

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
VERSLO TEISĖS KATEDRA**

Akvilė Žadeikytė

Studijų programa - vežimo teisė (kodas 62401S119)

Tema

**KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS TEISINIO REGLAMENTAVIMO
YPATUMAI**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas:

Doc. Dr. Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2010

TURINYS

ĮVADAS	3
I KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS VEIKLOS REGLAMENTAVIMAS	6
1.1. Nacionalinių teisės aktų reglamentavimas	6
1.2. Tarptautinių teisės aktų reglamentavimas	8
1.3. Krovinių vežimo geležinkeliais veiklos reglamentavimo ypatumai.....	12
II KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS SUTARTIES SAMPRATA	13
2.1. Krovinių vežimo sutarties samprata CK.....	13
2.2. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties samprata nacionaliniuose teisės aktuose	19
2.3. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties samprata tarptautiniuose teisės aktuose	21
2.4. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties ypatumai.....	23
III KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS SUTARTIES ŠALIŲ TEISĖS IR PAREIGOS .	23
3.1. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisės ir pareigos CK.....	24
3.2. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisės ir pareigos nacionaliniuose teisės aktuose	27
3.3. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisės ir pareigos tarptautiniuose teisės aktuose	33
IV VEŽĖJO GELEŽINKELIAIS ATSAKOMYBĖ	37
4.1. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė pagal Geležinkelių transporto kodeksą	37
4.2. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė pagal COTIF taisykles.....	39
4.3. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė pagal SMGS nuostatas	45
4.4. Vežėjo geležinkeliais atsakomybės ypatumai	51
IŠVADOS	52
LITERATŪROS SĄRAŠAS	54
SANTRAUKA	57
ZUSSAMENFASSUNG	58

IVADAS

Temos aktualumas ir naujumas.

Lietuvos valstybė yra ypač geroje geografinėje padėtyje, nes šalį kertantys du visos Europos transporto koridoriai (Rytų – Vakarų bei Šiaurės – Pietų kryptimi) įgalina per valstybės teritoriją vykdyti didelius transporto srautus. Lietuvos transporto ir tranzito plėtra yra viena iš tų svarbių sričių, kuri padeda augti Lietuvos ekonomikai ir ūkiui. Siekdama padidinti krovinių pervežimo per Lietuvos Respubliką skaičių ir stiprinti Lietuvos vežėjų konkurencingumą tarptautinėje rinkoje, Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2005 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 692 patvirtino Ilgalaike (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategiją.¹ Minėtoje strategijoje gana nemažai dėmesio skiriama geležinkelių transportui, siekiant išnaudoti visus jo pajėgumus bei privalumus. Būdamas ypatingai saugus, geležinkelių transportas taip pat yra draugiškas aplinkai ir mažiau teršiantis negu kitos transporto rūšys - o tai reikšmingas privalumas, kai šiuo metu Europos keliai yra perpildyti ir visuomenės susirūpinimas aplinkosauga vis didėja. Be to, atsižvelgiant į tam tikrus rinkos etapus, geležinkeliai gali būti netgi pigesnė išeitis nei kelių transportas, ir dirbti geriau nei oro ir kelių transportas². Be to paminėtina, kad pastaraisiais metais krovinių pervežimas geležinkelių transportu Lietuvoje tik augo³, skirtas didelis dėmesys projekto „Rail Baltica“⁴ įgyvendinimui. Aukščiau nurodytos aplinkybės leidžia daryti išvadą, jog krovinių pervežimo rinkoje didėjant krovinių pervežimo geležinkeliais skaičiui, neišvengiamai atsirastų vis daugiau praktinių problemų reguliuojant krovinių vežimo geležinkeliais procese dalyvaujančių asmenų santykius.

Temos naujumą rodo tai, kad Lietuvos teisės doktrinoje krovinių gabenimą geležinkeliais reglamentuojantys nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai visiškai nėra analizuoti, kai kurios teisės aktų nuostatos yra analizuotos tik kitų teisės aktų kontekste. Analizuojant transporto veiklą

¹Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija.

http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/ilgalaike_iki_2025_metu_lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija_ilgalaike_iki_2025_metu_lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija. [Prisijungimo laikas 2010-06-06]

² Europos Komisija. http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/modern_rail_en.pdf [Prisijungimo laikas 2010-05-25] Daugiau apie geležinkelių transporto privalumus Minalga. R. Krovinių transporto sistema, Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2007, P. 40-43.

³ Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenimis 2007 m. geležinkeliais pervežta 53 503 tūkst., 2008 m. – 54 970,2 tūkst., 2009 m. – 42 668, 6 tūkst. tonų.

<http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7020304&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSId=5147&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=> [Prisijungimo laikas 2010-11-23]

⁴ Projektas „Rail Baltic“ skirtas europinio standarto geležinkelio vėžė per Varšuvą sujungti Baltijos valstybes ir likusią Europos Sąjungos dalį. Tikimasi, kad įgyvendinus šią projektą, bus išvystyta aukštos kokybės geležinkelio linija keleivinių ir krovinių vežimui tarp Baltijos valstybių ir likusių Europos Sąjungos valstybių narių. „Rail Baltic“ projekto įgyvendinimas sustiprins Baltijos šalių integraciją į visų ES šalių geležinkelių tinklą (Europos Komisijos Regioninės politikos generalinio direktorato Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija.)

reguliuojančius teisės aktus visas dėmesys sutelktas į krovinių pervežimo keliais teisinį reguliavimą ir jame išskylančių teisinių problemų sprendimą. Tam tikros krovinių vežimo geležinkeliais reglamentuojančių teisės aktų nuostatos yra analizuojamos 2008 m.⁵ ir 2009 m.⁶ dr. E. Sinkevičiaus straipsniuose. Taip pat remiantis dr. E. Sinkevičiaus straipsniu apie „privilegiuotas“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygas Tarptautinėje krovinių vežimo keliais konvencijoje⁷ bus tiriama, kiek šitos atleidimo nuo atsakomybės sąlygos atsispindi krovinių vežimą geležinkeliais reglamentuojančiuose teisės aktuose. Dr. O. Drobitko savo darbuose⁸ analizuoja krovinio gavėjo teisinę padėtį, taip pat vežėjo atsakomybę, jo teises bei pareigas. Atsižvelgiant į tai, kad užsienio valstybėse krovinių pervežimą geležinkeliais reguliuojantys teisės aktai yra išanalizuoti žymiai išsamiau ir nuodugniau nei Lietuvoje, magistro baigiamajame darbe taip pat buvo nagrinėti tokių mokslininkų kaip Czerwenka B., Freise R., Reuschle F., Koller I., Merkt H., Брагинский М.И., Витрянский В.В. darbai.

Darbo objektas ir dalykas.

Darbo objektas – krovinių vežimo geležinkeliais teisinis reglamentavimas, o darbo dalykas – minėto reglamentavimo ypatumai, atskleidžiami analizuojant nacionalinius ir tarptautinius teisės aktus, reglamentuojančius krovinių pervežimą geležinkeliais.

Darbo tikslas ir uždaviniai.

Šio magistro baigiamojo darbo tikslas atskleisti krovinių vežimą geležinkeliais reglamentuojančių teisės aktų nuostatas ir jų ypatumus.

Tikslui visapusiškai ir tinkamai atskleisti yra iškeliami šie uždaviniai:

1. Išanalizuoti krovinių pervežimą geležinkeliais reglamentuojančius nacionalinius ir tarptautinius teisės aktus ir išskirti jų ypatumus;
2. Atskleisti krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sampratą;
3. Nustatyti krovinių vežimo geležinkeliais sutarties ypatumus;
4. Įvertinti sutarties šalių teisinę padėtį krovinių vežimo geležinkeliais santykiuose;
5. Atskleisti vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės sampratą, atsiradimo momentą, atsakomybės ribojimą bei vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejus.

⁵ E. Sinkevičius, Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė// Jurisprudencija, Nr. 1 (103), 2008, Vilnius.

⁶ Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai, Socialinių mokslų studijos Nr. 2(2), 2009.

⁷ Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai// Jurisprudencija, Nr. 2, 2006 (80).

⁸ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai, daktaro disertacija. soc. mokslai: teisė (01 S), Vilnius, 2006. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis// Jurisprudencija, Nr. 4 (82), 2006.

Hipotezė.

Magistro baigiamajame darbe iškeliamą hipotezę, kad pagal nacionalinius ir tarptautinius krovinių gabenimą geležinkeliais reglamentuojančius teisės aktus krovinių pervežimo geležinkeliais sutartis yra konsensualinė, sudaryta trečiojo asmens naudai.

Metodai.

1. Loginis. Taikomas analizuojant teisės aktų nuostatas, darant išvadas;
2. Sisteminiis. Naudojamas siekiant sistemiskai išnagrinėti krovinių vežimo geležinkeliais reglamentavimą;
3. Dokumentų analizės. Skirtas surinkti magistro baigiamajame darbe naudojamiems duomenims iš teisės aktų;
4. Lyginamasis. Naudojamas lyginant krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sampratą, vežėjo atsakomybės pobūdį skirtinguose teisės aktuose.

Darbo struktūra.

Darbą sudaro įvadas, keturios dalys, išvados, literatūros sąrašas bei santraukos lietuvių ir vokiečių kalbomis.

Dėstomoji dalis susideda iš šių skyrių: krovinių vežimo geležinkeliais veiklos reglamentavimo, krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sampratos, krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisių ir pareigų bei vežėjo geležinkeliais teisinės atsakomybės.

Magistro baigiamojo darbo pabaigoje yra pateikiamos išvados.

I KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS VEIKLOS REGLAMENTAVIMAS

Krovinių gabenimo geležinkeliais procese kylantys teisiniai santykiai, kaip ir kiti civiliniai teisiniai santykiai, yra reglamentuojami valstybinių institucijų ir tarptautinių organizacijų priimtų norminių teisės aktų. Pagrindinė priežastis, dėl kurios krovinių vežimo geležinkeliais veikla turi būti reguliuojama teisės aktų, yra užtikrinti krovinių pervežimo geležinkeliais veiklos nepertraukiamumą ir stabilumą bei apsaugoti pervežimo procese dalyvaujančių asmenų teises ir pareigas. Pažymėtina, jog krovinių gabenimas geležinkeliais yra reglamentuojamas ne tik norminių teisės aktų, bet ir pervežimo procese dalyvaujančių asmenų sukurtų susitarimų⁹.

1.1. Nacionalinių teisės aktų reglamentavimas

Visų pirma, siekiant kuo išsamiau ir informatyviau atskleisti krovinių pervežimo geležinkeliais teisinio reglamentavimo ypatumus, reikia nustatyti, kokie teisės aktai Lietuvos Respublikoje atlieka krovinių gabenimo geležinkeliais reguliavimą.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso¹⁰ (toliau CK) XL skyriaus nuostatos skirtos krovinių, keleivių ir bagažo vežimo bendrosioms norminėms taisyklėms nustatyti. CK nurodo, kad detalesnis krovinių, keleivių bei bagažo pervežimo reglamentavimas įtvirtintas atskiruose transporto šakų kodeksuose ir įstatymuose.

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme išskiriamos šios transporto rūšys: geležinkelių, kelių (automobilių), jūrų, oro ir vidaus vandenių.

Pagrindinis teisės aktas Lietuvoje reguliuojantis krovinių vežimą geležinkeliais yra Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas¹¹ (toliau Geležinkelių transporto kodeksas). Geležinkelių transporto kodekso 1 str. įtvirtinta, jog šis kodeksas nustato geležinkelių transporto veiklos sąlygas, reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams bei reglamentuoja santykius, kylančius iš keleivių, bagažo ar krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu. Analizuojant minėtą teisės normą kyla klausimas, ar Geležinkelių transporto kodeksas taikomas visiems krovinių pervežimams geležinkeliais, kurie vykdomi Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu, neatsižvelgiant į tai, ar krovinyms vežamas Lietuvos Respublikoje, ar už jos ribų? Geležinkelių transporto kodekso 2 str. 2 d. nustatyta, kad tarptautiniams krovinių pervežimams šis kodeksas taikomas tiek, kiek to nereglamentuoja tarptautinės Lietuvos Respublikos sutartys.

⁹ Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis analizuojama II skyriuje.

¹⁰ Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262

¹¹ Valstybės žinios, 2004, Nr. 72-2487

Tarptautinis krovinių vežimas Geležinkelių transporto kodekse apibrėžiamas kaip paslauga, „kai traukinys, ar visi traukinio vagonai kerta mažiausiai vienos Europos Sąjungos valstybės narės sieną, net jeigu traukinys buvo performuotas, jo dalys yra skirtingos kilmės ar paskirties.“ Todėl galimi atvejai, kai kroviny s vežamas Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu, nors pats pervežimas yra tarptautinis, ir jam reglamentuoti bus taikomi tarptautiniai susitarimai, o ne Geležinkelių transporto kodekso nuostatos.

Vadovaujantis Geležinkelių transporto kodekso 35 str. 1 d. susisieki mo ministras 2000 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. 174 patvirtino Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės¹². Minėtos taisyklės skirtos krovinių priėmimui vežti, važtos dokumentų įforminimo, krovinių pristatymo termino nustatymui, krovinių išdavimo, aktų įforminimo bei tam tikrų krovinių vežimo taisyklių Lietuvos Respublikos teritorijoje reglamentavimui (Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 1 p.). Kaip matyti iš minėtų taisyklių reglamentavimo sferos, jos taikomos krovinių vežimui geležinkeliais Lietuvos Respublikoje, kitaip nei Geležinkelių transporto kodeksas, kuris taikomas, kai kroviniai gabenami Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu. Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės yra poįstatyminis teisės aktas, kuris priimtas remiantis Geležinkelių transporto kodeksu, turi jam neprieštarauti, jį konkretinti bei užtikrinti jo įgyvendinimą.¹³ Siekiant, kad taisyklės atitiktų poįstatyminiams teisės aktams keliamus reikalavimus, jų taikymo sfera turėtų būti suderinta su Geležinkelių transporto kodeksu.

Geležinkelių transporto kodeksas pavojingų krovinių gabenimo geležinkeliais tvarkos nereguliuoja, tačiau blanketinė norma nukreipia į Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymą¹⁴ (toliau – Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymas). Minėto įstatymo paskirtis - nustatyti pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu Lietuvos Respublikoje teisinius ir organizacinius pagrindus, siekiant užtikrinti saugų pavojingų krovinių vežimą. Atkreiptinas dėmesys, jog Lietuvos Respublikos susisieki mo ministerija yra parengusi minėto įstatymo pakeitimo įstatymo projektą¹⁵. Priežastys, lėmusios parengti Pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo pakeitimo projektą, yra šios:

1. nėra visiškai atsižvelgiama į Lietuvos Respublikos tarptautines sutartis, reglamentuojančias pavojingų krovinių vežimą;

¹² Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-1507

¹³ Vaišvila A. Teisės teorija, Vilnius: Justitia, 2004, P. 319.

¹⁴ Valstybės žinios, 2001, Nr. 111-4022.

¹⁵ http://www.lrs.lt/pls/proj/dokpaieska.showdoc_l?p_id=35525&p_org=205&p_fix=y&p_gov=n [prisijungimo laikas: 2010-06-05]

2. nevysiškai atsižvelgiama į 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais nuostatas;
3. įstatymas reglamentuoja pavojingų krovinių vežimą vidaus vandenu keliais, nors jis Lietuvoje nėra vykdomas;
4. nėra aiškiai apibrėžta Lietuvos kompetentingų institucijų, atsakingų už pavojingų krovinių vežimą, kompetencija.¹⁶

Įgyvendinti šiam įstatymui Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2002 m. sausio 22 d. priėmė nutarimą „Dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje“¹⁷.

Aukščiau nurodyti teisės aktai yra pagrindiniai nacionaliniai teisės aktai, reglamentuojantys krovinių gabenimo geležinkeliais procesą, tačiau reikėtų pastebėti, kad šalia minėtų teisės aktų yra nemažai ir kitų Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir susisiekimo ministro patvirtintų taisyklių ir nuostatų, kurie papildo krovinių vežimo geležinkelio transportu reglamentavimo sferą.

1.2. Tarptautinių teisės aktų reglamentavimas

Tarptautinis krovinių vežimas geležinkeliais iš kitų transporto rūšių išsiskiria savo dualistine sistema. Tokia sistema Europoje susiformavo, nes skirtingu laiku buvo įkurtos dvi tarptautinės geležinkelio transporto organizacijos – viena Vakarų Europoje, o kita – Rytų Europoje, skirta sujungti valstybes, buvusias TSRS sudėtyje. Tarpvalstybinė geležinkelių transporto organizacija (OTIF) buvo įkurta 1985 m. gegužės 1 d., Lietuvos Respublika į organizaciją įstojo 1995 m. lapkričio 1 d. Šiuo metu OTIF narėmis¹⁸ yra 45 valstybės iš Europos, Artimųjų Rytų ir Šiaurės Afrikos.¹⁹ Pagrindas įkurti šiai organizacijai buvo 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF)²⁰, kuri buvo pakeista 1999 m. birželio 3 d. protokolu (kitai dar vadinamas Vilniaus protokolu). Lietuvos Respublikoje Vilniaus protokolas įsigaliojo 2004 m. sausio 1 d. Tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais reglamentuoja COTIF sutarties B priedas – CIM (Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės). CIM taisyklės įtvirtinta, kad jos taikomos visoms atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse narėse.

¹⁶ Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenu transportu įstatymo paketimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas.

¹⁷ Valstybės žinios, 2002, Nr. 8-283.

¹⁸ Jordanijos Hašemitų Karalystė yra asocijuota OTIF nare, todėl nepatenka į 45 valstybių narių sąrašą.

¹⁹ 2010 m. liepos 1 dieną OTIF 45 – aja organizacijos nare tapus Juodkalnijos Respublikai visos Balkanų pusiasalio valstybės priklausė minėtai organizacijai, nes kaimyninės Juodkalnijos šalys – Bosnija ir Hercegovina, Albanijos Respublika, Serbijos Respublika ir buvusi Jugoslavijos Respublika Makedonija, jau anksčiau buvo įstojusios į OTIF.

²⁰ Valstybės žinios, 2006, Nr. 95-3725.

Rytų Europoje tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais reguliuoja Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)²¹, galiojantis nuo 1951 m. lapkričio 1 d., Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1992 m. birželio 5 d. Valstybių, kuriose galioja minėtas susitarimas, Susisiekimo ministerijos kartu yra ir 1957 m. įkurtos Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) narėmis (šiuo metu narėmis yra 27 valstybių susisiekimo ministerijos).

Pažymėtina, jog pagrindiniai SMGS ir COTIF nuostatų skirtumai yra dėl to, kad SMGS buvo kuriamas remiantis planine ekonomika, kai tuo tarpu COTIF buvo palaiapsniui tobulinama atsižvelgiant į ekonomikos ir transporto pažangą.²²

Komplikuoti teisiniai santykiai dėl tarptautinio krovinių pervežimo geležinkeliais kyla tose valstybėse, kuriose galioja ir COTIF, ir SMGS (šiuo metu tokios valstybės yra Lietuva, Latvija, Lenkija, Bulgarija, Iranas, Ukraina, Vengrija ir Albanija)²³. Tokia valstybė, veždama tranzitinį krovinį į valstybę, kurioje galioja tik COTIF, pervežimo santykius reguliuos pagal COTIF nuostatas, o vežant krovinį į valstybę, kurioje galioja tik SMGS, bus taikomos SMGS taisyklės. Dar keblesnė situacija susidaro, kai valstybės, esančios OTIF ir OSŽD narėmis, gabena krovinius geležinkeliais tarpusavyje. Tokiu atveju valstybės turėtų teisę taikyti tiek SMGS, tiek CIM taisykles. Pastarosios situacijos sprendimas pateiktas SMGS 2 str. 4 paragrafe – „Geležinkeliai, kurių šalys yra kartu kitų tarptautinių susitarimų dalyvės, tarpusavio krovinių vežiojimus gali atlikti pagal šiuos susitarimus.“ Tokia nuostata įtvirtina COTIF viršenybę prieš SMGS. Analizuojant COTIF panašios nuostatos nėra randama, priešingai – yra įtvirtinama COTIF viršenybė esant konkuravimui su kitais tarptautiniais susitarimais, pavyzdžiui CIM taisyklių 28 str. 3 paragrafe numatyta, jog „[...] prielaida galioja ir tada, kai prieš važtos dokumentų performinimą vykdyta vežimo sutartis buvo sudaryta pagal į Vienodąsias taisykles panašią tarptautinio tiesioginio krovinių vežimo geležinkeliais konvenciją [...]“.²⁴

Siekiant palengvinti situacijas, kuomet vežėjai turėdavo persiuntimo vietoje SMGS važtaraštį performinti į CIM, arba CIM važtaraštį – į SMGS, ir įgyvendinant bendrą Tarptautinio geležinkelių transporto komiteto (CIT) ir OSŽD projektą „Transporto teisės sąveika CIM/SMGS“ buvo sukurtas popierinis/elektroninis CIM/SMGS važtaraštis, kuris įsigaliojo 2006 m. rugsėjo 1 d.

²¹ Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.

²² Vokietijos Federacinės Respublikos prekybos kodekso Miuncheno komentaras, Transporto teisė, 7 tomas, 4 knyga, 2009.

²³ CIM/SMGS Consignment Note. http://www.cit-rail.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/user_upload/001_Dok_DE/2_Gueterverkehr/06_GLV-CIM_SMGS/Flyer_Einheitsfrachbrief_CIM-SMGS_2007-05-29.pdf&t=1291034253&hash=9aba395a93fce48db127061fa27a1381 [Prisijungimo laikas 2010-11-28].

²⁴ http://beckonline.beck.de/Default.aspx?vpath=bibdata%2Fkomm%2FMuekoHGB_2_Band7%2FMono%2Fcont%2FMuekoHGB%2EMono%2EBand7%2EM160%2ET30%2Ehtm

CIM/SMGS važtaraščio dėka buvo supaprastintas ir pagreitintas geležinkelių eismas Rytų - Vakarų ir Vakarų - Rytų kryptimis. CIM/SMGS važtaraštis taikomas siuntoms,

- kurioms iš vienos pusės taikytinos CIM vienodosios teisinės nuostatos bei SMGS iš kitos pusės, ir

- kurios pateikiamos vežti su CIM/SMGS važtaraščiu, ir

- kurias veža šio žinyno 1 priede nurodyti CIM vežėjai bei SMGS geležinkeliai ir

- kurios persiuntimo vietoje pasilieka vieno CIM vežėjo arba vieno SMGS geležinkelio žinioje.²⁵

Galima išskirti tokius CIM/SMGS važtaraščio privalumus:

1. krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalys nebepatiria išlaidų, kurios nesuteikia papildomos vertės;
2. panaikinama klaidų galimybės performinant važtaraščius;
3. trumpesnė tranzito trukmė, kuri pasiekama sumažinant prastovų laiką, praleistą dėl važtaraščių performinimo;
4. CIM/SMGS važtaraštis kartu su prekių sąskaita-faktūra yra pripažįstamas kaip muitinės dokumentas;
5. CIM/SMGS važtaraštis yra apskaitomas kaip finansinis dokumentas, jeigu buvo naudojamas akredityvas;
6. važtaraštis gali būti užpildytas ir duomenys apie jį gali būti perduodami elektroniniu būdu.

Pastebėtina, kad sutarties šalys nėra įpareigosotos naudotis naujuoju CIM/SMGS važtaraščiu, klasikinė vežimo sistema ir toliau yra prieinama.²⁶

Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo (toliau – Tarptautinių sutarčių įstatymas)²⁷ 1 str. 1 d. apibrėžta, kad tarptautinė sutartis – tai „tarptautinės teisės principų ir normų reglamentuotas susitarimas, kurį raštu sudaro Lietuva su užsienio valstybėmis ir tarptautinėmis organizacijomis, nesvarbu, koks sutarties pavadinimas, ir ar sutartį sudaro vienas, du ar keli tarpusavyje susiję dokumentai.“ Lietuvos Respublikos Konstitucijos²⁸ 138 str. 6 d. įtvirtintas principas, jog ratifikuotos tarptautinės sutartys yra Lietuvos teisinės sistemos dalis. COTIF Lietuvos Respublikos Seimo buvo ratifikuota 1995 m. rugsėjo 21 d., o 1999 m. birželio 3 d. COTIF

²⁵ Handbuch CIM/SMGS – Frachtbrief (GLV CIM/SMGS) <http://www.cit-rail.org/index.php?id=359> [Prisijungimo laikas 2010-11-28].

²⁶ CIM/SMGS Consignment Note.

http://www.citrail.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/user_upload/001_Dok_DE/2_Gueterverke_hr/06_GLV-CIM_SMGS/Flyer_Einheitsfrachtbrief_CIM-SMGS_2007-05-29.pdf&t=1291034253&hash=9aba395a93fce48db127061fa27a1381 [Prisijungimo laikas 2010-11-28].

²⁷ Valstybės žinios, 1999, Nr. 60-1948.

²⁸ Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014.

pakeitimo (Vilniaus) protokolas – 2003 m. liepos 3 d. Vadinasi COTIF, o kartu ir CIM taisyklės, kaip neatskiriamos sutarties priedas, yra Lietuvos teisinės sistemos dalimi.

SMGS priešingai nei COTIF nėra tarpvalstybinė sutartis, jis yra tik Centrinės ir Rytų Europos bei Azijos valstybių atitinkamų ministerijų, kurios atstovauja savo valstybių interesus, susitarimas. Tokią nuostatą patvirtina Tarptautinių sutarčių įstatymo norma, kad „Lietuvos Respublikos ministerijų ar Vyriausybės įstaigų bei kitų valstybės institucijų vardu ir pagal jų kompetenciją sudaromi su atitinkamomis užsienio valstybių ar organizacijų institucijomis susitarimai nėra Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys.“ SMGS preambulėje taip pat įtvirtinta, kad susitarimą sudaro valstybių įgaliotos atitinkamos ministerijos, valdančios geležinkelių transportą.

Kadangi iš aukščiau išdėstyta matyti, kad skiriasi COTIF bei SMGS teisinė galia, dėl šios priežasties skirtinga jų vieta ir Lietuvos teisinėje sistemoje. Ratifikuotos tarptautinės sutartys įgyja ne tik įstatymo galią, bet nacionaliniai įstatymai turi joms neprieštarauti²⁹. Tokia pozicija grindžiama tuo, kas sudariusi ratifikuotą tarptautinę sutartį valstybė ta dalimi savanoriškai apribojo savo suverenitetą³⁰, ir valstybė negali savo vidaus teisės normomis pateisinti tarptautinės sutarties nesilaikymo³¹.

SMGS kaip valstybių ministerijų susitarimas nesukuria Lietuvos Respublikai tarptautinių įsipareigojimų, ir todėl nėra tarptautinė sutartis Vienos konvencijos 2 straipsnio 1a punkto prasme: "[...] "sutartis" reiškia tarptautinį susitarimą, sudarytą tarp valstybių rašytine forma ir reguliuojamą tarptautinės teisės [...] ". Teiginys "sudarytą tarp valstybių" reiškia, kad tarptautinę sutartį gali sudaryti tik asmenys, turintys nuolatinius arba ad hoc įgaliojimus atstovauti valstybei. Vienos konvencijos 8 straipsnyje šiuo klausimu nustatyta: "Aktas dėl sutarties sudarymo, atliktas asmens, kuris negali būti [...] laikomas įgaliotu atstovauti valstybei šiuo tikslu, neturi teisinių pasekmių, jeigu vėliau tokio akto ši valstybė nepatvirtina." Tuo tarpu minėtiems susitarimams nereikia specialių įgaliojimų, taigi jie neturi teisės šaltinio galios nei tarptautinės teisės, nei Lietuvos Respublikos teisės požiūriu.³² Lietuvos Respublikos Konstitucinis teismas savo praktikoje laikosi nuostatos, kad tokie tarptautiniai susitarimai Lietuvos teisinėje sistemoje turi tik poįstatyminio teisės akto galią, t.y. tarptautiniai susitarimai turi neprieštarauti ne tik ratifikuotoms tarptautinėms

²⁹Tarptautinių sutarčių įstatymo 11 str. 2 d, numatyta, kad jei "įsigaliojusi ratifikuota Lietuvos Respublikos tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai, kiti teisės aktai, galiojantys šios sutarties sudarymo metu arba įsigalioję po šios sutarties įsigaliojimo, taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos".

³⁰ Vaišvila A. Teisės teorija, Vilnius: Justitia, 2004, P. 316

³¹ 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės, Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480.

³² Lietuvos Respublikos Konstitucinio teismo 1995m. spalio 17 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių“ 7 straipsnio ketvirtosios dalies ir 12 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai“.

sutartims, bet ir nacionaliniams įstatymams. Vadinasi, palyginę COTIF ir SMGS priėmimo procesą galime daryti išvadą, jog Lietuvos teisinėje sistemoje COTIF turi didesnę teisinę galią nei SMGS.

Tarptautinius pavojingų krovinių pervežimus geležinkeliais reglamentuoja COTIF C priedas – RID taisyklės. Šios taisyklės yra taikomos dviem atvejais:

1. tarptautiniam pavojingų krovinių vežimui geležinkeliais valstybių narių teritorijose, arba
2. vežimui, papildančiam vežimą geležinkeliais, kuriam taikomos CIM taisyklės, atsižvelgiant į tarptautines nuostatas, reglamentuojančias vežimą kita transporto rūšimi.

Apibendrinant poskyrį galime padaryti išvadą, jog daugiausia problemų dėl krovinių vežimo geležinkeliais teisinio reglamentavimo kyla esant tarptautiniams krovinių pervežimams geležinkeliais tarp valstybių, kuriose galioja skirtingi tarptautiniai susitarimai. Kaip vienas iš šios problemos sprendimų būdų buvo sukūrimas bendro CIM taisyklėms ir SMGS susitarimui važtaraščio, kurio pagrindinis tikslas palengvinti prekių judėjimą geležinkeliais Rytų ir Vakarų kryptimis.

1.3. Krovinių vežimo geležinkeliais veiklos reglamentavimo ypatumai

Skyriuje buvo išanalizuoti nacionaliniai ir tarptautiniai krovinių gabenimą geležinkeliais reglamentuojantys teisės aktai. Pastebėta, kad Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių taikymo sritis nėra suderinta su aukštesnės teisinės galios teisės aktu – Geležinkelių transportu kodeksu.

Nustatyta, kad tarptautinius krovinių pervežimus geležinkeliais Lietuvos Respublikoje reglamentuoja du tarptautiniai susitarimai – COTIF B priedas ir SMGS, ir padaryta išvada, jog dėl minėtų teisės aktų priėmimo procedūrų CIM taisyklės Lietuvos teisinėje sistemoje turi aukštesnę teisinę galią nei SMGS susitarimas. Taip pat buvo išsiaiškinta, jog tarptautinių geležinkelio transporto organizacijų iniciatyva buvo sukurtas abiem tarptautiniams susitarimams bendras CIM/SMGS važtaraštis, kurio tikslas palengvinti krovinių vežimą geležinkeliais tarp valstybių, kuriose galioja skirtingi tarptautinių krovinių gabenimą geležinkeliais reglamentuojantys teisės aktai.

II KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS SUTARTIES SAMPRATA

Siekiant kuo išsamiau atskleisti krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sampratą, šiame skyriuje bus nagrinėjama sutarties sąvoka, jos sudarymas, sutarties forma, esminės sutarties sąlygos bei sutarties šalys.

2.1. Krovinių vežimo sutarties samprata CK

CK 6. 154 str. 1 d. įtvirtintas sutarties apibrėžimas numato, jog sutartis yra mažiausiai dviejų asmenų susitarimas sukurti, pakeisti ar nutraukti civilinius teisinius santykius. Iš pateikto bendro sutarties apibrėžimo matyti, jog sutartis yra dvišalis arba daugiašalis sandoris (vienas iš juridinių faktų), kurių pagrindu tarp šalių atsiranda prievoliniai teisiniai santykiai. Kadangi krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra sandoris, tai jai taikomos CK normos, kurios reguliuoja ir dvišalius bei daugiašalius sandorius. Teisės doktrinoje sandoriai pripažįstami kaip reikšmingiausi teisiniai faktai civilinių teisinių santykių dinamikai.³³

Norint išsiaiškinti krovinių vežimo geležinkeliais sutarties įsigaliojimo momentą reikia analizuoti bendrąsias sandorių galiojimą reglamentuojančias teisės normas. Šio klausimo sprendimas labai svarbus norint žinoti, nuo kada tarp krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių atsiranda teisiniai santykiai. Teisės doktrinoje atsižvelgiant į sandorių sudarymo būdą yra išskiriamos dvi sandorių rūšys – konsensualiniai ir realiniai. Konsensualiniu yra laikomas toks sandoris, kuomet šalys susitaria dėl esminių ir kitų joms svarbių sutarties sąlygų bei tinkamai išreiškia suderintą savo valią. Tokių sandorių galiojimui nėra svarbus daikto perdavimo faktas, šalių teisės ir pareigos atsiranda nuo susitarimo momento.³⁴ Realiniam sandoriui galioti priešingai nei konsensualiniam vien šalių suderintos valios nepakanka. Esminis skirtumas nuo konsensualinio sandorio yra tas, kad be šalių suderintos valios reikalingas ir antrasis elementas – daikto perdavimas. Tik realiai įvykus daikto perdavimui sutarties šalis pradeda sieti prievoliniai santykiai, jos įgyja teises ir pareigas. CK 6.808 str. 1 d. įtvirtinta, kad „pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisei gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį.“ CK nustatytas krovinio vežimo sutarties apibrėžimas sukonstruotas naudojantis abiejų sutarties šalių pagrindinių pareigų nurodymu. Krovinio vežimo sutarties apibrėžime nurodžius siuntėjo pareigą perduoti krovinį, suponuojama išvada, kad sutartis įsigalioja

³³Baranauskas E. ir kt. Civilinė teisė. Bendroji dalis, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, P. 143.

³⁴Brazdeikis A. ir kt, Civilinė teisė. Bendroji dalis: vadovėlis, Vilnius: Justitia, 2009, P. 324-325.

šalims suderinus valią ir būtinai įvykdžius daikto – krovinio – perdavimą. Įstatymo leidėjo pateiktas krovinio vežimo sutarties apibrėžimas atitinka realinio sandorio sampratą, nes šalių teisinių santykių atsiradimas siejamas ne tik su šalių suderinta valia, bet ir su krovinio perdavimu ir jo nugabenimu. Remiantis tokia įstatymo leidėjo pozicija krovinio vežimo geležinkeliais sutartis CK atžvilgiu turėtų būti laikoma realine sutartimi. Tačiau, autorės nuomone, pritarimas šitai pozicijai būtų klaidingas dėl šių priežasčių:

1. CK 6.814 str. 1 d. įtvirtinta vežėjui pareiga pateikti tinkamos būklės transporto priemonę krovinio siuntėjo užsakyme, vežimo sutartyje arba vežimų organizavimo sutartyje nustatytais terminais. Krovinių pervežimuose transporto priemonė yra pateikiama pirmiau nei perduodamas kroviny, todėl realinės sutarties pagrindu vežėjui negali atsirasti pareigos atlikti tam tikrus veiksmus, nes paprasčiausiai sutartis šalims neturi privalomos galios ir negali nustatyti jokių pareigų. Aptariamoje normoje vežėjui numatyta pareiga ne tik pateikti tinkamos būklės transporto priemonę, bet ją pateikti tarp šalių suderintais terminais. Tačiau šiuo atveju vėl grįžtama prie situacijos, kad terminai nurodyti sutartyje, kuri teisiškai vežėjo neįpareigoja.
2. CK 6.818 str. 1 d. aptarta vežėjo atsakomybė už transporto priemonių nepateikimą ir siuntėjo atsakomybė už krovinio nepateikimą ar už pateiktos transporto priemonės nepanaudojimą. Tokie veiksmai kaip transporto priemonės ar krovinio pateikimas yra atliekami dar iki krovinio perdavimo, t.y. pagal realinę sutarties sampratą iki sutarties įsigaliojimo momento. Todėl teisiškai nelogiška situacija, kad civilinė atsakomybė šalims kyla net ir tada, kai krovinio vežimo sutartis nėra sudaryta.
3. CK 6.808 str. 2 d. nurodyta, jog krovinio vežimo sutartis patvirtinama važtaraščiu ar kitokiu dokumentu. Atkreiptinas dėmesys, jog tais atvejais, kai krovinio vežimo sutartis yra laikoma realine, jos galiojimas sutapatinamas su važtaraščio buvimu.³⁵ Esant konsensualinei sutarčiai važtaraščiu tokia galia nėra suteikta, jis atlieka ne konstitucinę, bet deklaracinę funkciją, važtaraštis tik patvirtina sutarties sudarymą, bet neturi įtakos pačios sutarties galiojimui.³⁶

³⁵ Ambrasienė D. ir kt., *Prievolių teisė, Trečioji laida*, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, P. 487. SMGS 7 str. 1. nurodyta, jog vežimo sutartis įforminama atitinkamos formos važtaraščiu. Plačiau aptarta skyriuje Krovinio vežimo geležinkeliais samprata tarptautiniuose teisės aktuose.

³⁶ Sinkevičius E., *Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė*//*Jurisprudencija*, Nr. 1 (103), 2008, P. 47.

Nurodyti argumentai tik patvirtina, jog CK įtvirtinta konsensualinė krovinių vežimo sutarties samprata, o CK sutarties apibrėžime yra numatytos tik pagrindinės šalių pareigos, kylančios iš vežimo sutarties. Tokią poziciją patvirtina ir Vakarų Europos šalių teisinė literatūra.³⁷

Sutarties sudarymas laiko požiūriu yra tęstinė veika, kuri susideda iš dviejų etapų: a) pasiūlymo pateikimo (oferta) ir b) pasiūlymo priėmimo (akcepto) ar kitais šalių susitarimą pakankamai patvirtinančiais įrodymais. CK XL skyriuje, skirtame aptarti vežimo nuostatas, išsamiau krovinio vežimo sutarties sudarymas nėra aptariamas, todėl seka logiška išvada, kad krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sudarymui bus taikomos bendrosios sutarčių sudarymo taisyklės. Pagal CK 6. 162 str. 2 d. sutartis laikoma sudaryta, kai šalys susitaria dėl esminių sutarties sąlygų. Esminėmis sutarties sąlygomis laikomos tokios sąlygos, be kurių sutartis negali būti sudaryta. Esmines sąlygas taip pat galima suskirstyti į tris grupes: 1. įstatyme tiesiogiai įvardinamos kaip esminės; 2. privalomos tam tikros rūšies sutartims; 3. nustatomos vienos iš šalių pareiškimu. Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis laikoma sudaryta, kai krovinio vežėjas ir siuntėjas susitaria dėl šių sąlygų:

1. dėl perduodamo krovinio. Esminė kiekvienos sutarties sąlyga yra sutarties objektas, todėl šalys turi susitarti dėl daiktų, kuriuos reikia perkelti erdvėje. Kroviniu yra laikomos paruoštos gabenimui medžiagos, žaliavos, komplektavimo detalės, kuras, gatava produkcija, kurie pagal agregatinę būseną yra įpakuoti, neįpakuoti, arba supilti į tam tikras talpyklas.³⁸ Krovinytis turi būti tinkamai paruoštas pervežimui siekiant apsaugoti patį krovinį nuo praradimo, gedimo ar kokybės pablogėjimo, apsaugoti vežimo priemones ir kitus krovinius nuo sugadinimo bei apsaugoti žmones nuo sužalojimo. Siuntėjo vežėjui perduodamas krovinytis turi būti aiškiai identifikuotas, siuntėjas turi pateikti visą informaciją dėl krovinio tinkamo laikymo ir gabenimo sąlygų. Taip pat turi būti susitariama, kuri šalis turi prievolę krovinį tinkamai paruošti pervežimui³⁹. Nors pastaroji aplinkybė ir neturėtų būti laikoma esmine krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sąlyga, tačiau ji yra svarbi tuomet, kai kroviniui padaroma žala, ar jis sunaikinimas dėl netinkamo krovinio paruošimo pervežimui, ir yra sprendžiamas klausimas dėl civilinės atsakomybės taikymo.

³⁷ Handelsgesetzbuch § 407 Frachtvertrag, Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, Handelsgesetzbuches Kommentare, 2. Auflage 2009: Vokietijos Federacijos Prekybos kodekso komentaras aiškiai nurodo, jog vežimo sutartis yra konsensualinė, sudaryta trečiojo asmens naudai. Taip pat Leitfaden II für Internationale Eisenbahnbeförderung, red. Prof.dr. Kurt Spera, Wien, P. 6.

³⁸ Minalga R. Aprūpinimo logistika, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, P. 105.

³⁹ Krovinio paruošimas pervežimui apima šias operacijas - įpakavimą, grupavimą pagal siuntimo kryptis, transportinį ženklavinimą, masės nustatymą, paketavimą, sustambintų krovinių vienetų paruošimą, konteinerių pripildymą ir gabenimo dokumentų įforminimą. Minalga R. Aprūpinimo logistika, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, P. 106.

2. dėl paskirties punkto. Krovinio pervežimo tikslas – perkelti turimą krovinių erdvėje, t.y saugiai ir laiku nuvežti krovinių į siuntėjo nurodytą paskirties punktą. Tik tuomet, kai vežėjas krovinių nugabena į paskirties vietą ir ją perduodama turinčiam teisę gauti krovinių asmeniui, laikoma, jog krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra tinkamai įvykdyta. Paskirties punktas turėtų būti apibūdinamas konkrečiomis koordinatėmis – vežėjui turi būti nurodoma ne tik valstybė, miestas, bet ir logistikos terminalas, sandėliai, ar bendrovės teritorija, į kurią turi būti pristatytas kroviny. Krovinio vežimo geležinkeliais atveju situacija yra paprastesnė, nes vežėjas krovinių nuveža į konkrečią geležinkelio stotį, jam nebereikia ieškoti, pavyzdžiui, konkrečios gatvės ar sandėlio. Paskirties punktas iki krovinių pristatymo gali būti keičiamas krovinių siuntėjo arba gavėjo, atsižvelgiant į tai, kuris iš jų naudojasi krovinių disponavimo teise. Visos dėl paskirties punkto pakeitimo vežėjo patirtos išlaidos privalo būti atlyginamos tos šalies, kuri davė tokį nurodymą vežėjui.
3. dėl krovinių išdavimo turinčiam teisę gauti krovinių asmeniui (gavėjui). Vežėjo pareigos, atsirandančios iš krovinių vežimo sutarties, baigiasi, kai pristačius krovinių į nurodytą paskirties punktą jis yra tinkamai perduodamas asmeniui, kuris turi teisę gauti krovinių. Apie asmenį, kuris turi teisę gauti krovinių, visą informaciją pateikia krovinių siuntėjas. Siuntėjas turi teisę, kol kroviny nėra pristatytas į paskirties punktą, pakeisti asmenį, kuriam vežėjas turi perduoti krovinių (CIM taisyklių 18 str. 1 d. c) p., Geležinkelių transporto kodekso 49 str. 1 d. 3 p., SMGS 20 str. 2 d. 3 p.). Pats krovinių išdavimas yra tęstinio pobūdžio procesas, todėl gavėjui kroviny yra perduotas tik baigus visus krovinių iškrovimo darbus ir gavėjui apie krovinių gavimą patvirtinus parašu važtaraštyje (Geležinkelių transporto kodekso 54 str. 5 d.).
4. dėl užmokesčio dydžio už krovinių vežimą. Autorės nuomone, užmokesčio dydžio nustatymas už krovinių pervežimą esmine krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sąlyga turėtų būti laikomas tik tuo atveju, jei sutarties šalys nusprendžia, kad ši sąlyga turi būti laikoma esmine, nes įstatymų leidėjas imperatyviai nenurodė, kad užmokesčio dydis (kaina) turi būti būtinai įtrauktas į krovinių vežimo geležinkeliais sutartį. Tais atvejais, kai šalys užmokesčio dydžio neaptaria sudarytoje sutartyje, turėtų būti vadovaujamosi taisykle, jog šalys turėjo omenyje kainą, kurią sutarties sudarymo metu toje verslo srityje buvo įprasta imti už tokį pat įvykdymą atitinkamomis aplinkybėmis, o jeigu ši kaina nebeegzistuoja, - atitinkančią protingumo kriterijaus kainą (CK 6.198 str. 1 d.) Pareigą sumokėti vežėjui už krovinių pervežimą turi krovinių siuntėjas arba

gavėjas⁴⁰, atsižvelgiant į tai, kaip šalys susitarė sudarydamos sutartį. Šią sutarties sąlygą siuntėjas (gavėjas) gali vykdyti įvairiais būdais - užmokestis už pervežimą gali būti sumokamas prieš pervežant krovinį, ar jau atlikus pervežimą; prieš pervežimą gali būti sumokama tik dalis užmokesčio, o likusi dalis – po pervežimo; ar kiti būdai, dėl kurių šalys sutinka.

Sutarties šalys į sutartį taip gali įtraukti ir kitas esmines sąlygas⁴¹, be kurių šalys nepasirašytų sutarties, tačiau tokios sąlygos jau būtų numatytos ne įstatymo, o vienos iš šalių arba abiejų šalių reikalavimu.

CK 1.71 str. 1 d. numatyta, jog sandoriai gali būti sudaromi žodžiu, raštu ar konkliudentiniais veiksmais. CK XL skyriuje, reglamentuojančiame vežimo nuostatas, sutarties forma aptariama nėra, todėl vežimo geležinkeliais sutarčiai turėtų būti taikomos bendrosios sandorio formą reglamentuojančios teisės normos. Įstatymų leidėjas vežimo sutarčiai nenustato privalomos rašytinės sutarties formos, todėl krovinių vežimo geležinkeliais sutartis gali būti sudaroma, tiek žodžiu ar konkliudentiniais veiksmais, tiek raštu. Žinoma, reikia atsižvelgti į tai, jog nesudarius rašytinės krovinio vežimo sutarties, ir kilus ginčui tarp šalių pasunkėja įrodinėjimo galimybės.

Krovinio vežimo geležinkeliais sutartis yra sudaroma tarp krovinio siuntėjo ir krovinio vežėjo. Sutarties šalimis gali būti visi civilinių teisinių santykių dalyviai, kurie turi teisingumą ir veiksnumą. Krovinio siuntėju gali būti veiksnus fizinis asmuo, arba teisingumą turintis privatus ar viešasis juridinis asmuo⁴². Didesni reikalavimai yra keliami krovinio vežėjui, kuriam neužtenka turėti tik juridinio asmens teisingumą. CK 2.77 str. 1 d. numatyta, jog įstatymų nustatytais atvejais juridiniai asmenys gali imtis tam tikros veiklos tik gavę įstatymų nustatyta tvarka išduotą licenciją. Geležinkelių transporto kodekso 10 str. 1 d. nurodyta, jog „geležinkelių transporto ūkinė komercinė veikla yra licencijuojama“. Įmonė, siekianti vežti krovinius geležinkelių transportu Lietuvos teritorijoje ar (ir) tarptautiniais maršrutais, turi atitikti keliamus reikalavimus, įtvirtintus Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime Dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklių patvirtinimo.⁴³ Tokia įmonė turi būti nepriekaištingos reputacijos, finansiškai pajėgi, turėti civilinės atsakomybės draudimą, turėti nuosavybės teise priklausančias traukos priemones ar jas valdyti ir naudoti kitu teisėtu pagrindu, bei įmonės valdymo struktūrą

⁴⁰ Vokietijos Federacijos Prekybos kodekso 407 str. įtvirtinta, kad vežėjui už krovinio pervežimą visais atvejais sumoka krovinio siuntėjas.

⁴¹ Dėl rinkoje vykstančių ekonominių procesų krovinio siuntėjui svarbu, kad kroviny pasiektų krovinio gavėją kuo greičiau, todėl dažnai šalys nusprendžia, kad viena iš esminių sutarties sąlygų turi būti ir terminas, per kurį kroviny turi būti nugabenas į paskirties vietą.

⁴² Krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklių 4.19 punktas.

⁴³ Valstybės žinios, Nr. 2003, Nr. 59-2677.

sudaryti taip, kad būtų užtikrinta eismo sauga ir būtų laikomasi licencijavimo veiklos sąlygų. Atkreiptinas dėmesys, jog nepriekaištingos reputacijos reikalavimai yra keliami ne tik pačiai įmonei, bet ir įmonės dalyviams, nuosavybės teise tiesiogiai arba netiesiogiai valdantiems mažiausiai 34 procentus įmonės akcijų (pajaus, įnašų ir panašiai), įmonės valdymo organų nariams, vadovams ir jų įgaliotiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo geležinkelių transportu veiklai.⁴⁴

Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis iš kitų sutarčių išsiskiria tuo, kad labai dažnai į krovinio siuntėjo ir vežėjo sudarytą sutartį įsiterpia ir trečiasis asmuo – krovinio gavėjas, kuris iš sudarytos sutarties gauna naudą (šiuo atveju krovinio siuntėjas ir krovinio gavėjas yra skirtingi asmenys). Tokia krovinių vežimo geležinkeliais sutarties formuluotė atitinka CK 6.191 str. pateiktą sutarties trečiojo asmens naudai apibrėžimą, nors teisės teorijoje dėl krovinio gavėjo padėties sudarytos sutarties atžvilgiu kyla nemažai ginčų, nes vieni autoriai⁴⁵ krovinio gavėją laiko krovinio vežimo sutarties šalimi, o kiti laikosi priešingos pozicijos ir teigia, jog krovinio gavėjas tėra trečiasis asmuo, kuriam krovinio vežimo sutarties šalis išderėjo atitinkamą naudą⁴⁶. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarčiai kaip sutarčiai trečiojo asmens naudai būdingi trys elementai:

1. sutartis sukuria trečiajam asmeniui teises, bet ne pareigas. Pavyzdžiui, gavėjas turi teisę vežėjui duoti papildomus nurodymus, jei tai nurodyta važtaraštyje (Geležinkelių transporto kodekso 49 str. 4 d., CIM taisyklių 18 str. 3 d.). Šiam elementui prieštarauja SMGS 17 str. 1 d., kur imperatyviai nurodyta, kad gavėjas turi pareigą priimti krovinį. Šios pareigos gavėjas gali nevykdyti nebent tada, kai krovinio kokybė dėl sugadinimo, gedimo ar kitų priežasčių pasikeitė taip, kad panaudoti jį visą arba jo dalį pagal pradinę paskirtį negalima;
2. trečiasis asmuo visada yra kreditorius kurios nors sutarties šalies atžvilgiu. Gavėjas turi teisę iš vežėjo reikalauti, kad jam būtų pristatytas krovinytis ir perduotas krovinio važtaraštis (Geležinkelių transporto kodekso 54 str. 1 d., CIM taisyklių 17 str. 3 d.);
3. trečiajam asmeniui atsisakius jam išlygtos naudos, šią teisę gali įgyvendinti sutarties šalis, esanti kreditoriumi.⁴⁷ Pavyzdžiui, Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 186 p. numatyta, jog jei gavėjas atsisako jam išlygtos naudos – nepriima

⁴⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo Dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklių patvirtinimo 14.2. punktas.

⁴⁵ Drobotko. O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai, daktaro disertacija. soc. mokslai: teisė (01 S), Vilnius, 2006, P. 69-72.

⁴⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. 2004, P. 295., Czerwena B. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Auflage 2, 2009., Нопт К. J., Ваумбах А., Handelsgesetzbuch: mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), München: Beck, 2000, P. 1110.

⁴⁷ Ambrašenė D. ir kt., Prievolių teisė, Trečioji laida, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, P. 151 – 154.

krovinio – teisė duoti nurodymus dėl tolimesnio elgesio su kroviniu sugrįžta siuntėjui. Tokia pati taisyklė numatyta ir CIM taisyklių 21 str. 3 d.

2.2.Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties samprata nacionaliniuose teisės aktuose

Geležinkelių transporto kodekso 35 str. 2 d. nurodyta, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudaro krovinių vežimo ir (ar) vežimo organizavimo sutartis, tačiau pačių sutarčių sąvokų apibrėžimo Geležinkelių transporto kodeksas nepateikia. Tokiu atveju reikėtų vadovautis to paties straipsnio pirmoje dalyje nurodyta taisykle ir krovinio vežimo geležinkeliais sutarties apibrėžimo ieškoti teisės aktuose, reglamentuojančiuose geležinkelių transporto veiklą.⁴⁸

Krovinio važtaraštis remiantis Geležinkelių transporto kodekso 37 str. 3 d. turi ne krovinio vežimo sutartį patvirtinančią, bet įrodomąją galią. Krovinio siuntėjas, gavėjas ar vežėjas, siekiantis įrodyti, kad krovinių vežimo geležinkeliais sutartis buvo sudaryta nebegali remtis vien tik šalių suderinta valia, šioje situacijoje būtinas įrodymas yra tinkamai užpildytas krovinio važtaraštis. Dėl tokios įstatymų leidėjo pozicijos krovinio vežimo geležinkeliais sutartis pagal Geležinkelių transporto kodeksą tampa realine, bet ne konsensualine. Vadinasi, nesant krovinio vežimo geležinkeliais važtaraščio tarp šalių neatsiranda ir teisiniai santykiai.

Priejus prie teisinės išvados, jog krovinių vežimo geležinkeliais sutartis pagal Geležinkelių transporto kodeksą yra realinė, ir ji yra sutapatinama su krovinio važtaraščiu, vadinasi ir visos sąlygos, kurios yra nurodytos važtaraštyje, tuo pačiu yra ir krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sąlygomis.⁴⁹ Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties esminėmis sąlygomis pagal Geležinkelių transporto kodeksą bus laikomos tokios sąlygos, kurias sutarties šalys turi pareigą įrašyti važtaraštyje:

1. pradinės geležinkelio stoties pavadinimas;
2. krovinio siuntėjas, adresas, telefono ir fakso numeriai, krovinio siuntėjo ar jo atstovo pavardė ir parašas;
3. krovinio pavadinimas ir kodas;
4. krovinio svoris;
5. krovinio vienetų skaičius, įpakavimo pobūdis ir krovinio būklė;
6. vagono numeris;

⁴⁸ Geležinkelių transporto kodekso 2 str.

⁴⁹ Sinkevičius E., Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė//Jurisprudencija, Nr. 1 (103), Vilnius, 2008, P. 49.

7. Krovinio vežimo geležinkelių transportu taisyklėse nurodytų dokumentų, kurie turi būti pridedami prie važtaraščio, sąrašas;
8. ypatingos krovinio savybės ir vežimo sąlygos;
9. galinės geležinkelio stoties pavadinimas;
10. krovinio gavėjas, adresas, telefono ir fakso numeriai;
11. uždėtų plombų skaičius ir jų ženklai (Geležinkelių transporto kodekso 38 str. 1 d.).

Šalys sudarydamos krovinių vežimo geležinkeliais sutartį nepraranda teisės į važtaraštį įtraukti ir papildomų duomenų (Geležinkelių transporto kodekso 38 str. 2 d.).

Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės krovinių vežimo sutartį apibrėžia kaip rašytinį susitarimą, kuriuo „geležinkelio įmonė įsipareigoja nuvežti siuntėjo jam patiktą krovinį į galinę stotį ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas už krovinio vežimą įsipareigoja sumokėti geležinkelio įmonei sutartą užmokestį“. Jau buvo minėta anksčiau, kad Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių kaip poįstatyminio teisės akto paskirtis yra įgyvendinti įstatymų nuostatas jas sukonkretinant, bet nekeičiant jų tikrosios prasmės. Todėl siekiant užtikrinti vienodą teisės normų aiškinimą ir taikymą, krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sąvoka, apibrėžta minėtose taisyklėse turi būti suderinta su Geležinkelių transporto kodeksu ir CK. Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės siuntėjui numato pareigą prieš sudarant krovinio vežimo sutartį su geležinkelio įmone sudaryti organizacinę sutartį.⁵⁰ Todėl visais atvejais siuntėjas norėdamas, kad jo krovinytis būtų vežamas geležinkeliais, su vežėju turės sudaryti ir sutartį dėl riedmenų ir krovinio pateikimo bei krovinio pakrovimo.

Kaip ir Geležinkelių transporto kodekse, taip ir Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklėse važtos dokumentams yra suteikiama konstitucinė reikšmė, jų buvimas ar nebuvimas yra įrodymas dėl krovinio vežimo sutarties geležinkeliais sudarymo ar nesudarymo.

Civiliniuose teisiniuose santykiuose visi civilinės teisės subjektai yra vienas nuo kito teisiškai nepriklausomi tol, kol jie savo laisva valia neprisiima kito asmens naudai įsipareigojimų.⁵¹ Civilinių teisinių santykių atsiradimas būtent ir yra pagrįstas sutarties šalių laisvos valios išreiškimu, todėl Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 110 p. nuostata, jog krovinio gavėjas tiesiog yra įtraukiamas krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisinius santykius ir privalo atlikti tam tikras pareigas (priimti ir iškrauti krovinį; išvalyti vagonus (konteinerius) ir pašalinti krovinio įtvirtinimo priemonių likučius; sumokėti vežėjui priklausančius siuntėjo

⁵⁰ Organizacinė sutartis - tai rašytinis susitarimas tarp geležinkelio įmonės ir siuntėjo dėl riedmenų ir krovinių pateikimo bei krovinių pakrovimo tvarkos.

⁵¹ Baranauskas E. ir kt. Civilinė teisė. Bendroji dalis, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, P. 56.

nesumokėtus važtapičius ir padengti kitas išlaidas, kurios susidarė krovinio vežimo sutarties sąlygas), yra teisiškai nepagrįsta.

Išnagrinėjus Geležinkelių transporto kodekse bei Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklėse pateiktą krovinių vežimo geležinkeliais sutarties apibrėžimą, sutarties formą bei krovinio važtaraščio vaidmenį sutarties šalių teisiniuose santykiuose galima spręsti, jog minėtuose teisės aktuose priešingai nei CK yra numatyta realinė krovinių vežimo geležinkeliais sutarties samprata, o krovinio važtaraštis yra pagrindas tarp šalių atsirasti sutartiniais santykiams.

2.3. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties samprata tarptautiniuose teisės aktuose

Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis CIM taisyklėse apibrėžiama kaip sutartis, kuria vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti jį gavėjui. Tokia sutarties konstrukcija leidžia daryti pagrįstą išvadą, jog sutartis yra konsensualinio pobūdžio. Pagrindinis skirtumas nuo krovinio vežimo sutarties apibrėžimo, įtvirtinto CK yra tas, kad CIM taisyklėse krovinio vežimo sutartis apibrėžiama nenaudojant elemento „krovinio perdavimas“, kuris būtų ir daro klaidingą prielaidą manyti, jog CK yra įtvirtinta realinė krovinio vežimo sutarties samprata.

Sutarties šalys sudarydamos sutartį pagal CIM taisykles turi teisę į sutartį įrašyti tokias sutarties sąlygas, kurios joms atrodo būtinos, tačiau jos negali tiesiogiai ar netiesiogiai prieštarauti CIM taisyklėse įtvirtintoms nuostatomis. Krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sąlyga, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti CIM taisyklėms, yra niekinė ir negalioja, tačiau neturi įtakos kitų sutarties sąlygų galiojimui (CIM taisyklių 5 str.). Išimtis iš šios taisyklės numatyta nuostatomis dėl vežėjo atsakomybės – vežėjui suteikta teisė prisiimti didesnius įsipareigojimus ir didesnę atsakomybę⁵², negu numatyta CIM taisyklėse.

Krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sudarymas yra patvirtinamas nustatyto pavyzdžio važtaraščiu, tačiau jo nebuvimas, neteisingas užpildymas ar praradimas neturi jokios įtakos vežimo sutarties galiojimui. Vadinasi, vežimo sutartis nėra sutapatinama su važtaraščiu, kuris CIM taisyklėse turi tik deklaracinę reikšmę. Svarbu taip pat pastebėti, jog krovinio važtaraštis nėra prilyginamas konosamentui, todėl asmuo, turintis krovinio važtaraštį, neturi jokių nuosavybės teisių į krovinio važtaraštyje nurodytą krovinį. Atsakomybė už teisingą duomenų nurodymą krovinio važtaraštyje tenka krovinio siuntėjui, todėl tais atvejais, jei dėl netinkamo krovinio važtaraščio

⁵² Apie vežėjo atsakomybę pagal CIM taisykles plačiau kalbama IV skyriuje „Vežėjo atsakomybė“.

užpildymo krovinio vežėjas patiria žalą ar papildomų išlaidų, pareiga atlyginti tenka krovinio siuntėjui.

SMGS II skyriuje, reguliuojančiame krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sudarymo nuostatas, pačios krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sąvokos įtvirtintos nėra, tačiau SMGS 7 str. 1 d. nustatyta, jog „vežimo sutartis įforminama nustatyto pavyzdžio važtaraščiu“. Krovinio vežimo geležinkeliais sutartis kaip ir Geležinkelių transporto kodekse yra sutapatinama su važtaraščiu, todėl teisinga išvada, jog tais atvejais, kai nesurašomas nustatytos formos važtaraštis, neatsiranda ir teisiniai santykiai tarp šalių dėl krovinio pervežimo pagal SMGS⁵³. SMGS 8 str. 5 d. įtvirtinta, jog krovinio vežimo geležinkeliais sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje momento. Tokia SMGS nuostata leidžia daryti pagrįstą išvadą, jog krovinio vežimo geležinkeliais sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai:

1. įforminamas nustatytos formos važtaraštis, ir
2. krovinyms priimamas vežti pradinėje stotyje. Krovinyms priimtas vežti laikomas nuo to momento, kai yra ant važtaraščio yra uždėtas pradinės stoties kalendorinis spaudas.

Tokia SMGS nuostatos formuluoته leidžia daryti pagrįstą išvadą, kad pagal SMGS taisykles krovinio vežimo sutartis geležinkeliais yra realinio pobūdžio.

Dėl priežasties, jog važtaraštis yra prilyginamas krovinių vežimo geležinkeliais sutarčiai, SMGS nustatytas ypač detalus važtaraščio turinio⁵⁴, jo užpildymo teisinis reglamentavimas (SMGS taisyklių 7 str.). SMGS taisyklių 12.5 priede net pateikti paaiškinimai, kaip turi būti užpildyta kiekviena važtaraščio grafa, pavyzdžiui nurodoma, kurios važtaraščio grafos yra pildomos krovinio siuntėjo, o kurios - vežėjo (geležinkelio), pateikiami pildymo pavyzdžiai, numatyta, ant kokio formato popieriaus lapo turi būti spausdinamas važtaraščio šablonas, kokiomis priemonėmis (rašalu, tušinuku, rašomąją mašinėlę, kompiuteriu ar spaudu) užpildoma. Tačiau nepaisant tokio formalizuoto važtaraščio užpildymo reglamentavimo, SMGS 7 str. 14 p. numatyta galimybė vietoj popierinio važtaraščio naudoti elektroninį, kuomet elektroniniu paštu yra perduodamas duomenų rinkinys, kuris atitinka popierinio važtaraščio funkcijas.

Išnagrinėjus krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sampratą tarptautiniuose teisės aktuose galime daryti išvadą, jos sutartis bus laikytina konsensualine ar realine priklausomai nuo to, kuris tarptautinis teisės aktas bus taikomas konkrečiam kroviniui pervežimui. Atsižvelgiant į tai, skirtingą vaidmenį vaidina ir krovinio važtaraštis, kuris vienu atveju tik patvirtina sutarties sudarymą, bet

⁵³ Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė// Jurisprudencija, Nr. 1(103), 2008, P. 47-49.

⁵⁴ Viena iš priežasčių dėl ypač detalaus važtaraščio užpildymo reglamentavimo gali būti ir ta, jog SMGS taisyklės buvo sukurtos OSŽD organizacijos, kuriai priklauso posovietinės valstybės, ir jose tuo metu dar buvo gajus požiūris, jog sutarties šalys kaip privatūs subjektai neturi pakankamų įgaliojimų spręsti dėl sutarties turinio, viskas turi būti reglamentuota valdžios paskirtų administracinių institucijų.

neturi jokios įtakos pačios krovinio vežimo geležinkeliais sutarties galiojimui, o kitu atveju važtaraštis yra sutapatinamas su krovinio vežimo geležinkeliais sutartimi, ir jo nebuvimas reiškia, jog tarp šalių neatsirado teisiniai santykiai dėl krovinių pervežimo geležinkelių transportu.

2.4. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties ypatumai

Išskiriant krovinių vežimo geležinkeliais sutarties ypatybes, pirmiausia dėmesys atkreipiamas į kontraversišką situaciją, kuomet ta pati krovinio vežimo geležinkeliais sutartis vienais atvejais bus laikoma konsensualine, o kitais – realine. Tokios situacijos susidarymo priežastis yra dėl nacionaliniuose ir tarptautiniuose teisės aktuose įtvirtintų skirtingų nuostatų. Dėl tokio reglamentavimo pobūdžio krovinio važtaraštis taip pat turi skirtingą reikšmę krovinio vežimo sutarties galiojimui – esant konsensualinei krovinių vežimo geležinkeliais sutarčiai važtaraštis tik patvirtina sutarties sudarymą, tačiau jo nebuvimas nedaro įtakos pačios krovinio vežimo geležinkeliais sutarties galiojimui; esant realinei krovinių vežimo geležinkeliais sutarčiai važtaraštis turi konstitucinę reikšmę, jo buvimas prilygimas pačios krovinio vežimo geležinkeliais sutarties buvimui, nesant važtaraščio tarp vežėjo ir siuntėjo neatsiranda sutartiniai teisiniai santykiai.

Toliau išskiriant krovinių vežimo geležinkeliais sutarties ypatumus reikia paminėti, jog ši sutartis yra sudaroma tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo trečiojo asmens naudai – krovinio gavėjo. Krovinio gavėjas į sutarties šalių teisinius santykius įtraukiamas, jei jis priima sutarties šalių jam išlygtą naudą ir pasinaudoja krovinio disponavimo teisėmis, pavyzdžiui, duoda nurodymus vežėjui dėl krovinių vežimo geležinkeliais sutarties keitimo, ar priima vežėjo pristatytą krovinį (CIM taisyklių 18 str., Geležinkelių transporto kodekso 49 str., SMGS 20 str.).

III KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS SUTARTIES ŠALIŲ TEISĖS IR PAREIGOS

CK 1.136 str. įstatymų leidėjas pateikia nebaigtinį sąrašą juridinių faktų, su kuriais yra siejamas civilinių teisių ir pareigų atsiradimas. Vienas iš tokių juridinių faktų yra įstatymų numatytos sutartys, arba įstatymų nenumatytos, bet jiems neprieštaraujančios sutartys (CK 136 str. 2 d. 1 p.). V. Mikelėnas nurodo, jog galima išskirti penkis prievolių atsiradimo pagrindus: vienašaliai sandoriai, daugiašaliai sandoriai (sutartys), deliktai, kvazisutartys ir įstatymai.⁵⁵ Taigi, asmenys, sudarę krovinio vežimo geležinkeliais sutartį tampa sutarties šalimis bei įgyja teises ir pareigas, kylančias iš sudarytos sutarties. Šiame skyriuje bus detalizuojamos krovinio siuntėjo bei

⁵⁵ Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis, Vilnius: Justitia, 2002, P. 60.

vežėjo teisės ir pareigos, kurios numatytos krovinio vežimo geležinkeliais reglamentuojančiuose teisės aktuose.

3.1. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisės ir pareigos CK

Krovinio vežimo geležinkeliais sutartis yra sudaroma krovinio siuntėjo iniciatyva, nes būtent jis kaip sutarties šalis turi tikslą, kad krovinyt būtų nugabentas į paskirties vietą ir perduotas asmeniui, turinčiam teisę jį gauti, todėl logiška, jog pirmiausia bus aptariamoms krovinio siuntėjo teisėms ir pareigoms.

Pirmosios dvi krovinio siuntėjo pareigos išaiškėja nagrinėjant CK 6.808 str. 1 d. įtvirtintą krovinio vežimo sutarties apibrėžimą. Pirmoji krovinio siuntėjo pareiga yra perduoti krovinį vežėjui, be kurios negalėtų prasidėti pats pervežimo procesas. Detaliau CK nuostatos šios siuntėjo pareigos nereglamentuoja, bet tinkamam minėtos pareigos įvykdymui sutarties šalims svarbu susitarti dėl krovinio tinkamo paruošimo gabenimui⁵⁶, krovinio perdavimo terminų, vietos⁵⁷.

Antroji siuntėjo pareiga yra sumokėti už krovinio vežimą nustatytą užmokesį. Įstatymų leidėjas šią siuntėjo pareigą įtvirtina dispozityviai, nes sutarties šalys gali susitarti, jog už krovinio pervežimą sumoka ne krovinio siuntėjas, o krovinio gavėjas.⁵⁸ Tačiau nereikėtų pamiršti, jog krovinio gavėjas nėra krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalimi, todėl jam negali būti nustatytos pareigos, jei nėra jo atitinkamo valios pareiškimo.⁵⁹ Tais atvejais, kai vežėjas ne tik gabena krovinį, bet siuntėjo nurodymu atlieka ir papildomus veiksmus, už juos siuntėjas turi pareigą vežėjui taip pat atlyginti. Aptariant užmokesčio klausimą, tai šalys gali krovinio vežimo geležinkeliais sutartyje susitarti dėl jo dydžio, krovinio gabenimo užmokesčio dydis gali būti nustatomas pagal vežėjo iš anksto nurodytus tarifus. Taip pat galimi ir tokie atvejai, kai šalys nesusitaria dėl konkretaus užmokesčio dydžio, tada tenka vadovautis CK 6.198 str. 1 d. įtvirtinta taisykle, jog tais atvejais, kai kaina ar jos nustatymo tvarka sutartyje neaptarta ir šalys nėra susitarusios kitaip, laikoma, kad šalys turėjo omenyje kainą, kurią sutarties sudarymo metu toje verslo srityje buvo įprasta imti už tokį pat įvykdymą atitinkamomis aplinkybėmis, o jeigu ši kaina neegzistuoja, - atitinkančią protingumo kriterijaus kainą.

⁵⁶ Nagrinėjant esmines krovinio vežimo geležinkeliais sutarties sąlygas buvo minėta, jog svarbu, kad sutarties šalys susitartų, kuriai šaliai tenka pareiga tinkamai paruošti krovinį pervežimui.

⁵⁷ Dėl krovinio perdavimo vietos svarbu šalims išsiaiškinti, ar krovinį siuntėjas nugabena iki vežėjo nurodytos vietos, ar pats vežėjas atvyksta pas krovinio siuntėją ir pasiima krovinį.

⁵⁸ Vokietijos Federacijos Prekybos kodekso 407 str. 2 d. siuntėjo pareiga sumokėti už krovinio pervežimą įtvirtinta imperatyviai, todėl sutarties šalys negali pakeisti šios nuostatos savo sudaryta sutartimi.

⁵⁹ Sutartyje gali būti nuostata, jog už krovinio gabenimą sumoka krovinio gavėjas tais atvejais, kai yra atskiras siuntėjo ir gavėjo susitarimas šiuo klausimu, ir gavėjas išreiškia savo valią sumokėti už krovinio pervežimą. Tačiau siuntėjas kaip krovinio vežimo sutarties šalis vis tiek turi pareigą prieš vežėją sumokėti už krovinio pervežimą, o gavėjas šioje situacijoje gali būti laikomas kaip siuntėjo pagalbininkas.

Trečia siuntėjo pareiga numatyta CK 6.815 str., nurodant, jog siuntėjas privalo krovinį pakrauti (iškrauti) vežimo sutartyje nustatyta tvarka ir laikydamasis krovinio vežimo geležinkeliais sutartyje ar teisės aktuose nustatytų terminų. Minėta CK nuostata numato galimybę, jog krovinio pakrovimo (iškrovimo) pareiga gali būti nustatyta ne krovinio siuntėjui, o vežėjui, jei taip susitaria šalys sutartyje, arba taip numatyta kituose teisės aktuose.

Krovinio siuntėjas vykdydamas krovinio vežimo geležinkeliais sutartį įgyja tam tikras teises. Pirmoji siuntėjo teisė yra reikalauti iš vežėjo, jog būtų įvykdyta tarp jų sudaryta krovinio vežimo geležinkeliais sutartis. Kadangi pagal CK nuostatas krovinio vežimo sutartis yra konsensualinė, tai krovinio siuntėjas turi teisę reikalauti, jog vežėjas priimtų krovinį, dėl kurio pervežimo buvo susitarta. Trečioji siuntėjo teisė aptarta CK 6.814 str. 2 d., nurodant, jog siuntėjas turi teisę atsisakyti vežėjo pateikiamų transporto priemonių, kurios netinka tam tikriems kroviniams vežti. Ketvirtoji siuntėjo teisė aptarta CK 6.808 str. 2 d., nustatant, kad siuntėjas turi teisę iš krovinio vežėjo reikalauti krovinio vežimo geležinkeliais sutartį patvirtinančio važtaraščio ar kitokių dokumentų.

Pagal krovinių vežimo sutartį vežėjo pareigos turi ypatingą reikšmę. Lietuvos teisinėje literatūroje vežėjo pareigos skirstomos į pagrindines, kurias gali vykdyti tik vežėjas ir papildomas, kurios gali būti atliekamos ir kitų asmenų, priklausomai nuo sutarties sąlygų. Pagrindinėmis vežėjo pareigomis laikomos šios pareigos:

1. pateikti tinkamos būklės transporto priemonę, kuri paprastai turi būti suderinta su siuntėju;
2. saugiai ir laiku nugabenti krovinį į paskirties vietą;
3. įstatymo numatytais atvejais priimti siuntėjo (gavėjo) nurodymus dėl krovinio peradresavimo⁶⁰;
4. perduoti krovinį turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui.

Papildomos vežėjo pareigos yra šios:

1. krovinio pakrovimas ar iškrovimas;
2. parinkti sekantį vežėją ir perduoti jam krovinį tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties atveju;
3. perduoti subvežėjui krovinį krovinio multimodalinio vežimo sutarties atveju.⁶¹

Sistemiškai analizuojant CK XL skyriaus nuostatas galima išskirti dvi pagrindines vežėjo pareigas, išplaukiančias iš krovinio vežimo sutarties apibrėžimo (CK 6.808 str. 1 d.). Svarbiausia ir

⁶⁰ Hopt K. J., Baumbach A., *Handelsgesetzbuch: mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*, München: Beck, 2000, P.1111.

⁶¹ Drobitko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai, daktaro disertacija. soc. mokslai: teisė (01 S), Vilnius, 2006, P. 62.

pagrindinė vežėjo pareiga yra nugabenti krovinį į paskirties vietą⁶². Būtent įgyvendinant šią pareigą yra pasiekiamas krovinio vežimo geležinkeliais sutarties tikslas – krovinio perkėlimas erdvėje.

Vežėjas vykdydamas šią pareigą atlieka ir kitas jam keliamas pareigas:

1. krovinio perdavimas asmeniui, turinčiam teisę gauti krovinį. Šios pareigos įvykdymu yra galutinai pasiekiamas krovinio vežimo geležinkeliais sutarties tikslas ir patenkinamas siuntėjo interesas.
2. pateikti siuntėjui tinkamos būklės transporto priemonę. Vežėjo pateikiama transporto priemonė turi būti ne tik techniškai tvarkinga, bet ir atitikti specialius reikalavimus, kurie būtini konkrečiau siuntėjo pateikto krovinio gabenimui. Taip pat vežėjas pateikdamas transporto priemonę privalo laikytis krovinio siuntėjo užsakyme ar krovinio vežimo geležinkeliais sutartyje nurodytų terminų (CK 6.814 str. 1 d.). Jei vežėjas netinkamai įgyvendina šią pareigą, siuntėjas turi teisę atsisakyti pateiktų transporto priemonių;
3. pakrauti (iškrauti) krovinius krovinio vežimo geležinkeliais sutartyje nustatyta tvarka, tačiau šalis turi teisę susitarti, jog krovinį pakrauna (iškrauna) krovinio siuntėjas, o ne vežėjas (CK 6.815 str.);
4. pasiekti krovinio vežimo geležinkeliais sutarties tikslą – nugabenti krovinį į paskirties vietą per sutartyje ar teisės aktuose nustatytus terminus, o jei jie nenurodyti – per protingą terminą (CK 6.816 str.);
5. penktoji vežėjo pareiga rūpintis saugiu krovinio gabenimu į paskirties punktą išplaukia iš vežėjo atsakomybės, kylančios dėl krovinio praradimo, trūkumo ar sužalojimo⁶³ (CK 6.820 str.).

Krovinių vežėjas vykdydamas aukščiau išvardytas pareigas įgyja ir tam tikrų teisių. Vežėjas turi teisę reikalauti, jog už krovinių gabenimą jam būtų tinkamai atlyginta.⁶⁴ Jei įstatymas ar krovinių vežimo geležinkeliais sutartis nenustato ko kita, vežėjas turi teisę sulaikyti jam perduotus krovinius, kol nebus sumokėtas jam priklausantis vežimo mokestis ir kitos sumos (CK 6.813 str. 4 d.). Krovinio sulaikymas yra vienas iš saviginos būdų⁶⁵, numatytų CK. Teise pasinaudoti krovinio sulaikymu galima tik tada, jei yra CK 4.229 str. numatytos sąlygos:

⁶² Hopt K. J., Baumbach A., *Handelsgesetzbuch: mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht)*, München: Beck, 2000, P. 1110.

⁶³ Krovinio vežėjo geležinkeliais atsakomybė detaliau bus nagrinėjama IV skyriuje.

⁶⁴ Užmokesčio dydis plačiau aptartas kalbant apie siuntėjo pareigą sumokėti už krovinio pergabenimą.

⁶⁵ Mikelėnas V., Vileita A., Taminskas A., *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Vilnius: Justitia, 2001, P. 274.

1. asmuo, kuris sulaiko daiktą, turi būti teisėtas daikto valdytojas. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties atveju tai būtų vežėjas, kuris sutarties pagrindu valdo gabenamą krovinį.
2. reikalavimo teisė nukreipta į skolininkui *nuosavybės teise priklausantį daiktą (krovinį)*. Problema dėl šios sąlygos gali iškilti tai atvejais, kai vežėjas turi reikalavimo teisę į siuntėją, tačiau pastarasis nėra krovinio savininkas, o tik ekspeditorius, organizuojantis krovinio gabenimą. Tokiais atvejais pagal CK nuostatas vežėjas neturi teisės įgyvendinti krovinio sulaikymo, nes jis neturi reikalavimo teisės į *krovinio savininką*.
3. kroviny s gali būti sulaikytas tik tada, kai yra suėjęs reikalavimo įvykdymo terminas.⁶⁶

Vežėjas geležinkeliais taip pat turi teisę reikalauti, jog siuntėjas jam suteiktų visą būtiną informaciją, būtiną sėkmingam krovinio gabenimui.

Šiame poskyryje aptarėme, jog svarbiausios siuntėjo pareigos yra pateikti krovinį vežėjui ir už krovinio gabenimą sumokėti sulygtą užmokestį, o vežėjo – nugabenti krovinį į paskirties punktą ir taip pasiekti krovinių vežimo geležinkeliais sutarties tikslą. Taip pat nurodėme, jog šalys pagal CK nuostatas vykdydamos pareigas įgyja ir tam tikras teises.

3.2. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisės ir pareigos nacionaliniuose teisės aktuose

Geležinkelių transporto kodeksas ir Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės, būdami specialieji krovinių pervežimą geležinkeliais reglamentuojantys teisės aktai, siuntėjo bei vežėjo teises ir pareigas nustato detaliau nei CK.

Geležinkelių transporto kodekso 37 str. 1 d. įtvirtinta siuntėjo pareiga su kiekviena krovinių siunta pateikti tinkamai užpildytą važtaraštį ir kitus privalomus dokumentus. Kad važtaraštis būtų laikomas tinkamai užpildytu, jame privalo būti įrašyti duomenys, nurodyti Geležinkelių transporto kodekso 38 str. 1 d. Siuntėjas šią pareigą turi atlikti labai tiksliai, nes kaip minėjome, krovinių vežimo geležinkeliais sutartis pagal Geležinkelių transporto kodekso nuostatas yra realinė, todėl krovinio važtaraščio turinys yra laikomas krovinių vežimo geležinkeliais sutarties turiniu. Be to, siuntėjas pateikęs netikslius, klaidingus ar ne visus reikalingus duomenimis, turi atlyginti vežėjui dėl to atsiradusius nuostolius (Geležinkelių transporto kodekso 64 str.).

⁶⁶ Baranauskas E. ir kt. Daiktinė teisė, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2010, P. 285-291.

Siuntėjas taip pat turi pareigą krovinį atitinkamai įpakuoti, kad krovinys vežimo metu būtų apsaugotas nuo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, taip pat kad būtų apsaugoti nuo galimo sužalojimo žmonės, riedmenys ir kiti kroviniai. Jei krovinio siuntėjas tinkamai neatlieka šios savo pareigos, ir krovinys dėl netinkamo įpakavimo yra prarandamas, sužalojimas ar jo trūksta, tai yra pagrindas atleisti vežėją nuo atsakomybės dėl krovinio praradimo, sužalojimo ar trūkumo (Geležinkelių transporto kodekso 58 str. 1 d.).

Krovinio siuntėjas turi pareigą pakrauti krovinį, tačiau Geležinkelių transporto kodekso 42 str. 1 d. nuostata šalims suteikia laisvę susitarti ir kitaip – numatyti, kad krovinį pakrauna ne krovinio siuntėjas, o vežėjas. Tais atvejais, kai krovinį pakrauna siuntėjas ir yra viršytos vagono krovos normos, siuntėjas privalo pašalinti viršsvorį ir padengti nuostolius, jei dėl svorio viršijimo vežėjas jų patiria.

Kadangi krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra atlygintinė, siuntėjas už krovinių pervežimą privalo vežėjui sumokėti atitinkamo dydžio užmokestį. Už papildomas vežėjo suteikiamas paslaugas – krovinių pakrovimą, iškrovimą, papildomų pavedimų vykdymą, ekspedicijos ir kitas paslaugas siuntėjas taip pat turi pareigą atlyginti. Geležinkelių transporto kodekso 48 str. analizė leidžia daryti išvadą, kad už krovinio gabenimą siuntėjas turi sumokėti pradinėje geležinkelio stotyje, t.y. dar neatlikus krovinio perkėlimo erdvėje, o už papildomas vežėjo suteiktas paslaugas – jau krovinį nugabenus į paskirties punktą, ir žinant, kokias paslaugas vežėjas suteikė viso krovinio gabenimo proceso metu. Geležinkelių transporto kodeksas taip pat numato galimybę už krovinio gabenimą sumokėti gavėjui, bet šiuo atveju kitaip nei numatyta CK nuostatose būtinas vežėjo sutikimas ir tokios sąlygos pažymėjimas važtaraštyje. Pažymėtina, tokia Geležinkelių transporto kodekso nuostata turėtų būti vertinama atsargiai, nes kaip jau minėta, gavėjas nėra krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalimi, ir jam kaip trečiajam asmeniui vienašališkai negali būti nustatyta pareiga mokėti už krovinį.

Siuntėjas kaip ir bet kokioje kitoje civilinėje sutartyje turi teisę kitos sutarties šalies – vežėjo – reikalauti, kad būtų įvykdyta krovinių vežimo geležinkeliais sutartis. Ši siuntėjo teisė išplaukia iš bendrosios CK nustatytos sutarties sampratos, kai vienas ar keli asmenys įsipareigoja kitam asmeniui ar asmenims atlikti tam tikrus veiksmus, o pastarieji įgyja reikalavimo teisę (CK 6.154 str. 1 d.).

Geležinkelių transporto kodekso 49 str. 1 d. siuntėjui suteikta teisė duoti papildomus pavedimus vežėjui:

1. sulaikyti krovinį kelyje;
2. sulaikyti krovinio išdavimą;

3. galinėje geležinkelio stotyje išduoti krovinį kitam, negu važtaraštyje nurodytas gavėjas, asmeniui;
4. išduoti krovinį kitoje, negu numatyta važtaraštyje, geležinkelio stotyje;
5. gražinti krovinį į pradinę geležinkelio stotį, jei krovinyš nesulaikytas ar neareštuotas.

Nors Geležinkelių transporto kodekso nuostatose nėra numatyta, kad siuntėjas vežėjui gali duoti ir kitus papildomus pavedimus, nei nurodyti Geležinkelių transporto kodekso 49 str. 1 d., tačiau atsižvelgiant į tai, kad šalys sutartį sudaro laisva valia, į važtaraščio turinį be privalomų duomenų turi teisę įrašyti ir kitą šalims svarbią informaciją, siuntėjas turėtų turėti teisę vežėjui duoti ir kitus papildomus pavedimus, nei nurodyti Geležinkelių transporto kodekse, tik tokie pavedimai neturėtų prieštarauti Lietuvos Respublikos įstatymams ir vežėjas turėtų turėti realią galimybę juos įvykdyti. Atkreiptinas dėmesys, jog Geležinkelių transporto kodeksas reikalauja, kad papildomi pavedimai būtų duodami tik rašytine forma, nes pateikti kita forma jie negalioja (Geležinkelių transporto kodekso 50 str.). Taip pat svarbu atkreipti dėmesį, jog siuntėjas teisę duoti papildomus pavedimus praranda nuo to momento, kai gavėjas priėmė krovinį ir važtaraštį, arba kai važtaraštyje nurodyta, jog papildomus nurodymus duoda krovinio gavėjas. Situacija, kai ir siuntėjas, ir gavėjas kartu duoda papildomus nurodymus vežėjui negalima.⁶⁷

Geležinkelių transporto kodeksas suteikia siuntėjui teisę atsiimti krovinį pradinėje geležinkelio stotyje, jei krovinyš dar nėra išsiųstas, tačiau siuntėjas turi pareigą apmokti vežėjui su tuo susijusias išlaidas. Tokia siuntėjo teisė turi būti laikoma galimybe nutraukti krovinių vežimo geležinkeliais sutartį, nes atsiėmus krovinį nebelieka esminės sutarties sąlygos – sutarties objekto, ir baigiasi sutartiniai santykiai tarp siuntėjo ir vežėjo.

Išanalizavus Geležinkelių transporto kodekso nuostatas, galima daryti išvadą apie šias vežėjo pareigas:

1. Pagrindinė vežėjo pareiga išlieka ta pati – perkelti krovinį erdvėje – nugabenti jį į paskirties punktą ir išduoti gavėjui. Išduodamas krovinį gavėjui vežėjas kartu privalo išduoti ir krovinio važtaraštį, su kurio gavėjui pereina ir krovinio disponavimo teisė. Gavėjas ir anksčiau gali pradėti disponuoti kroviniu nei nuo krovinio ir važtaraščio priėmimo momento⁶⁸ – jei yra padaroma atitinkama atžyma krovinio važtaraštyje.

⁶⁷ Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai// Socialinių mokslų studijos Nr. 2(2), 2009, P. 266.

⁶⁸ Krovinio priėmimo momentas turi būti suprantamas kaip laike besitęsiantis procesas, pasibaigiantis pasiekus rezultatą, kai krovinio gavėjas krovinio gavimą patvirtina parašu važtaraštyje. Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai// Socialinių mokslų studijos Nr. 2(2), 2009, P. 270.

2. Pareiga pakrauti krovinį. Sutarties šalys yra laisvos krovinių vežimo geležinkeliais sutartyje šią nuostatą pakeisti, ir numatyti, jog krovinį pakrauti privalo siuntėjas.
3. Vežėjas pristatęs krovinį į paskirties vietą privalo apie tai informuoti gavėją Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklėse arba krovinių vežimo geležinkeliais sutartyje nustatyta tvarka. Krovinys vežėjo pristatytu į paskirties vietą bus laikomas nuo momento, kai gavėjas gauna pranešimą, kad jo vardu gautas krovinys (Geležinkelių transporto kodekso 53 str.). Momentas, nuo kurio laikoma, jog krovinys yra pristatytas⁶⁹, svarbus sprendžiant klausimą, ar vežėjas laikėsi sutartų krovinio pristatymo terminų, ir ar nėra pagrindo vežėjo atsakomybei dėl vežimo terminų praleidimo.
4. Tam tikrais atvejais vežėjui numatyta pareiga paskirties punkte išduodant krovinį patikrinti krovinio svorį, kiekį (vienetų skaičių) ir būklę:
 - a) krovinys atvežtas netvarkingu vagonu, taip pat vagonu su pažeistomis ar ne pradinės geležinkelio stoties plombomis;
 - b) krovinys atvežtas neplombuotais vagonais su matomais trūkumo, gedimo ar sužalojimo požymiais;
 - c) nesilaikyta greitai gendančių krovinių pristatymo terminų ar temperatūros režimo vagonuose refrižeratoriuose;
 - d) krovinį iškrovė vežėjas.
5. Išanalizavus Geležinkelių transporto kodekso septintą skirsnį dėl vežėjo atsakomybės prieiname prie išvados, kad vežėjas turi pareigą rūpintis kroviniu nuo jo priėmimo vežti iki atidavimo gavėjui arba perdavimo nustatyta tvarka kitam jo įgaliotam asmeniui.

Geležinkelių transporto kodeksas vežėjui, įgyvendinančiam pareigas, atsirandančias iš krovinių vežimo geležinkeliais sutarties, suteikia nemažai teisių. Vežėjas turi teisę reikalauti užmokesčio už krovinio gabenimą ir suteiktas papildomas paslaugas, o siuntėjas turi priešpriešinę pareigą šią vežėjo teisę įgyvendinti. Tais atvejais, kai siuntėjas neatlieka savo pareigos ir neatlygina vežėjui už krovinio gabenimą, vežėjas turi teisę krovinį realizuoti. Tokia vežėjui suteikta teisė yra žymiai platesnė, nei tokiu atveju numatyta CK. Pagal CK nuostatas vežėjas, kuriam nėra atlyginama už krovinio gabenimą ir kitas papildomas paslaugas, turi teisę, esant atitinkamoms sąlygoms, krovinį sulaikyti, tačiau krovinio sulaikymo teisė nesuteikia vežėjui teisės krovinį realizuoti⁷⁰.

⁶⁹ Pagal Geležinkelių transporto kodekso 47 str. 2 d. krovinio pristatymo terminas pradedamas skaičiuoti nuo dienos, einančios po krovinio priėmimo vežti, 00:00 val.

⁷⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. gegužės 28 d. nutartis Nr. 3K-3-257/2008.

Vežėjas sulaikyto krovinio negali išnuomoti, įkeisti, kitaip daikto suvaržyti ar naudoti pagal tiksline paskirtį, išskyrus tokį naudojimą, kuris būtinas daiktui išsaugoti, jei įstatymas nenustato ar vežėjas ir daikto savininkas nesusitarė kitaip (CK 4.232 str. 2 d.). Dėl aukščiau išdėstytų aplinkybių Geležinkelių transporto kodekse vežėjui numatyta teisė realizuoti krovinį negali būti prilyginta krovinio sulaikymo teisei, nes neatitinka krovinio sulaikymo teisei keliamų sąlygų.

Vežėjo teisė realizuoti krovinį galima ir tais atvejais, jei kroviny s per saugojimo laiką, t.y. 30 kalendorinių dienų⁷¹, yra neatsiimamas:

1. jei krovinio gavėjas, gavęs pranešimą apie krovinio pristatymą, laiku neatsiima krovinio, jis moka vežėjo nustatytą atlyginimą už krovinio saugojimą ir vagonų naudojimą;
2. jei krovinio gavėjas per 10 darbo dienų nuo pranešimo apie jo vardu gautą krovinį jo neatsiima ir neduoda pavedimų vežėjui ar nesudaro sutarties dėl krovinio saugojimo, vežėjas turi teisę gavėjo sąskaita iškrauti krovinį ir jį saugoti;
3. jeigu krovinio gavėjo nerandama, vežėjas apie tai praneša siuntėjui. Per 10 darbo dienų negavusi atsakymo iš siuntėjo, vežėjas krovinį saugo (Geležinkelių transporto kodekso 55 str.).

Atkreiptinas dėmesys, jog Geležinkelių transporto kodeksas ir vėl nustato krovinio gavėjui pareigą – atsiimti krovinį, kylančias dėl laiku neatsiimto krovinio saugojimo, nors kaip jau ne kartą minėta anksčiau, gavėjas nėra krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalimi, ir jam negali kitų šalių susitarimo pagrindu būti sukurtos prievolės; šios sutarties šalimi jis tampa priėmęs krovinį ir apie tai patvirtinęs parašu važtaraštyje.

Dar viena Geležinkelių transporto kodekse įtvirtinta teisė vežėjui yra susijusi su krovinio tikrinimu, kuri numato, jog vežėjas turi teisę patikrinti, ar kroviny s atitinka važtaraštyje pateiktus duomenimis, taip pat ar laikomasi Krovinių vežimo geležinkelių transportu ir krovinių krovimo ir tvirtinimo taisyklių reikalavimų, jei krovinį krovė siuntėjas. Vežėjui nustačius, jog kroviny s neatitinka važtaraštyje numatytų duomenų, ar nebuvo laikomasi aukščiau nurodytų taisyklių reikalavimų, jis turi teisę atsisakyti tokį krovinį vežti, o visos tikrinimo ir su juo susijusios išlaidos tenka krovinio siuntėjui.

Paskutinė vežėjo teisė pagal Geležinkelių transporto kodeksą numatyta 51 str., kuriame sakoma, jog vežėjas gali atsisakyti atlikti papildomus pavedimus, jeigu:

1. pavedimas pavėluotai pasiekia geležinkelių stotį, privalančią ją atlikti;

⁷¹ Krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklių 189 p.

2. pavedimas prieštarauja geležinkelių transporto teisės aktams arba jį atliekant sutriktų normali geležinkelių transporto veikla;
3. pavedimas prieštarauja Lietuvos Respublikos įstatymams;
4. krovinio vertė mažesnė už visas krovinio vežimo iki naujos galinės geležinkelio stoties išlaidas, išskyrus atvejus, kai krovinio siuntėjas arba gavėjas apmoka šias išlaidas ar garantuoja jų apmokėjimą;
5. dar neįvykdytas ir neatšauktas anksčiau gautas siuntėjo ar gavėjo papildomas pavedimas.

Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklėse pirmoji siuntėjo pareiga numatyta 6 punkte, kur nurodyta, jog siuntėjas turi pareigą pakrauti krovinius į vagonus. Palyginus šią nuostatą su anksčiau aptartais teisės aktais matome, jog vežėjui ir siuntėjui nebėra nenumatyta galimybė susitarti kitaip, pavyzdžiui, kad krovinį pakraus vežėjas.

Pareiga krovinį prieš pateikiant vežti sudėti į saugią, reikalavimus atitinkančią tarą, supakuoti ar surišti, sudėti ir sutvirtinti ant padėklų tenka krovinio siuntėjui. Vienetinius krovinius siuntėjas privalo paženklinėti įspėjamaisiais (vaizdo simboliai, rodantys, kaip elgtis su kroviniu), pagrindiniais (gavėjo ir galinės stoties pavadinimai bei krovinio vienetų skaičius siuntoje) ir informaciniais (krovinio bruto ir neto masė kilogramais, krovinio gabaritai centimetrais, krovinio vieneto tūris kubiniais metrais) ženklais. Siuntėjui tinkamai neatlikus šios pareigos vežėjas įgyja teisę reikalavimų neatitinkantį krovinį atsisakyti vežti.

Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių V skyriuje aptartas vagonų ir konteinerių naudojimas, bei nurodyta, jog siuntėjas privalo vežėjui mokėti nustatyto dydžio užmokestį už vežėjo pateiktų vagonų ir konteinerių naudojimą pradinėje, pakelinėje, galinėje stotyse ir privažiuojamuosiuose keliuose. Jei ne dėl vežėjo kaltės vagonai ir konteineriai siuntėjui negali būti pateikti, siuntėjas vis vien turi pareigą už jų naudojimą mokėti vežėjo nustatytą atlyginimą. Tais atvejais, kai siuntėjas praranda vežėjo riedmenis ar konteinerius, jis privalo vežėjui atlyginti penkeriopą prarastų daiktų vertės sumą (Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 231 p.).

Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 109 p. pateiktame krovinių vežimo geležinkeliais sutarties apibrėžime taip pat randame siuntėjui nustatytą pareigą – už krovinio pervežimą vežėjui sumokėti sulygto dydžio atlyginimą. Vežėjas, kad įgytų teisę reikalauti sutarto dydžio atlyginimo, pirmiausia turi nugabenti krovinį į galinę geležinkelio stotį ir perduoti krovinį gavėjui. Kaip matome, krovinių vežimo geležinkelių transportu sutartyje šalys turi viena kitai priešpriešinius reikalavimus.

Siuntėjas turi teisę duoti vežėjui papildomus pavedimus, numatytus Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 134 p., tačiau juos duoti gali tik vieną kartą. Krovinių vežimo

geležinkelio transportu taisyklėse nurodyti papildomi pavedimai, ir atvejai, kada vežėjas turi teisę atsisakyti juos atlikti, sutampa su tais, kuriuos siuntėjas gali duoti ir pagal Geležinkelių transporto kodeksą. Siuntėjas neturi teisės duoti papildomų pavedimų vežėjui, jei nuo krovinio vežimo pradžios krovinio disponavimo teisė priklauso krovinio gavėjui (Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 138 p.)

Viena iš Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklėse numatytų vežėjo pareigų yra pateikti siuntėjui vagonus. Pateikiami vagonai turi būti techniniu ir komerciniu požiūriu patikrinti ir tinkami kroviniams krauti, bei su tvarkingais durų užraktais, jei pakrovus krovinių vagonai bus plombuojami. Jei pateikiamų vagonų bent vienas užraktas yra netvarkingas, siuntėjas įgyja teisę atsisakyti krauti krovinį (Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 44 p.).

Vežėjas taip pat turi teisę patikrinti, ar siuntėjo sukrautas krovinytis atitinka važtos dokumentuose pateiktus duomenis, ar nepažeidžiami analizuojamų taisyklių reikalavimai. Tais atvejais, kai vežėjas pradinėje stotyje vis dėl to nustato, jog nesilaikyta Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių reikalavimų, arba pakrautas krovinytis neatitinka važtos dokumentuose nurodytų duomenų, jis nepriima krovinio vežti. Jei prieš tai nurodyti pažeidimai vežėjo yra nustatomi pakelinėje stotyje, tokiu atveju vežėjas apie tai informuoja siuntėją (gavėją) ir sulaiko krovinį, kol siuntėjas (gavėjas) krovinį sutvarkys (Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 78 p.). Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių 75 p. suteikta vežėjui teisė tikrinti siuntą ir pakelinėse stotyse, jei tai būtina pagal vagonų naudojimo taisyklių ar valstybės institucijų reikalavimus.

3.3. Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalių teisės ir pareigos tarptautiniuose teisės aktuose

Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis CIM taisyklėse apibrėžiama nurodant tik vežėjo pareigas, tačiau tai anaipol nereiškia, jog šios sutarties pagrindu siuntėjui nekyla pareigų. Siuntėjas yra atsakingas už tinkamą važtaraščio užpildymą ir pridėjimą dokumentų, kurie reikalingi prieš krovinio pristatymą atlikti muitinės ar kitų administracinės valdžios institucijų formalumus, nes už netinkamą važtaraščio užpildymą, ar dokumentų nepridėjimą, neteisingos informacijos juose nurodymą siuntėjui kyla atsakomybė (CIM taisyklių 8 str.).

Siuntėjas taip pat turi pareigą apmokėti visas dėl krovinio gabenimo susidariusias išlaidas (vežimo mokesčių, papildomus mokesčius, muitus ir kitas išlaidas, kurios susidaro nuo vežimo sutarties sudarymo iki krovinio pristatymo), tačiau siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, jog minėtas išlaidas sumokėja gavėjas. Šioje situacijoje labai svarbu, kad gavėjas išlaidas privalo apmokėti tik

tada, kai jis priima krovinį arba pradeda juo disponuoti. Vadinasi, CIM taisyklėse, priešingai nei anksčiau analizuotose teisės aktuose, gavėjui nėra „primetamos“ pareigos, jis jas vykdo, nes kaip tretysis asmuo pradėjo naudotis sutarties šalių jam sulygta nauda.

Pareiga pagal CIM taisykles tinkamai įpakuoti krovinį pervežimui tenka krovinio siuntėjui, tokia išvada seka iš CIM taisyklių 14 str. nuostatos, jog siuntėjui kyla atsakomybė prieš vežėją dėl krovinio neįpakavimo ar netinkamo įpakavimo atsiradusios žalos.

Siuntėjas, vykdydamas pareigas, kylančias iš krovinių vežimo geležinkeliais sutarties, turi teisę reikalauti, jog vežėjas patikrintų krovinio būklę ir jo pakuotę, ir ar važtaraštyje nurodyti duomenys apie krovinio vienetų skaičių, jų ženklus ir numerius, bendrąją masę arba kitaip nurodytą kiekį yra teisingi. Pasinaudodamas tokia savo teise siuntėjas siekia apsidrausti nuo pasekmių, kurios gali atsirasti dėl neteisingų duomenų pateikimo važtaraštyje.

Siuntėjas turi teisę keisti vežimo sutartį ir duoti vežėjui papildomus pavedimus:

1. sustabdyti krovinio vežimą;
2. atidėti krovinio pristatymą;
3. pristatyti krovinį kitam, negu nurodyta važtaraštyje gavėjui;
4. pristatyti krovinį kitoje, negu nurodyta važtaraštyje, vietoje.

Tačiau siuntėjas šia savo teise pasinaudoti gali tik tada, jei jis turi važtaraščio dublikatą, kurį su pakeitimais reikia pateikti vežėjui. CIM taisyklėse nustatyti atvejai, kai siuntėjas, net ir turėdamas važtaraščio dublikatą neturi teisės vežėjui duoti pavedimų, jei:

1. gavėjas atsiėmė važtaraštį;
2. gavėjas priėmė krovinį⁷²;
3. gavėjas vežėjo pareikalauja jam perduoti važtaraštį ir pristatyti krovinį;
4. siuntėjas užpildydamas važtaraštį nepažymi, jog gavėjas neturi teisės keisti vežimo sutarties.

Visi išvardinti atvejai, kai siuntėjas praranda teisę duoti vežėjui nurodymus, yra susiję su momentu, nuo kurio gavėjas įgyja teisę disponuoti kroviniu. Siuntėjas, duodamas pavedimus vežėjui, turi atkreipti dėmesį į tai, jog pavedimai būtų įmanomi įvykdyti, teisėti ir protingai reikalaujami tuo momentu, kai asmuo, kuris privalo juos įvykdyti, gauna tokius pavedimus, ir dėl to negali būti trikdomas normalus vežėjo įmonės darbas ir daroma žala kitų siuntų siuntėjams ir gavėjams; jei vežėjas dėl nurodytų aplinkybių pavedimų negali atlikti, jis turi pareigą apie tai informuoti asmenį, kuris tą pavedimą davė.

⁷² Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, Handelsgesetzbuches Kommentare, 2. Auflage 2009.

CIM taisyklėse nuostata dėl krovinio pakrovimo ir iškrovimo apibrėžta dispozityviai, todėl šalys gali pačios tarpusavyje susitarti dėl asmenų, kurie turės pareigą pakrauti ir iškrauti krovinį. Jei tokio šalių susitarimo nėra, tai galioja CIM taisyklių 13 str. 1 d. įtvirtinta sąlyga, jog krovinio vienetus pakrauna ir iškrauna vežėjas, o vagono siuntas pakrauti turi siuntėjas, o iškrauti – gavėjas po pristatymo.

Pagal CIM taisyklių 16 str. 1 d. siuntėjas ir vežėjas turi teisę susitarti dėl pristatymo termino, tačiau šalims šia savo teise nepasinaudojus, galioja tie pristatymo terminai, kurie nustatyti to paties straipsnio 2 dalyje.

Vežėjo pagrindinės pareigos išplaukia iš krovinių vežimo geležinkeliais sutarties apibrėžimo – pristatyti krovinį į sutartyje numatytą punktą ir perduoti jį gavėjui. Krovinyms laikomas pristatytas gavėjui ir tais atvejais, kai pagal paskirties vietoje galiojančias taisykles:

1. krovinyms perduodamas muitinės arba maito ar kitų vietų vietos mokesčių institucijoms jų patalpose arba sandėliuose, kurių neprižiūri vežėjas;
2. krovinyms perduodamas saugoti vežėjui ar ekspeditoriui arba atiduodamas į valstybinį sandėlį.

Vežėjas, pristatęs krovinį gavėjui, privalo kartu su kroviniu atiduoti ir krovinio važtaraštį.

Vežėjas turi pareigą informuoti siuntėją ir paprašyti jo nurodymų, jei iškyla krovinio pristatymo kliūčių. Nuo šios pareigos vežėjas yra atleidžiamas, jei siuntėjas važtaraštyje buvo nurodęs, kad iškilus krovinio pristatymo kliūtims, krovinyms būtų gražintas jam.

Pagal CIM taisyklių 11 str. 1 d. vežėjas turi teisę bet kuriuo metu patikrinti, ar buvo laikomasi krovinių vežimo sąlygų, ir ar siunta atitinka duomenis, kuriuos siuntėjas nurodė važtaraštyje. Vežėjui nustačius neatitikimus, jis apie tai privalo pažymėti važtaraštyje, kuris yra pridedamas prie važtaraščio.

Taip pat CIM taisyklių 22 str. 1 d. suteikia vežėjui teisę susigražinti papildomas išlaidas, kurias jis patyrė vykdydamas siuntėjo ar gavėjo nurodymus arba priimdamas sprendimus, nes laiku nebuvo gauti nurodymai.

SMGS 7 str. 1 d. įtvirtinta pareiga siuntėjui, užpildyti važtaraštį, griežtai laikantis važtaraščio pildymo paaiškinimų (SMGS 12.5 priedas), o vežant krovinius į šalis, kurių geležinkeliai nėra SMGS dalyviai ir netaiko SMGS nuostatų, vadovaujantis SMGS 12.6 priedu. Prie važtaraščio siuntėjas privalo pridėti lydinčiuosius dokumentus, kurie reikalingi visame kelyje pagal muitinės ir kitas taisykles, be to, jeigu būtina, sertifikatą ir specifikaciją. Siuntėjui nevykdant minėtos pareigos, vežėjas privalo krovinio nepriimti vežti.

Pagal SMGS 9 str. 1 d. atsakingas už krovinio tarą, įpakavimą ir ženklumą yra siuntėjas, todėl jis atsako už visas neigiamas pasekmes, kurios gali kilti jam tinkamai neatlikus šios pareigos.

Vežėjas, išorinės krovinio apžiūros metu nustatęs, kad kroviny s priimtas vežti be taros arba pakuotės, netvarkingoje, neatitinkančioje krovinio savybių ar netinkamoje perkrauti iš vagono į vagoną taroje arba pakuotėje, turi atsisakyti tokį priimti vežti.

Pareiga pakrauti krovinį numatyta tiek siuntėjui, tiek vežėjui, o kuri šalis tai darys nusprendžiama pagal pradinio geležinkelio vidaus taisyklės (SMGS 9 str. 4 d.). Tokia SMGS formuluotė nukreipia į nacionalinę teisę, todėl tais atvejais, kai kroviny s turi būti pakrautas Lietuvos Respublikoje, krovinį pakraunanti šalis bus nustatoma pagal Geležinkelių transporto kodekso 42 str.

SMGS 10 str. 1 d. suformuluota imperatyvi nuostata siuntėjui įkainoti tam tikras baigtiniame sąraše išvardintas prekes. Ar įkainoti kitas gabenamas prekes, vežėjui palikta dispozityvi pasirinkimo teisė.

Kaip ir CIM taisyklėse, prie važtaraščio pridėti lydinčiuosius dokumentus pareigą turi siuntėjas (SMGS 11 str. 1 d.).

Nagrinėjant SMGS nuostatas dėl važtapinigių sumokėjimo, galime pastebėti, jog asmuo, kuriam yra pareiga juos sumokėti, nustatoma pagal tai, ar kroviny s yra vežamas pradinio, galinio ar tranzitiniais geležinkelio keliais (SMGS 15 str. 1 d.). Pastebėtina, jog SMGS, priešingai nei CIM taisyklės, nenumato sutarties šalims galimybės susitarti dėl kitokios važtapinigių sumokėjimo tvarkos.

Tais atvejais, kai vežėjas tinkamai neatlieka savo pagrindinės pareigos pristatyti ir išduoti krovinį gavėjui per nustatytą terminą, siuntėjas turi teisę praėjus 30 dienų nuo pristatymo termino pabaigos pateikti prašymą vežėjui dėl krovinio paieškos (SMGS 17 str. 5 d.).

Išnagrinėję nacionalinius ir tarptautinius krovinių vežimą geležinkeliais reglamentuojančius teisės aktus galime apibendrinti tokias sutarties šalių teises bei pareigas:

1. siuntėjo teisės, susijusios su krovinių vežimo geležinkeliais sutarties keitimu;
2. siuntėjo teisės, susijusios su reikalavimais vežėjui dėl žalos atlyginimo;
3. siuntėjo pareigos, susijusios su krovinio paruošimu ir jo perdavimu pervežimui;
4. siuntėjo pareigos, susijusios su važtaraščio užpildymu bei papildomų dokumentų pateikimu;
5. siuntėjo pareigos, susijusios su atlyginimu už krovinio nugabenimą į paskirties punktą;
6. vežėjo teisės, kylantios dėl laiku negautų nurodymų ir dėl pristatyto, bet gavėjo neatsiimto krovinio;
7. vežėjo teisė gauti atlyginimą dėl krovinio gabenimo metu patirtų išlaidų;
8. vežėjos teisės, susijusios su krovinio būklės patikrinimu ir atsisakymu priimti jį vežti;

9. vežėjo pareigos, susijusios su tinkamų transporto priemonių pateikimu;
10. vežėjo pareigos, susijusios su krovinio saugumo užtikrinimu;
11. vežėjo pareigos vykdant siuntėjo bei gavėjo nurodymus.

IV VEŽĖJO GELEŽINKELIAIS ATSAKOMYBĖ

Sutartiniuose teisiniuose santykiuose sutarties šalims už sutarties nevykdymą ar netinkamą jos vykdymą kyla teisinės pasekmės – civilinė atsakomybė. Pradedant nagrinėti vežėjo atsakomybės klausimus, būtina apibrėžti, ar krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra realinė ar konsensualinė, nes tai svarbu sprendžiant klausimą dėl vežėjo atsakomybės atsiradimo momento.

4.1. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė pagal Geležinkelių transporto kodeksą

Atsakomybės bendrosios nuostatos. Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis pagal Geležinkelių transporto kodekso nuostatas yra laikoma realine, todėl vežėjo atsakomybė prasideda nuo krovinio priėmimo vežti momento. Krovinio priėmimas – tai valinis siuntėjo ir vežėjo aktas, kuris yra įforminamas krovinio važtaraščiu, todėl seka logiška išvada, jog krovinyms priimtu vežti turėtų būti laikomas nuo momento, kai vežėjas pasirašo važtaraštyje ir yra uždedamas kalendorinis pradinės geležinkelio stoties antspaudas (Geležinkelių transporto kodekso 37 str. 3 d.). Vežėjo atsakomybė dėl krovinio baigiasi, kai gavėjui yra perduotas krovinyms ir gavėjas pasirašo važtaraštyje. Taigi, vežėjo atsakomybės pabaigai reikalingi abu elementai – faktinis krovinio perdavimas gavėjui ir gavėjo parašas važtaraštyje, konstatuojantis krovinio priėmimą. Nuo krovinio priėmimo vežti momento iki krovinio pristatymo gavėjui galioja vežėjo atsakomybės principas. Atkreiptinas dėmesys, jog vežėjo kaltė dėl krovinio praradimo, trūkumo ar sužalojimo yra preziumuojama, nepaisant to, kad vežėjo atsakomybė yra sutartinė (Geležinkelių transporto kodekso 56 str. 1 d.).

Atsakomybės dydis. CK 6.251 str. 1 d. įtvirtintas vienas iš svarbiausių civilinės atsakomybės principų – visiškas padarytų nuostolių atlyginimas, tačiau vežėjo, kaip šalies, užsiimančios rizikinga verslo šaka, atsakomybė kai kuriais atvejais gali būti ribojama. Pavyzdžiui, CIM taisyklių 30 str. 2 d. numatyta, kad kompensacija už krovinio praradimą negali būti didesnė nei 17 atsiskaitymo vienetų (SST)⁷³ už kiekvieną trūkstamą krovinio kilogramą. Pagal Geležinkelių

⁷³ SDR (Special drawing rights) – specialioji skolinimosi teisė (SST) – tai Tarptautinio valiutos fondo valiuta, kuri yra sudaryta iš JAV dolerių, eurų, Didžiosios Britanijos svarų sterlingų ir Japonijos jenų. SST kursą kiekvieną dieną nustato

transporto kodeksą vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą, trūkumą ar sužalojimą yra neribota, tačiau kompensacija negali būti didesnė nei prarasto ar trūkstamo krovinio vertė. Vežėjas už pavėluotą krovinio pristatymą turi atlyginti visus padarytus nuostolius (Geležinkelių transporto kodekso 60 str. 2 d.). Ši nacionaliniame teisės akte įtvirtinta vežėjo atsakomybės nuostata yra žymiai platesnės apimties nei tarptautiniuose teisės aktuose – SMGS 27 str. 1 d. numatyta, kad vežėjas sumoka nustatyto dydžio baudą, kurios dydis siejamas tik su dėl pavėluoto pristatymo patirtais nuostoliais, CIM taisyklių 33 str. 1 d. nurodyta, kad vežėjo atsakomybė negali viršyti sumos, keturis kartus didesnės už vežimo mokesčių. Vadinasi, Geležinkelių transporto kodekse įtvirtintas vežėjo atsakomybės dydis dėl pavėluoto krovinio pristatymo yra siuntėjui (gavėjui) palankiausias, nes siuntėjas įgyja teisę iš vežėjo reikalauti ne tik tiesioginių nuostolių, susijusių su pavėluotu krovinio pristatymu, bet ir papildomų nuostolių, pavyzdžiui, pavėluotas pristatyti krovinyms parduotas mažesne kaina, nei, jis būtų buvęs parduotas, jei krovinyms būtų buvęs pristatytas sutartyje nustatytais terminais.

Vežėjas, praradęs siuntėjo riedmenis, konteinerius ar specialiąją krovinių tvirtinimo įrangą, siuntėjo reikalavimu privalo perduoti jo nuosavybėn savo riedmenis, konteinerius ar specialiąją krovinių tvirtinimo įrangą. Jeigu vežėjas nuosavybės teise tokių objektų neturi, tai privalo siuntėjui atlyginti prarastų riedmenų, konteinerių ar specialiosios krovinių tvirtinimo įrangos vertės dydžio nuostolius.

Pretenzijos ir ieškiniai. Pretenzijų vežėjui ir ieškinių pateikimo tvarką ir terminus reglamentuoja Geležinkelių transporto kodekso 67 str. Pagal nustatytą reglamentavimą pretenzijos pateikimas vežėjui nėra imperatyvus, todėl jos nepateikimas neužkerta siuntėjui kelio pareikšti vežėjui ieškinį teisme.⁷⁴ Jeigu siuntėjas nusprendžia bandyti ginčą su vežėju išspręsti taikiai ir pareiškia pastarajam pretenziją, tai vežėjas privalo pretenziją išnagrinėti per tris mėnesius nuo jos pateikimo dienos. Ieškinio senaties terminas reikalavimams, atsirandantiems iš krovinių vežimo geležinkeliais sutarties yra vieneri metai, skaičiuojant nuo tos dienos, kurią ieškovas sužinojo arba turėjo sužinoti apie savo teisių pažeidimą. Tais atvejais, kai ieškovas pasinaudojo teise pareikšti vežėjui pretenziją, ieškinio senaties terminas yra pratęsiamas trims mėnesiams.

Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės. Geležinkelių transporto kodekso 58 str. pateiktas baigtinis sąrašas aplinkybių, kai dėl krovinio praradimo, trūkumo ar sužalojimo vežėjas neatsako, jei:

1. tai įvyko dėl krovinio siuntėjo (gavėjo) kaltės;

Tarptautinis valiutos fondas, o santykis su litu nustatomas Lietuvos Banko.

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm> [Prisijungimo laikas 2010-11-17]

⁷⁴ Pagal Geležinkelių transporto kodekso 67 str. 1 d. šalys gali susitarti, kad ginčas bus nagrinėjamas ne teisme, bet pavyzdžiui arbitraže.

2. tai įvyko dėl natūralių vežamo krovinio ar bagažo savybių;
3. tai įvyko dėl taros ar įpakavimo trūkumų, kurių nebuvo galima pastebėti priimant krovinį vežti, jei nėra taros ar įpakavimo sužalojimo požymių;
4. krovinio ar bagažo trūkumas neviršija 44 str. 2 d. numatytų nuostolio (natūralaus sumažėjimo), svarstyklių ar krovinio svėrimo tikslumo normų ir krovinsys atvežtas techniškai tvarkingu vagonu (konteineriu) su nepažeistomis siuntėjo plombomis;
5. krovinsys pateiktas gavėjui su nepažeistomis siuntėjo plombomis;
6. krovinsys atvežtas tvarkingais atviraisiais vagonais, jis nebuvo pakeliui perkrautas, nepažeistas apsauginis ženklavimas, krovinsys yra tvarkingai sutvirtintas;
7. krovinsys atvežtas lydimas siuntėjo ar gavėjo palydovo;
8. tai įvyko dėl nenugalimos jėgos.

4.2. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė pagal COTIF taisykles

Atsakomybės bendrosios nuostatos. Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis pagal COTIF taisykles yra konsensualinė, vadinasi sutarties šalis sutartiniai teisiniai santykiai pradeda sieti nuo momento, kai pasiekiamas konsensusas. Tai vienas iš esminių skirtumų nuo SMGS įtvirtintos krovinių vežimo geležinkeliais sutarties sampratos, pagal kurią šalims teisės ir pareigos bei atsakomybė atsiranda nuo krovinio perdavimo. Pažymėtina, jog vežėjas atsako ir už savo darbuotojus ir kitus asmenis, kurių paslaugomos naudojasi krovinių vežimui, kai darbuotojai ir kiti asmenys vykdo savo pareigas. Geležinkelių infrastruktūros, kuria vežamas krovinsys, valdytojai yra prilyginami asmenims, kurių paslaugomis naudojasi vežėjas veždamas krovinius (CIM taisyklių 40 str.).

Atsakomybės dydis. Vežėjo atsakomybės dydžio apskaičiavimo bendrosios taisyklės numatytos CIM taisyklių 30 str. Šio straipsnio 1 d. numatyta, jog praradus krovinį ar jo dalį, vežėjas, neatlygindamas jokių papildomų išlaidų, sumoka kompensaciją, kuri yra apskaičiuojama pagal biržos kainą arba, nesant galimybių jai nustatyti – pagal rinkos kainą, o jeigu negalima nustatyti nei biržos, nei rinkos kainų, tai remiantis tos pačios prekių rūšies ir kokybės įprastine verte, kuri buvo prekių priėmimo vežti dieną krovinio priėmimo vežti vietoje. Krovinsys taip pat laikomas „fiktyviai“ prarastas, jei jis nepristatomas gavėjui per 30 dienų nuo krovinio pristatymo termino pabaigos (CIM taisyklių 29 str. 1 d.). Vežėjo atsakomybė praradus krovinį ar jo dalį yra

ribojama 17 SDR už kiekvieną trūkstamą krovinio kilogramą⁷⁵. Tais atvejais, kai prarandama geležinkelių transporto priemonė, riedanti savo ratais, kuri vežama kaip kroviny, arba įvairiarūšis transporto vienetas, arba jų nuimamos dalys, kompensacijos dydis yra ne didesnis, 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 d.). Vadinasi, kai geležinkelių transporto priemonė yra vežama kaip kroviny, vežėjo atsakomybė ribojama ne CIM taisyklių 30 str. 1 d. nustatytu dydžiu, bet krovinio verte.

Sistemiškai išanalizavus CIM taisyklių III dalį, reglamentuojančią atsakomybę, galima išskirti tris atvejus, kai vežėjo atsakomybė nėra ribojama nustatytais dydžiais:

1. yra siuntėjo ir vežėjo susitarimas, kad siuntėjas važtaraštyje įrašys krovinio vertę, kuri yra didesnė nei 17 atsiskaitymo vienetų už kiekvieną trūkstamą bendrosios masės kilogramą. Šiuo atveju vežėjo atsakomybės dydis bus ribojamas siuntėjo deklaruota krovinio verte (CIM taisyklių 34 str.);
2. siuntėjas pareiškia specialių suinteresuotumą pristatyti krovinį, ir važtaraštyje įrašo sumą tam atvejui, jei kroviny bus prarastas ar sugadintas, arba bus vėluojama jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą. Siuntėjui išreiškus tokį interesą, jis turi teisę vežėjo reikalauti, kad nepaisant CIM taisyklių 30, 32 ir 33 str. numatytų kompensacijų, būtų sumokėta ir įrodytos žalos kompensacija, tačiau visa kompensacija negali viršyti važtaraštyje deklaruotos vertės dydžio (CIM taisyklių 35 str.);
3. yra 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 (CIM taisyklių 36 str.).

Atkreiptinas dėmesys, jog nei pagal CIM taisyklių 30 str. 1 d., nei to paties straipsnio 3 dalį nėra atlyginami netiesioginiai nuostoliai, jų galima reikalauti remiantis CIM taisyklių 30 str. 4 d., kur nurodyta vežėjo pareiga grąžinti vežimo mokesčių, sumokėtus muitus, kitas papildomas sumas⁷⁶, vežant prarastą krovinį. Vežėjas atleidžiamas nuo pareigos grąžinti akcizo mokesčių už krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą. Praktikoje dažnai kildavo klausimų, kokios papildomos išlaidos turi būti traktuojamos kaip „kitos sumos“, kurias vežėjas turi

⁷⁵ 2010 m. lapkričio 22 d. Lietuvos Banko duomenis SDR ir lito santykis yra 3,9260, todėl kompensacija už vieną prarastą krovinio kilogramą negali būti didesnė nei 66,74 Lt.

⁷⁶ CIM taisyklių komentaras. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Auflage 2009.

gražinti praradęs krovinį. Vokietijos federacinis teismas⁷⁷, nagrinėdamas apeliacinę tvarka bylą dėl tabako mokesčių sumokėjimo, išaiškino sąvoką „kitos su vežimu susijusios išlaidos“. Teismas nurodė, jog CIM taisyklių 30 str. 4 d. nurodytos „kitos su vežimu susijusios išlaidos“ turi būti aiškinamos siaurinamai ir į jų prasmę neįeina akcizai už prekes (tarp jų ir tabako priedavimai). Vadinas, vežėjas, remdamasis CIM taisyklių 30 str. 4 d., nekompensuoja akcizų kaip kitų su vežimu susijusių išlaidų.

CIM taisyklių 31 str. aptartas vežėjo atsakomybės dydis dėl krovinio masės sumažėjimo vežimo proceso metu. Nustatytos procentais išreikštos ribos, kurias viršijus vežėjui atsiranda atsakomybė dėl krovinio masės sumažėjimo – jei sausų krovinių masė sumažėja daugiau nei 1 procentu, o skystų krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti drėgni, - daugiau nei 2 procentais (CIM taisyklių 31 str. 1 d. a ir b punktai). Jei nurodytos ribos yra viršijamos, vežėjas atsako, nepriklausomai nuo maršruto ilgio, už tą trūkstamo krovinio dalį, kuri viršija aukščiau nurodytas ribas. Vadinas, vežėjui atsakomybė nekyla esant atitinkamai iki vieno arba dviejų procentų krovinio masės sumažėjimui.

Vežėjui taip pat kyla atsakomybė už pavėlavimą pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą. Ši atsakomybė kaip ir atsakomybė už krovinio praradimą, trūkumą ar sugadinimą yra ribojama, tik šiuo atveju kompensacijos dydis negali viršyti sumos, keturi kartus didesnės už vežimo mokestį (CIM taisyklių 33 str. 1 d.). Toks atsakomybės dydis yra tais atvejais, kai krovinio pristatymui galioja CIM taisyklių 16 str. 2-4 d. nurodyti terminai, tačiau jei krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalys pasinaudoja CIM taisyklių 16 str. 1 d. suteikta teise susitarti dėl kitokių krovinio pristatymo terminų, nei numatyti CIM taisyklių 16 str. 2-4 d.⁷⁸, tame pačiame susitarime jie gali numatyti ir kitokią kompensavimo tvarką negu CIM taisyklių 33 str. 1 d.⁷⁹

Asmuo, turintis teisę reikalauti iš vežėjo kompensacijos dėl krovinio praradimo trūkumo, sužalojimo ar pavėluoto pristatymo, taip pat turi teisę reikalauti penkių procentų dydžio metinių palūkanų, kurios apskaičiuojamos nuo reklamacijos arba ieškinio pateikimo teismui dienos (CIM taisyklių 37 str. 2 d.).

⁷⁷ Tarpvaldybinė geležinkelių transporto organizacija

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_d.pdf
[Prisijungimo laikas 2010-11-20].

⁷⁸ CIM taisyklėse numatyti tokie ilgiausi pristatymo terminai: 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. Krovinio pristatymo terminas pradedamas skaičiuoti nuo tada kada buvo priimtas vežti kroviny, ir jis pratęsiamas tiek, kiek buvo stovėta ne dėl vežėjo kaltės. Į pristatymo terminą nėra įskaičiuojami sekmadieniai ir įstatymų nustatytos švenčių dienos.

⁷⁹ CIM taisyklių 33 str. 6 d.

Pretenzijos ir ieškiniai. CIM taisyklių 42 str. 1 d. įvirtinta pareiga vežėjui, jei jis nustato arba laiko, kad krovinio dalis prarasta ar sugadinta arba tai pareiškia turintis tam teisę asmuo, surašyti protokolą, kuriame būtų pagal žalos pobūdį nustatyta krovinio būklė, taip pat žalos dydis, atsiradimo priežastis ir laikas, jei tai galima nustatyti. Protokolo surašymas preziūmuoja žalos padarymo faktą.

Pretenzija dėl su krovinių vežimo geležinkeliais sutartimi susijusių reikalavimų turi būti pateikta tik raštu ir tik tam vežėjui, kuriam gali būti pareikštas ieškinys (CIM taisyklių 43 str. 1 d.). CIM taisyklių 45 str. nurodyti vežėjai, kuriems gali būti pareikšti ieškiniai. Pagal bendrą taisyklę su vežimo sutartimi susiję ieškiniai gali būti pareikšti tik pirmam ar paskutiniam vežėjui, arba tam vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys. Tais atvejais, kai pareiškiamas reikalavimas dėl sumos, kuri buvo sumokėta pagal vežimo sutartį, gražinimo, ieškinys turi būti pareikštas tam vežėjui, kuris paėmė šią sumą, arba tam vežėjui, kurio vardu ji buvo paimta. Ieškinys dėl išperkamojo mokesčio gali būti pareikštas tik tam vežėjui, kuris perėmė krovinį išsiuntimo vietoje (CIM taisyklių 45 str. 3 ir 4 d.). CIM taisyklių 45 str. 3 ir 4 d. numatytos taisyklės yra *lex specialis* CIM taisyklių 45 str. 1 d. atžvilgiu.

Galimybę pateikti pretenziją turi tik tie asmenys, kurie turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui. Siuntėjas turi teisę pareikšti pretenziją vežėjui, kol gavėjas nepaėmė važtaraščio, nepriėmė krovinio arba nepasinaudojo pagal CIM taisyklių 17 str. 3 d. arba 18 str. 3 d. priklausančiomis disponavimo teisėmis (CIM taisyklių 44 str. 1 d. a punktas). Siuntėjui, besikreipiančiam į vežėją dėl su vežimo sutartimi susijusių reikalavimų, kaip būtina sąlyga numatyta važtaraščio dublikato pateikimas, jeigu dublikato nėra, jis privalo pateikti gavėjo sutikimą arba įrodyti, kad gavėjas atsisakė priimti krovinį. Gavėjas turi teisę pareikšti pretenziją vežėjui, kai jis paima važtaraštį, priima krovinį, ar pasinaudoja CIM taisyklių 17 str. 3 d. arba 18 str. 3 d. numatytomis krovinio disponavimo teisėmis (CIM taisyklių 44 str. 1 d. b punktas). Gavėjui, kaip ir siuntėjui, norinčiam pasinaudoti teise pareikšti reikalavimą vežėjui būtina pateikti važtaraštį, jeigu jis jam buvo perduotas. Kaip matome, važtaraščio turėjimas yra laikomas viena iš prielaidų pareikšti reikalavimus vežėjui.

Ieškinius dėl sumų, kurios buvo sumokėtos pagal vežimo sutartį, gražinimo turi teisę pareikšti tik tas asmuo, kuris tas sumas sumokėjo, o ieškinius dėl išperkamojo mokesčio – tik siuntėjas (CIM taisyklių 44 str. 3 ir 4 d.).

Pretenzija dėl krovinio praradimo ar apgadinimo turi būti pareikšta nedelsiant, tačiau jei žala iš išorės nepastebima ir ją asmuo pastebėjo tik priėmęs krovinį, tai pretenzija turi būti pareikšta per septynias dienas (CIM taisyklių 47 str. 2 d. b punkto 1 papunktis). Tais atvejais, kai krovinytis pristatomas pažeidus krovinio pristatymo terminus, pretenzija turi būti pareikšta per 60 dienų.

CIM taisyklių 48 str. 1 d. numatytas bendrasis vienerių metų ieškinio senaties terminas. Išimtinis dvejų metų ieškinio senaties terminas taikomas:

1. ieškiniams dėl išperkamojo mokesčio, kurį vežėjas yra paėmęs iš gavėjo, susigražinimo;
2. ieškiniams dėl pajamų, gautų vežėjui pardavus krovinį, susigražinimo;
3. ieškiniams dėl žalos, atsiradusios dėl veiksmų arba neveikimo siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų gali būti padaryta žala;
4. ieškiniams dėl vežimo sutarčių, sudarytų prieš važtos dokumentų performinimą CIM taisyklių 28 str. numatytu atveju.

Ieškinio senaties terminas pradedamas skaičiuoti nuo dienos, kai galima įgyvendinti savo teises, tačiau šiai taisyklei yra numatytos dvi išimtys:

1. ieškiniams dėl kompensacijos už visą prarastą krovinį senaties terminas pradedamas skaičiuoti nuo trisdešimtos dienos pasibaigus krovinio pristatymo terminui;
2. ieškiniams dėl kompensacijos už krovinio dalies praradimą, apgadinimą arba vėlavimą jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą senaties termino pradžia laikoma krovinio pristatymo diena.

Pažymėtina, kad pateikus pretenziją pagal CIM taisyklių 43 str. senaties terminas sustabdomas, iki tos dienos, kai vežėjas rašytiniu pranešimu atmeta reikalavimą ir gražina pridėtus dokumentus. Vežėjui pripažinus tik dalį reikalavimų, likusiems ginčytiniams reikalavimams senaties terminas skaičiuojamas toliau (CIM taisyklių 48 str. 3 d.).

Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės. E. Sinkevičiaus nuomone, teisės aktuose nustačius skirtingus vežėjo atsakomybės pagrindus, skirtingai turėtų būti reglamentuojami ir vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Autorius visas aplinkybes, kurių pagrindu vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, skirsto į keturias grupes:

1. aplinkybės, susijusios su krovinio siuntėjo arba gavėjo kalte;
2. aplinkybės, susijusios su krovinio defektais;
3. aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti ;
4. „privilegiuotos“ aplinkybės.⁸⁰

Pirmosios trys vežėjo atleidimo nuo atsakomybės grupės yra priskiriamos prie „paprastųjų“ aplinkybių – vežėjas šias aplinkybes ir jų poveikį kroviniui turi įrodyti, o neįrodymo rizika tenka pačiam vežėjui. Paskutinė vežėjo atleidimo nuo atsakomybės grupė yra išskirtinė dėl aplinkybių

⁸⁰ Sinkevičius E., „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai// Jurisprudencija, 2006, Nr. 2 (80); P. 91-92.

teisinio statuso, nes vežėjui pakanka nurodyti, kad tokios aplinkybės buvo ir egzistavo tiesioginis ar netiesioginis priežastis ryšys tarp šių aplinkybių ir žalos kroviniui, ir tuomet įsigalioja prezumpcija, kad vežėjas dėl tokios žalos atsiradimo atsakomybė neatsiranda.⁸¹

CIM taisyklių 23 str. 2 d. pateiktas sąrašas aplinkybių, kurioms esant vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, jei krovinyi prarandamas, apgadinamas arba pavėluojama jį pristatyti per jo pristatymo terminą:

1. dėl įgalioto asmens kaltės;
2. dėl įgalioto asmens duoto pavedimo, jei nėra vežėjo kaltės;
3. dėl paties krovinio defektų (krovinio sugedimo iš vidaus, krovinio masės sumažėjimo ir kt.); arba
4. dėl aplinkybių kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti krovinio nuo jų pasekmių.

Pareiga įrodyti šių aplinkybių egzistavimą ir jų neigiamą poveikį kroviniui tenka vežėjui (CIM taisyklių 25 str. 1 d.). Kaip matome, CIM taisyklių 23 str. 2 d. nurodytos aplinkybės bei jų įrodinėjimo pareigos priskyrimas vežėjui visiškai atitinka aukščiau nurodytas 1-3 vežėjo atleidimo nuo atsakomybės grupes.

CIM taisyklių 23 str. 3 d. pateikiamas „privilegiuotų“ aplinkybių sąrašas, kurioms esant vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės dėl krovinio praradimo ar apgadinimo:

1. kroviniai vežami pusvagoniais pagal Bendrąsias vežimo sąlygas, arba kai dėl to aiškiai susitariama ir įrašoma važtaraštyje; dėl atmosferos reiškinių kroviniams padaromos žalos, tai krovinių vežimas įvairiarūšio transporto vienetuose ir uždaroje kelių transporto priemonėse, vežamose vagonais, nelaikomas vežimu pusvagoniais. Jei siuntėjas naudoja apdangalus vežti kroviniams pusvagoniais, tai vežėjui tenka tokia pati atsakomybė kaip ir tais atvejais, kai krovinyi vežamas pusvagoniais be apdangalų, net jei tai kroviniai, kurie pagal Bendrąsias vežimo sąlygas nevežami pusvagoniais.
2. nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius krovinius, kuriuos vežant neįpakuotus ar netinkamai įpakuotus dėl jų specifinių savybių galima prarasti ar apgadinti;
3. krovinį pakrauna siuntėjas arba jį iškrauna siuntėjas;
4. vežami tokie kroviniai, kurie dėl savo specifinių ypatybių gali būti visiškai ar iš dalies prarasti arba apgadinti – gali sudužti, surūdyti, savaime sugesti iš vidaus, išdžiūti, ištekėti;

⁸¹ Ten pat.

5. klaidingai, netiksliai arba neišsamiai nurodomi arba sunumeruojami krovinio vienetai;
6. vežami gyvi gyvūnai;
7. kroviny, kurį pagal atitinkamas nuostatas arba pagal važtaraštyje nurodytus siuntėjo ir vežėjo susitarimus būtina vežti su palyda, prarandamas arba apgadinamas dėl rizikos, nuo kurios palyda turėjo apsaugoti.

Vežėjas, kuris siekia būti atleistas nuo atsakomybės CIM taisyklių 23 str. 3 d. pagrindu, turi nurodyti, kad žala kroviniui atsirado būtent dėl ypatingos rizikos, minėto straipsnio 3 dalyje. Pažymėtina, jog siuntėjas ar gavėjas nepraranda teisės įrodyti, kad žala kroviniui atsirado ne dėl šių aplinkybių arba ne tik dėl jų (CIM taisyklių 25 str. 2 d.).

4.3. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė pagal SMGS nuostatas

Bendrosios nuostatos. Jau ankstesniame skyriuje išsiaiškinome, jog krovinių vežimo sutartis pagal SMGS nuostatas yra realinė⁸², todėl vežėjo atsakomybė prasideda nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje. Tais atvejais, kai kroviny vežamas į šalis, kurių geležinkeliai nėra prisijungę prie SMGS, vežėjas atsako iki vežimo įforminimo pagal kito susitarimo dėl tiesioginio tarptautinio geležinkelių susisiekimo važtaraštį, o jeigu kroviniai vežami iš šalių, kurios nėra šio Susitarimo dalyviai, - po SMGS važtaraščio įforminimo kroviniui vežti (SMGS 22 str. 1 d.). Krovinio priėmimas vežti yra įforminamas nustatyto pavyzdžio važtaraščiu⁸³, kuris privalo būti užpildytas griežtai laikantis SMGS važtaraščio pildymo paaiškinimų. Važtaraštis tampa vežimo sutarties sudarymą įrodančiu dokumentu tampa uždėjus pradinės geležinkelio stoties spauda (SMGS 8 str. 6 d.). Vežėjas pagal SMGS nuostatas atsako už krovinio pristatymo termino praleidimą, taip pat už žalą, kuri atsirado dėl viso ar dalies krovinio praradimo, masės trūkumo, krovinio sugadinimo, gedimo ar jo kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių per visą laikotarpį nuo krovinio priėmimo vežti iki krovinio išdavimo galinėje geležinkelio stotyje (SMGS 23 str. 1 d.). Krovinio praradimui yra prilyginamas fiktyvus krovinio praradimas, jei kroviny nebuvo išduotas gavėjui per 30 dienų nuo nustatyto pristatymo termino pabaigos ir galinė stotis važtaraščio dublikate padarė atžymą „kroviny neatvežtas“. Pažymėtina, kad priešingai nei numatyta CIM taisyklėse, SMGS numato pareigą gavėjui priimti krovinį ir grąžinti vežėjui visas sumokėtas sumas,

⁸² Vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje momento (SMGS 8 str. 5 d.).

⁸³ Pagal SMGS 7 str. 14 d. krovinio perdavimas gali būti įforminamas ir elektroniniu važtaraščiu, kuomet duomenų rinkinys yra perduodamas elektroniniu paštu.

jei krovinys vis dėl to atsirado per šešis mėnesius nuo pristatymo termino pabaigos (SMGS 17 str. 6 d.).

Atsakomybės dydis. Vežėjo atsakomybės dydis priešingai nei reglamentuota CIM taisyklėse nėra ribojamas. SMGS 25 str. 1 d. numatyta, kad vežėjas už viso ar dalies krovinio praradimą siuntėjui arba gavėjui turi sumokėti kompensaciją, kurios dydis yra apskaičiuojamas remiantis kaina, nurodyta užsienio tiekėjo sąskaitoje arba nustatyta tvarka patvirtintame šalies, kurioje pateikta pretenzija, sąskaitos išraše. Jei vadovaujantis pirmuoju būdu kompensacijos dydis negali būti nustatytas, tokia atveju kompensacijos dydžiui nustatyti yra skiriama valstybinė ekspertizė. Vežėjas taip pat privalo grąžinti važtapinigių, muitinės rinkliavas ir kitas su krovinio vežimu susijusias išlaidas, jei jie nebuvo įtraukti į krovinio kainą. Atkreiptinas dėmesys, jog siuntėjo ar gavėjo išlaidos ir nuostoliai, nesusiję su krovinio vežimo geležinkeliais sutartimi nėra kompensuojami (SMGS 25 str. 3 d.). Tais atvejais, jei siuntėjas krovinį yra įkainojęs SMGS 10 str. numatyta tvarka⁸⁴, vežėjas sumoka siuntėjui arba gavėjui atitinkamą įkainio sumą arba jos dalį, kuri atitinka krovinio prarastos dalies įkainį. Pažymėtina, kad įkainis neturi būti didesnis kaip įkainojamo krovinio vertė, nurodyta užsienio tiekėjo sąskaitoje, ar valstybinė kaina (SMGS 10 str. 3 d.). Atkreiptinas dėmesys, jog jei siuntėjas nusprendžia vežti buitines daiktus jų neįkainojęs, tokiu atveju vežėjo atsakomybė dėl tokių daiktų visiško ar dalinio praradimo yra apribojama šešiais Šveicarijos frankais už kiekvieną prarasto krovinio masės kilogramą.

Pagal SMGS 24 str. yra ribojama vežėjo atsakomybė dėl krovinio, kurių masė dėl ypatingų natūralių savybių vežant mažėja.⁸⁵ Kad vežėjui atsakomybė atsirastų šio straipsnio pagrindu, krovinio masės trūkstama dalis turi viršyti nustatytas normas⁸⁶, kurios priklauso nuo gabenamų prekių rūšies.

Pagal SMGS 26 str. 1 d. vežėjas dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios krovinio kokybės turi atlyginti nuostolius siuntėjui arba gavėjui tokio dydžio, kokia sumažėjo krovinio vertė. Jei krovinys buvo įkainotas, vežėjas turi sumokėti sumą, kuri turi atitikti įkainio sumos dalį, atitinkančią krovinio vertės sumažėjimo, atsiradusio dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios kokybės, procentinę dalį, bei sumas, nurodytas SMGS 25 str. 2 d. (SMGS 26 str. 2 d.). Neatsižvelgiant į SMGS 26 str. 1 ir 2 dalių nuostatas, vežėjo atlyginama suma neturi būti didesnė:

⁸⁴ Pagal SMGS 10 str. 1 d. nuostatą siuntėjas privalo įkainoti šiuos krovinis: auksą, sidabrą, platiną, taip pat gaminius iš jų; brangiuosius kailius, taip pat gaminius iš šių kailių; nufilmuotus filmus; statulas; meno kūrinius; antikvarinius daiktus; buitines daiktus. Pastarieji gali būti ir neįkainojami, tačiau siuntėjas tokiu atveju važtaraštyje turi padaryti atžymą „neįkainotas“ ir tai patvirtinti savo parašu. Kiti kroviniai įkainojami esant siuntėjo pageidavimui.

⁸⁵ Šiuo atveju į krovinio vežimo atstumą nėra atsižvelgiama.

⁸⁶ Krovinio trūkstamos masės dalies normos svyruoja nuo 0.5 procento sausiems kroviniais iki 2 procentų skystiems ar kroviniais, kurie vežti buvo atiduoti drėgni.

1. nei atlygio suma už viso krovinio praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo ar krovinio kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių visas krovinyš neteko vertės;
2. 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 d.). Toks reglamentavimas sutampa su CIM taisyklių 32 str. 2 d. nuostatomis.

Vežėjas, pažeidęs krovinio pristatymo terminus⁸⁷, privalo sumokėti baudą, kurios dydis nustatomas atsižvelgiant į vežėjui priklausančius važtapinigių ir sugaištą trukmę, kuri nustatoma įvertinant sugaištą (parų) ir bendro krovinio pristatymo termino santykį, t.y.:

- 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.

SMGS 28 str. 3 d. įtvirtinta priemonė, skatinanti vežėją kuo greičiau išnagrinėti pretenzijas dėl važtapinigių perviršio grąžinimo ir kompensacijų dėl viso ar dalies krovinio praradimo bei dėl krovinio sugadinimo, gedimo, ar kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių sumokėjimo. Jei atsakymas dėl pretenzijos grąžinti važtapinigių perviršį arba numatytą kompensaciją bus gautas po 180 dienų nuo pretenzijos pareiškimo dienos, prie priklausančios atlygio sumos priskaičiuojama 4 % metinių palūkanų.

Pažymėtina, kad SMGS, priešingai nei CIM taisyklių 36 str., nėra nuostatos, kuri numatytų draudimą riboti vežėjo atsakomybę, kai žala vežėjo yra padaroma tyčia.

Apibendrinant vežėjo atsakomybės dydį pagal SMGS nuostatas pabrėžtina, jog bet kuriuo atveju geležinkelis neturi atlyginti didesnių nuostolių sumų negu būtų viso krovinio praradimo suma (SMGS 23 str. 2 d.).

⁸⁷ Krovinių pristatymo terminai nustatyti SMGS 14 str., tačiau sutarties šalys turi teisę susitarti dėl kitokių krovinio pristatymo terminų.

Pretenzijos ir ieškiniai. Vežėjas privalo įforminti komercinį aktą, jei nustato visišką arba dalinį krovinio praradimą, masės trūkumą, krovinio sugadinimą, gedimą arba kokybės pablogėjimą dėl kitokių priežasčių; duomenų, nurodytų važtaraštyje, ir faktiškų krovinio duomenų apie pavadinimą, masę, gavėjo pavadinimą ir galinę stotį neatitikimą; turimo krovinio važtaraščio ar atskirų jo lapų nebuvimą, arba važtaraštyje nurodyto krovinio nebuvimą; nurodytų važtaraštyje siuntėjo gabenimo įtaisų nebuvimą arba jų trūkumą. Komercinis aktas įforminamas ir tais atvejais, kai tuščias privatus arba išnuomotas vagonas aptiktas be važtaraščio arba aptiktas važtaraštis be vagono (SMGS 18 str. 1 d.).

Pretenzijas dėl vežimo sutarties turi teisę pateikti siuntėjas pradiniam geležinkeliui arba gavėjas galiniam geležinkeliui. Kiekvienai siuntai (važtaraščiui) turi būti pateikta atskira pretenzija. Ši taisyklė netaikoma, kai reiškiamos pretenzijos dėl važtapinių paviršių ir atvejams, kai dėl kelių siuntų yra įformintas tik vienas komercinis aktas. Teisę pateikti pretenziją vežėjui dėl prarasto viso krovinio turi siuntėjas, jei jis pateikia važtaraščio dublikatą, arba gavėjas, su sąlyga, kad yra pateikiamas važtaraščio originalas ar dublikatas ir pranešimas apie krovinio neatvežimą. Dėl prarastos krovinio dalies, sugadinto, sugedusio krovinio arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusio jo kokybės pretenzijas gali teikti siuntėjas arba gavėjas, būtinai pateikdamas važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio neatvežimą bei komercinį aktą, kurį gavėjui galinėje stotyje įteikė geležinkelis. Dėl pažeisto krovinio pristatymo termino pateikti pretenziją gali išimtinai tik gavėjas, pateikęs važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio neatvežimą ir du pretenzinio pareiškimo dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo egzempliorius. Dėl važtapinių paviršių pretenzija gali būti pateikta siuntėjo dėl tų sumų, kurias jis sumokėjo už vežimą, jei yra pateiktas važtaraščio dublikatas arba kitas dokumentas, pagal šiame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles, arba gavėjo – dėl tų sumų, kurias jis sumokėjo už vežimą, pateikęs važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio neatvežimą. Kaip matome, visais atvejais viena iš prielaidų pareikšti pretenziją vežėjui yra važtaraščio originalo ar dublikato pateikimas (SMGS 29 str. 7 d.).

SMGS 29 str. 4 d. įtvirtinta *de minimis*⁸⁸ taisyklė, kurios pagrindu vežėjas nenagrinėja pretenzijų, jei reikalaujama suma ne didesnė nei 23 Šveicarijos frankai, o jeigu pretenzijas pateikia privatus asmuo – jei reikalaujama suma ne didesnė nei 5 Šveicarijos frankai. Autorės nuomone, tokia taisyklė įtvirtina siekiant apsaugoti vežėją nuo prievolės nagrinėti finansiškai mažareikšmius pareiškimus, kurie iš esmės nepakeistų susiklosčiusios padėties. Be to, mažareikšmių pretenzijų nagrinėjimo teikiama nauda siuntėjui ar gavėjui neatsvertų visų vežėjo patirtų išlaidų ir laiko sąnaudų, nagrinėjant tokias pretenzijas. Tokios taisyklės numatymas kartu užkertą kelią ir ieškinių

⁸⁸ De minimis non curat lex (lot.) - teisė nesidomina mažareikšmiais dalykais.

dėl mažareikšmių sumą nagrinėjimui teisme. Pažymėtina, kad nei Geležinkelių transporto kodekse, nei CIM taisyklėse tokia nuostata nėra įtvirtinta, todėl vežėjas turi pareigą nagrinėti visas siuntėjo ar gavėjo pateiktas pretenzijas, neatsižvelgdamas į reikalavimų sumą.

Pretenzijos dėl viso ar dalies krovinio praradimo, sugadinimo, sugedusio krovinio arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios jo kokybės gali būti pateiktos per 9 mėnesius. Iš šios grupės yra išskiriamos pretenzijos dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo, kurios turi būti vežėjui pareiškiamos per 2 mėnesių terminą (SMGS 31 str. 1 d.).

SMGS 29 str. 8 d. vežėjui numatytas 180 dienų terminas⁸⁹, per kurį jis turi išnagrinėti gautą pretenziją, pateikti pretenzijos pareiškėjui atsakymą, ir ją visiškai ar iš dalies pripažinęs, sumokėti jam priklausančias sumas.

Teisę pareikšti ieškinius pagal SMGS turi tie asmenys, kurie turi teisę pareikšti vežėjui pretenzijas. Išanalizavę SMGS nuostatas išsiaiškinome, jog pareikšti pretenzijas gali tik siuntėjas arba tik gavėjas, vadinasi tik šie asmenys gali būti subjektais, turinčiais teisę į ieškinį. Siuntėjas ar gavėjas ieškinį gali pateikti tik tam vežėjui, kuris prieš tai jau ikiteismine tvarka nagrinėjo jų pateiktą pretenziją, ir tik jeigu šis nesilaikė pretenzijų nagrinėjimo terminų arba išnagrinėjęs pretenziją pranešė pareiškėjui apie visos ar dalies pretenzijos atmetimą (SMGS 30 str. 1 ir 2 dalys). Ieškinio senaties terminai SMGS sutampa su terminais, numatytais pretenzijos pareiškimui. Ieškinio senaties terminas yra sustabdomas terminui, kol vežėjas pateiks pareiškėjui atsakymą į jo pateiktą pretenziją (SMGS 31 str. 3 d.). Pastebėtina, kad kitaip nei CIM taisyklėse, SMGS nuostatos numato žymiai trumpesnius ieškinio senaties terminus, siauriau apibrėžia ratą asmenų, kurie turi teisę pareikšti ieškinius vežėjui. Pagal CIM taisykles pareikšti ieškinį gali ne tik siuntėjas ir gavėjas, bet ir asmuo, kuris sumokėjo sumas pagal vežimo sutartį.

Apibendrinant nagrinėtas nuostatas pabrėžtina, kad pretenzijų nagrinėjas pagal SMGS yra privalomas, pretenzijos pateikimas vežėjui yra prielaida jam pareikšti ieškinį dėl vežimo sutarties pažeidimo (SMGS 30 str. 1 d.).

Atleidimas nuo atsakomybės. Kaip ir pirmiau nagrinėtuose teisės aktuose, SMGS taip pat galima suskirstyti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus į dvi grupes – pirmajai grupei priskiriamos aplinkybės, kurių buvimą ir poveikį kroviniui turi įrodyti vežėjas, jam tenka jų neįrodymo rizika. Prie šių aplinkybių priskiriami atvejai, kai vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės dėl viso ar dalies krovinio praradimo, sugadinimo, sugedusio krovinio arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios jo kokybės, jei žala atsirado:

1. dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo vežėjo ir kurių jis negalėjo numatyti;

⁸⁹ Terminas pretenzijai išnagrinėti pradedamas skaičiuoti nuo pretenzijos pateikimo dienos, patvirtintos išsiuntimo punkto pašto spaudu, geležinkelio rašteliu, patvirtinančiu tiesioginį pateiktos pretenzijos gavimą.

2. dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės ar jų reikalavimų, dėl kurių pasekmių negalima apkaltinti geležinkelio.

Antrajai grupei priskiriami „privilegiuoti“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, kuomet vežėjui pakanka nurodyti žemiau išvardintas aplinkybes, kad būtų laikoma, jog žala kroviniui atsirado būtent dėl jų. Siuntėjas ar gavėjas turi teisę įrodinėti, kad nuostoliai kroviniui buvo padaryti dėl kitų aplinkybių (SMGS 23 str. 9 d.). Vežėjas galės ginti savo atsakomybę „privilegiuotais“ vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindais, jei visas ar dalis krovinio buvo prarasta, sugadinta, sugedo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjo jo kokybė :

1. dėl to, kad pradinėje stotyje priimtas vežti krovins buvo nekokybiškas arba dėl ypatingų jo natūralių ir fizinių savybių pats užsidegė; sulūžo; sudužo ar tapo nehermetiška stiklinė, polietileninė ar kitokia tara bei pakuotė; surūdijo, iš vidaus susigadino ar dėl kitokių panašių priežasčių;
2. dėl susijusių su pakrovimu arba iškrovimu priežasčių, jeigu pakrovė arba iškrovė siuntėjas ar gavėjas;
3. dėl vežimo atviruose vagonuose krovinių, kuriuos taip vežti leidžiama pagal pradiniam geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles;
4. dėl to, kad siuntėjas ar gavėjas arba jų paskirti krovinio palydovai neįvykdė SMGS 3 priedo nurodymų, arba dėl to, kad palydovų kvalifikacija neatitiko šio priedo reikalavimų;
5. dėl to, kad krovins buvo ne taroje ar neįpakuotas, jeigu jį vežant nebuvo garantuotas krovinio saugumas visą kelią;
6. dėl tokių krovinio taros ar pakuotės trūkumų, kurių geležinkelis, priimdamas krovinį vežti ir apžiūrėdamas jo išorę pradinėje stotyje, negalėjo aptikti, dėl ko visą kelią nebuvo garantuotas krovinio saugumas;
7. dėl to, kad siuntėjas atidavė vežti daiktus, kuriuos vežti draudžiama, klaidingai, netiksliai ir neišsamiai pavadintus;
8. dėl to, kad siuntėjas atidavė vežti krovinius, kurie priimami vežti laikantis ypatingų taisyklių, klaidingai, netiksliai ar neišsamiai pavadintus arba nesilaikant SMGS nuostatų;
9. dėl krovinio masės sumažėjimo, atsiradusio dėl ypatingų natūralių savybių, jeigu šis sumažėjimas viršija 24 str. 1 d. nustatytas normas;
10. dėl to, kad siuntėjas pakrovė krovinį į šiam kroviniui vežti netinkantį vagoną ar konteinerį, nors tikrindamas vagono ar konteinerio būklę iš jo išvaizdos turėjo nustatyti, kad jis netinka;

11. dėl siuntėjo, gavėjo arba jų įgaliotų asmenų muitinės ar kitų administracinių taisyklių reikalavimų nevykdymo ar netinkamo jų vykdymo (SMGS 23 str. 3 d.).

SMGS taisyklėse išskirtos atskiros nuostatos, jog vežėjas yra atleidžiamas nuo krovinio pristatymo terminų pažeidimo tais atvejais, jei šalyje 15 dienų siaučia pūgos, kyla potvyniai, griūtys ar vyksta kitos stichinės nelaimės bei yra to šalies centrinio geležinkelio organo nurodymas, ir jeigu yra kitų aplinkybių, dėl kurių sustabdytas ar apribotas eismas, tačiau turi būti šalies vyriausybės nurodymas.

4.4. Vežėjo geležinkeliais atsakomybės ypatumai

Pagrindas vežėjo sutartinei atsakomybei atsirasti yra siuntėjo bei vežėjo sudaryta krovinių vežimo geležinkeliais sutartis. Dėl skirtingo teisinio reguliavimo pagal Geležinkelių transporto kodeksą ir SMGS vežėjo atsakomybė atsiranda nuo krovinio priėmimo vežti momento, o pagal CIM taisykles – nuo momento, kai sutarties šalys pasiekia susitarimą dėl visų esminių sutarties sąlygų. Pagal analizuotus teisės aktus vežėjui atsakomybė atsiranda dėl viso ar dalies krovinio praradimo, sugadinimo, krovinio masės sumažėjimo ar krovinio pristatymo termino pažeidimo.

Pagal CIM taisykles ir SMGS susitarimą vežėjas, nustatęs viso ar dalies krovinio praradimą ar sugadinimą turi pareigą atitinkamai surašyti žalos protokolą arba komercinį aktą. Geležinkelių transporto kodeksas tokios pareigos vežėjui nenustato.

SMGS nuostatose, kitaip nei CIM taisyklėse, įtvirtinta privaloma pretenzijų vežėjui pareiškimo tvarka, kurios nesilaikymas užkerta kelią tolimesniam ginčo nagrinėjimui teisme. Pažymėtina, jog taip pat tik SMGS susitarime įtvirtinta *de minimis* taisyklė pretenzijų nagrinėjimui.

Aptariant vežėjo atsakomybės dydžio ribojimą paminėtina, jog griežčiausiai vežėjo atsakomybė yra ribojama CIM taisyklėse, tačiau ginant siuntėjo bei gavėjo interesus yra nustatyti atvejai, kai vežėjo atsakomybės dydis nėra apribotas 17 SDR.

IŠVADOS

1. Darbo pradžioje iškelta hipotezė pasitvirtino tik iš dalies. Pasitvirtino prielaida, jog krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai. Krovinio gavėjas krovinio vežimo sutarties atžvilgiu yra tik asmuo, kuriam siuntėjas išderėjo naudą, jo ir sutarties šalių nesieja sutartiniai santykiai. Prielaida, kad krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra konsensualinė buvo teisinga tik iš dalies, nes krovinių vežimo geležinkeliais sutartis laikoma konsensualine tik CK ir CIM taisyklių kontekste. Pagal Geležinkelių transporto kodekso, Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių ir SMGS nuostatas krovinių vežimo geležinkeliais sutartis traktuojama realine, nes sutarties šalys pasiekusios konsensuą privalo atlikti ir papildomus veiksmus – krovinio perdavimą. Todėl visais atvejais sprendžiant, ar krovinių vežimo sutartis yra konsensualinė, ar realinė, būtina atsižvelgti į teisės aktą, kuris reguliuoja sutarties šalių tarpusavio santykius.
2. Teisinius santykius, kylančius iš tarptautinių krovinių pervežimo geležinkeliais, reglamentuoja du tarptautiniai teisės aktai – CIM taisyklės ir SMGS. Nors abiejų susitarimų teisinė reguliavimo sfera sutampa, tačiau tam tikri institutai reglamentuojami skirtingai: tik SMGS susitarime numatyta privaloma pretenzijų vežėjui pateikimo tvarka, kurios nesilaikymas užkerta siuntėjui ar gavėjui kelią ieškinio vežėjui pareiškimui, bei *de minimis* taisyklė pateikiant nagrinėti pretenzijas ir ieškinius.
3. Krovinių vežimo geležinkeliais sutartis yra dvišalė, sudaroma tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo. Siuntėjas vežimo sutarties pagrindu privalo pateikti krovinį vežėjui bei sumokėti jam už krovinio pervežimą ir jo atliktus kitus papildomus pavedimus, jei šalys sutartyje nėra susitarusios kitaip. Pagrindinės vežėjo pareigos, kylančios iš vežimo sutarties, yra krovinio perkėlimas erdvėje – nugabenimas į paskirties punktą ir perdavimas krovinį turinčiam teisę gauti asmeniui. Gavėjas į sutartinius santykius įstoja aiškiai išreikšdamas savo valią – pradėdamas disponuoti gabenamu kroviniu.
4. Vežėjo geležinkeliais atsakomybė dėl viso ar dalies krovinio praradimo yra ribojama SDR (specialioji skolinimosi teisė) už kiekvieną prarastą krovinio kilogramą. Ši nuostata netaikoma vežėjo atsakomybei pagal SMGS ir Geležinkelių transporto kodeksą, kuomet vežėjas turi pareigą atlyginti visus padarytus nuostolius.

5. Magistro baigiamajame darbe analizuotose teisės aktuose numatytos aplinkybės, kurioms esant vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės. Minėtas aplinkybes galima suskirstyti į įprastines ir „privilegiuotas“. Antroji šių aplinkybių grupė yra išskirtinis vežėjo gynybos įrankis.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

I Norminė literatūra

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija// Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas// Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262.
3. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas// Valstybės žinios, 1999, Nr. 60-1948.
4. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas// Valstybės žinios, 2004, Nr. 72-248.
5. Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenių transportu įstatymas// Valstybės žinios, 2001, Nr. 111-4022.
6. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. 174 patvirtintos Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklės// Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-150.
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. sausio 22 d. nutarimas „Dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje“// Valstybės žinios, 2002, Nr. 2-283.
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. birželio 17 d. nutarimas „Dėl keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklių patvirtinimo“// Valstybės žinios, Nr. 2003, Nr. 59-2677.

II Tarptautinės sutartys

9. 1980 m. Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencija (COTIF) ir jos priedai//Valstybės žinios. 2006, Nr. 95-3725.
10. 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS)//Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773.
11. 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės//Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480.

III Specialioji literatūra

12. Ambrasienė D., Baranauskas E. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.
13. Baranauskas E., Karulaitytė-Kvainauskienė I. ir kt. Civilinė teisė. Bendroji dalis. Vadovėlis, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008.
14. Aviža S., Brazdeikis A, ir kt. Civilinė teisė. Bendroji dalis: vadovėlis, Vilnius: Justitia, 2009.

15. Baranauskas E., Laurinavičius K., ir kt. Daiktinė teisė. Vadovėlis, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2010.
16. Basedow J. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. München: Verlag C.H.Beck/Verlag Franz Vahlen, 2009.
17. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке. Москва: Статут, 2004.
18. Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis// Jurisprudencija, Nr. 4 (82), 2006.
19. Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, Handelsgesetzbuches Kommentare, 2. Auflage 2009.
20. Heidelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch, München, 2006.
21. Hopt K. J., Baumbach A., Handelsgesetzbuch: mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Börsenrecht, Transportrecht (ohne Seerecht), München: Beck, 2000.
22. Koller/Roth/Morck, Handelsgesetzbuch, 6. Auflage 2007.
23. Leitfaden II für Internationale Eisenbahnbeförderung, red. Prof.dr. Kurt Spera, Wien, 2010.
24. Minalga R. Aprūpinimo logistika, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008.
25. Minalga R. Krovinių transporto sistema, Kaunas: Kauno kolegijos leidybos centras, 2007.
26. Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis. Vilnius: Justitia, 2002.
27. Mikelėnas V., Vileita A., Taminskas A., Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2001.
28. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Auflage 2009.
29. Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai“// Jurisprudencija, Nr. 2 (80), 2006.
30. Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu krovinium mechanizmas ir disponavimo krovinium teisės perėjimo probleminiai aspektai// Socialinių mokslų studijos Nr. 2 (2), 2009.
31. Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė// Jurisprudencija, Nr. 1 (103), 2008.
32. Vaišvila A. Teisės teorija, Vilnius: Justitia, 2004.

IV Teisminė praktika

33. Lietuvos Respublikos Konstitucinio teismo 1995m. spalio 17 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių“ 7 straipsnio ketvirtosios dalies ir 12 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai.
34. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. gegužės 28 d. nutartis Nr. 3K-3-257/2008.

V Disertacijos

35. Drobotko.O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S), MRU. - V., - 2006.

VI Elektroniniai šaltiniai

36. <http://dejure.org/gesetze/HGB>
37. http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/modern_rail_en.pdf
38. http://www.cit-rail.org/index.php?eID=tx_nawsecured1&u=0&file=fileadmin/user_upload/001_Dok_DE/.2_Gueterverkehr/.06_GLV-CIM_SMGS/Flyer_Einheitsfrachbrief_CIM-SMGS_2007-05-29.pdf&t=1291034253&hash=9aba395a93fce48db127061fa27a1381
39. <http://www.cit-rail.org/index.php?id=359>
40. http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_d.pdf
41. <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>
42. http://www.lrs.lt/pls/proj/dokpaieska.showdoc_l?p_id=35525&p_org=205&p_fix=y&p_gov=n
43. http://www.lrs.lt/pls/proj/dokpaieska.showdoc_l?p_id=35525&p_org=205&p_fix=y&p_gov=n
44. http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/ilgalaike_iki_2025_metu_lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija_ilgalaike_iki_2025_metu_lietuvos_transporto_sistemos_pletros_strategija.
45. <http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7020304&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSID=5147&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=>
46. http://beckonline.beck.de/Default.aspx?vpath=bibdata%2Fkomm%2FMuekoHGB_2_Band7%2FCIM%2Fcont%2FMuekoHGB%2ECIM%2EA30%2ET6%2Ehtm

SANTRAUKA

Raktiniai žodžiai: vežėjas geležinkeliais, krovinio vežimo sutartis, sutarties šalių teisės ir pareigos, vežėjo atsakomybė, atsakomybės ribojimas.

Magistro baigiamojo darbo tikslas yra atskleisti ypatumus, kurie atsiranda reglamentuojant krovinių pervežimo geležinkeliais procesą. Lietuvoje vis didėjant krovinių pervežimo geležinkeliais skaičiui, daugėja ir atvejų, kai vežimo geležinkeliais santykiuose dalyvaujantiems asmenims iškyla būtinybė taikyti krovinių pervežimą geležinkeliais reglamentuojančius teisės aktus.

Tarptautinį krovinių vežimą tarp valstybių reglamentuoja CIM taisyklės ir SMGS susitarimas. Nors abu tarptautiniai dokumentai daugelį teisinių institutų reglamentuoja panašiai, tačiau skirtingai traktuoja krovinių vežimo sutartį, vežėjo atsakomybės ribojimą, procedūrinius klausimus dėl pretenzijų ir ieškinių pateikimo.

Atlikus išsamią nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų analizę paaiškėjo, jog krovinių vežimo geležinkeliais sutartis gali būti ir konsensualinė, ir realinė, priklausomai nuo to, koks teisės aktas taikomas sutarties sudarymui. Dėl tokio teisinio reguliavimo skirtingą reikšmę turi krovinio važtaraščio buvimas ar nebuvimas, jo turinys.

Krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalimis yra laikomi krovinio siuntėjas ir vežėjas. Siuntėjo pagrindinės pareigos yra krovinio pateikimas vežėjui ir nustatyto užmokesčio dydžio už krovinio vežimą sumokėjimas. Kaip pagrindinės vežėjo pareigos teisės aktuose yra įtvirtintos krovinio perkėlimas erdvėje ir pristatyto krovinio perdavimas asmeniui, turinčiam teisę gauti krovinį. Krovinio gavėjo nesieja sutartiniai teisiniai santykiai su krovinių vežimo geležinkeliais sutarties šalimis, jis laikomas trečiuoju asmeniu, kuriam išderėta nauda.

Krovinio vežėjo geležinkeliais atsakomybė nėra absoliuti, analizuoti norminiai teisės aktai numato sąrašą aplinkybių, kurioms esant vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, CIM taisyklės taip pat nustato, jog vežėjo atsakomybė yra ribojama atitinkamais dydžiais (SDR).

ZUSSAMENFASSUNG

Grundbegriffe: Beförderer, Beförderungsvertrag, die vertraglichen Rechte und Pflichten, die Haftung des Frachtführers, die Beschränkung der Haftung.

Der Gegenstand dieser Magisterarbeit ist die rechtliche Besonderheiten der Eisenbahnbeförderung offenbaren.

Der internationale Eisenbahnverkehr wird nach CIM und SMGS reguliert. Gemäss CIM-SMGS ist festzustellen, dass die meisten materiellen Bestimmungen CIM und SMGS gleich oder vergleichbar sind. Aber es gibt auch Unterschiede wie einheitliche Tatbestandsaufnahme und gleichlaufende Reklamationsbehandlung.

Der Beförderungsvertrag ist nicht nur Konsensualvertrag, aber auch Realvertrag. Deshalb das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder Verlust des Frachtbriefes haben unterschiedliche Folgen.

Die Vertragspartner ist der Absender, der den Frachtauftrag erteilt, und der Frachtführer, der die Beförderung übernimmt. Die Hauptpflicht des Absenders ist die Verpflichtung zur Zahlung der vereinbarten Fracht. Hauptpflicht des Frachtführers ist es, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Der Empfänger steht grundsätzlich außerhalb des Vertrags, er ist nicht Vertragspartei.

Bezüglich Verlust oder Beschädigung des Gutes sehen die CIM und das SMGS im Ergebnis vergleichbare Entschädigungen vor: Das SMGS ohne Haftungslimite bis zur vollen Entschädigung auf den Wert des Gutes, jedoch mit einer grösseren Anzahl von Befreiungsgründen zugunsten der Eisenbahn; das CIM begrenzt die Entschädigung auf SZR.

Magistro baigiamasis darbas baigtas 2010-12-12

Akvilė Žadeikytė

akvile_zadeikyte@yahoo.de