būtina ieškoti jų sąlyčio taškų bei kurti bendrai tiek Europoje, tiek Azijoje taikomas nuostatas. Nuo 2006 m. OSŽD ir CIT bendrai sukurtas ir funkcionuoja bendrasis CIM/SMGS

važtaraštis. Tačiau šis teisinis instrumentas nepakeitė atsakomybės klausimų reguliavimo, todėl akivaizdu, kad būtinas papildomas skirtingų teisės sistemų teisės normas unifikuojantis reglamentavimas. Šio poreikio nepaneigė ir specialiosios bendrojo CIM/SMGS važtaraščio sąlygos, nes jos nėra pakankamai išsamios, be to, jų taikymas nėra imperatyvus, todėl leidžia vežimo civilinių santykių dalyviams remtis senosiomis CIM ir SMGS teisės normomis.

5. SMGS ir CIM reglamentavimo suderinamumas gali būti pasiektas keičiant atskiras šių susitarimų nuostatas arba pamažu kuriant naują unifikuotą CIM/SMGS atsakomybės reguliavimą (naują tarptautinį teisės aktą), kuris leistų sukurti paprastesnį bei aiškesnį reguliavimą ir kartu užtikrintų tiek vežėjų, tiek klientų interesus. Atsižvelgiant į kitų transporto rūšių sėkmingą reglamentavimą, darytina išvada, kad ne SMGS ir CIM nuostatų keitimas, o būtent naujo tarptautinio teisės akto (Vieningo akto) sukūrimas yra skatintinas modelis.