

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETO
VERSLO TEISĖS KATEDRA

RASA PRIŽGINTAITĖ
Verslo teisės studijų programa (62401S105)

TEMA

**VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS DYDŽIO APRIBOJIMŲ TEORINIAI
ASPEKTAI IR PRAKTINĖ REIKŠMĖ**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:
Doc. dr. Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2009

TURINYS

IVADAS.....	3
1. VEŽĖJO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI.....	6
1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CMR konvenciją.....	6
1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CVR konvenciją.....	13
1.3 Vežėjo automobilių keliais atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus..	14
2. VEŽĖJO GELEŽINKELIU ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI.....	16
2.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal COTIF sutartį.....	17
2.1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CIV taisykles.....	17
2.1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CIM taisykles.....	18
2.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal SMGS susitarimą.....	23
2.3 Vežėjo geležinkeliu atsakomybės ribojimai pagal SMPS taisykles.....	26
2.4 Vežėjo geležinkeliu atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus.....	26
3. VEŽĖJO JŪRA ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI.....	27
3.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai, kylantys iš tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių gabenimą jūra.....	27
3.1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1924 m. Hagos taisykles.....	27
3.1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Hagos - Visbiu taisykles.....	29
3.1.3 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Hamburgo taisykles.....	31
3.2 „Visuotinis“ vežėjo jūra atsakomybės ribojimas.....	32
3.2.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai Pirmosiose konvencijose.....	33
3.2.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1976 m. Tarptautinę konvenciją.....	34
3.2.3 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1996 m. protokolą.....	36
3.3 Vežėjo jūra atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus.....	37
4. VEŽĖJO ORU ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI.....	37
4.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Varšuvos konvenciją.....	37
4.1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Hagos protokolą.....	39
4.1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1961 m. Gvadalacharos konvenciją.....	40
4.1.3 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal kitus Varšuvos konvencijos pakeitimus....	41
4.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1999 m. Monrealio Konvenciją.....	42
4.3 Vežėjo oru atsakomybės ribos Europos Sąjungoje.....	45
4.4 Vežėjo oru atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus.....	46
5. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS DYDŽIO APRIBOJIMŲ PRAKTINĖ REIKŠMĖ.....	46
IŠVADOS.....	49
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	50
SANTRAUKA.....	54
SUMMARY.....	55

IVADAS

Temos aktualumas. Šiuolaikiniame pasaulyje mūsų nebevaržo valstybių sienos. Panorėję galime nuvykti į bet kurį Žemės kampelį, parduotuvėse apstu prekių, pagamintų tolimiausiuose kraštuose. Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenimis¹, krovinių ir keleivių pervežimų apimtys kasmet auga. Taigi specifinė Lietuvos geografinė padėtis sudaro sąlygas verslininkams plėtoti pervežimų verslą. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymu² (toliau – Transporto veiklos pagrindų įstatymas) šalyje nustatytos penkios transporto rūšys: kelių, geležinkelių, oro, jūrų ir vidaus vandenų transportas. Šiame magistro baigiamajame darbe vidaus vandenų transporto specifika nebus analizuojama, kadangi Lietuvoje ši transporto rūšis nėra populiari.

Pervežimų verslas – itin rizikinga veiklos rūšis. Krovinio siuntėjas patiki vežėjui tam tikrą vertę rinkoje turinčias vertybes, o šis įsipareigoja jas nugabenti į paskirties vietą. Keleivis, kiekvieną kartą lipdamas į lėktuvą, laivą ar kitą transporto priemonę, yra priklausomas nuo didesnio pavojaus šaltinio valdytojo – vežėjo. Akivaizdu, jog keleiviui ir kroviniai esant mobilioje transporto priemonėje, jo saugumui kyla pavojų. Dėl šios priežasties vežėjo atsakomybės reglamentavimas yra specifiškas. Vienas pagrindinių civilinės atsakomybės principų – visiškas padarytų nuostolių atlyginimas. Tai reiškia, kad patirta žala turi būti tiksliai įvertinta ir nukentėjusiajam atlyginta būtent tiek, kiek jis prarado dėl padaryto pažeidimo. Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso³ (toliau – CK) 6.251 straipsnis, įtvirtinantis pažeidėjo pareigą visiškai atlyginti padarytus nuostolius, numato ir išimtį, t. y. ribotos atsakomybės galimybę. Civilinę atsakomybę gali riboti įstatymai, be to sutartinę atsakomybę gali riboti šalys tarpusavio sutartimis. Taigi būtent vežimo santykiuose šalių atsakomybė specifiška tuo, kad ji yra ribota, t. y. netaikomas visiškos atsakomybės principas.⁴ Toks reglamentavimas parankus vežėjams, tačiau ar tai nepažeidžia krovinio savininkų ir keleivių teisių? Ar teisės aktai, nustatantys skirtingas vežėjo atsakomybės ribas, nediskriminuoja vežėjų vežančių krovinius ir keleivius skirtingomis transporto rūšimis?

Pasirinkta magistro baigiamojo darbo tema „Vežėjo atsakomybės dydžio apribojimų teoriniai aspektai ir praktinė reikšmė“ aktuali tuo, kad Lietuvos teisinėje literatūroje šia tema dar nebuvo plačiau pasisakyta. Lietuvoje yra vos keletas mokslininkų, nagrinėjusių krovinių vežimo

¹ <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1569>; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

² Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034.

³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas//Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.

⁴ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt./red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009. P.489.

specifiką, o keleivių vežimo ypatumai iš viso nenagrinėjami. Užsienio teisės ir kitų mokslų atstovai šią temą dažniausiai gvildena per savo nacionalinės teisinės sistemos prizmę, atskleisdami pagrindines problemas, kylančias teisiniame reguliavime. Taip pat nėra gausi ir Lietuvos teismų sukaupta praktika mus dominančiu klausimu. Darbo autorė atsižvelgė į *doc. dr. E. Sinkevičiaus, doc. dr. D. Ambrasienės* darbus, jų pateiktas sampratas, taip pat naudingi buvo *dr. O. Drobitko* bei *R. Derkintytės ir M. Jonkaus* darbai. Siekiant visapusiškos pasirinktos temos analizės, darbo autorė analizuoja ir užsienio šalių mokslininkų (*M. A. Clarke, L. D'Arcy, S. Girvin, J. F. Wilson ir kt.*) darbus. Svarbią vietą tarp naudotų literatūros šaltinių užima Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išaiškinimai, formuojama praktika.

Magistro baigiamojo darbo objektas. Šio magistro baigiamojo darbo tyrimo objektas yra *vežėjo atsakomybės teisinis reglamentavimas*.

Magistro baigiamojo darbo dalykas. Šio magistro baigiamojo darbo tyrimo dalykas – *vežėjo atsakomybės dydžio ribojimai*. Šiame darbe bus apsiribojama vežėjo civiline atsakomybe, neanalizuojant administracinės ar kitos rūšies atsakomybės.

Magistro baigiamojo darbo tikslas. Atsižvelgiant į magistro baigiamojo darbo tyrimo objektą bei dalyką, darbo autorė išsikelia tikslą – *išanalizuoti kokiais dydžiais ir kodėl ribojama vežėjo atsakomybė*.

Magistro baigiamojo darbo uždaviniai. Tam, kad būtų tinkamai bei visapusiškai pasiektas tyrimo tikslas, magistro baigiamajame darbe iškeliami tokie *uždaviniai*:

1. Atskleisti kokiais dydžiais yra ribojama vežėjo atsakomybė už krovinio vežimo sutarties pažeidimą pagal Lietuvos įstatymus ir tarptautines konvencijas;
2. Atskleisti kokiais dydžiais yra ribojama vežėjo atsakomybė už keleivių vežimo sutarties pažeidimą pagal Lietuvos įstatymus ir tarptautines konvencijas;
3. Atskleisti kokioms sąlygoms esant vežėjas negali pasinaudoti jo atsakomybę ribojančiomis teisės normomis;
4. Apžvelgti praktines šio instituto taikymo problemas;
5. Išanalizuoti kodėl vežėjo atsakomybė yra ribojama nustatytais dydžiais.

Hipotezė. Vežėjo atsakomybės dydis visuomet ribojamas ir tai yra vežimo verslui suteikta privilegija.

Šiame magistro baigiamajame darbe naudojami tyrimo **metodai**:

Lyginimo metodas naudojamas Lietuvos ir kitų valstybių teisės aktų bei tarptautinių teisės dokumentų, reglamentuojančių vežėjo atsakomybės dydžio ribojimus už krovinių ir keleivių vežimo sutarties pažeidimą, analizei. Šis metodas padeda nustatyti, kuo panašus ir kuo skiriasi vežėjo atsakomybės dydžio ribojimų reglamentavimas tarptautiniuose teisės aktuose ir Lietuvos įstatymuose, palyginti skirtingų mokslininkų požiūrius, formuojamą praktiką šiuo nagrinėjamu klausimu.

Lyginamojo istorinio metodo pagalba buvo siekiama išsiaiškinti kaip kito vežėjo atsakomybės dydžio ribojimai skirtingais istoriniais laikotarpiais.

Apibendrinimo metodas tyrime buvo pasitelktas išanalizuotai medžiagai apibendrinti, išvadoms suformuluoti.

Empiriniai tyrimo metodai

Pagrindinis tyrimo metu taikytas empirinis tyrimo metodas – ***teisinių dokumentų analizės***. Šis metodas naudojamas Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių teisės aktų bei tarptautinės teisės dokumentų tyrimui.

Darbo struktūra. Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstomoji dalis ir pabaiga, pateikiamas literatūros sąrašas, darbo santrauka lietuvių bei anglų kalbomis.

Dėstomojoje dalyje kalbama apie vežėjų automobilių keliais, geležinkeliu, jūra ir oru atsakomybės dydžio ribojimus, jų praktinę reikšmę. Darbo pabaigoje pateikiamos išvados.

1. VEŽĖJO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI

1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CMR konvenciją⁵

Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties (toliau - CMR⁶ konvencija) konvencijos sukūrimo bei priėmimo istorija yra sudėtingesnė nei pervežimo jūra konvencijų. CMR konvencijos atsiradimas yra padidėjusio krovinių gabenimo Europoje po Antrojo Pasaulinio karo rezultatas. Konvenciją parengė Jungtinių Tautų Organizacijos Ekonominės Komisijos Europai (EKE) Vidaus transporto komitetas. Šis tarptautinis teisės aktas buvo pasirašytas 1956 m., o įsigaliojo nuo 1962 m. liepos 2 d. Tekstas buvo parengtas prancūzų ir anglų kalbomis, turinčiomis vienodą juridinę galią.⁷ CMR konvencija yra Europos tarptautinė sutartis, pavyzdžiui, JAV joje nedalyvauja.⁸ Šios Konvencijos tikslas – suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, t. y. tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę (CMR konvencijos preambulė). Pagrindiniai CMR konvencijos reguliuojami klausimai yra: krovinių vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas; važtaraščio turinys; vežėjo atsakomybė; reklamacijų, pretenzijų ir ieškinių dėl tarptautinių vežimų pareiškimo tvarka; ieškinio senatis; nurodymai, susiję su vežimais, kai veža keli vežėjai; CMR konvencijos šalių – dalyvių teismo sprendimų vykdymas; susitarimų, prieštaraujančių konvencijai negaliojimas.⁹ Vežėjo atsakomybę reglamentuojančios teisės normos išdėstytos IV Konvencijos skyriuje. Vežėjo atsakomybės dydis, jo apskaičiavimo tvarka išdėstyti CMR konvencijos 23-29 straipsniuose.

1956 m. CMR konvencijos¹⁰ 23 straipsnio 3 punkte nustatyta vežėjo atsakomybės riba už prarastą krovinį ar jo dalį, kuri negali būti didesnė nei 25 frankai už kiekvieną trūkstantą kilogramą bruto svorio. Franku laikomas auksinis frankas, kurio svoris 10/31 aukso g., o aukso praba yra 0,900. Konvencijos 23 straipsnis buvo pakeistas 1978 m. liepos 15 d. Europos ekonominės komisijos Vidaus transporto komiteto 38 specialiojoje sesijoje priimtu Protokolu. Šis protokolą įsigaliojo 1980 m. gruodžio 28 d. Valstybės, neprisijungusios prie šio Protokolo, kompensacijos dydį skaičiuoja vadovaudamosi aptartąja Konvencijos 23 straipsnio redakcija.

⁵ Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencija//Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.

⁶ Santrumpa CMR – iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšminių žodžių – **Convection** relative au contact de transport international de **marchandise** par **route**.

⁷ LAT senatas yra pasisakęs, kad oficialiame CMR konvencijos vertime į lietuvių kalbą yra lingvistinių netikslumų, todėl esant poreikiui reikėtų remtis autentišku tekstu anglų arba prancūzų kalbomis.

⁸ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU.-V.,-2006. P.106.

⁹ Doc. dr. Dangutė Ambrasienė “Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas” //Jurisprudencija, 2004. Tomas 55 (47), P.22.

¹⁰ 1956 m. Konvencijos tekstas iš <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

Konvencijos, pakeistos 1978 m. liepos 15 d. Protokolu, 23 straipsnio 3 punkte nustatyta vežėjo¹¹ atsakomybės riba už prarastą krovinį ar jo dalį, kuri negali būti didesnė nei 8,33 *atsiskaitymo vieneto* už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio. Pagal Konvencijos 20 straipsnio 1 punktą kroviny s laikomas prarastu, jei jis, pasibaigus sutartam pristatymo terminui, per 30 dienų nepristatomas (pristatymo terminas gali būti nurodytas tiek važtaraštyje, tiek ir kituose dokumentuose, nurodančiuose tai, kad pristatymo terminas buvo šalių suderintas¹²), o jeigu terminas nebuvo suderintas, – tai per 60 dienų nuo to momento, kai krovinį perėmė vežėjas. Jei šiems terminams pasibaigus vežėjas vis tik pristato krovinį, ieškovas turi teisę (bet ne pareigą) reikšti ieškinį dėl pavėluoto pristatymo patirtų nuostolių, bet ne dėl krovinio praradimo. Dalinis, kaip ir visas, krovinio praradimas, nustatomas ne pagal viso krovinio apimtį, o pagal atitinkamą vežimo sutartį bei krovinio važtaraštį. Taigi jei kroviny s yra padalijamas į dalis (vežamas keliomis transporto priemonėmis), tais atvejais, kai viena tokia dalis yra konkrečios sutarties ir/ar konkretaus važtaraščio objektas, galima laikyti, kad prarastas konkretus kroviny s nurodytas konkrečioje sutartyje ir/ar konkrečiame važtaraštyje.¹³ *Atsiskaitymo vienetas*, kaip nurodyta 23 straipsnio 7 punkte, yra specialių teisių vienetas, aprobuotas Tarptautinio valiutos fondo (toliau – TVF). Specialioji skolinimosi teisė – SST (angl. SDR – special drawing rights) – tai dirbtinė valiuta, sudaryta iš fiksuoto penkių pagrindinių valiutų kiekio: JAV dolerių, Japonijos jenų, Vokietijos markių, Prancūzijos frankų ir Didžiosios Britanijos svarų sterlingų. TVF kas penkerius metus peržiūri SST apskaičiavimo metodiką. TVF nuo 2006 m. sausio mėnesio pakeitė SST apskaičiavimo metodą,¹⁴ šiandien ši valiuta sudaryta iš fiksuoto keturių pagrindinių valiutų kiekio: eurų, JAV dolerių, Japonijos jenų ir Didžiosios Britanijos svarų sterlingų. Oficialių SST kursą kasdien nustato Tarptautinis Valiutos Fondas, o santykį su litu skelbia Lietuvos Bankas (šiuo metu santykis yra ~ 3,7¹⁵). SST turi būti perskaičiuojamas į valstybės, kurioje vyksta teismo procesas, nacionalinę valiutą pagal jos vertę teismo sprendimo arba šalių sutartą dieną. Toks konvertavimas turėtų būti atliekamas tokiu būdu, kad išreikštas valstybės nacionaline valiuta sumos dydis būtų kiek įmanoma labiau artimas tai vertei, kuri išreikšta atsiskaitymo vienetais, nurodytais 23 straipsnio 3 punkte (CMR konvencijos 23 str. 9 p.).

¹¹ Pažymėtina, jog vežėjas atsako ne tik savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus ir klaidas savo agentų ir kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo metu jis naudojosi, nebent būtų įrodyta, kad buvo aplinkybės, numatytos Konvencijos 17 str. 2 p. (CMR konvencijos 3 str.).

¹² 2001 m. birželio 15 d. LAT Senato Nutarimo Nr. 31 39 p.

¹³ Iš LAT Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalgos.

¹⁴ Informacija iš <http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/sdrbasket.htm>; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

¹⁵ Taigi apytikslė maksimali kompensacija už prarasto krovinio ar jo dalies kilogramą bruto svorio būtų ~ 30,82Lt.

Pažymėtina, jog nustatyta vežėjo atsakomybės riba nereiškia, kad jis bus įpareigotas mokėti konkretų 8,33 SST dydį už kilogramą krovinio. Ši riba – maksimali kompensuojamų nuostolių riba, krovinio siuntėjas visuomet turi įrodyti patirtų nuostolių dydį. Kompensacijos suma apskaičiuojama pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežti. Svarbu pabrėžti, jog ši nuostata skirta tam, kad vežimo kaštai ir kiti mokesčiai (pvz. muitai) nebūtų įskaičiuoti į krovinio vertę. Vežimo kaštus ieškovas gali išsieškoti remdamasis 23 straipsnio 4 punktu. *Krovinio vertė įvertinama pagal biržos kainas, o jeigu tokių nėra, – pagal rinkos, o jei nėra ir tokių, tai pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę* (CMR 23 str. 1 p., 2 p.). Tarptautinėje praktikoje tais atvejais, kai negalima nustatyti kompensuotinos krovinio vertės, pagal kurią prarastas krovinys būtų parduotas, orientuojamasi į kainą, pagal kurią prarastas krovinys būtų parduotas INCOTERMS taisyklių *ex work* sąlygomis, arba krovinio vertė nustatoma pagal sąskaitą – faktūrą.¹⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senatas yra konstatavęs, kad *jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę yra pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje–faktūroje nurodytą krovinio vertę, ir vežėjas įrodo, kad jis manė priimęs vežti krovinį mažesnės vertės nei rinkos ar biržos vertė, teismas gali vadovautis tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis (siuntėjas, siekdamas sumažinti ar išvengti maito mokesčių) negali tikėtis tokio savo interesų gynimo kaip sąžininga šalis*.¹⁷ Taigi tokiu atveju skaičiuojant mokėtiną kompensaciją būtų remiamasi sąskaitoje–faktūroje nurodyta krovinio verte. Jei tikroji krovinio vertė neviršija 8,33 SST už kilogramą bruto svorio, bus išmokama visos prarasto krovinio vertės kompensacija, o jei tikroji krovinio vertė didesnė nei numatytas kompensacijos maksimumas, bus atlyginama tik dalis krovinio vertės.

Pažymėtina, jog aptartasis vežėjo atsakomybės dydžio ribojimas nėra absoliutus, kadangi maksimali kompensuojama riba gali būti pakeista remiantis CRM konvencijos 24 ir 26 straipsniais. 23 straipsnio 6 punkte nustatyta, jog *didesnės kompensacijos iš vežėjo gali būti pareikalauta tik tuo atveju, jeigu buvo deklaruota krovinio vertė arba papildoma krovinio vertė, kaip nurodyta 24 ir 26 straipsniuose*. Konvencijos 24 straipsnyje nurodyta, jog *siuntėjas, jeigu apmokėtas sutartas užmokesčio už vežimą priedas, važtaraštyje gali nurodyti krovinio vertę, viršijančią ribą, nurodytą 23 straipsnio 3 punkte, ir šiuo atveju deklaruojama suma keičia šią ribą*. Konvencijos 26 straipsnio 1 punkte įtvirtinta, jog *siuntėjas, įrašęs atitinkamas instrukcijas važtaraštyje su sąlyga, kad bus apmokėtas suderintas užmokesčio už vežimą priedas, gali nustatyti papildomą krovinio vertę tam atvejui, jeigu krovinys būtų prarastas, sugadintas arba sutartu laiku nebūtų pristatytas į paskirties vietą*. To paties straipsnio 2 punkte nustatyta, jog

¹⁶ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.99-100.

¹⁷ 2001 m. birželio 15 d. LAT Senato Nutarimo Nr. 31 33 p.

jeigu nepriklausomai nuo kompensacijos, numatytos 23, 24, 25 straipsniuose, deklaruojama papildoma krovinio vertė, gali būti pareikalauta papildomai pagal deklaruotą krovinio vertę atlyginti įrodytą papildomą žalą. Taigi krovinio siuntėjas, norėdamas pakeisti maksimalias kompensacijos ribas, turi ne tik deklaruoti krovinio vertę važtaraštyje, bet ir apmokėti suderintą užmokesčio už vežimą priedą. Tokiu atveju deklaruota suma pakeis maksimalią ribą, nustatytą Konvencijos 23 straipsnio 1 dalyje. Šios nuostatos itin aktualios vežant brangius ir lengvus krovinius¹⁸ (pvz. parfumeriją, kailius, prabangius drabužius, kompiuterinę techniką ir pan.), kadangi priešingu atveju CMR konvencijoje nustatyta 8,33 SST už kilogramą kompensacija padengtų tik labai nedidelę prarastų prekių vertės dalį. Deja, praktikoje tokie susitarimai retai sudaromi.¹⁹

Pagal Konvencijos 23 straipsnio 4 dalį turi būti kompensuojamas visas užmokestis už vežimą, muitų rinkliavas ir mokesčius bei kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos, jeigu prarastas visas krovinys, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio; kiti nuostoliai nekompensuojami (LAT senatas yra pažymėjęs, jog ši teisės norma yra išversta ne visiškai tiksliai ir siūlo tikslesnį jos vertimą: papildomai turi būti kompensuojamas užmokestis už vežimą, muitų rinkliavos, kiti su vežimu susiję mokėjimai visiškai, jeigu prarastas visas krovinys, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio; kiti nuostoliai nekompensuojami²⁰). Taigi 23 straipsnio 3 punkte numatytas vežėjo atsakomybės dydžio ribojimas tokiems mokėjimams yra netaikomas. Konvencijoje nedetalizuojama sąvoka „kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos“, todėl skiriasi tarptautinė praktika taikant šią normą. Tokiomis išlaidomis gali būti išlaidos, susijusios su sugadintų prekių grąžinimu, kai jų nepriima gavėjas; akcizas, kurį reikalauja išieškoti ieškovas, kai jis sumokėtas dėl to, kad krovinys buvo pavogtas dar neišgabenant iš šalies.²¹ Kitos išlaidos gali būti taip pat ieškovo sumokėtas PVM, sugadintų prekių ekspertizės, utilizavimo ir kitos išlaidos. Sprendžiant klausimą, ar reikalaujamos išieškoti sumos yra laikytinos „kitomis su vežimu susijusiomis išlaidomis“, reikia nustatyti tiesioginį priežastinį ryšį tarp netinkamo vežimo įvykdymo ir krovinio siuntėjo arba gavėjo privalomai atliktų mokėjimų.²² Jei tiesioginis priežastinis ryšys yra, laikytina, kad tai išlaidos, susijusios su vežimu. Ir atvirkščiai, jei tiesioginio priežastinio ryšio nėra, tai tokios išlaidos su vežimu nėra

¹⁸ M. Šimkūnas. Siunčiant krovinį verta pasidomėti vežėjo atsakomybe bei krovinų draudimu// Kelias, 2003 m. liep. Nr. 1(1).

¹⁹ M. Šimkūnas. Vežėjo civilinės atsakomybės ribos// Kelias, 2006 m. rugsėjis. Nr. 9.

²⁰ Iš LAT Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalgos.

²¹ Pavyzdžiui, Didžiosios Britanijos Lordų Rūmų sprendimas byloje *James Buchanan & Co. V. Babco Forwarding and Shipping*/M. A. Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR. London: Sweet & Maxwell, 1990. P.475-476.

²² Iš LAT Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalgos.

susijusios. Išlaidos, susijusios su krovinio gabenimo paruošimu ir įpakavimu, nors jos daugeliu atveju tikrai yra didelės, kroviniui neatvykus į pristatymo vietą, nėra atlyginamos.²³ LAT senatas yra pasisakęs, jog sugadinto krovinio ekspertizės išlaidos yra išieškotinos iš vežėjo, nes yra priežastinis ryšys tarp krovinio vežimo bei jo sugadinimo vežimo metu. LAT praktikoje išlaidomis, susijusiomis su vežimu, taip pat pripažįstamos antstolio paslaugos, atliekant faktinių aplinkybių konstatavimą.²⁴ Pažymėtina, jog remiantis 23 straipsnio 1-4 punktų nuostatomis atlyginami tik tiesioginiai nuostoliai. Toks išaiškinimas duotas ir LAT Senato: *negautų pajamų ir kitų su vežimu nesusijusių nuostolių (šalutinių nuostolių) vežėjas neatlygina*.²⁵

Vežėjo atsakomybės dydis už krovinio pristatymo termino pažeidimą ribojamas užmokesčio už vežimą dydžiu (CMR konvencijos 23 str. 5 p.). Krovinio pristatymo termino pažeidimu laikomas pavėlavimas pristatyti krovinį sutartu terminu, o jei dėl terminų susitarta nebuvo – jei vežėjas krovinį gabeno ilgiau, nei laikas, kuris normaliomis sąlygomis būtinas pareigingam vežėjui kroviniui nugabenti. Krovinio pervežimo sutartis nagrinėjęs mokslininkas, *Leo D'Arcy*, teigia²⁶, kad protingas krovinio pristatymo laikas (*angl. reasonable time*) yra fakto klausimas. Atsiskaitymo metu ieškovas turi įrodyti, kad vežėjas neatvežė krovinio per protingą laiką ir kad tai įvyko dėl vežėjo aplaidumo. LAT senatas yra pasisakęs, jog nustatant „protingą“ laiką reikia atsižvelgti į 1970 m. AETR²⁷ susitarimo nuostatas, taip pat į tai, kad jei, nesuderinus termino, krovinyms nepristatomas per 60 dienų, jis yra laikomas prarastu (CMR konvencijos 20 str. 1 p.).²⁸ Teisminėje praktikoje nuostoliais pavėlavus pristatyti krovinį pripažįstami krovinio gavėjo trečiajam asmeniui sumokėti delspinigiai, papildomi mokesčiai įvežant krovinį, nuostoliai, patirti dėl to, kad prekių nebuvo galima parduoti iš karto, dėl ko reikėjo jas parduoti mažesne kaina, nes pakito prekių kokybė arba per tą laiką pakito tokių prekių kaina rinkoje.²⁹ Atkreiptinas dėmesys, kad sutarties šalys negali nustatyti didesnės vežėjo atsakomybės nei numato Konvencija. Toks šalių susitarimas bus laikomas negaliojančiu, kaip prieštaraujantis Konvencijos nuostatomis. Taip pat negalioja sąlygos, apribojančios ar panaikinančios vežėjo atsakomybę. Nors iš vežimo sutarčių besiklostantys santykiai yra prievolinio pobūdžio, šalims neleidžiama susitarti dėl netesybų, kurių Konvencija nenumato. Šios problemos teisėtumas

²³ Iš ten pat.

²⁴ LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartyje, civilinėje byloje *UAB „BTSK“ prieš UAB „Transidra“* Nr. 3K-3-296/2008.

²⁵ 2001 m. birželio 15 d. LAT Senato Nutarimo Nr. 31 35 p.

²⁶ D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Crayford: Shaw & Sons, 1992. P.21.

²⁷ 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)/Valstybės žinios. 2000, Nr. 59-1762.

²⁸ 2001 m. birželio 15 d. LAT senato nutarimo Nr. 31 39 p.

²⁹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.104.

nekvestionuojamas, jis aiškinamas tarptautinės teisės viršenybės principu. LAT yra išaiškinęs³⁰, kad pervežimo sutartyje numatytos baudos ir delspinigiai turi būti pripažinti negaliojančiais, nes pagal CMR konvencijos 41 straipsnį visi susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo Konvencijos, laikomi negaliojančiais. Tačiau Konvencijoje numatyta, jog tais atvejais, kai krovinio siuntėjas deklaruos prekių vertę važtaraštyje ir sumokės suderintą užmokesčio už vežimą priedą jis galės reikalauti papildomo patirtos žalos atlyginimo pagal deklaruotą krovinio vertę remdamasis CMR Konvencijos 26 straipsniu.

Sugadinęs krovinį vežėjas turi sumokėti sumą, lygią krovinio nuvertėjimo sumai, apskaičiuotai sutinkamai su 23 straipsnio 1, 2, 4 punktų nuostatomis. Tačiau tokia suma negali viršyti sumos, kurią reikėtų sumokėti visiškai praradus krovinį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinamas visas kroviny, arba sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus sugadintą krovinio dalį, jeigu dėl sugadinimo nuvertinama tik dalis krovinio (CMR konvencijos 25 str.). Konvencijos tekste nepateikiama krovinio sugadinimo sąvoka. LAT senatas yra išaiškinęs³¹, jog *krovinio sugadinimas* yra jo sugadinimas, dėl kurio kroviny tampa netinkamu naudoti, arba krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą (kokybinis kriterijus). Paminėtina, kad Konvencija stengiasi apsaugoti vežėją nuo lupikavimo. Praktikoje pasitaiko atvejų, kuomet pervežant krovinį netinkamomis sąlygomis (pvz. netinkama temperatūra), kroviny nuvertėja, tai yra sugadinamas. Tačiau tai dar nereiškia, kad vežėjas privalo kompensuoti krovinio vertę, kad ir Konvencijoje nustatytose ribose. Jei kroviny nuvertėja, vežėjas privalo sumokėti tik nuvertėjimo sumą. Pavyzdžiui, buvo transportuojami dažai. Vežėjas neįvykdė sutartyje numatytos sąlygos vežti juos tam tikroje temperatūroje, todėl dažai sušalo. Atitirpus dažams atsiskyrė jų sudedamosios dalys, dažai pavandenijo. Tačiau krovinio gavėjas savo jėgomis ir priemonėmis dažus sumaišė ir juos realizavo. Taigi gavėjas nuostolių nepatyrė. Jei dažams sumaišyti būtų buvę atlygintinai pasitelkti tretieji asmenys, krovinio savininkas galėtų reikalauti iš vežėjo atlyginti patirtus nuostolius. Jei sumaišius dažus jie būtų realizuoti mažesne kaina, dažų savininkas galėtų reikšti reikalavimą vežėjui atlyginti dažų nuvertėjimo sumą.

Remiantis Konvencijos 27 straipsnio 1 punktu įgaliojimus turintis asmuo pagal sutartį gali pareikalauti sumokėti palūkanas nuo sumos, skirtos kompensacijai. Palūkanos – 5% metams – pradedamos skaičiuoti nuo tos dienos, kai vežėjui raštu pateikiamas reikalavimas, o jeigu tokio nebuvo, – tai nuo ieškinio pateikimo dienos. Tam, kad būtų galima skaičiuoti metines palūkanas nuo reikalavimo pateikimo dienos, tokį reikalavimą turi pateikti turintis tam teisę asmuo ir pridėti žalą patvirtinančius dokumentus, bei nurodyti vežėjo atsakomybės pagrindus, kaip tai

³⁰ 2001 m. birželio 15 d. LAT senato nutarimo Nr. 31 36 p.

³¹ 2001 m. birželio 15 d. LAT senato nutarimo Nr. 31 39 p.

numatyta CMR konvencijos 32 straipsnio 1 punkte. Konvencijos tekste nėra nurodyta, iki kokio momento skaičiuojamos palūkanos. Pagal susiklosčiusią Vakarų Europos teismų praktiką palūkanos skaičiuojamos iki teismo sprendimo visiško įvykdymo momento.³² LAT senatas laikosi analogiškos pozicijos.³³ LAT senatas taip pat yra išaiškinęs, jog *pagal CMR konvencijos 41 straipsnį šalių susitarimas dėl kitokios palūkanų normos turi būti pripažintas negaliojančiu, taip pat negaliojančiomis turi būti pripažintos ir sutartyje numatytos baudos ir delspinigiai. Tuo atveju, jei šalys susitarė dėl didesnės palūkanų normos arba ieškovas reikalauja taikyti didesnę palūkanų normą, teismas turi taikyti 5 procentų metinių palūkanų normą. Jei šalys sutartyje nurodė mažesnę palūkanų normą, bet teismo nagrinėjimo metu ieškovas reikalauja taikyti 5 procentų normą, teismas turi taikyti palūkanų normą, nurodytą CMR konvencijoje.*³⁴ Konvencijos 27 straipsnio 2 punkte nustatyta, jog *jei kompensacijai apskaičiuoti duomenys neišreikšti tos šalies valiuta, kurioje pateiktas reikalavimas atlyginti žalą, jie perskaičiuojami į valiutą tos šalies pagal tos dienos kursą mokėjimo vietoje.* Europoje paplitusi teismų praktika, kai pagal pastarąją normą apskaičiuojamos ne tik palūkanos, bet ir visi nuostoliai, kurie turi būti kompensuojami pagal CMR konvencijos 23 straipsnio 1,2,3 ir 5 punktus.³⁵ Valiutos kurso svyravimai gali būti nepalankūs tiek ieškovui, tiek vežėjui, o CMR konvencijos 27 straipsnio 2 punkte šis klausimas sureguliuotas gana imperatyviai, todėl dėl vienokių ar kitokių valiutos kurso svyravimų tiek vežėjas, tiek ieškovas gali patirti didelių nuostolių, kurių kompensavimo mechanizmas CMR konvencijoje nėra numatytas.³⁶

Pažymėtina, jog vežėjas negalės remtis aptartomis atsakomybę ribojančiomis nuostatomis, jei žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams (CMR konvencijos 29 str. 1 p.). Pagal 29 straipsnio 2 punktą ši nuostata galioja ir tuomet, kai sąmoningus, tyčinius veiksmus įvykdė vežėjo agentai arba kiti asmenys, kurių paslaugomis naudojosi vežėjas vežimo metu, kai agentai ar kiti asmenys vykdė jiems pavestas užduotis. Tarptautinėje praktikoje tyčiniams veiksams prilyginamas grubus aplaidumas (didelis neatsargumas). Pavyzdžiui, priešingai sutartiniams įsipareigojimams, perdavė krovinį neįgaliotam asmeniui; žala, padaryta kroviniumi kontrabandos atveju; vežimas žinomai perkrauto krovinio; palikimas krovinio naktį be priežiūros; vairavimas transporto priemonę pervargus, nesilaikant poilsio taisyklių ir tai buvo

³² Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.105.

³³ 2001 m. birželio 15 d. LAT senato nutarimo Nr. 31 35 p.

³⁴ Ten pat.

³⁵ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.107.

³⁶ Ten pat. P.107-108.

autoįvykio priežastis ir pan.³⁷ Pagal Lietuvos teismų praktiką ir teisės doktriną tyčiai prilygintu neatsargumu laikomi tokie asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti.³⁸ Tokiu atveju iš vežėjo turi būti išieškomi visi galimi nuostoliai. Pagal CK 6.249 straipsnio 1 dalį žalą sudaro: turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos (tiesioginiai nuostoliai), taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jei nebūtų buvę neteisėtų veiksmų. Doc. dr. D. Ambrasienės ir doc. dr. E. Sinkevičiaus nuomone³⁹ įvertinus šią žalą pinigais ieškovas gali tikėtis visiško nuostolių atlyginimo remiantis CK 6.251 straipsnio 1 dalimi ir teismas dėl CMR konvencijos 29 straipsnyje nustatytų taisyklių imperatyvaus pobūdžio negalėtų, remdamasis CK 6.251 straipsnio 2 dalies nuostatomis, sumažinti nuostolių atlyginimo. Pažymėtina, jog Konvencijos 29 straipsniu būtų galima remtis tik tuomet, kai kaltas yra tik vežėjas. Nustačius, jog dėl žalos padarymo kaltas ne tik vežėjas, bet ir kitas asmuo (pvz. siuntėjas ar gavėjas), t. y. esant mišriai atsakomybei, ši teisės norma neturėtų būti taikoma.⁴⁰

Apibendrinant išnagrinėtas CMR konvencijos normas galime teigti, jog Konvencijoje numatyti du skirtingi vežėjo atsakomybės dydžio ribojimo režimai. Kompensacija už prarastą krovinį ar jo dalį, taip pat ir už sugadintą krovinį ribojama remiantis prarasto ar sugadinto krovinio (jo dalies) vertės nustatymu ir negali būti didesnė nei 8,33 SST už kiekvieną trūkstantą kilogramą bruto svorio, išskyrus Konvencijos 24 ir 26 straipsniuose numatytas išimtis, o kompensacija už krovinio pristatymo termino pažeidimą ribojama vežimo mokesčio dydžiu. Vežėjas negali remtis jo atsakomybę ribojančiomis CMR konvencijos nuostatomis tuo atveju, jei žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal nacionalinius įstatymus prilyginama tyčiniams veiksams.

1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CVR konvenciją⁴¹

Jungtinių Tautų Organizacijos Ekonominės Komisijos Europai (EKE) Vidaus transporto komitetas 1973 m. parengė Ženevos konvenciją dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo kelių

³⁷ 2001 m. birželio 15 d. LAT senato nutarimo Nr. 31 37 p.

³⁸ LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartyje, civilinėje byloje UAB „Baltic Express“ prieš UAB „Autonivera“. Nr. 3K-3-259/2007.

³⁹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P.106.

⁴⁰ Tokia išvada pateikta ir LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartyje, civilinėje byloje J.Gasiūno IĮ prieš UAB „SBA Transekspedicija“. Nr. 3K-3-328/2004.

⁴¹ Konvencijos ir jos Protokolo tekstai iš <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

transporto sutarties (toliau – CVR⁴² konvencija). Ši konvencija buvo iš dalies pakeista 1978 m. Protokolu. CVR Konvencija, nors ir nesulaukė didelio šalių dėmesio⁴³, įsigaliojo 1994 m. balandžio 12 d. Ją iš dalies keičiantis Protokolas nėra įsigaliojęs.

CVR konvencijos 13 straipsnio 1 paragrafe įtvirtinta, jog vežėjo atsakomybės dydis už keleivio sužalojimą ar mirtį neturėtų viršyti 250 000 frankų kiekvienam keleiviui. Tačiau valstybėms narėms leidžiama nustatyti ir didesnę atsakomybės ribą arba nenustatyti jokios atsakomybės ribos. Pažymėtina, jog to paties straipsnio 2 paragrafe įtvirtinta, kad nustatyta atsakomybės riba nedraudžia ieškovui prašyti priteisti kitų išlaidų (bylinėjimosi išlaidų ir kt.). Dar viena CVR konvencijos ypatybė – priešingai nei CMR konvencija, šis tarptautinis teisės aktas leidžia vežimo sutarties šalims susitarti dėl didesnių vežėjo atsakomybės ribų (CVR konvencijos 13 str. 3 par.).

CVR konvencijos 16 straipsnyje nustatytos vežėjo atsakomybės ribos už prarastą ar sugadintą bagažą. Šio straipsnio 1 paragrafe nurodyta, jog vežėjo atsakomybės dydis neturi viršyti 500 frankų už prarastą ar sugadintą bagažo vienetą bei 2 000 frankų kiekvienam keleiviui. Daiktams, kuriuos keleivis vežėsi su savimi nustatyta atsakomybės riba – 1 000 frankų kiekvienam keleiviui. Šios atsakomybės ribos neapima kitų išlaidų (bylinėjimosi ir pan.). Vežimo sutarties šalims nedraudžiama susitarti dėl didesnių vežėjo atsakomybės ribų.

Aptartos nuostatos pakeistos neįsigaliojusi 1978 m. Protokolu, pagal kurį atsakomybės ribos nustatytos nebe frankais, o SST. Pagal šį Protokolą vežėjo atsakomybė už keleivio mirtį ar sužalojimą ribojama 83 333 STT kiekvienam keleiviui, atsakomybė už prarastą ar sugadintą bagažą neturi viršyti 166,67 SST kiekvienam bagažo vienetui ir 666,67 SST kiekvienam keleiviui. Už daiktus, kuriuos keleivis vežėsi su savimi, vežėjas atsakingas 333,33 SST ribose kiekvienam keleiviui.

1.3 Vežėjo automobilių keliais atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus

Lietuvoje civilinės atsakomybės, kuri gali atsirasti vežant krovinius kelių transportu, teisinės normos yra nustatytos Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso⁴⁴ (toliau – KTK) ketvirtajame skirsnyje, kuris vadinasi „Atsakomybė“.

KTK numato vežėjo atsakomybę už krovinio ir bagažo praradimą, trūkumą ir sužalojimą. Išanalizavus Kodekso 46 straipsnio nuostatas galime daryti išvadą, jog nustatant vežėjo atsakomybės dydį svarbios yra dvi aplinkybės: ar buvo kroviny s iuntėjo pareiškimu įvertintas ir

⁴² Santrumpa CVR – iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšmių žodžių – **Convention** relative au contrat de transport international de **voyageurs** et de bagages par **route**.

⁴³ Remiantis JTO duomenimis jos dalyvėmis šiuo metu yra 10 valstybių.

⁴⁴ Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

ar už jį apmokėta. Jei krovinys įvertintas ir už jį apmokėta, tai vežėjas krovininui padarytą žalą atlygina įvertinto turto suma, jei nėra įrodymų, jog ši suma viršija padarytos žalos tikrąjį dydį. Jei krovinys nėra įvertintas ir už jį neapmokėta, tai vežėjas atsako už krovinio praradimą ar trūkumą prarasto ar trūkstamo turto verte, o už sužalojimą – tokia suma, kokia sumažėjo krovinio vertė (LR KTK 46 str. 2 d.). KTK 46 straipsnio 4 dalyje įtvirtintos krovinio vertės nustatymo taisyklės – analogiškos CMR konvencijos 23 straipsnio 1 ir 2 punktuose įtvirtintoms krovinio vertės nustatymo taisyklėms. KTK 46 straipsnio 5 dalyje nustatyta, jog *kompensacija už prarastą krovinį ar jo trūkumą negali viršyti CMR konvencijoje nustatytų maksimalių nuostolių atlyginimo ribų*. Taigi ir vežant krovinis Lietuvoje vežėjo atsakomybė ribojama 8,33 SST už kiekvieną prarasto ar sugadinto krovinio kilogramą bruto svorio. To paties straipsnio 6 dalyje nustatyta, jog šalių susitarimu priimant krovinį gali būti nustatyta didesnė jo vertė negu tikroji. Autorės nuomone ši teisės norma yra kritikuotina, kadangi įstatymų leidėjas nekonkretizuoja kokias atvejais šalių nustatyta didesnė krovinio vertė turės reikšmę. Galime manyti, jog šia norma buvo siekiama įtvirtinti šalių teisę susitarti dėl maksimalios vežėjo atsakomybės ribos pakeitimo, kaip tai numatyta CMR konvencijos 23 straipsnio 6 punkte. Pažymėtina, jog aptartos krovinio vertės nustatymo taisyklės taikomos ir nustatant vežėjo atsakomybę už krovinio praradimą ar sužalojimą, tačiau mokėtinos kompensacijos suma už prarastą ar sugadintą bagažą nėra ribojama Kodekso 46 straipsnio 5 dalyje nustatytu dydžiu.

KTK, priešingai nei CMR, nėra ribojama vežėjo atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą. KTK 47 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog *vežimo terminą pažeidęs vežėjas privalo atlyginti keleiviui, krovinio ar pašto, dokumentų siuntėjui arba gavėjui turėtus nuostolius, atsiradusius dėl transporto priemonės vėlavimo, jeigu sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis. Negautos pajamos neatlyginamos*. Taigi KTK ne tik neriboja vežėjo atsakomybės už vežimo termino pažeidimą, bet ir leidžia šalims susitarti dėl netesybų, kas yra draudžiama pagal CMR konvenciją. Pažymėtina ir tai, jog KTK vežimo termino pažeidimo sąvoka nėra pateikiama. Tik KTK 47 straipsnio 2 dalyje nustatyta, *kad vežimo terminas laikomas nepraleistu, jeigu vežėjas savo įsipareigojimo negalėjo įvykdyti dėl nenugalimos jėgos, transporto priemonės gedimo, gresiančio keleivių sveikatai ar gyvybei, šalinimo arba kitokių nuo vežėjo nepriklausančių aplinkybių*. Įdomu ir tai, kad CK vežėjo atsakomybė už transporto priemonės vėlavimą nustatyta tik keleivių vežimo atveju (CK 6.819 str.). Autorės nuomone tokia įstatymų leidėjo pozicija yra kritikuotina. Dr. Oleg Drobitko taip pat nesutinka su tokia įstatymų leidėjo pozicija.⁴⁵

⁴⁵ Drobitko O. Krovinų multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU.-V.,- 2006. P.99.

KTK 43 straipsnyje įtvirtinta, jog *žala, padaryta keleivio sveikatai ar gyvybei vežimo metu, atlyginama pagal Civilinį kodeksą. Vežėjui susitarus su keleiviu, gali būti nustatyta didesnė atsakomybė, negu nustatyta įstatymų.* CK 6.823 straipsnyje nustatyta, jog *vežėjo atsakomybė už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą nustatoma pagal šio kodekso XXII skyriaus trečiojo skirsnio (6.263–6.291 straipsniai) taisyklės, jeigu įstatymas ar vežimo sutartis nenustato didesnės vežėjo civilinės atsakomybės.* Išanalizavus pateiktas normas galime daryti išvadą, jog keleivio sužalojimo ir jo mirties atveju vežėjas privalės atlyginti visus padarytus nuostolius, o taip pat ir neturtinę žalą (CK 6.283, 6.284 str.). Taigi vežėjo atsakomybė už keleivio sužalojimą ir mirtį nėra ribojama.

Pažymėtina, jog pagal KTK 52 straipsnį *vežėjo susitarimai su keleiviu, kroviniu ar bagažo siuntėju arba gavėju dėl vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už padarytą žalą ar jos dydžio sumažinimo negalioja. Tokio susitarimo negaliojimas nepanaikina vežimo sutarties.*

Apibendrinant aptartą vežėjo atsakomybės reguliavimą Lietuvoje galime teigti, jog vežėjo atsakomybė už krovinių ar jo dalies praradimą ar sužalojimą ribojama taip pat kaip ir CMR konvencijoje. Tačiau vežant krovinius Lietuvoje vežėjo atsakomybė už krovinių pristatymo terminą nėra ribojama, be to, už tokį pažeidimą vežimo sutarties šalims leidžiama susitarti dėl netesybų. Vežėjo atsakomybė bagažo praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo atveju, taip pat keleivio sužalojimo ar jo mirties atveju nėra ribojama.

2. VEŽĖJO GELEŽINKELIU ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI

Tarptautinio pervežimo geležinkelių transportu reglamentavimas ypatingas tuo, kad šioje srityje susiformavo dualistinė sistema, kadangi Europoje veikia dvi pagrindinės geležinkelių transporto organizacijos – Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSDŽ), kurios narėmis yra Susisiekimo ministerijos iš 27 Rytų ir Centrinės Europos bei daugelio Azijos šalių⁴⁶ ir Tarpvalstybinė tarptautinio geležinkelių transporto organizacija (OTIF), kurios narėmis yra visos Europos (išskyrus buvusias TSRS valstybes, tačiau apimant Lietuvą, Latviją ir Ukrainą), trys Afrikos ir keturios Azijos valstybės (iš viso – 42 valstybės narės).⁴⁷ Taigi Rytų Europoje krovinių vežimą geležinkeliu reglamentuoja 1951 metų tarptautinė sutartis – Tarptautinis krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)⁴⁸, keleivių vežimą – Tarptautinės keleivių vežimo geležinkeliais taisyklės (SMPS), tuo tarpu Vakarų Europoje keleivių ir krovinių

⁴⁶ <http://osjd.org/>; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

⁴⁷ <http://www.otif.org/en/about-otif/list-of-member-states.html>; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

⁴⁸ Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.

pervežimus geležinkeliais reglamentuoja 1980 metais priimta Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija⁴⁹ (COTIF) ir šios konvencijos priedai.

2.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal COTIF sutartį

2.1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CIV taisykles

Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) A priedas (CIV taisyklės) reglamentuoja tarptautinius keleivių vežimus geležinkeliais. Vežėjo atsakomybei skirta CIV taisyklių IV dalis.

Pagal CIV taisyklių 27 straipsnio 2 paragrafą, vežėjas privalo atlyginti žalą, jei, mirus keleiviui, paramos netenka asmenys, kuriuos pagal įstatymą jis turėjo arba ateityje būtų turėjęs išlaikyti. 28 straipsnio b) punkte numatyta, jog kai sužalojamas keleivis arba pasikėsinama į jo fizinę ar psichinę neliečiamybę, žalos atlyginimą sudaro finansinių nuostolių, atsiradusių dėl visiško ar dalinio darbingumo netekimo arba dėl padidėjusių poreikių, kompensacija.⁵⁰ Aptartais atvejais vežėjo atsakomybė ribojama 175 000 *atsiskaitymo vienetų*⁵¹ suma kiekvienam keleiviui (CIV taisyklių 30 str. 2 par.).

Keleivių mirties ar sužalojimo atveju vežėjas yra atsakingas ir už žalą, atsiradusią keleiviams praradus visus daiktus, kuriuos jis turėjo ant savęs arba su savimi kaip rankinį bagažą, ar jų dalį, arba juos apgadinus. Tokios žalos padarymo atveju vežėjo atsakomybė ribojama 1 400 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam keleiviui. Pažymėtina, jog ši nuostata taikoma ir dėl gyvūnų, kuriuos keleivis vežėsi kartu su savimi (CIV taisyklių 33 str. 1 par., 34 str.).

Praradus bagažą vežėjo atsakomybė ribojama skirtingais dydžiais, priklausomai nuo to, ar patirtos žalos dydis yra įrodytas, ar ne. Taigi remiantis CIV taisyklių 41 straipsnio 1 paragrafo a) ir b) punktais, jeigu patirtos žalos dydis yra įrodytas, vežėjas privalo sumokėti keleiviui kompensaciją, lygią įrodytai sumai, tačiau neviršijant 80 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui arba 1 200 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam bagažo vienetui; jei patirtos žalos dydis nėra įrodytas, vežėjas privalo sumokėti iš anksto nustatyto dydžio kompensaciją, lygią 20 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui arba 300 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam bagažo vienetui. Apgadinus registruotą

⁴⁹ Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1995 m. lapkričio 1 d.

⁵⁰ Pažymėtina, jog vežėjas atsako ir už savo darbuotojus ir kitus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojasi veždamas, kai šie darbuotojai arba kiti asmenys atlieka savo pareigas. Geležinkelių infrastruktūros, kuria vežami keleiviai, valdytojai laikomi asmenimis, kurių paslaugomis naudojasi vežėjas veždamas (CIV 51 str.).

⁵¹ Visuose COTIF sutarties prieduose nurodytas atsiskaitymo vienetas yra TVF nustatyta specialioji skolinimosi teisė (Sutarties 9 str. 1 par.).

bagažą vežėjo mokama kompensacija negali viršyti sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus visą bagažą, jeigu dėl apgadinimo nebeteke vertės visas bagažas arba sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus dalį bagažo, jeigu dėl apgadinimo nuvertėjo tik bagažo dalis (CIV taisyklių 41 str. 1 ir 2 d.).

Pavėlavęs išduoti registruotą bagažą, vežėjas privalo už kiekvieną dvidešimt keturių valandų laikotarpį, skaičiuojamą nuo reikalavimo išduoti bagažą pateikimo, bet ne daugiau kaip už keturiolika dienų sumokėti kompensaciją, lygią patirtai žalai, neviršijant 0,80 *atsiskaitymo vieneto* kiekvienam pavėluotai išduoto bagažo bendrosios masės kilogramui arba 14 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam bagažo vienetui, jeigu turintis tam teisę asmuo įrodo, kad dėl vėlavimo jis patyrė žalos arba iš anksto nustatyto dydžio žalos atlyginimą, lygų 0,14 *atsiskaitymo vieneto* kiekvienam pavėluotai išduoto bagažo bendrosios masės kilogramui arba 2,80 *atsiskaitymo vieneto* kiekvienam bagažo vienetui, jeigu turintis tam teisę asmuo neįrodo, kad dėl vėlavimo jis patyrė žalos (CIV taisyklių 43 str. 1 par.).

Praradus transporto priemonę ar jos dalį, vežėjo atsakomybė ribojama 8 000 *atsiskaitymo vienetų* (CIV taisyklių 45 str.). Kompensacija už daiktus, paliktus transporto priemonėje ar prie transporto priemonės pritvirtintuose dėkluose (pvz. bagažo ar slidžių dėkluose), negali viršyti 1 400 *atsiskaitymo vienetų* (CIV taisyklių 46 str.).

Remiantis CIV taisyklių 48 straipsniu aptartos atsakomybės ribos netaikomos, jei įrodoma, kad žalą padarė vežėjas savo veiksmais arba neveikimu, tyčia siekdamas padaryti tokią žalą arba elgdamasis neatsargiai, tačiau suvokdamas, kad dėl šių veiksmų gali atsirasti tokia žala.

Jeigu apskaičiuojant kompensaciją reikia perskaičiuoti užsienio valiuta nurodytas sumas, jos perskaičiuojamos pagal kompensacijos išmokėjimo dieną mokėjimo vietoje galiojantį valiutos keitimo kursą (CIV taisyklių 49 str. 1 par.). Be to, turintis tam teisę asmuo gali reikalauti penkių procentų nuo kompensacijos metinių palūkanų, kurios skaičiuojamos nuo reikalavimo vežėjui pateikimo raštu dienos, arba, jeigu reikalavimas nebuvo pateiktas, – nuo bylos iškėlimo dienos (CIV taisyklių 49 str. 2 par.).

2.1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal CIM taisykles

Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) B priedas - Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo sutarties taisyklės (CIM taisyklės). Bendrieji kompensacijos apskaičiavimo principai nustatyti CIM taisyklių 30 straipsnyje. Šio straipsnio 1 paragrafe nustatyta, jog *krovinių ar jo dalies praradimo atveju vežėjas turi apmokėti, atmetant kitus nuostolius, kompensaciją pagal biržos kainą, arba, jei jos negalima nustatyti, pagal rinkos kainą, o nesant galimybės*

*pagal biržos ar rinkos kainas – pagal įprastinę tokios prekių rūšies ir kokybės tos dienos ir tos vietos, kur prekės buvo priimtos vežti, vertę.*⁵² Pastebėtina, jog pagal CIM taisykles, taip pat kaip ir pagal CMR konvenciją, krovinio vertė skaičiuojama pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai krovinys buvo priimtas vežti. Taigi vežimo kaštai ir kiti mokesčiai į krovinio vertę neįskaičiuojami, juos galima išsiieškoti pagal CIM taisyklių 30 straipsnio 4 paragrafą. Krovinys laikomas prarastu, jeigu per 30 dienų nuo krovinio pristatymo termino pabaigos jis nebuvo pristatytas arba perduotas disponuoti (CIM taisyklių 29 str. 1 par.). Pagal CIM taisykles netiesioginiai nuostoliai nėra atlyginami. Tokią išvadą galime daryti iš sąvokos „atmetant kitus nuostolius“. Kompensacija už prarastą krovinį ar jo dalį negali būti didesnė nei 17 *atsiskaitymo vienetų* kiekvienam trūkstamam bendros masės kilogramui (CIM taisyklių 30 str. 2 par.). Tačiau šis ribojimas nėra absoliutus, kadangi jei siuntėjas deklaruos krovinio vertę važtaraštyje, kompensacija bus ribojama deklaruota suma, t. y. bus pakeista CIM taisyklių 30 straipsnio 2 paragrafe nustatyta maksimali kompensuojamų nuostolių riba (CIM taisyklių 34 str.). Įdomu, jog pagal CIM taisykles norint pakeisti maksimalią kompensuojamų nuostolių ribą siuntėjui tereikia deklaruoti krovinio vertę važtaraštyje, tačiau papildomo vežimo mokesčio sumokėjimas nėra privaloma sąlyga, kas yra būtina norit pakeisti maksimalią kompensuojamų nuostolių sumą pagal CMR konvenciją.

Praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, arba įvairiarūšio transporto vienetą, arba jų nuimamas dalis, kompensacija, nemokant jokių kitų žalos atlyginimų, yra ne didesnė, negu įprastinė geležinkelių transporto priemonės arba įvairiarūšio transporto vieneto, arba jų nuimamų dalių vertė jų praradimo dieną praradimo vietoje. Jei nėra įmanoma nustatyti praradimo dienos ir vietos, kompensacija apskaičiuojama pagal įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje (CIM taisyklių 30 str. 3 par.). Taigi kompensacija už prarastą geležinkelių transporto priemonę kaip krovinį nėra ribojama CIM taisyklių 30 straipsnio 1 paragrafe nustatytu dydžiu, tačiau ji ribojama krovinio verte. Pažymėtina, jog pagal šią teisės normą netiesioginiai nuostoliai nėra atlyginami.

Be to, vežėjas privalo grąžinti vežimo mokestį, sumokėtus muitus ir kitas sumas, sumokėtas vežant prarastą krovinį, išskyrus akcizo mokestį už tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą (CIM taisyklių 30 str. 4 par.). OTIF organizacijos biuletenyje nurodoma, jog OTIF valstybių narių teismų praktika dėl išlaidų kompensavimo, kuomet prekės (kroviny) yra pavagiamos, nebuvo nuosekli ir dažnai prieštaravo įstatymų leidėjo valiai. OTIF Sekretoriatas šiuo klausimu yra gavęs nemažai oficialių užklausų iš

⁵² Pažymėtina, jog vežėjas atsako ne tik už savo, bet ir savo darbuotojų ir kitų asmenų veiksmus, kurių paslaugomis jis naudojasi veždamas krovinį, kai šie darbuotojai ar kiti asmenys atlieka savo pareigas (CIM taisyklių 40 str.).

valstybių narių. Taigi galiausiai Sekretoriatas paskelbė, kad OTIF pozicija sutampa su Vokietijos federalinio teisingumo teismo pozicija, išdėstyta *Bundesgerichtshof* byloje.⁵³

Pastarojoje byloje Vokietijos federalinis teisingumo teismas, kaip apeliacinė instancija, sprendamas dėl bylos esmės, išaiškino sąvoką „kitos su vežimu susijusios išlaidos“.⁵⁴ Bylos esmė buvo tokia: ieškovas – bendrovės M. GmbH, užsiimančios cigarečių gamyba Vokietijoje, draudikas, remdamasis perkelta ir galiojančia teise – prašė priteisti iš atsakovo D. AG. nuostolius, pastarajam neįvykdžius prievolės – nesumokėjus už cigaretes, ir taip, inter alia, pažeidus ir vadinamąją *tabako prievolę*. 1995–1997 m. laikotarpyje draudėjas (pardavėjas), remdamasis Europos Sąjungos mokesčių suspendavimu, siuntė pirkėjui Prancūzijoje cigaretes, neapmokestintas muitais ir už kurias nebuvo iš anksto atsiskaityta. Pagal mokesčių suspendavimą (sustabdymą), taikomą Europos Sąjungos kroviniams, cigaretės, pagamintos Vokietijoje yra atvežamos iš apmokestinamų sandėlių įgaliotų gavėjų įmonėms kitose valstybėse narėse. Mokestinė atsakomybė tabako produktams yra taikoma tada, kai šie produktai yra priimami įgaliotų gavėjų įmonių, kurios nuo to momento tampa mokesčių subjektais. Jeigu mokesčių suspendavimo procedūra yra netaikoma tabako produktams jų pervežimo momentu, siuntėjas yra mokesčių subjektas. Tuo pačiu 1995–1997 m. laikotarpiu cigaretės vežimo metu buvo pavogtos 8 kartus. Atsakovas apmokėjo dalį tik tą dalį mokestinės prievolės, kuri jau buvo apdrausta. Ieškovas su tokiais atsakovo veiksmais nesutiko. Pirmos instancijos teismas patenkino Ieškovo ieškinį ir priteisė iš Atsakovo sumokėti visą piniginę prievolę. Apeliacinės instancijos teismas, gavęs Atsakovo skundą, pirmos instancijos teismo sprendimą panaikino. Apeliacinis teismas paneigė Atsakovo pareigą padengti Ieškovui tabako mokesčius, kurie buvo paskirti Prancūzijos mokestinių institucijų apdraustajai šaliai dėl to, kad cigaretėms nebuvo taikoma mokesčių suspendavimo procedūra. Teismas nurodė tokius savo sprendimo motyvus:

1. Tabako mokestis nėra padengiamas pagal Vienodųjų taisyklių (CIM taisyklių) 30 straipsnio 4 paragrafą. Pagal šią normą geležinkelio bendrovė padengė pervežimo išlaidas, muitus ir kitas su vežimu susijusias išlaidas. Tabako mokestis neįėjo į „kitas su vežimu susijusias išlaidas“, nes šios išlaidos atsirado kaip rezultatas to, kad cigaretės buvo pavogtos. Tabako mokestis buvo siuntėjo rizikos dalis. Nukentėjusioji šalis negavo visos prekių vertės (kiekio), nes tokios išlaidos kaip muitai, vežimo mokesčiai ir kiti mokesčiai atitinkamai sumažina prekių vertę. Remiantis šia pozicija yra kompensuojamos tik tos muitinės rinkliavos, vežimo mokesčiai ir kiti mokesčiai, susiję su vežimu, kurie lėmė tai, kad prekių pristatymo vietoje prekių (krovinio) vertė buvo išaugusi. Dėl to išlaidos, susijusios su krovinio pažeidimu, neturi būti atlygintos, nes

⁵³http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Recht-Urteil_BGH_Bemerkungen_e.pdf; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

⁵⁴http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_e.pdf; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

šiuo atveju, netipiškai, krovinio pristatymo vietoje dėl jų prekių vertė buvo sumažėjusi. Tabako prievolė, kaip rezultatas to, kad cigaretės buvo perkeltos iš mokesčių suspendavimo procedūros, sudaro tam tikrą žalos piniginę išraišką. Tačiau tai tikrai nereiškia to, kad šie mokesčiai turi būti įskaičiuojami į „kitas su vežimu susijusias išlaidas“ pagal CIM 30 straipsnio 4 paragrafą.

2. Sąvoka „kitos su vežimu susijusios išlaidos“ pagal CIM 30 straipsnio 4 paragrafą turi būti aiškinama siaurinamai.

CIM taisyklės numato vežėjo atsakomybę už krovinio masės sumažėjimą. Pažymėtina, jog remiantis CIM 31 straipsnio nuostatomis vežant krovinius, kurie vežimo metu dėl savo ypatybių vien tik dėl vežimo netenka krovinio masės dalies, tam tikri trūkumai yra leistini. *Skystiems kroviniams arba kroviniams, kurie buvo pateikti vežti drėgni, leidžiamas masės sumažėjimas dviem procentais, o sausų krovinų masė gali sumažėti vienu procentu, ir už tokius masės sumažėjimus geležinkelis neatsako, nebent įrodoma, kad krovinys buvo prarastas ne dėl priežasčių, pateisinančių nurodytus leistinus trūkumus* (31 str. 2 par.). Taigi geležinkelis atsako tik už tokį krovinio masės sumažėjimą, kuris viršija leistiną masės trūkumą. *Vežant kelis krovinio vienetus su vienu važtaraščiu, kiekvieno krovinio vieneto masės sumažėjimas vežimo metu apskaičiuojamas atskirai, jeigu išsiuntimo metu važtaraštyje kiekvieno krovinio vieneto masė buvo nurodyta atskirai arba jeigu šią masę galima nustatyti kitokiais būdais* (31 str. 3 par.). Jeigu prarandamas visas krovinys arba krovinio vienetas, apskaičiuojant kompensacijos dydį leistinas masės sumažėjimas vežimo metu neišskaičiuojamas.

Remiantis CIM taisyklių 32 straipsnio 2 paragrafu kompensacija už apgadintą krovinį negali viršyti sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus visą siuntą, jeigu dėl apgadinimo nebeteko vertės visa siunta arba sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus dalį siuntos, jeigu dėl apgadinimo nuvertėjo tik siuntos dalis. Krovinio vertė apskaičiuojama remiantis 30 straipsnio nuostatomis, o kompensacijos dydis lygus krovinio vertės sumažėjimui. 32 straipsnio 3 paragrafe nustatyta, jog *apgadinus geležinkelio transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, kompensacija yra ne didesnė nei remonto išlaidos ir ji negali viršyti kompensacijos, kuri numatyta už prarastą krovinį*. Netiesioginiai nuostoliai nėra atlyginami, tačiau vežėjas privalo grąžinti atitinkamą dalį 30 straipsnio 4 paragrafe išvardintų mokesčių (32 str. 4 par.).

Vadovaujantis Taisyklių 33 straipsnio 1 paragrafo nuostata kompensacija už žalą, atsiradusią dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo, įskaitant ir krovinio apgadinimą, yra ribojama keturių vežimo mokesčio dydžių suma. Taigi pavėlavęs pristatyti krovinį vežėjas turi atlyginti ir atsiradusius netiesioginius nuostolius, tačiau visa kompensacijos suma negali viršyti keturių vežimo mokesčio dydžių sumos. Krovinio pristatymo termino pažeidimu laikomas šalių sutarto pristatymo termino pažeidimas. Jei šalys dėl krovinio pristatymo termino nesusitarė,

krovinio termino pažeidimu bus laikomas Taisyklių 16 straipsnio 2–4 paragrafuose nustatytų terminų pažeidimas, t. y.: *vagono siuntoms: išsiuntimo terminas – 12 valandų, vežimo terminas, taikomas kiekvienam pradėtam 400 km atstumui, – 24 valandos; smulkioms siuntoms: išsiuntimo terminas – 24 valandos, vežimo terminas, taikomas kiekvienam pradėtam 200 km atstumui, – 24 valandos. Atstumai taikomi sutartam maršrutui, o jei nėra tokio susitarimo – kuo trumpesniai maršrutui.* Pastebėtina, kad 16 straipsnio 3 paragrafe numatytais atvejais vežėjas gali nustatyti papildomus atitinkamos trukmės krovinio pristatymo terminus. Tokių terminų trukmė turi būti nustatyta Bendrosiose vežimo sąlygose. Svarbu ir tai, jog pagal CIM 16 straipsnio 4 paragrafą *krovinio pristatymo terminas pradedamas skaičiuoti nuo tada, kai buvo priimtas vežti krovinys; jis pratęsiamas tiek, kiek buvo stovėta ne dėl vežėjo kaltės. Krovinio pristatymo termino laikas neskaičiuojamas sekmadieniais ir įstatymų nustatytomis švenčių dienomis.* CIM taisyklių 33 straipsnio 2 paragrafe įtvirtinta, jog *jeigu prarandamas visas krovinys ir jei sumokama 30 straipsnyje numatyta kompensacija, 1 dalyje numatyta kompensacija nemokama.* Analizuojamo straipsnio 3 paragrafe nustatyta, jog *jeigu prarandama dalis krovinio, 1 dalyje numatyta kompensacija negali viršyti sumos, keturis kartus didesnės už vežimo mokestį, apskaičiuotą už likusią krovinio dalį. Jeigu krovinys apgadinamas ne dėl vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą, 1 dalyje numatyta kompensacija atitinkamai atvejais sumuojama su 32 straipsnyje numatyta kompensacija (CIM 33 str. 4 par.). Bendra 1 dalyje numatytos kompensacijos ir 30 bei 32 straipsniuose numatytų kompensacijų suma jokių atvejų negali būti didesnė už kompensaciją, numatytą praradus visą krovinį. (CIM 33 str. 5 par.).* Pažymėtina, jog šalys, susitarusios dėl krovinio pristatymo termino, gali susitarti ir dėl kitokios, nei numatyta Taisyklių 33 straipsnio 1 paragrafe kompensavimo tvarkos (CIM 33 str. 6 par.).

Paminėtina, jog Taisyklių 35 straipsnis leidžia šalims susitarti, jog prekių siuntėjas deklaruos specialų suinteresuotumą krovinio pristatymu važtaraštyje įrašydamas sumą skaičiais tam atvejui, jei krovinys bus prarastas ar apgadintas, ir tam atvejui, jei bus vėluojama jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą. Tokiu atveju jis turės teisę reikalauti, kad kartu su 30, 32 ir 33 straipsniuose numatytomis kompensacijomis būtų sumokėta ir įrodytos žalos kompensacija, tačiau neviršijant deklaruotos sumos. Ši nuostata yra *lex specialis* CIM taisyklių 5 straipsnio atžvilgiu.⁵⁵

Aptartosios 30, 32–35 straipsnių atsakomybės ribos nebus taikomos, jei įrodoma, kad vežėjas žalą padarė savo veiksmis arba neveikimu, tyčia siekdamas padaryti tokią žalą, arba elgdamasis neatsargiai, tačiau suvokdamas, kad dėl šių veiksmų gali atsirasti tokia žala (CIM 36 str.).

⁵⁵ Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

Jeigu apskaičiuojant kompensaciją reikia perskaičiuoti užsienio valiuta nurodytas sumas, jos perskaičiuojamos pagal kompensacijos išmokėjimo dieną mokėjimo vietoje galiojantį valiutos keitimo kursą (CIM 37 str. 1 par.) Be to, turintis tam teisę asmuo gali reikalauti penkių procentų nuo kompensacijos metinių palūkanų, kurios skaičiuojamos nuo reikalavimo vežėjui pateikimo raštu dienos, arba, jeigu reikalavimas nebuvo pateiktas, – nuo bylos iškėlimo dienos (37 str. 2 par.).

2.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal SMGS susitarimą

SMGS 25 straipsnio 1 paragrafe nustatyta, jog *atlygio dydis už krovinio ar jo dalies praradimą apskaičiuojamas pagal kainą, nurodytą užsienio tiekėjo sąskaitoje arba nustatyta tvarka patvirtintame šalies, kurioje pateikta pretenzija, šios sąskaitos išraše. Jeigu viso arba dalies prarasto krovinio kaina negali būti nustatyta nurodyta tvarka, tai ją nustato valstybinė ekspertizė. Už prarastą visą arba dalį krovinio, kuris buvo įkainotas deklaruojant jo vertę važtaraštyje pagal 10 straipsnį, geležinkelis sumoka siuntėjui arba gavėjui atitinkamą įkainio sumą arba jos dalį, kuri atitinka krovinio prarastos dalies įkainį.* Taigi ši teisės norma nustato neribotą geležinkelio atsakomybę krovinio ar jo dalies praradimo atveju. SMGS 17 straipsnio 6 paragrafe nustatyta, jog gavėjas gali laikyti krovinį prarastu, jei krovinyje jam nebuvo išduotas per 30 dienų nuo vežimo termino pabaigos.

Vežėjo atsakomybė pagal SMGS ribojama tik tuo atveju, jei krovinį sudarė buities daiktai, kurių siuntėjas neįkainojo važtaraštyje. Tokiu atveju už kiekvieną prarasto krovinio, kurį sudarė buities daiktai, kilogramą geležinkelis privalo sumokėti 6 Šveicarijos frankų sumą.

Be numatyto 25 straipsnio 1 paragrafe atlygio, *turi būti grąžinti važtapinigiai, muitinės rinkliavos ir kitos išlaidos, susijusios su prarasto krovinio arba jo dalies vežimu, jeigu jie neįtraukti į kainą (SMGS 25 str. 2 par.).*

Siuntėjo arba gavėjo išlaidų bei nuostolių, nesusijusių su krovinio vežimo sutartimi, geležinkelis nekompensuoja (SMGS 25 str. 3 par.). Kas yra išlaidos, susijusios su krovinio vežimo sutartimi, SMGS neapibrėžia.

SMGS 24 straipsnyje nustatyta vežėjo atsakomybė už trūkstamą krovinio masę. SMGS, kaip ir CIM, leidžiamas tam tikras krovinio masės sumažėjimas, siejamas su natūraliomis krovinio savybėmis. SMGS 24 str. 1 par. nustatyta, kad *dėl krovinių, kurių masė dėl jų ypatingų natūralių savybių vežant mažėja, nesvarbu koks krovinio vežimo atstumas, geležinkelis neatsako už tos krovinio masės dalies, kuri neviršija šių normų, praradimą: 2 % skystų arba atiduotų vežti žalių (šviežių) ar drėgnų krovinių ir šių krovinių masės: mangano ir chromo rūdos; vario*

sulfato; magnezijos ir kitos suverstinės chemijos žaliavos; druskos; šviežių vaisių; šviežių daržovių; išdirbtos ir įsūdytos odos; tabako; šviežios mėsos; 1,5 % šių krovinių masės: malkų, medienos, bambuko ir medžio anglies; mineralinių statybinių medžiagų; taukų; sūdytos žuvies; trąšų; 1 % šių krovinių masės: mineralinio kuro; naftos kokso; geležies rūdos; medžių žievės; neplautos vilnos; apynių; muilo; šaknų; šaldytos mėsos; visokios paukštienos; visokios rūkytos mėsos ir kitų rūkytų produktų; 0,5 % visų kitų sausų krovinių, kuriuos vežant masė mažėja, masės. Vežamų perkraunamų išvardytų suverstinių, biriųjų arba cisterniniuose vagonuose krovinių masės sumažėjimo normos, nurodytos šio paragrafo 1–4 punktuose, didinamos 0,3 % kiekvienam šios siuntos perkrovimui. Taigi vežėjas atsako tik už tokį krovinio masės sumažėjimą, kuris viršija leistinas normas. Tačiau šis atsakomybės ribojimas netaikomas, jei krovinio siuntėjas arba gavėjas įrodys, kad krovinio masė sumažėjo ne dėl ypatingų natūralių krovinio savybių (SMGS 24 str. 2 par.). Tais atvejais, kai keli krovinio vienetai buvo vežami pagal vieną važtaraštį, leidžiama krovinio masės sumažėjimo norma paskaičiuojama kiekvienam vienetai atskirai, jeigu priimant krovinį vežti kiekvieno vieneto masė buvo nurodyta važtaraštyje. Jeigu prarastas visas krovinyss arba prarasti jo atskiri vienetai, apskaičiuojant atlygį už nuostolius, jokie atskaičiavimai dėl prarastų krovinio vienetų masės sumažėjimo neatliekami. (SMGS 24 str. 3 ir 4 par.).

SMGS 26 str. 1 paragrafe įtvirtinta, jog už nuostolius dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios krovinio kokybės geležinkelis atlygina suma, kuria sumažėjo krovinio vertė. Tačiau tokia kompensacija negali būti didesnė nei atlygio suma už viso krovinio praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo ar krovinio kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių visas krovinyss neteko vertės arba nei atlygio suma už krovinio dalies vertės praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios kokybės neteko vertės tik dalis krovinio (SMGS 26 str. 4 par.).

SMGS 27 straipsnio 1 paragrafe nustatyta, kad už krovinio pristatymo termino pažeidimą geležinkelis moka baudą, kurios dydis nustatomas atsižvelgiant į pažeidusiam terminą geležinkeliui priklausančius važtapinigių ir sugaišties dydį (trukmę), kuris nustatomas kaip sugaišties (parų) ir bendro krovinio pristatymo termino santykis, būtent: 6 % važtapinigių, jeigu sugaištis ne didesnė kaip viena dešimtoji viso pristatymo termino; 12 % važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip viena dešimtoji, bet ne didesnė kaip dvi dešimtosios viso pristatymo termino; 18 % važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip dvi dešimtosios, bet ne didesnė kaip trys dešimtosios viso pristatymo termino; 24 % važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip trys dešimtosios, bet ne didesnė kaip keturios dešimtosios viso pristatymo termino; 30 % važtapinigių, jeigu sugaištis ne didesnė kaip keturios dešimtosios viso pristatymo termino. Tuo

atveju, kai per vienus geležinkelius kroviny s pervežtas po nustatyto termino, o per kitus – anksčiau nustatyto termino, nustatant sugaištį į tai turi būti atsižvelgta. Taigi pagal SMGS atsakomybė už krovinio pristatymo termino pažeidimą ribojama kitaip, nei pagal CIM taisyklės. Krovinio pristatymo termino pažeidimu laikoma SMGS 14 straipsnyje nustatytų terminų pažeidimas. Šiame straipsnyje įtvirtinta, jog: *didžiosios skubos kroviniams: išsiuntimo terminas – 1 para, smulkiosios siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 200 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose – 1 para, vagono arba didžiojo konteinerio siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 320 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose – 1 para, vagono arba didžiojo konteinerio siuntos vežimo keleiviniais traukiniais terminas kiekvieniems pradėtiems 420 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose – 1 para; mažosios skubos kroviniams: išsiuntimo terminas – 1 para, smulkiosios siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 150 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose – 1 para, arba didžiojo konteinerio siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 200 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose – 1 para. Šie terminai gali būti pratęsti esant SMGS 14 straipsnio 3 ir 4 paragrafuose numatytoms aplinkybėms.*

SMGS 27 straipsnio 2 paragrafe įtvirtinta, kad atlyginant už viso krovinio praradimą, numatytos šio straipsnio 1 paragrafe baudos neturi būti reikalaujama. Praradus krovinio dalį, bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu tai įvyko, mokama už neprarastą krovinio dalį. Sugadinus krovinį, jam sugedus arba dėl kitokių priežasčių pablogėjus krovinio kokybei bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu tai buvo, pridedama prie 26 straipsnyje numatyto atlygio sumos. Numatyta šio straipsnio 1 paragrafe baudos suma, kartu su mokesčiais, numatytais 25 ir 26 straipsniuose, neturi būti didesnė kaip bendra atlygio suma, kuri būtų sumokėta praradus visą krovinį. SMGS 27 straipsnio 3 paragrafe nustatyta, jog bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą mokama tik tais atvejais, jeigu nebuvo išlaikytas bendras krovinio vežimo nuo pradinės stoties iki galinės terminas, paskaičiuotas vadovaujantis 14 straipsniu. Pažymėtina, jog gavėjas praranda teisę gauti mokestį už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu jis neatsiėmė krovinio per vieną parą nuo geležinkelio pranešimo apie krovinio atvežimą ir galimybę jį perduoti gavėjo žinion (SMGS 27 str. 4 par.). Atskiriems geležinkeliams, SMGS susitarimo dalyviams, leidžiama susitarti dėl kitokių baudas už krovinio pristatymo termino pažeidimą nustatančių taisyklių, tačiau toks susitarimas neturi pažeisti klientų teisių pretenzijoms pateikti dėl jiems priklausančių sumų (SMGS 27 str. 5 par.).

Visos aptartos SMGS 25–27 straipsniuose numatytos sumos turi būti mokamos šalies, kurios geležinkelis išmoka šias sumas, valiuta. Jeigu suma nurodyta vienos šalies valiuta, o turi

būti sumokėta kitoje šalyje, tai ši suma turi būti perskaičiuota į tos šalies, kurios geležinkelis atlieka išmokėjimus, valiutą pagal išmokėjimo dienos kursą (SMGS 28 str. 1, 2 par.). Tais atvejais, kai atsakymas dėl pretenzijos grąžinti važtapinigių perviršį arba 25 ar 26 straipsniais numatytus atlygius bus gautas po 180 dienų nuo pretenzijos pareiškimo dienos, prie priklausančios atlygio sumos priskaičiuojama 4 % metinių palūkanų (SMGS 28 str. 3 par.).

Paminėtina, kad draudimas riboti vežėjo atsakomybę kai žala padaryta tyčia, SMGS nėra numatytas.

2.3 Vežėjo geležinkeliu atsakomybės ribojimai pagal SMPS taisykles⁵⁶

Tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais taisyklių (SMPS taisyklių) 36 straipsnio 1 paragrafe nustatyta, jog *geležinkelis atsako už žalą, padarytą keleivio sveikatai ar gyvybei (fiziškai ar psichiškai traumuojamas arba miršta) dėl nelaimingo atsitikimo kelionės metu, įlipant (ar išlipant) į traukinį*. To paties straipsnio 2 paragrafe nustatyta, jog *kompensacijos dydis ir išmokėjimo tvarka nustatoma vadovaujantis nacionaliniais įstatymais tos valstybės, kurios geležinkelyje padaryta žala*.

2.4 Vežėjo geležinkeliu atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus

Pagrindinis šaltinis, reguliuojantis vežėjo geležinkeliu civilinę atsakomybę vežant keleivius, bagažą ir krovinius yra Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas⁵⁷ (toliau – GTK). Vežėjo civilinę atsakomybę reglamentuojančios teisės normos yra išdėstytos šio Kodekso septintajame skirsnyje. Kodekso 59 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog vežėjo atsakomybės dydis už prarastą krovinį ar esant jo trūkumui negali viršyti prarasto arba trūkstamo krovinio ar bagažo vertės, už sužalotą krovinį – sumos, kuria sumažėjo jo vertė, praradus krovinį ar bagažą, kurio vertė nurodyta perduodant vežti – nurodytosios krovinio ar bagažo vertės dydžiu. Tačiau jei geležinkelio įmonė (vežėjas) įrodo, kad tikroji krovinio ar bagažo vertė yra mažesnė už nurodytąją, – tikrosios jo vertės dydžiu. GTK 60 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, jog *geležinkelio įmonė (vežėjas), pavėluotai pristačiusi krovinį ar bagažą, atlygina padarytus nuostolius*. Taigi vežėjo atsakomybė už vežimo termino praleidimą nėra ribojama, t.y. geležinkelio įmonė privalo atlyginti visus dėl vėlavimo atsiradusius nuostolius, jei neįrodo, jog terminas praleistas ne dėl jos kaltės (GTK 60 str. 1 d.).

⁵⁶ Dokumento tekstas: http://osjd.org/isvp/public/osjd?STRUCTURE_ID=5038; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

⁵⁷ Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

3. VEŽĖJO JŪRA ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI

Laivo valdytojo atsakomybės ribojimo teisinis institutas yra unifikuotas tarptautiniu mastu. Jis ypatingas tuo, jog vežėjo atsakomybę riboja tarptautiniai teisės aktai, reguliuojantys krovinių gabenimą jūra pagal konosamentą (Hagos⁵⁸, Hagos – Visbiu⁵⁹ bei Hamburgo taisyklės) bei specializuotos konvencijos, skirtos būtent laivo atsakomybės ribojimo klausimui. Tai 1924 metų Tarptautinė konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su jūrų laivų savininkų atsakomybės ribojimu, suvienodinimo, 1957 metų Tarptautinė konvencija dėl jūrinių laivų savininkų atsakomybės apribojimo (1979 metais priimtas protokolas, pakeičiantis šią konvenciją), 1976 metų Konvencija dėl atsakomybės jūriniams reikalavimas apribojimo bei 1996 metų protokolas, iš dalies pakeičiantis pastarąją konvenciją.

Profesorius Stephen Girvin⁶⁰ išskiria dvi vežėjo atsakomybės ribojimų rūšis. Vežėjo atsakomybės ribojimus, kylančius iš tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių gabenimą jūra⁶¹, jis įvardija kaip „paketo“ (angl. „package“) ribojimus. Tuo tarpu atsakomybės ribojimus, kylančius iš specializuotų konvencijų, skirtų laivo savininkų atsakomybės ribojimui, jis įvardija kaip „visuotinius“ (angl. „global“) ribojimus. Šioje darbo dalyje nagrinėsime abi šias vežėjo atsakomybės ribojimų rūšis.

3.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai, kylantys iš tarptautinių konvencijų, reguliuojančių krovinių gabenimą jūra

3.1.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1924 m. Hagos taisykles

Pagal Hagos taisyklių 4 straipsnio 5 dalį vežėjo atsakomybės dydis už prekių⁶² praradimą ar sužalojimą, ar su jomis susijusius netekimą ar sužalojimą, ribojamas 100 svarų sterlingų už vieną prekių paketą ar vienetą, jei siuntėjas, prieš siųsdamas prekes, nenurodė ir į konosamentą⁶³ neįrašė tokių prekių rūšies ir vertės. Kiekvienas vežėjas, kuris įrodė, kad tikroji krovinio vertė

⁵⁸ 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės)//Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)-4124.

⁵⁹ 1968 m. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)//Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)-4123.

⁶⁰ Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.384.

⁶¹ Hagos, Hagos – Visbiu, Hamburgo taisyklės.

⁶² „prekės“ – prekės, gaminiai ir bet kurios rūšies daiktai, išskyrus gyvus gyvūnus ir krovinius, kurie vežimo sutartyje yra nurodyti kaip vežami ant denio ir yra taip vežami (Hagos taisyklių 1 str. c) p.).

⁶³ Konosamentas – krovinių vežimo dokumentas, prekinis vertybinis popierius. E. Sinkevičius. Krovinių dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė// Jurisprudencija 2008 Nr. 1(103).

yra mažesnė nei nurodyta konosamente, už prarastą ar sugadintą krovinį atsako tik nurodyto Konvencijos maksimumo ribose. Akivaizdu, jog šis dydis yra per mažas atsižvelgiant į šiuolaikinių krovinių pobūdį ir vertes, tačiau 100 svarų sterlingų suma buvo pasirinkta po ilgų diskusijų ir tuo metu, kai buvo priimta Konvencija šis dydis buvo ekonomiškai pagrįstas, kadangi buvo apskaičiuotas pagal vidutinę krovinio, gabenamo jūra, vertę.⁶⁴ Atsakomybės limitas ir žalos dydžio nustatymo metodika buvo pakeisti Hagos – Visbiu taisyklėse, bet šalims, neprisijungusioms prie pastarosios Konvencijos (arba kitaip neišreiškusioms savo valios dėl jų privalomumo), atsiranda problemų, taikant šią nuostatą, kadangi konteinerį irgi galima apibūdinti kaip „krovinio paketą“ ar „krovinio vienetą“. JAV, kuri nėra prisijungusi prie Hagos – Visbiu taisyklių, šis klausimas gavo „konteinerinio“ pavadinimą.⁶⁵ Jungtinių Valstijų teismai stengiasi įvairiais būdais išspręsti šią problemą. Pavyzdžiui, vienos byloje konteineris pripažįstamas laivo dalimi, tokiu atveju „krovinio vieneto“ ar „krovinio paketo“ taisyklę galima taikyti kroviniui, kuris yra konteineryje. Kiti teismai, atvirkščiai, rėmėsi fikcija lyg tai konteineriai nepristatytų pervežimui, bet kiti teismai už pagrindą ima krovinių aprašymą konosamente.⁶⁶

Hagos taisyklių 4 straipsnio 5 dalyje taip pat įtvirtinta teisės norma, leidžianti šalims susitarti dėl kitokios didžiausios sumos, tačiau ši suma negali būti mažesnė už Taisyklėse numatytą sumą. Tai sukuria specialią prezumpciją, kurią vežėjas gali paneigti. Vežėjas neatsako už žalą tuo atveju, jei siuntėjas pateikė netikslius duomenis apie krovinio pobūdį bei jo vertę. dr. O. Drobitko nuomone⁶⁷ ši nuostata yra principinė ir inkorporuota į kitus į kitus transporto teisės tarptautinius dokumentus (pvz., CMR konvencijos 11 str.).

Pažymėtina, jog Hagos taisyklėse nėra apibrėžta, kas gali remtis atsakomybę ribojančiomis nuostatomis. Bendrosios teisė doktrina neleidžia asmeniui, kuris nėra sutarties šalis pasinaudoti išimtimis, kurios riboja jo atsakomybę ar jos dydį. *Adler v. Dickson (The Himalaya)*⁶⁸ byloje buvo išaiškinta, kad laivo įgulos narys negali pasinaudoti atsakomybės ribojimo išimtimis, jei jam yra pareikštas ieškinys dėl aplaidumo, nes jis nėra sutarties šalis. *Scruttons v. Midland Silicones*⁶⁹ byloje Lordų Rūmai neleido pasinaudoti išimtimis laivų pakrovimo įmonei, kuriai buvo pareikštas ieškinys dėl krovinio sugadinimo jo iškrovimo iš laivo metu. Tačiau tai neatrodo teisinga teismų praktika, nes vežėjo samdomi darbuotojai veikia pagal

⁶⁴ Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.386.

⁶⁵ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teoriniai aspektai: daktaro dis. soc. Mokslai: teisė (01 S), MRU. Vilnius, - 2006. P.119.

⁶⁶ Ten pat.

⁶⁷ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teoriniai aspektai: daktaro dis. soc. Mokslai: teisė (01 S), MRU. Vilnius, - 2006. P.119.

⁶⁸ (1954) 2 Lloyd's Rep 267.

⁶⁹ (1962) Lloyd's Rep. 446.

vežėjo nurodymus, jo ir siuntėjo naudai. Taigi logiška būtų leisti jiems naudotis tokiomis teisėmis ir privilegijoms kaip ir vežėjui.

Hagos Taisyklių 9 straipsnyje, nustatyta, kad *Konvencijoje nurodyti piniginiai vienetai turi būti vertinami kaip esantys aukso vertės. Valstybės, kurių piniginis vienetas nėra svaras sterlingų, pasilieka teisę Konvencijoje svarais sterlingų nurodytas sumas pervesti į savo pinigų sistemą suapvalintais skaičiais. Be to, Nacionaliniuose įstatymuose skolininkui gali būti palikta teisė grąžinti skolą nacionaline valiuta pagal keitimo kursą, vyraujantį laivo atvykimo į atitinkamų prekių iškrovimo uostą dieną.*

Taigi pagal Hagos taisykles vežėjo atsakomybės dydis už prekių netekimą ar sužalojimą ribojamas 100 svarų sterlingų už vieną krovinio paketą ar vieneta, jei konosamente nėra nurodyta prekių vertė. Jei toks įrašas yra - vežėjo atsakomybė dydis ribojamas krovinio vertės, nurodytos konosamente dydžiu.

3.1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Hagos – Visbiu taisykles

Visbiu protokolais pakeitė Hagos taisyklių 4 straipsnio 5 dalį, nustatančią vežėjo jūra atsakomybės ribojimo taisykles. Vežėjo atsakomybės maksimumas už prekių netekimą ar sužalojimą Hagos – Visbiu taisyklėse siejamas ne tik su krovinio paketu bei vienetu, bet ir su svoriu. Hagos taisyklių 4 straipsnio 5 dalis buvo pakeista taip, kad pagal ją už prarastą ar sugadintą prekių, kurių rūšis ir vertė nebuvo nurodyti konosamente, vieneta ar paketą kompensuojami nuostoliai iki 10 000 frankų⁷⁰, o arba 30 frankų už tokio krovinio kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis. Frankas yra vienetas, kurį sudaro 65,5 miligramai aukso, kurio praba yra 900 tūkstantųjų dalių. Diena, kai priteista suma konvertuojama į nacionalinę valiutą, yra nustatoma pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę. Pastebėtina, jog Hagos ir Hagos – Visbiu taisyklės nenurodo, kada laikoma, kad krovinys yra prarastas.

Pagal Hagos – Visbiu taisyklių 4 straipsnio 5 dalies b) punktą *bendra grąžintina suma apskaičiuojama pagal tokių prekių vertę toje vietoje ir tuo metu, kur ir kada prekės yra arba turėjo būti iškraunamos iš laivo pagal sutartį. Prekių vertė nustatoma pagal prekės biržos kainą arba, jeigu tokios kainos nėra, pagal esamą rinkos kainą, arba, jeigu nėra nei prekės biržos kainos, nei esamos rinkos kainos, pagal įprastą tos pačios rūšies ir kokybės prekių vertę.* Taigi apskaičiuojant kompensacijos sumą pagal šią normą, į prekių kainą bus įskaičiuojami ir vežimo kaštai bei kiti mokesčiai (priešingai nei pagal CMR ar COTIF konvencijas).

⁷⁰ Tuo metu vertė buvo apie 235 svarų sterlingų, taigi riba pakelta daugiau nei dvigubai. Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.388.

Jei į konosamentą buvo įrašyta siunčiamų prekių rūšis ir vertė, vežėjo atsakomybės dydis skaičiuojamas pagal nurodytą vertę. Tokiu atveju konosamentas yra *prima facie* įrodymas, bet jis nėra privalomas ar neginčijamas vežėjui (Hagos – Visbiu taisyklių 4 str. 5 d. f) p). Pažymėtina, jog jei konosamente nenurodytas krovinių, sukrautų į konteinerį arba į kitą įrenginį, naudojamą kroviniams vežti jūra, vienetų skaičius, laikoma, kad juose yra vienas krovinyš arba vienas krovinio vienetas. Tiesa, tenka pastebėti, jog praktikoje vežėjas itin retai sutinka daryti tokius įrašus, kadangi jo paties civilinę atsakomybę už krovinių sugadinimą ar praradimą draudikai paprastai draudžia tik Hagos – Visbiu taisyklėse nurodytomis sumomis.⁷¹

Pastebėtina, jog nei Hagos, nei Hagos – Visbiu taisyklėse tiesiogiai nenumatyta vežėjo atsakomybė už krovinio pristatymo termino pažeidimą. Jei dėl pavėlavimo pristatyti prekes jos būtų sugadintos ar prarastos (pvz. jei greitai gendančios prekės sugestų) vežėjas turėtų atlyginti padarytą žalą, kadangi tai bus prekių sužalojimas, numatytas Taisyklių 4 straipsnio 5 dalies a) punkte. Tačiau jei dėl vėlavimo pristatyti prekes būtų patiriama nuostolių nukritus prekių rinkos vertei, tokie nuostoliai būtų atlyginami tik tada, jei vežėjas vežimo sutarties sudarymo metu žinojo arba turėjo žinoti apie aplinkybes, galinčias lemti tokių nuostolių atsiradimą, arba jei vežėjui apie tokias aplinkybes buvo laiku ir tinkamai pranešta. Taigi tokių nuostolių atlyginimo dėl vėlavimo galima reikalauti tik tokiu atveju, jei vežėjo atsakomybė iš anksto buvo aptarta vežimo sutartyje.⁷² Tokia išvada pateikta ir LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartyje, civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“*.⁷³

Hagos – Visbiu taisyklės tai pat papildytos 4 *bis* straipsniu, kuriame įtvirtinta, jog jei *ieškinys yra pareiškiamas vežėjo darbuotojui ar agentui (jei toks darbuotojas ar agentas nėra nepriklausomas rangovas), toks darbuotojas ar agentas turi teisę pasinaudoti gynybos priemonėmis ir ribota atsakomybe, į kurias vežėjas turi teisę pagal šią Konvenciją*. Taigi pagal šią normą anksčiau minėtoje *Adler v. Dickson* byloje būtų priimtas kitoks sprendimas.

Svarbu pabrėžti, jog *nei vežėjas, nei laivas neturi teisės remtis aptartais atsakomybės ribojimais, jei žala atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta* (4 str. 5 d. e) p.). Įrodinėjimo pareiga šiuo atveju tenka suinteresuotam asmeniui.

Deja, Poincare frankų sistema dėl infliacijos žlugo labai greitai po Briuselio Konferencijos. Dėl to Belgijos vyriausybė 1979 metais sukviėtė naują konferenciją, kurios pagrindinis tikslas ir buvo išspręsti problemas, kilusias dėl Poincare frankų.⁷⁴ Šios konferencijos

⁷¹ Derkintytė Regina. Kai pralaimėta kova su jūra. Jūra-Mope-Sea. Nr. 2007/02. http://www.jura.lt/contents/article_lit.php?id_year_issue=200702&id_num=11; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

⁷² R. Derkintytė, M. Jonkus Tarptautinė laivybos teisė. 2009 m., Vilnius. P.122.

⁷³ Nr. 3K-3-2/2007.

⁷⁴ Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.388.

rezultatas – 1979 m. SST protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės). Po pakeitimų vežėjo atsakomybės dydis susietas su fiksuotu valiutos vienetu. Pagal pakeistą normą vežėjo atsakomybės dydis ribojamas TVF nustatomu atsiskaitymo vienetu – specialiaja skolinimosi teise – SST. Taigi vadovaujantis Hagos – Visbiu taisyklėmis, iš dalies pakeistomis SST Protokolu, krovinio savininkas gali tikėtis 666,67 SST⁷⁵ už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vienetą arba 2 SST⁷⁶ už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis. Valstybės, kuri nėra TVF narė, nacionalinės valiutos vertė specialios skolinimosi teisės atžvilgiu apskaičiuojama pagal šios valstybės nustatytą tvarką. Valstybės, neratifikavusios ar kitaip neprisijungusios prie SST Protokolo ir nesančios TVF narėmis gali pareikšti, jog jų teritorijose atsakomybės ribos skaičiuojamos piniginiiais vienetais, esančiais aukso vertės (666,67 SST yra lygu 10000 piniginių vienetų).

Taigi pagal Hagos – Visbiu taisykles, iš dalies pakeistas SST protokolu, vežėjo atsakomybės dydis už prekių netekimą ar sužalojimą ribojamas 666,67 SST už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vienetą arba 2 SST už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis. Ši riba gali būti pakeista padarant įrašą konosamente.

3.1.3 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Hamburgo taisykles

Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinio pervežimo jūra⁷⁷ (Hamburgo taisyklės), kurios tekstas buvo aptartas ir priimtas tarptautinėje konferencijoje 1978 m., įsigaliojo nuo 1992 m. lapkričio 14 d. Nors šią Konvenciją pasirašė daugiau šalių, neturinčių didelio laivyno, galima pasakyti, jog tai pirmasis plataus pobūdžio tarptautinės teisės dokumentas, kuriame pabandyta surasti visapusišką kompromisą tarp krovinio bei laivų savininkų interesų.⁷⁸ Hamburgo taisyklės priimti paskatino augantis prekių savininkų nepasitenkinimas dėl Hagos ar Hagos – Visbiu taisyklių pagrindu įteisinto vežėjų atsakomybės ribojimo režimo.⁷⁹

Šioje Konvencijoje vežėjo atsakomybės maksimumas už prarastas ar sugadintas prekes padidintas iki 835 SST už krovinio paketą ar vienetą arba 2,5 SST už tokių prekių kilogramą

⁷⁵ Vertė litais ~ 2466,68 Lt.

⁷⁶ Vertė litais ~ 7,4 Lt.

⁷⁷ http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html; prisijungimo laikas: 2009-12-01.

⁷⁸ Drobitko O. Krovinio multimodaliniai vežimai: teoriniai aspektai: daktaro dis. soc. Mokslai: teisė (01 S), MRU. Vilnius, - 2006. P.121.

⁷⁹ R. Derkintytė, M. Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. 2009 m., Vilnius. P.124.

(Konvencijos 6 str. 1 d. a) p.) Žalą patyręs asmuo, kaip ir pagal Hagos – Visbiu taisykles, gali reikalauti tos sumos, kuri taikant šias atsakomybės ribas yra didesnė.

Svarbi Hamburgo taisyklių naujovė – vežėjo atsakomybės už vėlavimą laiku pristatyti krovinį įtvirtinimas. Pagal Taisyklių 6 straipsnio 1 dalies b) punktą vežėjo atsakomybė už vėlavimą pristatyti krovinį ribojama frachto už vėluojamą pristatyti krovinį dydžiu, padaugintu iš koeficiento 2,5. Tačiau jei vėluojama pristatyti prekes daugiau kaip 60 dienų, prekių savininkas įgyja teisę reikalauti atlyginti nuostolius, atitinkančius sumą, kuri būtų sumokama nukentėjusiam šaliai, jei tos prekės būtų prarastos.

Hamburgo taisyklių 6 straipsnio 4 dalyje nustatyta, jog vežimo sutarties šalys gali susitarti ir dėl kitokių vežėjo atsakomybės ribų.

Kaip ir Hagos – Visbiu taisyklės, Hamburgo taisyklės įtvirtina draudimą vežėjui remtis atsakomybę ribojančiomis nuostatomis tuo atveju, jei žala, atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta (Hamburgo konvencijos 8 str. 1 d.)

3.2 „Visuotinis“ vežėjo jūra atsakomybės ribojimas

Istoriškai susiformavo dvi skirtingos visuotinio vežėjo atsakomybės ribojimo sistemos. Pagal pirmąją sistemą laivo savininko atsakomybė buvo ribojama laivo rinkos kainos ir užmokesčio už krovinio vežimą (frachto) dydžiu. Ilgainiui šis institutas kito ir skirtingų valstybių teisinėse sistemose įgijo skirtingas formas. Vykdomasis (angl. execution) atsakomybės ribojimo instituto modelis, paplitęs Vokietijoje ir Skandinavijos šalyse, buvo grindžiamas nuostata, kad laivo savininkas nėra asmeniškai atsakingas už žalą, padarytą vežant krovinius ir keleivius jūra. Tokių vežimų pagrindu kilę reikalavimai šiose šalyse buvo nukreipiami į laivą ir į frachtą. Kita atsakomybės ribojimo instituto atmaina – atsisakymo (angl. abandonment) forma, prigijusi Prancūzijoje, kiek vėliau ir JAV, laivo savininką laikė asmeniškai atsakingu už tokios žalos atsiradimą. Tačiau laivo savininkas turėjo teisę riboti savo atsakomybę atsisakydamas laivo ir frachto kreditorių naudai, kurie tokiu atveju visus savo reikalavimus galėjo tenkinti tik iš jiems perduoto turto. Abu aptartieji atsakomybės ribojimo modeliai numatė, kad laivo atsakomybė negali būti didesnė už jo laivo rinkos vertę ir frachto, mokėtino konkreto reiso metu, dydį. Toks ribojimo mechanizmas grindžiamas tuo, kad jei prekių savininkas vežimo jūra metu rizikuoja tik vežamo krovinio verte, tai ir laivo savininkas nesėkmingo vežimo atveju turėtų atsakyti tik laivu (jo verte) ir niekuo daugiau. Ši laivo savininko atsakomybės ribojimo sistema, vis dar galiojanti daugelyje šalių, tarp jų ir JAV, pasak profesoriaus John Wilson, turi du rimtus

trūkumus. Pirma, kuo senesnis ir mažiau prižiūrėtas laivas, tuo didesnė tikimybė, jog kils reikalavimų dėl atsakomybės, bet kompensacija bus nedidelė, kadangi tokio laivo vertė bus maža. Antra, kompensacija ribojama laivo verte po nelaimingo atsitikimo bei frachto dydžiu, taigi tikėtina, jog tik minimalūs nuostoliai bus padengti, o laivui nuskendus ar sproguš galimybės kreditoriams išsireikalausti patirtos žalos atlyginimą bus minimalios.⁸⁰ Svarbu ir tai, jog laivo savininko atsakomybė pagal šią sistemą ribojama ne kiekvieno įvykio, bet visų reiso metu atsitikusių įvykių atžvilgiu, o kreditorių reikalavimai tenkinami proporcingai jų įrodytoms sumoms ir pagal iš anksto nustatytą reikalavimų tenkinimo eiliškumą.

Pagal antrąją sistemą, pirmąkart pradėtą taikyti Didžiojoje Britanijoje XIX amžiuje⁸¹, laivo savininko atsakomybės ribojimas grindžiamas laivo tonažu. Toks monetarinis atsakomybės ribojimo modelis daugeliui valstybių pasirodė patrauklesnis ir kaip tarptautinis buvo unifikuotas daugelyje XX amžiaus tarptautinių konvencijų. Taigi pagal šią laivo savininko atsakomybės ribojimo sistemą atsakomybės ribos aiškiai apibrėžiamos pinigine suma, proporcinga laivo tonažui. Priešingai nei anksčiau aptartoje sistemoje, laivo savininko atsakomybės ribojimas taikomas kiekvieno įvykio, įvykusio reiso metu, o ne viso reiso atžvilgiu. Pagal šią sistemą sukuriama ribojimo fondas, kurio dydis priklauso nuo laivo dydžio. Į tokį fondą nukreipiami visų kreditorių reikalavimai, prioritetas suteikiamas reikalavimams, kylantiems dėl sveikatos sužalojimo ar gyvybės atėmimo, tenkinti. Visi kiti kreditorių reikalavimai tenkinami proporcingai, nenumatant jokio išankstinio eiliškumo. Nors tokia atsakomybės dydžio skaičiavimo formulė dažniausiai sąlygos didesnę kompensaciją nei senesnė sistema, išlieka problema, kad pagal šį metodą mažesnių laivų savininkams nepelnytai suteikiamos privilegijos, lyginant su didelių laivų savininkais.⁸²

3.2.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai Pirmosiose konvencijose

1924 m. Tarptautinio laivybos komiteto CMI (pranc. Comité Maritime International) priimta Tarptautinė konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su jūrų laivų savininkų atsakomybės ribojimo, suvienodinimo įtvirtino atsakomybės ribojimo sistemą, leidžiančią laivo savininkui pasirinkti: riboti savo atsakomybę remiantis laivo verte ir frachto dydžiu arba aštuoniais Didžiosios Britanijos svarais sterlingais už vieną talpos toną (reikalavimams dėl sveikatos sužalojimo ar gyvybės atėmimo taikomas pastarasis ribojimo matas). Ši konvencija rimto tarptautinio pripažinimo nesulaukė, ją ratifikavo tik 15 valstybių, iš kurių 6 ją vėliau

⁸⁰ Wilson. J. F. Carriage of goods by sea, Fifth Edition, - London. P.274.

⁸¹ Merchant Shipping Act 1854.

⁸² Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.384-385.

denonsavo.⁸³ Būtent dėl šios priežasties 1957 m. Briuselyje buvo priimta Tarptautinė konvencija dėl jūrų laivų savininkų atsakomybės ribojimo. Šis tarptautinis teisės aktas kur kas populiariesnis – jį ratifikavo ar kitaip prisijungė 51 valstybė, ir vis dar yra naudojamas kai kuriose iš jų.⁸⁴ Pagal šią konvenciją laivo savininko⁸⁵ atsakomybės ribojimas grindžiamas laivo tonažu. Atsakomybės ribos pradedamos skaičiuoti nuo 300 tonų, o apskaitos vienetu laikomas Poincare frankas. Svarbu ir tai, jog atsakomybės ribos pagal šią Konvenciją tiesiogiai priklauso nuo reikalavimų pobūdžio. Asmeniniams reikalavimams (t. y. reikalavimams dėl gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo) atsakomybė ribojama 3 100 Poincare frankų už vieną laivo talpos toną, tuo tarpu turtiniams reikalavimams atsakomybės riba yra 1 000 Poincare frankų už vieną laivo talpos toną. Jei asmeniniai reikalavimai pareiškiami kartu su turtiniais reikalavimais laivo savininko atsakomybė ribojama 3 100 Poincare frankų už vieną laivo talpos toną, išskiriant 2 100 Poincare frankų už vieną laivo talpos toną maksimalią atsakomybės ribą reikalavimams dėl gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo bei 1 000 Poincare frankų už vieną laivo talpos toną ribą turtiniams reikalavimams.⁸⁶ Pažymėtina, jog norėdamas riboti savo atsakomybę pagal šią Konvenciją laivo savininkas turi įrodyti, jog žala atsirado ne dėl jo veiksmų ar neveikimo. Jei visų reikalavimų, pareiktų laivo savininkui dėl konkretus įvykio, dydis viršija 1957 m. Konvencijoje nurodytas ribojimo sumas, laivo savininkas sudaro ribojimo fondą. Sudarius tokį fondą reikalavimų laivo savininkui dėl įvykio turintys asmenys galėdavo juos nukreipti tik į fondą.⁸⁷

3.2.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1976 m. Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo⁸⁸

Iniciatyvos dėl naujos konvencijos atsiradimo ir vėl ėmėsi CMI, rekomendavęs nustatyti tokias atsakomybės ribas, kurias sutiktų drausti dauguma draudimo rinkoje veikiančių bendrovių, atsižvelgiant į tai, kad padidinta draudimo įmokų suma neišvengiamai turės įtakos frachto, mokamo prekių siuntėjų ar gavėjų, dydžiui.⁸⁹ Taigi 1976 m. buvo priimta Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, kurią ratifikavo daugelis valstybių. Laivo savininko atsakomybės ribos, apibrėžtos šioje konvencijoje, ženkliai pakito, lyginant su 1957 m. Konvencijoje nustatytomis ribomis.

⁸³ R. Derkintytė, M. Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. 2009 m., Vilnius. P.245.

⁸⁴ Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.399.

⁸⁵ Pažymėtina, jog pagal šį dokumentą laivo savininku pripažįstamas ne tik asmuo, kuriam nuosavybės teise priklauso laivas, tačiau ir kiti asmenys – laivo frachtuotojas, valdytojas, operatorius, laivo statytojas ir laivų remonto įmonė. Be to, atsakomybės ribojimo teisė taip pat suteikiama laivo kapitonui bei jo įgulai.

⁸⁶ R. Derkintytė, M. Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. 2009 m., Vilnius. P.249.

⁸⁷ Ten pat. P.250.

⁸⁸ Valstybės žinios. 2004, Nr. 36-1185.

⁸⁹ R. Derkintytė, M. Jonkus. Tarptautinė laivybos teisė. 2009 m., Vilnius. P.253.

Naujojoje Konvencijoje žemutinė tonažo riba pakelta iki 500 tonų. Atsakomybės ribos skaičiuojamos nebe Poincare frankais, bet SST. Taigi pagal Konvencijos 6 straipsnio 1 dalį asmeniniams reikalavimams dėl gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo nustatytos tokios atsakomybės ribos: 333 000 SST laivui, kurio talpa⁹⁰ neviršija 500 tonų, o laivui, kurio talpa viršija minėtą ribą už kiekvieną papildomą talpos vienetą prie nurodytos sumos pridedama: *už kiekvieną toną nuo 501 iki 3000 tonų – 500 SST; už kiekvieną toną nuo 3001 iki 30 000 tonų – 333 SST; už kiekvieną toną nuo 30 001 iki 70 000 tonų – 250 SST; už kiekvieną toną daugiau kaip 70 000 tonų – 167 SST*. Pagal to paties straipsnio 2 dalį bet kuriems kitiems reikalavimams nustatytos tokios atsakomybės ribos: *167 000 SST laivui, kurio talpa neviršija 500 tonų, o laivui, kurio talpa viršija šią ribą, už kiekvieną papildomą talpos vienetą prie nurodytos sumos pridedama: už kiekvieną toną nuo 501 iki 30 000 tonų – 167 SST; už kiekvieną toną nuo 30 001 iki 70 000 tonų – 125 SST; už kiekvieną toną daugiau kaip 70 000 tonų – 83 SST*.

Dar viena itin svarbi šios Konvencijos naujovė – nustatyta atskira keleivių reikalavimų tenkinimo riba, lygi sumai, gautai padauginus 46 666 SST iš leidžiamo vežti laivu keleivių skaičiaus, nurodyto laivų liudijime. Ši suma bet koku atveju negali viršyti 25 mln. SST (1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo 7 str.).

1957 m. Konvencijos nuostatos, susijusios su ribojimo fondo sudarymu ir jo paskirstymu buvo nepakankamai išsamios (visi procedūriniai klausimai buvo palikti spręsti konvencijos šalių nacionalinei teisei), todėl 1976 m. Konvencija įtvirtino pakankamai tikslią ribojimo fondo sudarymo tvarką. Šios Konvencijos 11 str. 2 dalyje aiškiai įvardinta, kad fondas gali būti sudarytas deponuojant reikiamą sumą arba pateikiant garantiją, kuri yra priimtina pagal konvencijos šalies, kurioje tas fondas sudaromas, teisės aktus ir kurią teismas ar kita kompetentinga institucija laiko pakankama. Pažymėtina, jog ribojimo fondo sudarymas nėra privalomas, tačiau šalims suteikta galimybė savo nacionalinėje teisėje nustatyti, jog atsakingas asmuo gali remtis teise į atsakomybės ribojimą tik tuo atveju, jei yra sudarytas ribojimo fondas (Konvencijos 10 str. 1 d.).

Konvencijoje, be kitų naujovių, taip pat išplėstas asmenų, galinčių riboti savo atsakomybę sąrašas, į jį įtraukti gelbėtojai⁹¹ ir draudikai.

1976 m. Konvencijos 4 straipsnyje nustatyta, jog atsakingas asmuo neturi teisės riboti savo atsakomybės tik tuo atveju, jei žala atsirado dėl jo asmeninio veikimo ar neveikimo siekiant padaryti žalą arba neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta. Įrodinėjimo

⁹⁰ Laivo talpa skaičiuojama remiantis 1969 m. Konvencijos dėl laivų tonažo nuostatomis.

⁹¹ Šį pakeitimą sąlygojo 1971 m. *Tojo Maru* katastrofos atvejis, kuomet dėl naro, dalyvavusio tanklaivio *Tojo Maru* gelbėjimo operacijoje, neatsargumo įvyko sprogimas, sukėlęs milžiniškų nuostolių tanklaivio savininkams. *The Tojo Maru* (1971) 1 Lloyd's Rep 341.

našta tokiu atveju tenka asmeniui, norinčiam pareikalauti iš laivo savininko (ar kito atsakingo asmens) neriboto žalos atlyginimo.

Apibendrinant galime teigti, jog 1976 m. Konvencija, palyginus su 1957 m. tarptautiniu teisės aktu, nustatė kur kas didesnes atsakomybės ribas, tačiau suteikė laivo savininkui daugiau galimybių ją riboti.

3.2.3 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1996 m. protokolą⁹²

Nors 1976 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo gerokai padidintos atsakomybės ribos, daugeliui su laivybos verslu susijusių asmenų jos atrodė nepakankamai ginančios įvairių žalų patiriančių asmenų interesus. Dėl šios priežasties 1996 metais Londone buvo priimtas protokolą, iš dalies pakeičiantis šį tarptautinį teisės aktą.

Svarbiausia šio Protokolo naujovė – ženkliai padidintos laivo savininko atsakomybės ribos. Žemiausia atsakomybės riba pradėta skaičiuoti nuo 2 000 tonų (taigi labiausiai pakeitimai palietė mažus laivus).

Asmeniniams reikalavimams dėl gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo nustatytos tokios atsakomybės ribos: *2 mln. SST laivui, kurio talpa neviršija 2 000 tonų, o laivui, kurio talpa viršija minėtą ribą už kiekvieną papildomą talpos vienetą prie nurodytos sumos pridedama: už kiekvieną toną nuo 2 001 iki 30 000 tonų – 800 SST; už kiekvieną toną nuo 30 001 iki 70 000 tonų – 600 SST; už kiekvieną toną viršijančią 70 000 tonų – 400 SST. Bet kuriems kitiems reikalavimams nustatytos tokios atsakomybės ribos: 1 mln. SST laivui, kurio talpa neviršija 2 000 tonų, o laivui, kurio talpa viršija šią ribą, už kiekvieną papildomą talpos vienetą prie nurodytos sumos pridedama: už kiekvieną toną nuo 2 001 iki 30 000 tonų – 400 SST; už kiekvieną toną nuo 30 001 iki 70 000 tonų – 300 SST; už kiekvieną toną viršijančią 70 000 tonų – 200 SST (Protokolo 3 str.).*

Pakeistas ir keleivių reikalavimų dėl gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo tenkinimo ribojimas. Protokolo 4 straipsnyje nustatyta, jog keleivių reikalavimų dėl tenkinimo riba *lygi sumai, gautai padauginus 175 000 SST iš leidžiamo vežti laivu keleivių skaičiaus, nurodyto laivų liudijime*. Panaikinta ir maksimali 25 mln. SST riba tokiems reikalavimams tenkinti, o šalims, ratifikavusioms protokolą, buvo leista tokių reikalavimų atžvilgiu nacionalinėje teisėje nustatyti dar didesnes laivo savininko atsakomybės ribas.

Be atsakomybės ribojimo limitų padidinimo, Protokolu buvo padaryta ir kitų svarbių pakeitimų. Protokolo 2 straipsnis numatė, jog atsakomybės ribojimas nebus taikomas

⁹² 1996 m. protokolą, iš dalies pakeičiantis 1976 m. Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo//Valstybės žinios. 2006, Nr. 99-3838

reikalavimams dėl atlyginimo už gelbėjimo darbus, kurį reglamentuoja 1989 m. Tarptautinės turto gelbėjimo vandenyse konvencijos 14 straipsnį.

3.3 Vežėjo jūra atsakomybės ribojimai pagal nacionalinius teisės aktus

Prekybinę laivybą Lietuvoje reguliuoja Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas.⁹³ Šio įstatymo 58 straipsnyje įtvirtinta, kad *laivo valdytojo ir gelbėtojo atsakomybė dėl jiems pareikštų reikalavimų gali būti ribojama 1976 m. tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo bei kitų Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių nustatyta tvarka*. Lietuva yra prisijungusi prie Hagos – Visbiu taisyklių, 1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo bei ją iš dalies keičiančio 1996 m. Protokolo.

4. VEŽĖJO ORU ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOJIMAI

4.1 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Varšuvos konvenciją⁹⁴

1929 m. Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencijos) priėmimo tikslai buvo pašalinti problemas, galinčias kilti tarptautiniuose oro pervežimuose, nustatyti galimų pretenzijų reiškimo terminus, išspręsti jurisdikcijos problemas ir, svarbiausia, nustatyti griežtas vežėjo atsakomybės ribas.⁹⁵

Vežėjo atsakomybei skirtas III šios Konvencijos skirsnis. Šis tarptautinis teisės aktas nustato skirtingas vežėjo⁹⁶ atsakomybės ribas vežant keleivius bei įregistruotą bagažą ir krovinius.

Varšuvos konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog vežėjo atsakomybės dydis kiekvieno keleivio atžvilgiu ribojamas 125 000 frankų suma, tačiau vežėjas ir keleivis specialiu susitarimu gali nustatyti ir aukštesnę atsakomybės ribą. Specialaus susitarimo forma Konvencijoje nėra nustatyta. Vokietijoje vyrauja nuomonė, kad toks susitarimas turi būti sudarytas raštu. Anglijoje buvo nuspręsta, jog toks susitarimas turėtų būti pažymėtas specialioje

⁹³ Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.

⁹⁴ Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo//Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414.

⁹⁵ Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin,2001. P.3.

⁹⁶ Pažymėtina, jog sąvoka „vežėjas“ apima ne tik orlaivio savininką, bet ir jo darbuotojus, o taip pat ir agentus, pasamdytus oro vežėjo vykdyti vežimą, bei tų agentų agentus. *Waxman v. C.I.S. Mexicana de Aviacion* byloje buvo pažymėta, jog agentai, atliekantys paslaugas, kurias pagal sutartis su klientais būtų įpareigotas atlikti vežėjas, įtraukiami į šią kategoriją net ir tuo atveju, jei tarp tokio agento ir vežėjo nėra tiesioginių sutartinių santykių (Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002. P.140).

formoje.⁹⁷ Keleivis gali reikalauti žalos atlyginimo remdamasis Konvencijos 17 straipsniu, nustatančiu, jog *vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl keleivio mirties, sužalojimo ar bet kokio kitokio kūno sužalojimo, jei nelaimingas atsitikimas, dėl kurio buvo padaryta žala, įvyko orlaivyje arba bet kurių įlaipinimo ir išlaipinimo procedūrų metu*, taip pat ir Konvencijos 19 str., nustatančiu, jog *vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl pavėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba prekes*.

Konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nustatyta, jog vežėjo atsakomybės dydis vežant įregistruotą bagažą ir prekes ribojamas 250 frankų suma už kilogramą, tačiau ši riba gali būti ir kitokia, jei siuntėjas pasinaudos savo teise pareikšti specialų suinteresuotumą pristatymu perduodamas vietą vežėjui ir sumokėdamas galimą papildomą rinkliavą. Profesoriaus Malcolm Clarke teigimu⁹⁸, norit pasinaudoti šia teise nebūtina sumokėti papildomą vežimo užmokestį, užtenka, kad šalys būtų dėl tokio užmokesčio susitarusios. Norėdamas pasinaudoti šia teise siuntėjas privalo įrašyti deklaruojamą prekių vertę važtaraštyje (Konvencijos 8 str. m) p.). Tokiu atveju vežėjas privalės sumokėti sumą, neviršijančią deklaruotos sumos, jei neįrodys, kad ji viršija tikrąjį siuntėjo suinteresuotumą pristatymu. *Perera v. Varig* byloje pažymėta, jog sąvoka „specialaus suinteresuotumo deklaravimas“ turėtų būti interpretuojama kaip „reiškianti didesnės nei atsakomybės ribos, nei nustatytos 22 straipsnyje, vertės deklaraciją“, kadangi iki tol pasitaikydavo atvejų, kai prekių siuntėjai deklaruodavo mažesnę nei tikroji krovinio (bagažo) vertę, siekdami mažesnio vežimo mokesčio.⁹⁹ Prekių siuntėjas ar bagažo savininkas (keleivis) gali reikalauti žalos atlyginimo remdamasis Varšuvos konvencijos 18 straipsniu, nustatančiu, jog *vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus ar sugadinus įregistruotą bagažą arba prekes, jei atsitikimas, dėl kurio atsirado žala, įvyko vežimo oru metu*¹⁰⁰ arba jau minėtu Konvencijos 19 straipsniu.

Konvencijos 22 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, jog vežėjo atsakomybės dydis daiktų, kuriuos keleivis pasilieka su savimi, atžvilgiu yra ribojamas 5 000 frankų suma kiekvieno keleivio atžvilgiu.

Aptartosios nuostatos riboja vežėjo atsakomybę – ne nustatytais lygiais ar tarifais, bet ribomis, t.y. nukentėjusysis, reikalaudamas žalos atlyginimo, kiekvienu atveju privalo įrodyti tikrąjį patirtų nuostolių dydį.¹⁰¹ Varšuvos konvencijos 23 straipsnyje įtvirtinta, jog *bet kokia*

⁹⁷ Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002. P.141.

⁹⁸ Ten pat, P.144.

⁹⁹ Ten pat, P.145.

¹⁰⁰ Vežimas oru apima laikotarpį, kurio metu vežėjas saugo bagažą arba prekes, nepriklausomai nuo to, ar tai yra oro uoste, orlaivyje arba kurioje nors kitoje vietoje, jei įlaipinama ne oro uoste, tačiau neapima jokio vežimo žeme, jūra arba upe, atlikto už oro uosto ribų, išskyrus jei toks vežimas atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, siekiant pakrauti, išduoti arba perkrauti (Varšuvos konvencijos 18 str. 2 ir 3 d.).

¹⁰¹ Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002. P.139.

išlyga, kuria vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės arba nustatoma atsakomybės riba, mažesnė už šioje Konvencijoje nustatytą, yra negaliojanti ir nesukelia jokių pasekmių, bet šios išlygos negaliojimas nedaro negaliojančia sutartį, kuriai ir toliau taikomos šios Konvencijos nuostatos. Taigi Konvencija draudžia vežimo sutarties šalims susitarti dėl žemesnių vežėjo atsakomybės ribų, tačiau draudimas susitarti dėl didesnių ribų nėra įtvirtintas.

Konvencijos 22 straipsnio 4 dalyje nustatyta, jog *šiuo straipsnyje minimos sumos nurodytos prancūzų frankais, kuriuos sudaro šešiasdešimt penki su puse miligramai devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso. Jie gali būti konvertuoti į bet kurią nacionalinę valiutą suapvalinant skaičius.* Pastebėtina, jog Varšuvos konvencijoje nėra nustatytos minimų sumų konvertavimo taisyklės, o iš 22 straipsnio 4 dalies neaišku, nei kada, nei kokia tvarka nurodytos sumos turėtų būti konvertuojamos į nacionalines valiutas.

Pažymėtina, jog aptartomis nuostatomis vežėjas negalės remtis tuo atveju, jei žala atsirado dėl jo, ar jo agento, tyčios arba kaltės, kuri pagal teismo, kuriam pateiktas ieškinys, įstatymą laikoma tolygia tyčiai (Varšuvos konvencijos 25 str. 1 ir 2 d.). Šios normos taikymas praktikoje kėlė nemažai problemų, kadangi Konvencijos tekstas, išverstas į anglų kalbą, šiek tiek skyrėsi nuo originalaus Konvencijos teksto prancūzų kalba, kas lėmė skirtingą normos interpretavimą atskirų valstybių teismuose.¹⁰² Anglų kalbos vertime buvo naudojama sąvoka „tyčinis palaidumas“ (angl. wilful misconduct), pažįstama tik bendrosios teisės šalims.¹⁰³

Taigi pagal Varšuvos konvenciją vežėjo atsakomybės dydis ribojamas: už keleivių sužalojimą ar mirtį – 125 000 SST kiekvienam keleiviui, už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą arba prekes – 250 SST už kilogramą, tačiau šios maksimalios ribos gali būti pakeistos vežimo sutarties šalių sutarimu.

4.1.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal Hagos protokolą¹⁰⁴

Varšuvos konvencija sulaukė didelės kritikos dėl palyginus žemų vežėjo atsakomybės už keleivių sužalojimą ar mirtį ribų bei skirtingos „tyčinio aplaidumo“ sąvokos interpretacijos įvairių valstybių teismuose, todėl 1955 m. buvo priimtas Hagos protokolai, iš dalies keičiantis Varšuvos konvenciją.¹⁰⁵

¹⁰² Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin, 2001. P.4.

¹⁰³ Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002. P.157.

¹⁰⁴ 1955 m. Protokolas apie konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytas Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo//Valstybės žinios. 1997, Nr.19-413.

¹⁰⁵ Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin, 2001. P.4.

Hagos protokolo XI straipsniu buvo pakeistas Varšuvos konvencijos 22 straipsnis, nustatantis vežėjo atsakomybės ribas. Taigi pagal pakeistą 22 straipsnį pakeista tik vežėjo atsakomybės dydžio kiekvieno keleivio atžvilgiu riba. Pagal 22 straipsnio 1 dalį ji pakelta dvigubai, t. y. iki 250 000 frankų. Vežėjo atsakomybės dydžio ribos vežant registruotą bagažą ar prekes bei daiktų, kuriuos keleivis pasilieka su savimi, nepakeistos, tačiau 22 straipsnio 2 dalies b) punkte nustatyta, jog *pametimo, sugadinimo arba pavėlavimo atvežti dalį registruoto bagažo, prekių arba dalį kokio nors į jų sudėtį įeinančio daikto atveju svoris, į kurį turi būti atsižvelgiama nustatant sumą, kuria ribojama vežėjo atsakomybė, turi būti tik nurodytos vietos ar vietų bendras svoris. Tačiau, kai pametimas, sugadinimas ar pavėlavimas atvežti registruotą bagažą ar prekes arba kokį nors daiktą, įeinantį į jų sudėtį, daro įtaką kitų daiktų, įtrauktų į tą patį bagažo kvitą ar važtaraštį, vertei, tai, nustatant atsakomybės ribas, turi būti atsižvelgiama į tokios vietos ar vietų bendrą svorį.*

22 straipsnis taip pat papildytas nauja nuostata, įtvirtinančia, jog nustatytos atsakomybės ribos nedraudžia teismui pagal savo įstatymą papildomai priteisti visas arba dalį teismo išlaidų ir kitų išlaidų, susijusių su teisiniu nagrinėjimu, kurias patyrė ieškovas. Tačiau ši nuostata netaikoma, jei suma, priteista žalai atlyginti, išskyrus teismo išlaidas ir kitas išlaidas, susijusias su teisiniu nagrinėjimu, neviršija sumos, kurią vežėjas raštiškai pasiūlė ieškovui per šešis mėnesius nuo žalos padarymo arba iki teisminės bylos pradžios, jei ši data yra vėlesnė.

Hagos protokolu taip pat patikslintos valiutų konvertavimo taisyklės, nustatant, kad *sumų konvertavimas į nacionalinę valiutą, nepadengtą auksu, teismo nagrinėjimo atveju bus atliekamas pagal tokių valiutų vertę auksu, galiojančią teismo nagrinėjimo dieną.*”

Hagos protokolu pakeistas Varšuvos konvencijos 25 straipsnis, po pakeitimų jame įtvirtinta tokia nuostata: *22 straipsnyje nustatytos atsakomybės ribos nebus taikomos, jei bus įrodyta, kad žala atsirado dėl vežėjo, jo tarnautojo arba agento veiksmų ar aplaidumo, įvykdyto ketinant padaryti žalą, arba aplaidžiai, bet suvokiant, kad dėl to gali būti padaryta žala; su sąlyga, kad esant tokiam tarnautojo arba agento veiksmui ar aplaidumui, bus įrodyta, kad jis veikė savo tarnybinių pareigų ribose.*

Taigi Hagos protokolu vežėjo atsakomybės riba keleivių reikalavimams pakelta dvigubai – iki 250 000 SST kiekvienam keleiviui. Be to, iš dalies pakeistas Varšuvos konvencijos 25 straipsnis.

4.1.3 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1961 m. Gvadalacharos konvenciją¹⁰⁶

¹⁰⁶ Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo".//Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-415.

Ypatingas Varšuvos konvencijos bei Varšuvos konvencijos su Hagos protokolo pakeitimais trūkumas – faktinio vežėjo, kuris perėmė vežimą esant tam tikroms aplinkybėms, atsakomybės nereglamentavimas. Nors abi minėtos konvencijos numatė vežėjo, sudariusio vežimo sutartį ir kelių nuosekliai vežimą pagal vieną ar kelias sutartis vykdančių vežėjų atsakomybę, tačiau nei vienas iš šių teisės aktų nereglamentavo situacijos, kuomet vežimas ar jo dalis vykdoma vežėjo, nesančio susitariančiuoju vežėju.¹⁰⁷ Dėl šios priežasties 1961 m. rudenį buvo sušaukta Gvadalacharos konferencija, kurios rezultatas – Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikuojimo" (Gvadalacharos konvencija). Ši konvencija apibrėžė sąvokas „susitariančias vežėjas“¹⁰⁸ bei „faktinis vežėjas“¹⁰⁹ ir nustatė, jog *faktinio vežėjo vykdomo vežimo atžvilgiu, ieškinys dėl žalos atlyginimo ieškovo nuožiūra gali būti pateiktas tam vežėjui arba susitariančiam vežėjui, arba abiem kartu ar atskirai. Jei ieškinys pateikiamas tik vienam iš šių vežėjų, šis vežėjas turės teisę reikalauti, kad kitas vežėjas būtų įtrauktas į teismo procesą; procedūra ir įsigaliojimas tokiu atveju vadovaujasi atitinkamo teismo įstatymu.* (Gvadalacharos konvencijos VII str.)

Šios Konvencijos VI straipsnyje nustatyta, jog *faktinio vežėjo vykdomo vežimo atžvilgiu, bendra to vežėjo ir susitariančio vežėjo, o taip pat jų tarnautojų bei agentų, vykdančių savo tarnybines pareigas, atlyginamų nuostolių suma negali viršyti didžiausios sumos, galinčios būti skirta susitariančiam vežėjui ar faktiniam vežėjui atlyginti pagal šią Konvenciją, bet nė vienas iš minėtų asmenų nėra atsakingas už sumą, viršijančią jam taikytiną ribą.*

Dar viena labai svarbi nuostata įtvirtinta šios Konvencijos III straipsnyje, pagal kurią *jokia speciali sutartis, pagal kurią susitariančias vežėjas prisiima įsipareigojimus, nenumatytus Varšuvos Konvencijoje, ir joks teisių atsisakymas pagal šią Konvenciją, ir joks specialus paskelbimas apie interesą pristatymui į paskirties vietą, aptartas minėtos Konvencijos 22 straipsnyje, negali daryti poveikio faktiniam vežėjui, jei dėl to su juo nebuvo susitarta.*

4.1.4 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal kitus Varšuvos konvencijos pakeitimus

Jungtinės Amerikos Valstijos ilgą laiką neratifikavo Hagos protokolo (JAV šis Protokolas įsigaliojo tik 1999 m. kovo 4 d.), iš dalies keičiančio Varšuvos konvenciją, kadangi viešojo

¹⁰⁷ Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin, 2001. P.6.

¹⁰⁸ „susitariančias vežėjas“ reiškia asmenį, kuris, kaip komitentas, sudaro sutartį dėl vežimo, vykdomo pagal Varšuvos Konvenciją, su keleiviu ar krovinių siuntėju, arba su asmeniu, veikiančiu keleivio ar krovinių siuntėjo vardu (Konvencijos 1 str. b) p.).

¹⁰⁹ „faktinis vežėjas“ reiškia asmenį, kitą nei susitariančias vežėjas, kuris, remiantis susitariančio vežėjo įgaliojimu, įvykdo visą arba dalį vežimo, aptarto b) punkte, tačiau kuris nėra tolesnis tokios dalies vežėjas Varšuvos Konvencijos prasme. Toks įgaliojimas tariamas esančiu, jei nėra įrodyta priešingai (Konvencijos 1 str. c) p.).

nuomonė dėl žemų vežėjo atsakomybės ribų už keleivių sužalojimą ar mirtį buvo itin neigiama.¹¹⁰ JAV netgi buvo pareiškusi ketinimą denonsuoti Varšuvos konvenciją, bet jo atsisakė po 1966 m. Monrealio konferencijos, kurioje Tarptautinės oro transporto organizacijos nariai susitarė, jog vežėjo atsakomybė už keleivių mirtį ar sužalojimą skrendant į/iš JAV bus ribojama 75 000 JAV dolerių.

Varšuvos konvencija buvo pakeista keturiais protokolais¹¹¹, priimtais 1975 m. Monrealyje. Pirmuoju Protokolu, be kitų pakeitimų, buvo pakeistas Varšuvos konvencijos 22 str., nustatantis vežėjo atsakomybės ribas. Naujojoje šio straipsnio redakcijoje vežėjo atsakomybės ribos nustatytos nebe frankais, bet SST (vežėjo atsakomybės dydis kiekvieno keleivio atžvilgiu ribojamas 8 300 SST, o atsakomybės dydis vežant įregistruotą bagažą ir prekes ribojamas 17 SST už kilogramą¹¹²). Antruoju Protokolu padaryti panašūs pakeitimai kaip ir pirmuoju, tik jais pakeista Varšuvos konvencija, iš dalies pakeista Hagos protokolu (vežėjo atsakomybės dydis kiekvieno keleivio atžvilgiu ribojamas 16 600 SST, o atsakomybės dydis vežant įregistruotą bagažą ir prekes ribojamas 17 SST už kilogramą¹¹³). Trečiuoju protokolu analogiškai pakeitimai padaryti Varšuvos konvencijai, iš dalies pakeistai Gvatemalos protokolu. Ketvirtuoju protokolu pakeistas Varšuvos konvencijos 20 straipsnis, po pakeitimų šia nuostata galima remtis tik keleivių ir jų bagažo vežimo atveju.

Varšuvos konvencija taip pat buvo keičiama Gvatemalos protokolu 1971 m., kuriame buvo nustatytos griežtesnės vežėjo atsakomybę ribojančios taisyklės, tačiau šis Protokolas didelio valstybių dėmesio nesusilaukė, jį pasirašė tik kelios valstybės.¹¹⁴

4.2 Vežėjo atsakomybės ribojimai pagal 1999 m. Monrealio Konvenciją¹¹⁵

Varšuvos konvencija, priimta 1929 m., nebeatitiko XX a. pabaigos ekonominių ir socialinių standartų, todėl iškilo būtinybė modernizuoti vežimo oru reglamentavimą. Todėl 1999 m. buvo priimta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). Įdomu, jog iniciatyvos dėl reglamentavimo modernizavimo ėmėsi ne valstybių valdžios institucijos, bet vežėjai, kadangi dauguma jų pageidavo reglamentavimo, kuris patenkintų klientus (labiausiai buvo rūpinamasi ne krovinių siuntėjais, bet būtent keleiviais).¹¹⁶

¹¹⁰ Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin, 2001. P.7.

¹¹¹ Protokolų tekstai iš <http://www.jus.uio.no/lm/transport.and.carriage.of.goods/air.html>.

¹¹² Pirmojo Protokolo II str.

¹¹³ Antrojo Protokolo II str.

¹¹⁴ Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin, 2001. P.11.

¹¹⁵ Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo/Valstybės Žinios. 2004, Nr.174-6435.

¹¹⁶ Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002 P.16.

Net Konvencijos preambulėje teigiama, jog *Konvencijos Šalys, pripažįsta būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę*. Vežėjo¹¹⁷ atsakomybei skirtas III Monrealio konvencijos skyrius.

Konvencijos 21 straipsnyje nustatyta, jog vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą 100 000 SST ribose (kiekvienam keleiviui), jei įrodo, kad tokia žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba kad ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo. Taigi kompensacijos dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sužalojimą nėra ribojamas, kol vežėjas neįrodo, jog tokia žala neatsirado dėl vežėjo ar jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba kad ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo.

Konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta, jog vežėjas atsako už žalą keleiviams, atsiradusią dėl vėlavimo, 4150 SST ribose (kiekvienam keleiviui). Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jei įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.

Vežėjo atsakomybės riba už sunaikintą, prarastą, pavėluotai pristatytą keleivio bagažą – 1 000 SST. Tačiau keleiviui suteikta teisė pateikti ypatingo suinteresuotumo bagažo pristatymu deklaraciją, sumokant už tai papildomą mokestį, jei to reikalaujama. Tokiu atveju vežėjas atsako deklaruotos sumos ribose, nebent įrodytų, jog ši suma yra didesnė negu keleivio dabartinis suinteresuotumas bagažo pristatymu į paskirties vietą. (Monrealio konvencijos 22 str. 2 d.).

Vežant krovinius vežėjo atsakomybės riba už sugadinimą, praradimą ar pavėluotą pristatymą – 17 SST¹¹⁸ už tokio krovinio kilogramą. Tačiau krovinio savininkas gali deklaruoti ypatingą suinteresuotumą krovinio pristatymu. Tokiu atveju bus taikomos analogiškos atsakomybės ribų nustatymo taisyklės kaip ir bagažo vežimo atveju (Monrealio konvencijos 22 str. 3 d.). Kas yra krovinio sugadinimas, praradimas ar pavėluotas pristatymas Konvencijoje nenustatyta, tik 13 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, jog *jei vežėjas pripažįsta, kad kroviny s prarastas arba jei kroviny neatvežamas per septynias dienas nuo tos dienos, kai jis turėjo būti atvežtas, gavėjas turi teisę pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu*. Taigi galime daryti išvadą, jog kroviny laikomas prarastu jei vežėjas pripažįsta šį faktą, arba jei kroviny nepristatomas gavėjui per 7 dienas nuo sutartos krovinio pristatymo dienos. Tokiu

¹¹⁷ Pažymėtina, jog Monrealio konvencijos normomis, reglamentuojančiomis vežėjo atsakomybės dydžio ribojimus gali remtis tiek susitariantysis vežėjas, tiek faktinis vežėjas.

¹¹⁸ Vertė litais ~ 62,9 Lt.

atveju kroviny bus pristatytas pavėluotai, jei jis bus pristatytas ne vėliau kaip per 7 dienas nuo sutartos pristatymo dienos.

Monrealio konvencijos 22 straipsnio 4 dalyje nustatyta, jog sunaikinus, praradus, sužalojus ar pavėluotai pristačius dalį krovinio ar bet kokią jame esantį daiktą vežėjo atsakomybės riba nustatoma atsižvelgiant tik į bendrą atitinkamos krovinio vietos ar vietų svorį. Jeigu dalies krovinio ar bet kokio jame esančio daikto sunaikinimas, praradimas, sužalojimas ar vėlavimas turi neigiamos įtakos kitų tame pačiame oro transporto važtaraštyje, tame pačiame kvite arba, jeigu jie nebuvo išduoti, tame pačiame įrašė, saugomame 4 straipsnio 2 dalyje¹¹⁹ minimose priemonėse, esančių krovinio vietų vertei, nustatant atsakomybės ribą, taip pat bus atsižvelgiama į bendrą šios vietos ar vietų svorį.

Moderni Monrealio konvencijos nuostata, kurios atsiradimą galima sieti su nepasitenkinimu Varšuvos konvencijos taisyklėmis, įtvirtinta Monrealio konvencijos 24 straipsnyje, kuriame teigiama, jog *Nepažeisdamas šios Konvencijos 25 straipsnio nuostatų ir pagal tolesnę 2 dalį, 21, 22 ir 23 straipsniuose numatytas atsakomybės ribas depozitaras pakartotinai svarsto kas penkeri metai, pirmasis toks pakartotinis svarstymas vyksta baigiantis penktiesiems metams nuo šios Konvencijos įsigaliojimo dienos arba, jeigu Konvencija neįsigalioja per pirmuosius penkerius metus nuo jos pirmosios pateikimo pasirašyti dienos, per pirmuosius jos įsigaliojimo metus, atsižvelgiant į infliacijos koeficientą, kuris atitinka infliacijos tempų mastą per laikotarpį nuo pirmesnio svarstymo, arba pirmojo svarstymo metu – nuo šios Konvencijos įsigaliojimo datos.*

Pažymėtina, jog aptartos ribos *netrukdo teismui papildomai priteisti, vadovaujantis įstatymais, visas ar dalį ieškovo patirtų bylinėjimosi išlaidų ar kitas išlaidas, susijusias su bylos nagrinėjimu, įskaitant palūkanas. Tačiau ši nuostata netaikoma, jeigu priteistos žalos dydis, išskyrus bylinėjimosi išlaidas bei kitas išlaidas, susijusias su bylos nagrinėjimu, neviršija per šešių mėnesių laikotarpį nuo tos dienos, kai buvo padaryta žala arba iki proceso pirmos instancijos teisme, jeigu ši data vėlesnė, vežėjo raštu pasiūlytos ieškovui sumos* (Monrealio konvencijos 22 str. 6 d.).

Svarbu pabrėžti, jog vežėjas gali reikalauti, kad vežimo sutartyje būtų numatytos didesnės, negu šioje Konvencijoje numatytos atsakomybės ribos arba nenumatytos visai jokios atsakomybės ribos (Monrealio konvencijos 25 str.). Tačiau negalima pamiršti, jog bet kuri nuostata, kuria siekiama sumažinti vežėjo atsakomybę arba nustatyti mažesnes, negu numatyta šioje Konvencijoje, ribas, negalioja, tačiau bet kurios tokios nuostatos negaliojimas nėra

¹¹⁹ Ši norma nustato, jog „Oro transporto važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą. Jeigu naudojamos šios kitos priemonės, vežėjas, siuntėjo pareikalavimu, pateikia gavėjui krovinio kvitą, leidžiantį identifikuoti siuntą bei pasinaudoti informacija, saugoma šių kitų priemonių įrašė“.

priežastis tam, kad negalėtų visa sutartis, kuriai lieka galioti šios Konvencijos nuostatos (Monrealio konvencijos 26 str.).

Taigi pagal Monrealio konvenciją vežėjo atsakomybės dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą ribojamas 100 000 SST dydžiu, už sunaikintą, prarastą ar pavėluotai pristatytą keleivio bagažą – 1 000 SST dydžiu. Vežant krovinius vežėjo atsakomybės riba už sugadinimą, praradimą ar pavėluotą pristatymą – 17 SST už tokio krovinio kilogramą. Nustatytos atsakomybės ribos už žalą bagažui ar kroviniams gali būti pakeistos pateikiant ypatingo suinteresuotumo deklaraciją.

4.3 Vežėjo oru atsakomybės ribos Europos Sąjungoje

Vežėjo atsakomybės klausimams nelaimingų atsitikimų atveju skirti du Europos Bendrijos reglamentai. Pirmasis jų – Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 2027/97¹²⁰, priimtas 1997 m. spalio 9 d. Viena pagrindinių šio teisės akto priėmimo priežasčių – Varšuvos konvencijos nustatytos vežėjo atsakomybės ribos pagal tuometinius ekonominius ir socialinius standartus buvo pernelyg žemos, o pačios Konvencijos peržiūrėjimas ir taisymas užsitęsė. Taigi šio Reglamento 3 straipsnio 1 dalies a) punkte nustatyta, jog *Bendrijos oro vežėjo atsakomybei už keleivio patirtą žalą dėl mirties, sužeidimo ar kitokio kūno sužalojimo įvykus nelaimingam atsitikimui netaikomos jokios įstatymo, konvencijos ar sutarties nustatytos finansinės ribos*. To paties straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, jog *esant žalai, nevirsijančiai ekiu¹²¹ sumos, prilygstančios 100 000 SST, Bendrijos oro vežėjas neneigia ar neriboja savo atsakomybės įrodinėdamas, jog jis arba jo atstovai ėmėsi visų būtinų priemonių, kad tos žalos išvengtų, arba jog jam ar jiems buvo neįmanoma tokių priemonių imtis*. Svarbu pabrėžti, kad šis Tarybos reglamentas nedraudžia remtis visomis Varšuvos konvencijos nuostatomis, jis tik panaikina Konvencijos 22 straipsnio 1 dalies galiojimą Europos Bendrijoje.¹²²

Antrasis – 2002 m. gegužės 13 d. priimtas Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 889/2002¹²³, iš dalies pakeičiantis jau aptartą 1997 m. Reglamentą. Šio teisės akto pagrindinis tikslas buvo suderinti Europos Bendrijos reglamentavimą su atitinkamomis 1999 m. Monrealio konvencijos nuostatomis. Taigi Reglamento (EB) Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalis buvo pakeista taip: „Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja

¹²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997R2027:LT:HTML>.

¹²¹ „ekiu“ – tai apskaitos vienetas pagal Sutarties 207 ir 209 straipsnius sudarant bendrą Europos Bendrijų biudžetą.

¹²² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62008J0301:LT:HTML>. Tokį išaiškinimą pateikia ir ETT.

¹²³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R0889:LT:HTML>

visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos.“. To paties straipsnio 2 dalis taip pat buvo pakeista: „Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 7 straipsnyje numatyta draudimo pareiga tiek, kiek ji susijusi su atsakomybe už keleivius, suprantama kaip reikalavimas, kad Bendrijos oro vežėjas būtų apdraustas iki tokio lygio, kuris galėtų užtikrinti, kad visi asmenys, turintys teisę gauti kompensaciją, gautų visą sumą, kurią jie turi teisę gauti pagal šį Reglamentą.“. Naujuoju Reglamentu įterptas 3a straipsnis, nustatantis, kad „*Papildoma suma, kurios pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį gali reikalauti Bendrijos oro vežėjas, kai keleivis pateikia specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją, yra grindžiama tarifu, kuris yra siejamas su papildomomis išlaidomis vežant ir apdraudžiant atitinkamą bagažą, viršijančiomis bagažo, kuris savo verte prilygsta atsakomybės ribai arba jos nesiekia, išlaidas. Šis tarifas keleiviams pateikiamas jų prašymu*“.

4.4 Vežėjo oru atsakomybės ribojimas pagal nacionalinius teisės aktus

Lietuvos Respublikoje iš specialiųjų teisės aktų vežimą oru reglamentuoja Aviacijos įstatymas¹²⁴ bei Susisiekimo ministro patvirtintos Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo oru taisyklės¹²⁵. Šių Taisyklių 47 str. nustatyta, jog *oro vežėjo atsakomybė ir jos dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sutrikimą, taip pat už bagažo ir krovinio neišsaugojimą bei transporto priemonės vėlavimą nustatoma Monrealio konvencijos ir 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 889/2002, iš dalies pakeičiančio Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027 Dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, nustatyta tvarka. Tuo tarpu Aviacijos įstatymo 74 straipsnyje įtvirtinta, jog vežėjų atsakomybė už keleiviams, bagažui, kroviniams bei tretiesiems asmenims padarytą žalą nustatoma vadovaujantis įstatymais bei Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis. Lietuva yra ratifikavusi Varšuvos konvenciją bei ją iš dalies keičiančius Hagos protokolą ir Gvadalaharos konvenciją, taip pat Monrealio konvenciją.*

5. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS DYDŽIO APRIBOJIMŲ PRAKTINĖ REIKŠMĖ

Nors vežėjo atsakomybė ribojama skirtingais dydžiais, priklausomai nuo to, kokia transporto priemone yra gabenami kroviniai ar vežami keleiviai, visų šių ribojimų praktinė

¹²⁴ 2000 m. spalio 17 d. Lietuvos Respublikos Aviacijos įstatymas//Valstybės Žinios. 2000, Nr. 94-2918.

¹²⁵ 2006 m. balandžio 30 d. Susisiekimo ministro Įsakymas Nr. 3-147 „Dėl keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo oru taisyklių patvirtinimo//Valstybės žinios. 2006, Nr. 45-1640.

reikšmė yra panaši. Savaimė suprantama, kad jei vežėjo atsakomybė nebūtų ribojama, kiekvieną kartą išplaukiant laivui, išvažiuojant sunkvežimiui ar traukiniui vežimo įmonė rizikuotų savo turtu ir santaupomis, kadangi menkiausia transporto priemonės valdytojo klaida galėtų sukelti milžiniškų nuostolių. Pilnos atsakomybės už sukeltus nuostolius nustatytas ribotų galimybę pervežimo veiklą išvystyti iki reikiamo lygio.¹²⁶ Ko gero neatsirastų daug norinčių užsiimti pervežimo verslu.

Pirmosiose konvencijose (pvz. 1924 m. Varšuvos konvencijoje, 1924 m. Hagos taisyklėse) nustatytais vežėjo atsakomybės dydžio ribojimais buvo siekiama skatinti investicijas į atskiras transporto šakas ir taip užtikrinti šių verslo šakų augimą.¹²⁷ Šiandien vežėjo atsakomybės dydžio ribojimo instituto reikšmė yra kiek pakitusi. Jei vežėjo atsakomybė nebūtų ribojama nustatytais dydžiais, tai turėtų įtakos ne tik vežimo, bet ir draudimo verslui. Tikėtina, jog vežėjams praradus teisę riboti savo atsakomybę draudikai galėtų imtis atitinkamų veiksmų, kaip, pavyzdžiui, atsisakyti drausti ar ženkliai didinti draudimo įmokas. Padidinus draudimo įmokas išaugtų ir vežimo užmokesčio dydžiai, o tai turėtų tiesioginės įtakos ir galutinei vežamų prekių kainai. Be to, vežėjo teisė riboti savo atsakomybę yra naudinga ir galimiems ieškovams, kadangi yra didelė tikimybė, jog žalos padarymo atveju jiems bus sumokėta protinga kompensacija. Esant neribotai vežėjo atsakomybei tikėtina, kad padažnėtų atsakovų nemokumo atvejai. Nereikia pamiršti ir to, kad konvencijose nustatytos maksimalios atsakomybės ribos nėra absoliučios, jos gali būti pakeistos vežimo sutarties šalių susitarimu. Kita vertus, iš dalies teisūs ir kritikai, teigiantys, jog neteisinga, kad vežėjo atsakomybės ribos priklauso nuo transportavimo būdo – sausuma, oru ar jūromis gabenamų krovinių savininkams atlygintinų nuostolių dydžiai gerokai skiriasi. Štai, pavyzdžiui, vežėjas, gabenantis krovinį automobilių keliais pagal CMR konvenciją už prarastą ar sugadintą krovinį atsako ~ 30,82 Lt už tokio krovinio kilogramą ribose, o vežėjas, gabenantis krovinį jūra pagal Hagos – Visbiu taisykles, už tokį krovinį atsako tik ~7,4 Lt už kilogramą ribose. Kalbant apie krovinių vežimus, praktikoje daugiausiai prieštaravimų susilaukia būtent vežėjo jūra atsakomybės ribojimai, kadangi lyginant su kitomis transporto rūšimis, vežėjo jūra maksimalūs kompensuojami nuostoliai yra itin nedideli. Tačiau tokią nelygybę galima iš dalies paaiškinti transporto rūšių skirtumais¹²⁸, juk vežant krovinį jūra nelaimingo atsitikimo pavojus kur kas didesnis nei vežant krovinius sausuma ar oru, be to, laivais paprastai gabenami didelių gabaritų ir svorio kroviniai.

¹²⁶ Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro dis. soc. Mokslai : teisė (6F)/ LTU. –V.,- 2002. P.29.

¹²⁷ Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002 P.15; Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007. P.384-385.

¹²⁸ Atskirų transporto rūšių privalumai ir trūkumai - Minalga R. Krovinių transporto sistema. Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2008. P.41.

Be abejo, ribojant vežėjo atsakomybę už žalą, padarytą žmogaus gyvybei ir sveikatai, kyla moralinė dilema. Galbūt dėl šios priežasties CVR konvencija susilaukė tokio nedidelio valstybių dėmesio, o Varšuvos konvencijos nuostatos dėl vežėjo atsakomybės dydžio ribojimo keleivių sužalojimo ar mirties atveju sukėlė tiek daug prieštaravimų. Kalbant apie keleivių vežimą, ko gero daugiausiai diskusijų sukėlė būtent pastarasis tarptautinės teisės aktas. Be abejo, žvelgiant iš šių dienų perspektyvos, 1924 m. Varšuvos konvencijoje nustatyta vežėjo atsakomybės riba 125 000 frankų (atitikmuo SST – 8 300) kiekvieno keleivio atžvilgiu yra neprotingai maža, tačiau M. Clarke teigimu¹²⁹ tokia atsakomybės riba paaiškinama, kadangi XX a. pradžioje tik turtingieji galėjo sau leisti keliones oru, o jiems ir jų paveldėtojams galimos kompensacijos suma ne itin rūpėjo. Realios kompensacijos ribos tapo ginčų objektu tik XX a. antroje pusėje, kai kelionės oru tapo prieinamos masėms. Jeigu 1929 m. keleiviais oru buvo tik pasiturintys, laisvai galėję apsidrausti save, tai 1999 m. keleivis oru buvo visiškai kitoks asmuo. Tokios priežastys ir paskatino priimti Monrealio konvenciją, nustatančią žymiai didesnes vežėjo atsakomybės ribas už žalą, padarytą keleiviams. Be abejo, nustatytos vežėjo atsakomybės ribos turi tiesioginės įtakos bilietų kainoms. Tačiau įdomu pastebėti, jog nors Monrealio konvencijoje vežėjo atsakomybės ribos už keleivių mirtį ar sužalojimą buvo padidintos daugiau nei dešimt kartų, lyginant su Varšuvos konvencija, realiai tai padidino bilieto kainą (į abi puses) ne daugiau nei dviem JAV doleriais.¹³⁰

Taigi apibendrinant galime pasakyti, jog vežėjo atsakomybės dydžio ribojimo institutas nėra tik vežimo verslui suteikta privilegija. Jis turi įtakos ir draudimo verslui, galutinei prekių/paslaugų kainai ir galimiems ieškovams.

¹²⁹ Clarke M. A. *Contracts of carriage by air*. London: Hong Kong, 2002 P.15.

¹³⁰ Ten pat. P.16.

IŠVADOS

Magistro baigiamojo darbo pradžioje iškelta hipotezė pasitvirtino iš dalies. Atlikus visapusišką teisės aktų bei doktrinos analizę pasitvirtino, jog vežėjo atsakomybė yra ribojama nacionaliniuose ir tarptautiniuose teisės aktuose nustatytais dydžiais, tačiau paaiškėjo, jog šie ribojimai nėra absoliutūs ir turi tam tikrų išimčių. Vežėjo atsakomybės dydžio ribojimo institutą galime vertinti kaip privilegiją, suteiktą vežimo verslui, tačiau reikia nepamiršti, jog jis turi kur kas gilesnę reikšmę.

Atsižvelgiant į baigiamojo darbo pradžioje išsikeltus uždavinius galima daryti tokias išvadas:

1. Vežėjo atsakomybė už krovinio ar jo dalies praradimą teisės aktuose yra ribojama išvestinio piniginio vieneto (SST) santykiu su prarasto krovinio bruto svoriu (arba su krovinio vienetu vežant krovinius jūra). Už prarastą krovinį visus patirtus nuostolius turi atlyginti tik vežėjas, vežantis krovinį geležinkeliu pagal SMSG susitarimą. Kompensacija už pavėluotą krovinio pristatymą dažniausiai siejama su vežimo mokesčio dydžiu. Konkretus vežėjo atsakomybės ribojimų dydis priklauso nuo to, kokia transporto priemone yra gabenamas kroviny.
2. Vežėjo atsakomybės dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą ribojamas teisės aktuose nustatytais dydžiais, išreikštais SST.
3. Vežimo sutarties šalys paprastai gali susitarti dėl didesnių vežėjo atsakomybės ribų taikymo, tačiau nuostatos, kuriomis siekiama sumažinti vežėjo atsakomybę arba nustatyti mažesnes, negu numatyta teisės aktuose, ribas, negalioja.
4. Vežėjo atsakomybės dydžio ribojimai nėra absoliutūs, vežėjas negali remtis teisės aktų normomis, ribojančiomis atsakomybės dydį, kuomet žala padaroma tyčia ar dėl neatsargumo. Tokia taisyklė neįtvirtinta tik SMGS susitarime.
5. Vežėjo atsakomybė ribojama dėl komercinių priežasčių, tačiau šie ribojimai naudingi ne tik vežėjams.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

I. Norminė literatūra:

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas//Valstybės žinios. 2000, Nr.74-2262.
2. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas//Valstybės žinios. 2000, Nr.94-2918.
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas//Valstybės žinios. 1996, Nr.119-2772.
4. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas//Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.
5. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.
6. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034.
7. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 3-147 patvirtintos Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo oru taisyklės//Valstybės žinios. 2006, Nr.45-1640.

II. Tarptautinės sutartys:

8. 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencija (CMR)//Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932
9. 1970 m. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)//Valstybės žinios. 2000, Nr.59-1762
10. 1973 m. Ženevos konvencija dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo kelių transporto sutarties (CVR)// <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>
11. 1978 m. Protokolas, iš dalies keičiantis Ženevos konvenciją dėl tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo kelių transporto sutarties (CVR)// <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>
12. 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)//Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.
13. 1951 m. Tarptautinės keleivių vežimo geležinkeliais taisyklės (SMPS)// http://osjd.org/isvp/public/osjd?STRUCTURE_ID=5038
14. 1980 m. Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija (COTIF) ir jos priedai//Valstybės žinios. 2006, Nr. 95-3725.

15. 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės)//Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)- 4124.
16. 1968 m. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)//Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)- 4123.
17. 1979 m. Protokolas (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės)//Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)- 4122.
18. 1978 m. JTO Konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės)//
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html
19. 1976 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo//Valstybės žinios. 2004, Nr.36-1185.
20. 1996 m. protokolas, iš dalies pakeičiantis 1976 m. Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo//Valstybės žinios. 2006, Nr.99-3838.
21. 1929 m. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikuojimo (Varšuvos konvencija)//Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414.
22. 1955 m. Protokolas apie konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikuojimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo (Hagos protokolas)//Valstybės žinios. 1997, Nr.19-413.

II. Specialioji literatūra:

23. Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009.
24. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
25. Baughen S. Shipping Law. 3rd Edition: London, 2005.
26. Carriage by Air by Fountain Court Chambers. London-Edinburg-Dublin, 2001.
27. Clarke M. A. Contracts of carriage by air. London: Hong Kong, 2002.
28. Clarke M. A., Yates D. Contracts of Carriage by Land and Air. London: Singapore. 2004.
29. D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Crayford: Shaw & Sons, 1992.

30. Derkintytė R., Jonkus M. Tarptautinė laivybos teisė. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2009
31. Girvin S. Carriage of Goods by Sea: New York, 2007.
32. Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995.
33. Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia, 2003.
34. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Kaunas: Kauno kolegijos leidyklos centras, 2007.
35. Wilson J. F. Carriage of goods by sea. Fifth edition, - London, 2004.

III. Periodinė literatūra:

36. D. Ambrasienė. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reglamentavimas// Jurisprudencija. 2004, Nr.55(47).
37. E. Sinkevičius. Krovinių dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė// Jurisprudencija 2008 Nr. 1(103).
38. O. Drobitko. Krovinių gavėjo teisinė padėtis// Jurisprudencija. 2006, Nr.4(82).
39. M. Šimkūnas. Siunčiant krovinį verta pasidomėti vežėjo atsakomybe bei krovinių draudimu// Kelias, 2003 m. liepa Nr. 1.
40. M. Šimkūnas. Vežėjo atsakomybė: subtili teisinė praktika// Kelias, 2006 m. balandis Nr. 4.
41. M. Šimkūnas. Vežėjo civilinės atsakomybės ribos// Kelias, 2006 m. rugsėjis. Nr. 9.
42. Derkintytė Regina. Kai pralaimėta kova su jūra. Jūra-Mope-Sea. Nr. 2007/02.

IV. Disertacijos:

43. Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teoriniai aspektai. Daktaro dis. soc. Mokslai: teisė (01 S), MRU. – V., - 2006.
44. Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Daktaro dis. soc. Mokslai : teisė (6F)/ LTU. –V.,- 2002.

V. Teisminė praktika:

45. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR). Nr. 15.
46. 2001-06-15 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Nr. 15.
47. LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartis civilinėje byloje *UAB „BTSK“ prieš UAB „Transidra“* Nr. 3K-3-296/2008.
48. LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartis civilinėje byloje *UAB „Baltic Express“ prieš UAB „Autonivera“*. Nr. 3K-3-259/2007.
49. LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartis civilinėje byloje J.Gasiūno IĮ prieš UAB „SBA Transekspedicija“. Nr. 3K-3-328/2004.
50. LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“* Nr. 3K-3-2/2007.

SANTRAUKA

Raktiniai žodžiai: krovinio vežimo sutartis, keleivio vežimo sutartis, civilinė atsakomybė, atsakomybės ribos, praktinė reikšmė, SST.

Magistro baigiamojo darbo nagrinėjimo dalykas yra vežėjo civilinės atsakomybės dydžio ribojimai. Siekiant atskleisti pasirinktą darbo temą yra analizuojami tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai, reglamentuojantys krovinių ir keleivių vežimą. Daugiausia dėmesio skiriama tarptautinėms konvencijoms ir susitarimams.

Lietuva, išnaudodama savo specifinę geografinę padėtį, puikiai išvystė pervežimų verslą. Tačiau krovinio siuntėjams ir keleiviams reikia žinoti, jog vežėjas nėra įpareigotas atlyginti visų nuostolių, atsiradusių dėl vežimo sutarties pažeidimo. Įvairūs nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai nustato, kad vežėjo atsakomybė už padarytą žalą yra ribojama atitinkamas dydžiais. Šie dydžiai skiriasi priklausomai nuo to, kokia transporto priemone yra gabenamas kroviny ar vežamas keleivis. Atlikus išsamią teisės aktų analizę paaiškėjo, jog vežėjo atsakomybės dydis už krovinio ar jo dalies praradimą teisės aktuose yra ribojama išvestinio piniginio vieneto (SST) santykiu su prarasto krovinio bruto svoriu (arba su krovinio vienetu vežant krovinius jūra), o pavėluoto krovinio pristatymo atveju kompensacija dažniausiai siejama su vežimo mokesčio dydžiu. Vežėjo atsakomybės dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą ribojamas teisės aktuose nustatytais dydžiais, išreikštais SST. Tačiau vežėjo atsakomybės ribojimas nėra absoliutus, jis netaikomas tada, kai žala padaroma tyčia ar dideliu neatsargumu, be to daugeliu atvejų vežimo sutarties šalims palikta teisė susitarti dėl didesnių atsakomybės ribų taikymo.

Jei vežėjo atsakomybė nebūtų ribojama nustatytais dydžiais, tai turėtų įtakos ne tik vežimo, bet ir draudimo verslui. Be to, vežėjo atsakomybės dydžio ribojimai turi įtakos ir vežimo mokesčiams, bei galutinei prekių ir paslaugų kainai.

SUMMARY

Key words: *cargo shipment agreement, passengers shipment agreement, civil liability, limits of liability, reasons of limitation, SDR.*

The subject which is being dealt in the master's final research is the limitation of carrier's liability. In order to reveal the chosen subject, international and national legislation was explored.

Lithuania is in a specific geographic location and used this as opportunity to develop transportation business. However, cargo shippers and passengers need to know that the carrier is not obligated to compensate all losses from the breach of contract of carriage. National and international legislation provide that the carrier's liability for damages is limited to certain amounts. These limits depend on what vehicle was used in carrying a cargo or passenger. Compensation in respect of total or partial loss of goods is limited to derivative monetary unit (SDR) in relation to cargo weight. For the death of, or personal injury to, a passenger, the liability is limited by a certain amount of Special Drawing Rights (SDR) per passenger.

However, the carrier's limitation of liability has some exceptions, it does not apply if the damage was caused intentionally or with gross negligence, and in many cases, the parties of a contract of carriage are allowed to agree on higher limits of liability.

If the carrier's liability would not be limited to the amounts set out, it would affect not only carriage business but also the insurance business. In addition, the carrier's liability limitations affect the transportation charges, and the final price of goods and services.