

VILNIAUS UNIVERSITETAS

VILIUS NIKITINAS

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

**DAKTARO DISERTACIJA
SOCIALINIAI MOKSLAI, TEISĖ (01 S)**

VILNIUS, 2013 METAI

Disertacija ginama eksternu.

Mokslinis konsultantas:

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

**DARBE VARTOJAMŲ SPECIALIŲ TERMINŲ ŽODYNAS IR
SUTRUMPINIMAI..... 6**

1. CIVILINĖ TEISINĖ ATSAKOMYBĖ PAGAL SMGS NUOSTATAS 21

1.1.	SMGS TAIKYMO SRITIS	21
1.2.	SMGS: VEŽIMO SUTARTIS IR VEŽIMO DOKUMENTAI.....	23
1.4.	NETEISĖTI VEIKSMAI	27
1.5.	ŽALA (NUOSTOLIAI).....	34
1.5.1.	<i>Ribota vežėjo atsakomybė</i>	34
1.6.	PRIEŽASTINIS RYŠYS.....	44
1.7.	KALTĖ.....	45
1.8.	ATLEIDIMO NUO ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI.....	46
1.9.	ATSAKOMYBĖS UŽ KROVINIO PERVEŽIMĄ SUBJEKTAI.....	48
1.10.	KITŲ VEŽIMO SUTARTIES DALYVIŲ ATSAKOMYBĖ PRIEŠ VEŽĖJĄ.....	51
2.2.	CIM VEŽIMO SUTARTIS IR VEŽIMO DOKUMENTAI	61
2.3.	NETEISĖTI VEIKSMAI	64
2.3.1.	<i>Bendroji atsakomybės taisyklė</i>	64
2.3.2.	<i>Atsakomybė kaip krovinius vežant geležinkelių transporto priemonės.....</i>	65
2.3.3.	<i>Vežėjo neteisėti veiksmai, nesusiję su krovinio vežimu.....</i>	65
2.4.	ŽALA (NUOSTOLIAI).....	66
2.4.1.	<i>Ribota vežėjo atsakomybė</i>	67
2.4.2.	<i>Neribota vežėjo atsakomybė.....</i>	73
2.5.	PRIEŽASTINIS RYŠYS.....	75
2.6.	KALTĖ.....	76
2.7.	ATSAKOMYBĖS SUBJEKTAI.....	76
2.7.1.	<i>Atsakomybės modeliai</i>	76
2.7.2.	<i>Vežėjas.....</i>	77
2.7.3.	<i>Vykdomieji vežėjai.....</i>	79
2.7.4.	<i>Asmenys, už kuriuos atsako vežėjas</i>	82
2.7.5.	<i>Vežėjai, kuriems gali būti pareikšti ieškiniai</i>	83
2.7.6.	<i>Atgręžtinio reikalavimo (regreso) teisė.....</i>	84
2.8.	ATSAKOMYBĖ LAIKE	85
2.9.	REIKALAVIMŲ, PRETENZIJŲ AR IEŠKINIŲ PAREIŠKIMAS	85
2.9.1.	<i>Teisės pareikšti ieškinį išnykimas.....</i>	87
2.9.2.	<i>Teismai, kuriems adresuotini reikalavimai (teisingumas)</i>	88
2.9.3.	<i>Reikalavimų pareiškimo senaties terminai.....</i>	89
2.10.	ATLEIDIMAS NUO ATSAKOMYBĖS	90
2.10.1.	<i>Atleidimo nuo atsakomybės pagrindai</i>	90
2.11.	KROVINIO SIUNTĖJO IR KROVINIO GAVĖJO PAREIGOS PAGAL CIM NUOSTATAS	92
2.12.	CIM IR CMR NUOSTATŲ PALYGINIMAS	94

2.12.1. <i>Panašumai</i>	94
2.12.2. <i>Skirtumai</i>	96
3. VEŽĖJO CIVILINĖS TEISINĖS ATSAKOMYBĖS PAGAL CIM IR SMGS NUOSTATAS LYGINAMOJI ANALIZĖ	98
3.1. BENDRAS CIM IR SMGS PALYGINIMAS	98
3.3. NETEISĖTI VEIKSMAI	103
3.3.1. <i>Panašumai</i>	103
3.3.2. <i>Skirtumai</i>	104
3.5. PRIEŽASTINIS RYŠYS, KAIP VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS SĄLYGA.....	112
3.6. KALTĖ, KAIP VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS SĄLYGA	112
3.6.1. <i>Panašumai</i>	112
3.6.2. <i>Skirtumai</i>	113
3.7. ATSAKOMYBĖS SUBJEKTAI.....	115
3.7.1. <i>Panašumai</i>	115
3.7.2. <i>Skirtumai</i>	117
4. CIM/SMGS VIENODINIMAS.....	118
4.1.1. BENDRASIS CIM/SMGS VAŽTARAŠTIS	120
4.1.2. TEISINĖS PREZUMPCIJOS KROVINIO PERSIUNTIMO PAGAL CIM/SMGS VAŽTARAŠTĮ ATVEJU.....	124
4.1.3. CIM/SMGS VAŽTARAŠČIO TAIKYMO PRAKTIKA	129
4.1.4. PRETENZIJŲ NAGRINĖJIMAS PAGAL CIM/SMGS VAŽTARAŠTĮ.....	132
4.2. SPECIALIOSIOS BENDROJO VAŽTARAŠČIO CIM/SMGS ATSAKOMYBĖS SĄLYGOS	134
4.2.1. NUOSTOLIŲ ATLYGINIMAS KROVINIO VISIŠKO AR DALINIO PRARADIMO ATVEJ AIS.....	136
4.2.2. NUOSTOLIŲ ATLYGINIMAS KROVINIO SUGADINIMO ATVEJ AIS	138
5.2. TEISINĖ FORMA.....	141
5.3. TAIKYMO SRITIS	144
5.4. SĄVOKOS	151
5.5. VEŽIMO SUTARTIES SUDARYMAS IR VYKDYMAS.....	152
5.6. VEŽIMO SUTARTIS IR VAŽTARAŠTIS	154
5.7. SIUNTĖJO IR GAVĖJO ĮSIPAREIGOJIMAI	160
5.8. VEŽĖJO ĮSIPAREIGOJIMAI	163
5.9. VEŽIMO SUTARTIES VYKDYMAS IR PAKEITIMAS	165
5.10. VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ	170
5.11. <i>Atsakomybės ribojimas laike</i>	171
5.12. <i>Atleidimas nuo atsakomybės</i>	172
5.13. <i>Vežėjo atsakomybės ribojimai</i>	175

5.14. <i>Kompensacija praradus krovinį</i>	177
5.15. <i>Kompensacija sumažėjus krovinio masei.....</i>	179
5.16. <i>Kompensacija apgadinus krovinį</i>	180
5.17. <i>Kompensacija pavėlavus pristatyti krovinį</i>	182
5.18. <i>Kiti vežėjo atsakomybės ribojimo atvejai.....</i>	184
5.19. <i>Atsakomybės subjektai.....</i>	185
5.20. TEISIŲ ĮGYVENDINIMAS, PRETENZIJOS, IEŠKINIAI. PRETENZIJŲ IR IEŠKINIŲ SENATIS.....	185
5.21. <i>Asmenys, turintys teisę pareikšti ieškinį vežėjui.....</i>	191
5.22. <i>Teisės pareikšti ieškinį išnykimas.....</i>	192
5.23. <i>Teismai, kuriems adresuotini reikalavimai (teisingumas)</i>	195
5.24. <i>Reikalavimų pareiškimo senaties terminai.....</i>	197
5.25. <i>Atgręžtinio reikalavimo teisė.....</i>	200
5.26. KITOS, SU CIVILINE ATSAKOMYBE TIESIOGIAI NESUSIJUSIOS VIENINGOJO AKTO NUOSTATOS	203
5.26.1. IMPERATYVUS SUTARTIES POBŪDIS	203
5.26.2. VEŽĖJŲ TARPUSAVIO SANTYKIAI, ATSISKAITYMAI TARP GELEŽINKELIŲ .	204
5.26.3. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS	205
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI	208
LITERATŪRA	210
PUBLIKACIJŲ DISERTACIJOS TEMA SĄRAŠAS	216

Darbe vartojamų specialių terminų žodynas ir sutrumpinimai

Šiame darbe žemiau nurodytos sąvokos turės toliau pateikiamas reikšmes:

Bendrosios vežimo sąlygos	vežėjo bendrosiose sąlygose arba tarifuose įtvirtintos sąlygos, galiojančios konkrečioje valstybėje ir kiekvienu konkrečiu atveju tampančios sudėtine vežimo sutarties dalimi;
CIM	COTIF „B“ priedas – vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės;
CK	2001 m. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas;
CPK	2002 m. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas;
CMR	1956 m. Ženevos konvencija dėl tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties;
COTIF	1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis su visais vėlesniais pakeitimais;
Geležinkelio infrastruktūra	geležinkelio keliai, statiniai, žemė, pastatai, pagrindinė įranga ir įrenginiai, būtini eismui organizuoti ir valdyti bei geležinkelių transporto eismo saugai užtikrinti;
GTK	2004 m. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas;
Geležinkelio infrastruktūros valdytojas	subjektas, teisėtai valdantis ir prižiūrintis viešąją geležinkelių infrastruktūrą bei teikiantis su tuo susijusias paslaugas geležinkelio įmonėms (vežėjams);
Hamburgo taisyklės	1978 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl prekių vežimo jūra;
LAT	Lietuvos Aukščiausiasis Teismas;
OSŽD	Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD) įkurta 1956 m. birželio 28 d. Bulgarijos mieste Sofijoje įvykusiame valstybių ministrų, atsakingų už geležinkelių transportą, pasitarime;

OTIF	1985 m. įkurta Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybė organizacija, sudaryta iš COTIF sutarties valstybių narių ir skirta administruoti COTIF sutartį;
Pusvagonis	nedengtas prekinis vagonas;
RID	Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės
SDR	tarptautinė finansų priemonė, veikianti kaip valstybių rezervo valiuta, iš esmės esanti tiesiog apskaitos vienetu naudojamu Tarptautinio valiutos fondo vidiniais apskaitos tikslais (valiutos kodas – XDR);
SMGS	1951 m. tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas su visais vėlesniais pakeitimais;
TVF	Tarptautinis valiutos fondas;
Varšuvos konvencija	1929 m. konvencija „Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo“ su visais vėlesniais pakeitimais;
Vienos konvencija	1969 m. Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“;
Transporto vienetas	konteineris, nuimamasis kėbulas, puspriekabė ar kitas panašus krovimo įrenginys, naudojamas transporte;
Vilniaus protokolas	1999 m. COTIF protokolas, iš esmės pakeitęs iki tol galiojusią COTIF redakciją.

IVADAS

Tinkamos krovinių pervežimų sistemos sukūrimas ir vystymasis yra kiekvienos šalies ekonominio progreso prielaida. Pervežimai yra ypatingai reikšmingi tarptautinės prekybos plėtrai, todėl, siekiant užtikrinti efektyvų ir vientisą tarptautinį krovinių gabenimą, daugiau kaip 50 metų buvo kuriamos ir tobulinamos bendrosios tarptautinės taisyklės, kurių pagrindu kuriamos atskiros teisės normos ir taikomos tiek regioniniu, tiek ir globaliu mastu visiems pervežimo modeliams¹, išskyrus pervežimus geležinkeliais, kurių reglamentavimas visada vystėsi atskirai (individualiai tik šiai transporto rūšiai).²

Per pastaruosius dešimtmečius tarptautinė prekyba, ypač tarp Europos ir Azijos, ženkliai išsiplėtė. Pavyzdžiui, konteinerių pervežimai jūromis pasiekė iki šiol nematytas apimtis – 10 milijonų TEU³ per metus. 2010 metais Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonomikos komisijos (UNECE) atliktame tyrime teigiama, kad ši tendencija tęsis iki to laiko, kol jūrų uostai bus perpildyti abiejuose

¹ Tokia išvada daroma po UNECE organizacijos atlikto tarptautinių vežimų geležinkeliais reglamentavimo tyrimo. Plačiau žr. <http://www.unece.org/trans/transportreview.html> [2010-11-15].

² Teisės normų, reguliuojančių tarptautinius pervežimus geležinkeliu, suvienodinimas pirmą kartą buvo pasiektas 1890 m. parengiant Tarptautinę konvenciją dėl prekių pervežimo geležinkeliais (konvencija įsigaliojo 1893 m.). Tai yra viena seniausių tarptautinių sutarčių Europoje. Kadangi ši konvencija buvo priimta Berne (Šveicarija), praktikoje dažnai ji vadinama Berno konvencija. Pradžioje šios konvencijos narėmis buvo devynios Europos valstybės (nare buvo ir Rusija). Šiuo metu konvencijos dalyvėmis yra 33 valstybės, tarp jų dauguma Vakarų Europos, taip pat kai kurios Azijos ir Vakarų Afrikos valstybės (Rusija kol kas nėra šios konvencijos narė). 1980 m. Berne įvyko konferencija, kurios tikslas buvo peržiūrėti konvencijos nuostatas. Šios konferencijos metu buvo priimtas naujas dokumentas – Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF). Šis Susitarimas dalyje dėl pervežimų organizavimo klausimų iš esmės remiasi 1890 m. Berno konvencija, kuri tapo COTIF B priedu (CIM). Taigi priėmus šį Susitarimą buvo supaprastintos taisyklės dėl atskirų krovinių partijų apjungimo, sutrumpinti krovinių pristatymo terminai, nustatytos specialios nuostatos, reguliuojančios smulkių siuntų pateikimo gabenimui tvarką. Tokiu būdu tarp COTIF valstybių narių krovinių pervežimai geležinkeliu pradėti vykdyti pagal vieningą CIM važtaraščio formą. NVS šalys, tarp jų ir Rusija, bei kitos Azijos valstybės savo ruožtu XX a. antroje pusėje sukūrė atskirą savarankišką tarptautinę pervežimo geležinkeliais sistemą, kurios pagrindą sudaro 1951 m. pasirašytas Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Nors CIM ir SMGS reguliuojami tarptautiniai krovinių pervežimo geležinkeliais klausimai yra daugeliu aspektų panašūs, tačiau tarp SMGS valstybių ir COTIF valstybių narių ilgą laiką nebuvo galimas tiesioginis pervežimas traukiniais. Todėl kroviniai iš vienos sistemos į kitą buvo pervežami per tarpininkus, kurie vykdė vežimo dokumentų performinimą. Be to, pagal SMGS tarpininkų funkcijas prisiėmė vykdyti ir SMGS valstybių – narių, kurios kartu yra ir COTIF narės, geležinkeliai.

³ TEU (angl. Twenty-foot equivalent units) - tai standartizuotas laivybos pramonės matavimo vienetas, kuris naudojamas skaičiuojant jūra gabenamus konteinerius, kurie skiriasi savo ilgiu.

Plačiau skaityti: McNicholas M., Maritime security – an introduction, Butterworth-Heinemann Homeland security series, 2008 // http://books.google.com/books?id=4Zlzf8gzi8C&pg=PA4&dq=TEU+maritime&hl=lt&ei=u_nbTO7FISeOrmCiZ8J&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=4&ved=0CDUQ6AEwAzgK#v=onepage&q&f=false [2010-09-07].

kontinentuose ir jų pajėgumai nebeužtikrins verslo poreikių. Dėl šios priežasties vystomi svarbūs infrastruktūros projektai, skirti užtikrinti pervežimus taip vadinamame Euro-Azijos transporto koridoriuje.⁴ Šiuo metu baigiami arba baigti projektai – geležinkelio linija, jungianti Kiniją, Kazachstaną ir Mongoliją, Marmario tunelis prie Bosporo Turkijoje ir geležinkelio linija tarp Irano ir Pakistano, kuri sujungia Indijos pusiasalį su Europa. Visgi vien infrastruktūros kūrimas nėra pakankamas ir lemiamas veiksnys, siekiant išnaudoti tolimojo krovinių pervežimo geležinkeliais Euro–Azijos tiltu ar gretimų valstybių teritorija potencialą. Būtina suvienodinti ne tik skirtingomis transporto priemonėmis atliekamų pervežimų reglamentavimą (vežėjų atsakomybės ribas, dydį, kompensavimo mechanizmą, pretenzijų nagrinėjimą ir t.t.), tačiau taip pat užtikrinti skaidrias ir suderintas transporto teisės normas, kurios būtų taikomos tokiu pačiu būdu bei apimtimi visuose Euro-Azijos geležinkelio transporto koridoriaus valstybėse, atsisakant sudėtingų procedūrų ir skirtingo reglamentavimo pervažiuojant iš vieno kontinento į kitą. Tik tokiu būdu geležinkeliai sugebėtų konkuruoti su oro transportu (vežimas įvykdomas per 1 dieną) ir jūros transportu (vežimas įvykdomas per 30 dienų) bei taip užsitikrinti solidžią pervežimų, kuriems ypatingai svarbus užsakymo įvykdomo terminas (angl. *time-sensitive*), rinkos dalį, o teisės prasme būtų sukurtas civilinių teisinių santykių stabilumas bei užtikrinti teisėti tiek užsakovų, tiek ir vežėjų lūkesčiai. Mokslininkų atlikti tarptautiniai tyrimai rodo, kad pervežimai geležinkeliais gali būti tinkama alternatyva Euro–Azijos krovinių gabenimui, kadangi užsakymai yra įvykdomi dvigubai greičiau nei jūrų transportu ir nepalyginamai pigiau nei gabenant oru⁵, tačiau tam būtinas teisės normų derinimas.

Lietuvos Respublika yra viena iš nedaugelio valstybių, kuriose vykstantys tarptautiniai krovinių pervežimai geležinkeliais gali būti reguliuojami dviejų skirtingų tarptautinių teisės aktų: 1999 metų Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (toliau – „CIM“)⁶ ir 1951 metų Tarptautinio krovinių

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

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

⁶ Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIV (A), CIM (B), RID (C), CUV (D) priedai. *Valstybės žinios*, 1994, nr. 99 – 1989; 2003, nr. 97 – 4318; 2006, nr. 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 ir 106.

vežimo geležinkeliais susitarimo (toliau – „SMGS“)⁷. Ši teisinė situacija susidaro dėl to, jog Lietuvos Respublika, būdama netoli Europos ir Azijos susikirtimo juostos, priklauso dviem organizacijoms, kuruojančioms šių dviejų teisės aktų įgyvendinimą – OTIF⁸ bei OSŽD⁹. Pirmoji geležinkelio transporto organizacija daugiausia vienija Europos valstybes, antroji – Azijos.

Natūralu, kad Lietuva, būdama netoli Europos ir Azijos susikirtimo juostos, priklauso abejoms minėtoms organizacijoms. Ši situacija papildomai yra nulemta ir Lietuvos Respublikos geopolitinės padėties. Nepriklausomybės laikotarpiu Lietuvos valstybei kardinaliai pakeitus savo integracijos tikslus ir Rytų sąjungą pakeitus vakarietiška integracija, teko pamažu įsiliesti į daugelį europinių organizacijų. Viena iš jų – OTIF. Tai, žinoma, negalėjo visiškai panaikinti Lietuvos Respublikos ryšių su kai kuriomis organizacijomis rytuose. Dėl šios priežasties Lietuvos Respublika yra ir OSŽD narė. Būtent remiantis SMGS susitarimu AB „Lietuvos geležinkeliai“ perveža daugiausia krovinių¹⁰:

Paveikslėlis Nr. 1

SMGS važtos dokumentais vežti kroviniai, įskaitant ir tuos vežimus, kurie buvo performinti iš CIM į SMGS ir atvirkščiai iš SMGS į CIM *						
	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m. 8 mėn.
wagonai	777 845	741 199	547 016	617 492	674 086	426 195
tonos	41 091 669	39 563 307	29 680 984	33 741 747	36 962 137	23 556 017

AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikiamais duomenimis, daugiau kaip trečdalis visų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje atliekamų pervežimų yra tranzitiniai, todėl tokiems pervežimams yra taikoma tarptautinė teisė. Dėl šios priežasties labai svarbu,

⁷ Tarptautinio krovinių geležinkeliais susitarimas (SMGS). Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1992m. birželio 5 d. Vertimas patvirtintas SPAB "Lietuvos geležinkeliai" generalinio direktoriaus 2001 01 11 įsakymu Nr. 12 Galioja nuo 1951 m. lapkričio 1 d. 1998 01 01 redakcija su iki 2000 12 01 gautais pakeitimais bei papildymais. Susitarimas lietuvių kalba galioja nuo 2001 04 15.

⁸ Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybė organizacija (OTIF) įkurta 1985 m. ir sudaryta iš COTIF sutarties valstybių narių bei skirta administruoti būtent COTIF sutartį bei pagrinde vienyti Europos valstybes. OTIF pakeitė iki tol veikusį ir 1893 metais įkurtą Centrinį tarptautinių pervežimų geležinkelių biurą.

⁹ Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD) įkurta 1956 m. birželio 28 d. Bulgarijos mieste Sofijoje įvykusiame valstybių ministrų, atsakingų už geležinkelių transportą, pasitarime. Paskirtis – vienyti Azijos valstybių vežėjus.

¹⁰

kad pervežimus atliekantys subjektai gerai suvoktų skirtingų tarptautinių teisės normų turinį bei galėtų tiksliai prognozuoti gresiančias rizikas. Toks teisinis suvokimas ir atskirų konvencijose taikomų normų vertinimas ne ką mažiau svarbus teisės praktikams, pavyzdžiui, advokatams, atstovaujantiems ginčo šalis, draudimo bendrovėms, kurios siekia planuoti galimas draudimines išmokas už vežėjų veiksmus, bei teismams, kurie privalo teisingai taikyti vežėjų atsakomybę reglamentuojančias normas. Abiejų galiojančių sistemų išmanymas svarbus Lietuvą OSŽD ir OTIF atstovaujantiems specialistams, kurie dalyvauja SMGS, CIM, CIM/SMGS revizijų darbo grupėse tiek kuriant, tiek ir revizuojant šiuos dokumentus.

Pažymėtina, kad nepaisant temos reikšmingumo bei praktikoje egzistuojančios problematikos, Lietuvoje iki šiol nėra išsamių mokslinių darbų, kurie sistemškai analizuotų vežėjo civilinės teisės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, klausimus, todėl tai savaime suponuoja tyrimo naujumą. Užsienio literatūroje didesnis dėmesys yra skiriamas lyginant ne CIM ir SMGS atsakomybės modelius, bet analizuojant atskirai vieną iš šių tarptautinių susitarimų su kitos transporto rūšies reglamentavimu, pavyzdžiui, CMR konvencija¹¹. Lietuvoje nėra kompleksinės CIM ir SMGS nuostatų, reglamentuojančių vežėjo civilinę atsakomybę, lyginamosios analizės.

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

Tyrimo objektas. Disertacijos tyrimo objektas – vežėjo civilinės atsakomybės institutas, reglamentuojamas dviejų skirtingų tarptautinės teisės aktų – SMGS ir CIM. Darbe bus analizuojamas keturių pagrindinių civilinės atsakomybės sąlygų įtvirtinimas kiekvienoje iš minėtų sutarčių, teisinio reguliavimo panašumai ir skirtumai. Remiantis kitų transporto rūšių vežėjo atsakomybės tarptautinio reglamentavimo patirtimi,

¹¹ Tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107–2932.

SMGS ir CIM, SMGS/CIM analize, bus tiriamas poreikis kurti naują unifikuotą krovinių vežimo geležinkeliais vežėjo atsakomybės sistemą bei pasiūlytas naujo vieningo akto dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliais nuostatų projektas.

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

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

DARBO TIKSLAS IR UŽDAVINIAI

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

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

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

DARBO STRUKTŪRA

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

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

DARBO TYRIMO ŠALTINIAI IR JŲ APŽVALGA

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

Pasirinkta tema Lietuvos mokslininkų buvo nagrinėta tik epizodiškai. O. Drobitko daktaro disertacijoje analizavo krovinių vežėjo atsakomybę multimodaliniuose vežimuose, pagrindinį dėmesį skirdamas vežėjų atsakomybei pagal CIM ir SMGS¹². E. Sinkevičius nagrinėjo privilegijuotas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybes pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvenciją¹³. D. Ambrasienės tyrimo objektu taip pat buvo CMR konvencijos nuostatos¹⁴. Lietuvoje iki šiol galima įvardinti vienintelį Nastės Sušinskaitės magistro darbą tema *Vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal COTIF CIM taisyklės ir SMGS susitarimą, panašumai ir skirtumai* (MRU, 2009 m.). Visgi pažymėtina, kad minėtas darbas nėra pakankamai išsamus, todėl neužpildo egzistuojančio vežėjo atsakomybės pagal minėtus dokumentus teisinės analizės trūkumo.

Užsienio autorių darbuose nagrinėjama tema taip pat yra mažai ištirta. Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnap, Frank High Nixon analizuoja JAV krovinių (taip pat keleivių ir bagazo) vežimo geležinkeliais tarifus, jų saveiką su geležinkeliu ir infrastruktūros valdymu, baudų ir sankcijų sistemą¹⁵. G. G. Philimore aptaria konvencijų ir geležinkelių susitarimų klausimus¹⁶. Užsienio teisės literatūroje atlikti įvairūs moksliniai tyrimai analizuojant

¹² Drobitko, O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

¹³ Sinkevičius, E., „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Jurisprudencija, 2006 (80), nr. 2.

¹⁴ Ambrasienė, D., Baranauskas, E. et al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

¹⁵ Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnap, Frank High Nixon. Railway rate Making: Discussion. The American Economic Review, Vol. 4, No. 1, Supplement, Papers and Proceedings of the Twenty-sixth Annual Meeting of the American Economic Association (Mar., 1914).

¹⁶ Philimore, G. G. International Railway Transport. Journal of the Society of Comparative Legislation. New Series, 2009, vol. 5, No. 2.

vežėjų atsakomybės klausimus kitų rūšių transporto kontekste arba lyginant CIM arba SMGS nuostatas, tarkim su CMR konvencijoje įtvirtintu atsakomybės modeliu. Svarbiausiais teisės doktrinos pavyzdžiais galima įvardinti, pavyzdžiui, Hoeks M., lyginamoji studija *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*: Wolters Kluwer¹⁷; Prof. Dr. Haak K. ir Hoeks M, LL.M. mokslinis straipsnis *Intermodal transport under unimodal arrangements – conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*; Carr I., Stone P., *International Trade Law. Edition: 3*; Europos Komisijos pavedimu Dr. Mansur Pour Rafsendjani ir Christian-Tomas Stempfle parengtas tyrimas *Study of compliance regarding EU-Railway law and OSJD-Railway law*. Tačiau tiek Lietuvos, tiek ir užsienio autoriai neanalizavo naujai kuriamos bendros CIM/SMGS teisinės sistemos.

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

Specifinė vežėjų atsakomybės doktrinų rūšis yra visuomeninių, Europos Sąjungos bei tarptautinių organizacijų, pavyzdžiui, Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos (OTIF), Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (OECD), Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonomikos komisijos (UNECE) publikuoti memorandumai, ataskaitos bei pranešimai, kuriuose pateikiama apibendrinta aktuali tyrimams informacija, identifikuojamos vežėjų civilinės atsakomybės įstatyminio reguliavimo problemos bei pateikiami šių problemų sprendimo būdai.

Kadangi idėja unifikuoti taisykles transporto srityje nėra nauja. Tarptautiniu mastu standartizuotos procedūros ir mechanizmai oro transportui buvo sukurtos 1944

¹⁷ Žr. http://books.google.com/books?id=Wdn2cRdnQMoC&pg=PA263&dq=CIM+compare+SMGS&hl=lt&ei=R1PgTKLmJc2SOuDMrdgO&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3&ved=0CC8Q6AEwAg#v=onepage&q=CIM%20compare%20SMGS&f=false [2010-11-10].

m. Čikagos konvencija¹⁸ ir kitomis tarptautinėmis sutartimis, pavyzdžiui, 1929 m. Varšuvos¹⁹ bei 1999 m. Monrealio konvencijomis. Šios tarptautinės konvencijos, parengtos ir administruojamos Jungtinių Tautų, leido sukurti skaidrų ir nuoseklų pagrindą plėtotis tarptautiniam oro transportui, pritaikant šias procedūrines taisykles nacionaliniame valstybių lygmenyje. Panašus teisinis pagrindas jau daugelį metų egzistuoja ir tarptautiniuose krovinių pervežimo jūromis taisyklėse, pavyzdžiui, 1968 m. Hagos-Visbio²⁰ ar 1978 m. Hamburgo taisyklėse, kurių reglamentavimas atnaujintas 2009 metais Jungtinių Tautų Generalinės Asamblėjos parengtose Roterdamo taisyklėse.²¹ Taip pat, 1956 metų JT konvencija dėl Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties (CMR²²) bei 2001 metų Budapešto konvencija dėl Krovinių vežimo vidaus vandenimis (CMNI²³) numato veiksmingas standartines tarptautinių pervežimų taisykles, *inter alia* minimalius vežėjo atsakomybės reikalavimus. Minėtos tarptautinės sutartys apima pagrindinius principus ir procedūras, krovinius gabenant oru, jūra, keliais arba vidaus vandenimis tiek globaliu, tiek ir visos Europos arba Euro-Azijos lygiu, todėl jų analizė labiausiai padėjo rengiant paskutinį darbo skyrių. Autoriaus mokslinių publikacijų disertacijos tema sąrašas pateiktas disertacijos pabaigoje.

¹⁸ Žr. http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/dcs/7300.html [2010-09-10].

¹⁹ 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinių oro transporto vežimų taisyklių unifikavimo.

²⁰ Hagos - Visbio taisyklės, pasirašytos 1968 m. Visby mieste, nustato krovinių gabenimo sąlygas jūrų transportu pagal sudarytą transportavimo sutartį – konosomentą (*angl. Bill of Lading (B/L)*). Šios taisyklės reguliuoja ne tik transportavimą, bet ir krovinių aptarnavimą, tvirtinimą (jei nenustatyta kitaip), pakrovimą bei iškrovimą. Vežėjų atsakomybė jūrų transporte apribota 2 SDR/kg arba 666,67 SDR už pakuotę.

²¹ Taisyklės įsigalios tik praėjus 1 metams po to, kai jas patvirtins 20 valstybių. Plačiau žr. http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Rotterdam_Rules.pdf [2010-11-10].

²² Žr. <http://www.linava.lt/zinynas/cmr.htm> [2010-11-10].

²³ Žr. <http://www.unece.org/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.english.pdf> [2010-11-10].

TYRIMO METODOLOGIJA

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

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

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

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

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

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

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

GINAMIEJI TEIGINIAI

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

1. CIVILINĖ TEISINĖ ATSAKOMYBĖ PAGAL SMGS NUOSTATAS

1.1. SMGS taikymo sritis

Atsižvelgiant į tai, kad tarptautiniai pervežimai geležinkeliu paprastai apima daugiau nei vienos ar dviejų valstybių teritorijas, kuriose galioja skirtingos vidaus teisinės sistemos, ir valstybes saisto įvairūs tarptautiniai susitarimai, visų pirma būtina nustatyti, kokie teisės aktai taikyti tokiems tarptautiniams pervežimams ir kuriems iš jų turi būti teikiama pirmenybė.

SMGS 2 straipsnio 1 paragrafas apibrėžia SMGS taikymo sritį, nustatydamas, kad šis Susitarimas taikomas tiesioginiams tarptautiniams pervežimams geležinkeliu tarp stočių, numatytų Susitarimo 3 straipsnio 2 paragrafe²⁴, pagal važtaraščius, nurodytus šiame Susitarime, ir tik geležinkeliais, kurie yra šio Susitarimo valstybėse narėse.

Be to, minėtame straipsnyje *expressis verbis* nurodyta, kad šis Susitarimas įpareigoja geležinkelius bei krovinio siuntėjus ir gavėjus, kurie yra vežimo sutarties dalyviai, nepriklausomai nuo nacionalinės jų priklausomybės. Taigi SMGS, kaip ir CIM bei CMR, taikymas yra privalomas ir vežėjas negali atsisakyti vežti krovinio, jeigu vežimas atitinka SMGS 3 straipsnio 1 paragrafe nurodytas sąlygas²⁵.

Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad gabenant krovinius iš vienos valstybės SMGS dalyvės į kitos valstybės SMGS dalyvės teritoriją tranzitu per valstybę, kuri nėra SMGS narė, SMGS netaikomas, kadangi vežimas visu maršrutu turi būti vykdomas tiesiogiai geležinkeliais, esančiais SMGS valstybėse narėse. Todėl tokiam vežimui būtų taikomos kitų tarptautinių susitarimų nuostatos ar šalių sudarytoje sutartyje numatyta taikytina teisė²⁶.

²⁴ SMGS 3 straipsnio 2 paragrafas numato, kad pagal SMGS vežimai gali būti vykdomi tarp visų stočių, kuriose vykdomi ir vietiniai krovinių pervežimai, ir kurių geležinkeliai yra šio Susitarimo dalyviai, kai krovinyne neperkraunamas pasienio stotyje esant vienodam geležinkelio vėžės pločiui, arba kai krovinyne perkraunamas arba keičiami vagonų vežimėliai arba naudojami vagonai su keičiamojo tarpuvėžio aširačiais pasienio stotyse, kuriose susikerta skirtingo vėžės pločio geležinkelio linijos.

²⁵ Pagal SMGS 3 straipsnio 1 paragrafą geležinkelis negali atsisakyti vežti krovinio pagal SMGS, jeigu: (i) krovinio vežimas numatytas pradinio geležinkelio krovinių vežimo plane, o geležinkelyje galiojančios taisyklės nenumato kitos tvarkos; (ii) krovinių vežimas atliekamas vežimo priemonėmis, kuriomis disponuoja geležinkelis; (iii) siuntėjas vykdo SMGS sąlygas; (iv) nėra *force majeure* aplinkybių, t.y. kliūčių vežti krovinį dėl aplinkybių, kurioms geležinkelis negali užkirsti kelio arba kurių negali išvengti.

²⁶ Pavyzdžiui, jeigu krovinyne gabenamas iš CIM teritorijos į SMGS teritoriją ar atvirkščiai, šalys gali susitarti, kad jų santykiams viso vežimo metu taikytinos CIM nuostatos. Kadangi CIM neįtvirtina neribotos šių

SMGS 4 straipsnio 4 paragrafas suteikia laisvę geležinkeliams pasirinkti ir kitus tarptautinius susitarimus, kuriuos be SMGS yra sudariusios šių geležinkelių valstybės, kaip pervežimo sutarčiai taikytiną teisę. Taigi jeigu yra galimybė vykdyti vežimo sutartį geležinkelių pasirinkimu pagal vieną iš alternatyvių tarptautinių susitarimų, konkretaus pervežimo atveju tai turėtų būti aiškiai įvardinta vežimo sutartyje ar aptarta kitu būdu, kuris numatytas atitinkamame tarptautiniame susitarime.

Tarnybinė SMGS instrukcija, skirtingai nuo pačios SMGS, taikoma tik geležinkeliams ir ji nereguliuoja santykių tarp siuntėjo ir gavėjo, iš vienos pusės, ir geležinkelio, iš kitos pusės.

Taigi konkrečios valstybės narės vidaus įstatymai ir kiti teisės aktai, reguliuojantys pervežimus geležinkeliais ir su jais susijusius šalių tarpusavio santykius, gali būti taikomi tik tuo atveju ir toje srityje, kurių nereguliuoja nei SMGS, nei Tarnybinė SMGS instrukcija²⁷.

SMGS yra konkrečiai numatyta, kokių santykių, susijusių su krovinių vežimu, ji nereguliuoja, t.y.: (i) jeigu pradinė ir galinė stotys yra toje pačioje valstybėje, o krovins gabenamas per kitos valstybės teritoriją tik tranzitu pradinio geležinkelio šalies traukiniais; (ii) jeigu iš vienos šalies stoties į kitos šalies stotį tranzitu per trečiosios šalies teritoriją vežama pradinio arba galinio geležinkelio šalies traukiniais; (iii) jeigu visą kelią tarp stočių, kurios yra kaimyninėse šalyse, krovins vežamas vienos geležinkelio šalies traukiniais pagal galiojančias šiame geležinkelyje taisykles²⁸.

SMGS nereguliuoja geležinkelio užstato teisės galiojimo klausimo²⁹, taip pat daugelio kitų klausimų nurodant, kad jie paliekami spręsti pagal atitinkamos šalies vidaus taisykles³⁰. Kai kurių su krovinių vežimu ir atsakomybės taikymu susijusių

taisyklių taikymo apimties visais atvejais, kai bent viena iš šalių yra CIM dalyvė, ir nustato reikalavimą vežimo sutarties šalims aiškiai įvardinti jų pritarimą tokiam CIM taikymui, tai nesant pastarojo šalių susitarimo būtų taikomi tarptautiniai susitarimai, kurių nuostatas toks vežimas faktiškai atitiktų (vežimui CIM teritorijoje būtų taikomos CIM nuostatos, vežimui SMGS teritorijoje – SMGS).

²⁷ Žr. SMGS 36 straipsnį.

²⁸ Žr. SMGS 2 straipsnio 3 paragrafą.

²⁹ Žr. SMGS 19 straipsnio 2 dalį. Tačiau SMGS numato užstato teisės galiojimui taikytiną teisę, t.y., užstato teisės galiojimas turi būti nustatomas pagal šalies, kurioje turi būti išduotas krovins, vidaus teisės normas.

³⁰ Pavyzdžiui, (i) gavėjas gali įrašyti pastabas komerciniame akte, jeigu tai leidžiama pagal galiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles (SMGS 18 straipsnio 6 paragrafas), (ii) jeigu siuntėja nesilaiko SMGS numatytos nurodymų pateikimo tvarkos susidarius kliūtims toliau vežti krovinį, geležinkelis, kuriame

aspektų SMGS apskritai neaptaria³¹, todėl jie turi būti nagrinėjami pagal nacionalinę teisę, nustatytą remiantis tarptautinės privatinės teisės taisyklėmis, arba kitus tarptautinius susitarimus.

Pažymėtina, kad SMGS naujos redakcijos projekte iš SMGS taikymą nusakančio straipsnio yra pašalinta norma, numatanti SMGS netaikymo atvejus. Tokia naujovė vertintina kritiškai, kadangi šį dokumentą taikantiems subjektams, pvz. nacionaliniams teismams, gali kilti taikytinos teisės konkrečioje byloje tinkamo pasirinkimo problema. Todėl, manytina, kad būtų tikslinga grįžti prie šiuo metu galiojančios 2 str. redakcijos.

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

1.2. SMGS: vežimo sutartis ir vežimo dokumentai

Remiantis SMGS nuostatomis vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo krovinio ir važtaraščio perdavimo vežėjui momento (SMGS 8 straipsnio 5 paragrafas). Tačiau kartu SMGS numato, kad važtaraštis patvirtina vežimo sutarties sudarymo faktą, jeigu jame yra pradinės stoties kalendorinis spaudas³². SMGS nėra tiesiogiai nustatyta, kokios pasekmės atsiranda tuo atveju, jeigu važtaraštis apskritai nėra užpildomas ar užpildomas neteisingai. Tačiau sisteminė SMGS nuostatų analizė sudaro pagrindą teigti, kad SMGS nesieja vežimo sutarties sudarymo su važtaraščio tinkamu įforminimu ir kad sutartis gali būti laikoma sudaryta nepriklausomai nuo važtaraščio atitikimo SMGS nuostatomis. Kartu darytina išvada, kad netinkamai užpildžius

sulaikytas kroviny, elgiasi su kroviniu pagal šiame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles (SMGS 21 straipsnio 2 paragrafas), t.t.

³¹ SMGS nereguliuoja vežėjo teisės regreso tvarka išieškoti nuostolius iš savo darbuotojų ar kitų trečiųjų asmenų, taip pat muitinės procedūrų atlikimo ir atsakomybės už muitinės reikalavimų pažeidimus ir kt.

³² SMGS 8 straipsnio 5 paragrafe numatyta, kad kalendorinis spaudas ant važtaraščio turi būti uždėtas tuoj pat siuntėjui perdavus visą krovinį, nurodytą važtaraštyje, ir sumokėjus pagal geležinkelio vidaus taisykles visus reikalaujamus mokesčius.

važtaraštį, šalys tiesiog praranda teisę remtis juo kaip sutarties sudarymą patvirtinančiu įrodymu³³.

Atkreiptinas dėmesys, kad SMGS numato, jog važtaraštis praranda vežimo sutarties sudarymą patvirtinančio *prima facie* įrodymo galią tik tuomet, kai ant jo nėra uždėtas pradinės stoties kalendorinis spaudas. Manytina, kad kiti važtaraščio trūkumai neturėtų paneigti jo kaip vežimo sutarties sudarymo *prima facie* įrodomosios galios, nes jis tokiu atveju tik patvirtintų vežimo sutarties sudarymo faktą, bet ne konkrečių vežimo sutarties sąlygų turinį, kuris, nesant galimybės jo patvirtinti važtaraščio įrašais, turėtų būti įrodomas kitomis leistinėmis įrodinėjimo priemonėmis.

SMGS numato pakankamai detalias važtaraščio pildymo taisykles bei siuntėjo pareigą tinkamai užpildyti važtaraštį (SMGS 12 straipsnio 1 paragrafas). Jeigu siuntėjas netinkamai, netiksliai ar nevisiškai užpildo važtaraščio grafas, jam tenka atsakomybė už visas neigiamas šių trūkumų pasekmes³⁴. SMGS, skirtingai nuo CIM, griežtai reglamentuoja važtaraščio formos ir įrašų kalbą (SMGS 7 straipsnio 2 paragrafas.³⁵). Visgi nepaisant pakankamai griežtų važtaraščio turinio ir pildymo tvarkos reikalavimų SMGS suteikia teisę šalims naudotis ir elektroniniu važtaraščiu, kas yra ypač svarbu siekiant paspartinti pervežimo procesą bei apsikaitimą duomenimis.

Šiuo metu SMGS pagal vieną važtaraštį leidžia vežti tik vieno vagono siuntą. Tai savaime nereiškia, kad SMGS draudžiama vežti pagal vieną važtaraštį ir kelių vagonų siuntą, tačiau šiuo atveju toks vežimas turi atitikti šias sąlygas (alternatyviai):

³³ Международное частное право, Богуславский М. М., Москва, 1997.

³⁴ SMGS 12 straipsnio 2 paragrafe numatyta geležinkelio teisė tais atvejais, kai siuntėjas nurodo važtaraštyje neteisingus duomenis, reikalauti patikrinimo išlaidų atlyginimo ir/arba tarifo už faktiškai vežamą krovinį sumokėjimo. Tačiau geležinkelis, siekdamas įgyvendinti pastarąją teisę, turi laikytis numatytos važtaraščio duomenų neatitikimo įforminimo tvarkos. Be to, SMGS 12 straipsnio 3 paragrafas konkrečiai nustatytais atvejais geležinkelis taip pat turi teisę reikalauti sumokėti baudą, kurios suma ribojama tame pačiame paragrafe nustatytais maksimaliomis sumomis. Pažymėtina, kad geležinkelio teisė į pastarųjų baudų sumokėjimą yra nepriklausoma nuo kitų siuntėjui ar gavėjui taikomų baudų ir kitų privalomų mokėjimų, nustatytų SMGS, ir šių baudų sumos negali būti įskaitomos į jokių kitų siuntėjo ar gavėjo atliekamų mokėjimų. SMGS 12 straipsnio 4 paragrafas suteikia teisę geležinkeliui reikalauti ir važtapinigių bei mokesčių sumokėjimo už krovinio antsvorio, kuris aptinkamas vežimo metu, iškrovimą ir pakrovimą kaip už atskiros siuntos gabenimą, tačiau pastarieji mokėjimai turi būti nurodyti pagrindiniame važtaraštyje.

³⁵ Pagal SMGS 7 straipsnio 2 paragrafą važtaraščio blankai turi būti atspausdinti krovinio išsiuntimo valstybės kalba ir viena iš OSŽD darbo kalbų (rusų arba kinų), o įrašai važtaraštyje daromi išsiuntimo valstybės kalba su vertimu į vieną iš OSŽD darbo kalbų.

1) (i) siuntėjas yra pateikęs raštišką paraišką, (ii) vežamas kroviny yra vienu metu ir (iii) visi vežime dalyvaujantys geležinkeliai su tuo sutinka³⁶, arba

2) (i) pradinė stotis yra siaurajame geležinkelyje ir (ii) tokia tvarka leidžiama pagal pradiniam geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles.

1.3. Vežėjo civilinės atsakomybės pagal SMGS pradžios ir pabaigos momentai

Krovinio vežimas geležinkeliu pagal SMGS grindžiamas šalių sudaryta vežimo sutartimi, todėl geležinkelio atsakomybė pagal SMGS turėtų būti traktuojama kaip sutartinė civilinė atsakomybė. Civilinė vežėjo atsakomybė reglamentuojama SMGS V skyriuje išdėstytuose 22-28 straipsniuose.

Remiantis SMGS 22 straipsniu geležinkelis atsako už vežimo sutarties vykdymą nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje. Taigi geležinkelio atsakomybė apima laikotarpį, kuriuo geležinkelis privalo vykdyti sutartinius įsipareigojimus, susijusius su priimto krovinio nugabenimu į paskirties vietą. Pagal SMGS 8 straipsnio 6 paragrafą, pradinės stoties geležinkelio spaudo uždėjimas ant važtaraščio yra *prima facie* įrodymas, kad kroviny buvo priimtas geležinkelio ir nuo šio momento pradeda galioti geležinkelio atsakomybės už krovinių prezumpcija. Tačiau ši prezumpcija netaikoma, o važtaraštis netenkta įrodomosios galios, jeigu važtaraštyje nėra pradinio geležinkelio kalendorinio spaudo. Tokiu atveju siuntėjui tenka pareiga įrodyti vežimo sutarties sudarymo ir krovinio perdavimo geležinkeliui faktą.

Taigi bendra SMGS įtvirtinta taisyklė, kad vežėjo pareigos ir atsakomybė už šių pareigų pažeidimą atsiranda nuo krovinio priėmimo vežti momento. SMGS taip pat numato keletą atvejų, kai minėtos pasekmės atsiranda anksčiau: tais atvejais, kai krovinių į vagonus pakrauna pats geležinkelis, jis turi užtikrinti pakrovimo taisyklių tinkamą laikymąsi³⁷; taip pat, jeigu kroviny priimamas vežti pradinėje stotyje su jo

³⁶ Žr. SMGS 8 straipsnio 2 paragrafą. Pažymėtina, kad CIM numato lankstesnes taisykles, kadangi nevaržo šalių susitarimo dėl krovinių vežimo keliais vagonais pagal vieną važtaraštį teisės papildomais reikalavimais.

³⁷ SMGS 9 straipsnio 4 paragrafe nustatyta krovinių pakrovimo tvarka, kuri skiriasi priklausomai nuo vagonų ir vėžių rūšies. Pažymėtina, kad SMGS nukreipia į geležinkelių vidaus taisykles daugeliu pakrovimo klausimų, tačiau kai kurie aspektai reglamentuojami ir SMGS 9 straipsnio 5 – 9 paragrafais bei šio susitarimo 14 priede numatytomis Krovinių pakrovimo ir vežimo atvirose vagonuose taisyklėmis. Todėl visais atvejais būtina patikrinti, ar krovinio pakrovimas atitinka ne tik geležinkelių vidaus taisykles, bet ir SMGS reikalavimus.

išankstiniu saugojimu iki išvykimo dienos³⁸, geležinkeliui tenka pareiga užtikrinti krovinio saugumą ir šiuo laikotarpiu.

Tačiau tais atvejais, kai kroviny s gabenamas iš valstybės, nesančios SMGS nare, nuostatos dėl krovinio priėmimo ir pakrovimo netaikomos ir geležinkelio atsakomybė atsiranda tik nuo SMGS važtaraščio įforminimo.

Taip pat atsakomybės atžvilgiu svarbus yra ir geležinkelio įsipareigojimų pabaigos momentas - krovinio išdavimas galinėje stotyje. Taigi geležinkelis yra atsakingas ne iki krovinio pristatymo į galinę stotį momento, o iki tol, kol kroviny s yra perduodamas gavėjui³⁹. SMGS nenustato konkrečių taisyklių, kaip turi elgtis geležinkelis, jeigu gavėjas neatsiima pristatyto krovinio ar nesumoka važtapinigių. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad SMGS nukreipia į vidaus taisykles daugeliu atveju, kai jame pačiame nereguliuojami tam tikri klausimai ir įvertinus SMGS 17 straipsnio 4 paragrafą, numatantį, kad visais kitais atvejais kroviny s atiduodamas pagal galiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles, darytina išvada, kad gavėjui neatsiėmus krovinio, galinis geležinkelis turi remtis vidaus taisyklių nuostatomis. Bet kuriuo atveju krovinio pristatymo gavėjui tvarkos laikymosi ir visų reikalavimų įvykdymo faktą turi įrodyti paskutinis vežėjas. Todėl labai svarbu tinkamai informuoti gavėją ir atlikti visas kitas krovinio perdavimo procedūras, kurios nepriklauso nuo gavėjo valios, nepaisant to, kad gavėjas nepakankamai bendradarbiauja su geležinkeliu ar vengia priimti krovinį. Šiuo atveju aiškinant SMGS nuostatas gali būti pasitelkiama ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo pateiktu CMR konvencijos nuostatų išaiškinimu, kadangi SMGS ir CMR taisyklės dėl vežėjo atsakomybės pasibaigimo momento yra analogiškos, t.y. jis siejamas su krovinio perdavimu gavėjui. LAT yra konstatavęs, kad: “Nustatant *krovinio perdavimo* momentą, pažymėtina, kad tai nėra vien tik nurodytos pristatymo vietos pasiekimas, bet ir valdymo (krovinio kontrolės) perdavimas kitam asmeniui (gavėjui ar jo atstovui), išskyrus atvejus, kai vežimo sutartyje buvo susitarta (arba gauti siuntėjo nurodymai) dėl kitokio perdavimo. Pasiuntimas gavėjui pra-

³⁸ Tokią galimybę numato SMGS 14 straipsnio 1 paragrafas. Todėl išankstinio saugojimu metu įvykęs krovinio kokybės pablogėjimas ar jo praradimas sąlygotų geležinkelio atsakomybės pagal SMGS V skyriaus nuostatas taikymą, jeigu nebūtų nustatyta geležinkelio atleidimo nuo atsakomybės pagrindų.

³⁹ SMGS 17 straipsnio 1 paragrafe nurodyta, kad geležinkelis turi išduoti krovinį, važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio atvežimą gavėjui, kai pastarasis sumoka visus važtaraštyje pažymėtus mokesčius. Tačiau SMGS leidžia išduoti krovinį gavėjui ir iki važtapinigių sumokėjimo, jeigu tai numato galinio geležinkelio vidaus taisyklės.

nešimo apie atvykimą ar vežėjo atvykimas prie iškrovimo terminalo, ketinant iškrauti prekes, nelaikytinas krovinio perdavimu. Nelaikytina krovinio perdavimu, kai krovinys paliktas muitinės sandėliuose, ir muitinė jį saugo, jei gavėjas nėra pasirašęs, kad krovinį priėmė, nebent yra susitarta ar siuntėjo nurodyta iškrauti krovinį muitinės sandėliuose. Krovinio perdavimas reiškia, kad vežėjas, gavėjui priėmus krovinį, nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą, t.y. vežėjo pareiga rūpintis kroviniu pasibaigia.“⁴⁰

Taigi atsakomybės atsiradimo ir pabaigos pagal vežimo sutartį momentai yra aiškiai apibrėžti ir praktikoje nesukelia taikymo problemų. SMGS nenumato jokių išimčių iš bendrųjų teisės doktrinoje visuotinai pripažįstamų civilinės atsakomybės taisyklių taikymo. Todėl vežėjas pagal SMGS atsako tik tais atvejais, kai nustatomos visos jo atsakomybės sąlygos, t.y. neteisėti veiksmai, žala (nuostoliai), priežastinis ryšys bei kaltė. Šių civilinės atsakomybės sąlygų taikymo specifika vežimo teisinių santykių pagal SMGS reguliavimo srityje pateikiama tolesniuose skyriuose.

1.4. Neteisėti veiksmai

Neteisėti veiksmai sutartinės civilinės atsakomybės taikymo atveju reiškia sutarties šalies prisiimtų įsipareigojimų netinkamą įvykdymą arba neįvykdymą, t.y. šalis neatlieka tam tikrų veiksmų, kurių kita šalis pagrįstai pagal sutartį iš jos tikisi, arba atlieka tokius veiksmus, kurie pažeidžia sutarties nuostatas. Plačiąja prasme geležinkelio neteisėtais veiksmais turėtų būti pripažįstami visi veiksmai, kuriais jis pažeidžia SMGS numatytas pareigas siuntėjui ir gavėjui, susijusias su tinkamu ir savalaikiu krovinio nugabenimu į galinę stotį ir jo perdavimu gavėjui. Vieni iš pagrindinių neteisėtų veiksmų, už kuriuos geležinkeliui dažniausiai kyla civilinė atsakomybė⁴¹ yra:

- krovinio pristatymo termino nesilaikymas;
- viso ar dalies krovinio praradimas;
- krovinio masės trūkumas;

⁴⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimą Nr. 31 “Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“.

⁴¹ Pažymėtina, kad šių neteisėtų veiksmų atlikimas sąlygoja civilinę atsakomybę, tik jeigu nustatomas kitos būtiniosios civilinės atsakomybės sąlygos.

- krovinio sugadinimas, gedimas ar kokybės pablogėjimas dėl kitokių priežasčių, nesusijusių su krovinio sugadinimu ar sugedimu;
- įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimas;
- vežimo sutarties pakeitimų neįvykdymas.

Atsakomybės dėl aukščiau paminėtų neteisėtų veiksmų taikymas bei jos apribojimai reglamentuojami SMGS V skyriuje. Tačiau tai nereiškia, kad geležinkelis neatsako už kitų SMGS numatytų įsipareigojimų neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą, tik pastaruoju atveju geležinkelio atsakomybės klausimas būtų sprendžiamas pagal bendrąsias atsakomybės taisykles⁴². Norint atskleisti šios civilinės atsakomybės sąlygos turinį, būtina aptarti visus minėtus atvejus.

1.4.1. Krovinio pristatymo termino nesilaikymas

Krovinio pristatymo termino nesilaikymas konstatuojamas tuo atveju, jeigu nesilaikoma SMGS 14 str. numatytų arba šalių susitarimu numatytų terminų. Šiame straipsnyje išvardinti pristatymo terminai yra diferencijuojami priklausomai nuo pervažamo krovinio greičio (didelio ir mažo greičio kroviniai). Minėta norma numato atvejus, kai 14 str. 1 d. nustatyti terminai yra pratęsiami ir tai nelaikoma pristatymo termino pažeidimu: 1) perkraunant krovinį į kitos vėžės vagonus; 2) keičiant vagonų vežimėlius kito tarpuvėžio vežimėliais; 3) keliant vagonus keltais; 5) Vežant negabaritinius krovinį; 6) muitinės ir kitų valstybės institucijų reikalavimų vykdymo atvejais; 7) ne dėl vežėjo kaltės papildomai sugaištas laikas⁴³.

⁴² Pavyzdžiui, geležinkelis nepagrįstai taiko baudas už krovinio viršsvorį, kai pakrautą vagoną pasverti buvo paties geležinkelio pareiga (SMGS 12 straipsnio 3 paragrafas), geležinkelis laiku neinformuoja siuntėjo apie kliūtis krovinį vežti (SMGS 21 straipsnio 2 paragrafas), krovinį geležinkelis perduoda asmeniui, kuris nėra gavėjas, arba pristato krovinį ne į tą galinę stotį. Pažymėtina, kad ir šiais atvejais visos pretenzijos ir reikalavimai geležineliui turi būti teikiamos SMGS nustatyta tvarka ir terminais.

⁴³ SMGS 14 str. 5 paragrafe nurodyti atvejai: Pristatymo terminas padidinamas tiek: 1) kiek laiko sugaišta muitinės ir kitų institucijų reikalavimams įvykdyti; 2) kiek laiko truko vežimo pertraukos, kurios atsitiko ne dėl geležinkelio kaltės ir laikinai kliudė išsiųsti krovinį arba vežti jį toliau; 3) kiek laiko sugaišta dėl vežimo sutarties pakeitimo; 4) kiek laiko sugaišta krovinį tikrinti, ar jo duomenys atitinka važtaraščio duomenis, ar laikomasi atsargumo priemonių kroviniams, kurie vežami ypatingomis sąlygomis, jeigu tikrinant bus aptikti neatitikimai; 5) kiek laiko sugaišta stotyse gyvūnams girdyti, išvesti jiems iš vagono arba jų veterinarinei apžiūrai; 6) kiek laiko sugaišta viršsvoriui iškrauti, krovinį arba jo tarai ar pakuotei pataisyti, krovinį perkrauti arba pakrovai pataisyti, kai tai buvo atliekama dėl siuntėjo kaltės; 7) kiek laiko sugaišta dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės kitais atvejais.

Tuo atveju, jeigu yra pratęsimas krovinio pristatymo terminas, apie tai turi būti padaryta atžymą važtaraščio skiltyje „Pristatymo termino pratęsimas“ nurodant krovinio užlaikymo priežastis, kurios suteikia geležinkeliui teisę pratęsti krovinio pristatymo terminą, ir sugaištą laiką.

Atsakomybė už termino pažeidimą vežėjui kyla kai yra pažeistas SMGS 14 str. arba vežėjo ir siuntėjo numatytas krovinio pristatymo terminas bei nėra šio straipsnio 3-5 paragrafuose išvardintų termino pratęsimo atvejų.

1.4.2. Viso ar dalies krovinio praradimas. Krovinio masės trūkumas

SMGS skiria viso ar dalies krovinio praradimą, kuris aktualiausias nustatant kompensacijos, kurią turi sumokėti vežėjas dydį. SMGS neapibrėžia praradimo sąvokos, tačiau ją apibūdino doc. dr. D. Ambrasienė ir doc. dr. E. Sinkevičius monografijoje „Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas“⁴⁴. Manytina, kad dėl reguliuojamų santykių panašumo patektu apibrėžimu būtų galima naudotis aiškinant tą pačią sąvoką SMGS.

Krovinio praradimas – krovinio sunaikinimas ar esminis jo sugadinimas, dėl kurio remontas ekonomiškai nepagrįstas ar neįmanomas, arba krovinys yra pamestas, nežinant jo buvimo vietos. Visiškas krovinio praradimas yra tada, kai nepristatoma nieko, kas buvo įsipareigota pagal vežimo sutartį pristatyti, arba pristatoma tai, ko negalima naudoti. Visiško praradimo atveju dažniausiai apskritai nėra žinoma, kur yra krovinys, kuris turėjo būti pristatytas.

Daliniu krovinio praradimu laikytina krovinio, priimto vežti pagal važtaraštį, dalies praradimas, kai krovinio vietų skaičius pristatomas mažesnis, nei buvo priimtas vežti. Dalinis krovinio praradimas nustatomas ne pagal viso krovinio apimtį, o pagal atitinkamą vežimo sutartį ir krovinio važtaraštį.

⁴⁴ Ambrasienė, D., Baranauskas, E. et al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, p.37.

Pateikus krovinio dalies praradimo sąvoką, kyla klausimas, kuo dalinis krovinio praradimas skiriasi nuo krovinio masės trūkumo ir, ar pagrįstas pastarojo išskyrimas kaip savarankiškos neteisėtų veiksmų rūšies?

Autoriaus nuomone, toks krovinio masės trūkumo išskyrimas į atskirą atsakomybės atsiradimo pagrindą yra perteklinis ir nepagrįstas, kadangi dalinis krovinio praradimas apima atvejus, kai prarandama dalis krovinio, nurodyta važtaraštyje. Tai kiekybinis kriterijus, reiškiantis ne tik tam tikrų krovinio vienetų, bet ir jo masės trūkumą. Tokią išvadą patvirtina aplinkybė, kad už masės trūkumą atsakomybės dydis yra apskaičiuojamas pagal taisykles, taikomas visiškam ar daliniam krovinio praradimui⁴⁵. Pažymėtina, kad CMR atsakomybė už krovinio masės trūkumą nėra išskirta. Taigi, manytina, kad remiantis sistetine ir teleologine SMGS nuostatų analize, darytina išvada, kad SMGS revizijos metu būtų tikslinga atsisakyti krovinio masės išskyrimo kaip savarankiško atsakomybės pagrindo.

Įdomus krovinio visiško praradimo ir pristatymo termino nesilaikymo santykis. Jeigu krovinys nebuvo išduotas gavėjui per 30 dienų nuo paskaičiuoto pagal 14 straipsnį pristatymo termino pabaigos ir galinė stotis važtaraščio dublikato (3 važtaraščio lapas) arba važtaraščio originalo ir pranešimo apie krovinio atvežimą (1 ir 5 lapai), kuriuos pateikė gavėjas, skiltyje „Krovinio pavadinimas“ padarė žymą „Krovinys neatvežtas“, gavėjas gali laikyti krovinį prarastu (SMGS 17 str. 6 paragrafas). Tokiu atveju nuostolių atlyginimas skaičiuotinas pagal SMGS 25 straipsnį. SMGS 17 str. analizė leidžia daryti išvadą, kad krovinio nepristatymas yra siejamas su pristatymo termino praleidimu, bet ne su įrodymais, kad krovinys yra sunaikintas, pagrobtas ar dingęs.

Tačiau SMGS taip pat reglamentuoja atvejus, kai krovinys į galinę stotį atvežtas pasibaigus nurodytam terminui. Gavėjas turi priimti krovinį, jeigu jis atvežtas ne vėliau, kaip per 6 mėnesius nuo pristatymo termino pabaigos. Taigi gavėjui nėra paliekama teisė spręsti, ar jis nori priimti krovinį, atvežtą per 6 mėn. nuo pristatymo termino pabaigos. Jam netgi kyla tam tikros neigiamos pasekmės: jis turi grąžinti geležinkeliui pinigus, kuriuos jis gavo kaip kompensaciją už prarastą krovinį, grąžintus

⁴⁵ Žr. SMGS 25 str.

važtapinigių ir kitas krovinio vežimo išlaidas. Jeigu kompensacija už prarastą krovinį ir krovinio vežimo išlaidos buvo sumokėti siuntėjui, tai siuntėjas šią kompensaciją turi grąžinti geležinkeliui. Bet gavėjas turi teisę pateikti geležinkeliui pretenziją dėl baudos sumokėjimo už krovinio pristatymo termino nesilaikymą, taip pat dėl kompensacijos už dalies krovinio praradimą, masės trūkumą, rasto krovinio sugadinimą, gedimą arba jo kokybės pablogėjimą dėl kitų priežasčių. Taigi šios normos analizė leidžia daryti išvadą, kad labiau yra užtikrinami vežėjo, o ne gavėjo/siuntėjo interesai. Pažymėtina, kad CMR numato priešingą, palankesnę gavėjui/siuntėjui šios situacijos sprendimą, suteikdamas būtent šiam vežimo santykių dalyviui plačias pasirinkimo teises – jis turi teisę nuspręsti, ar jis pageidauja perkvalifikuoti viso krovinio praradimą į pavėluotą pristatymą.

1.4.3. Krovinio sugadinimas, gedimas ar kokybės pablogėjimas dėl kitokių priežasčių, nesusijusių su krovinio sugadinimu ar sugedimu

Pagal SMGS 23 str. vežėjas atsako už krovinio sugadinimą, gedimą ar kokybės pablogėjimą dėl kitokių priežasčių, nesusijusių su krovinio sugadinimu ar sugedimu. Analizuojant šį vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindą kyla klausimas, ar pargįstai be krovinio sugadinimo yra išskirti dar du atvejai? Autoriaus nuomone tiek krovinio sugadinimas, tiek ir jo gedimas bei kokybės pablogėjimas yra kokybinės krovinio vertės sumažėjimą nusakantys to paties reiškinio rūšys. Sugadinimas savo turiniu yra plačiausia sąvoka, kuri apima sugadinimą bei kokybės sumažėjimą, todėl, autoriaus nuomone, logiškiau būtų SMGS tekste palikti tik šią sąvoką, o kitų, ją dubliuojančių, atsisakyti. Pažymėtina, kad tiek CMR, tiek ir CIM numatyta atsakomybė būtent už krovinio sugadinimą, todėl šiuo aspektu minėtų tarptautinių dokumentų tekstai laikytini lakoniškesni.

SMGS nepateikia krovinio sugadinimo sąvokos. Teisinėje literatūroje tai apibūdinama įvairiomis sąvokomis. Jas apibendrinamas M. Clarke'as daro išvadą, kad tai yra „bet koks krovinio fizinės būklės pokytis, dėl kurio sumažėja krovinio vertė“⁴⁶. Tai kokybinis kriterijus, reiškiantis krovinio būklės pablogėjimą ir jo vertės

⁴⁶ M.A. Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR.London: Sweet &Maxwell, 1990. P.305.

sumažėjimą. Tačiau tuo atveju, jeigu dėl sugadinimo krovinys tapo netinkamas naudoti, tai laikytina krovinio praradimu.

1.4.4. Įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimas. Vežimo sutarties pakeitimų neįvykdymas

Pagal SMGS 11 str. siuntėjas prie važtaraščio turi pridėti lydinčiuosius dokumentus, kurie reikalingi visame kelyje pagal muitinės ir kitas taisykles, be to, jeigu būtina, sertifikatą ir specifikaciją. Šie dokumentai turi būti tik tų krovinių, kurie surašyti važtaraštyje. Geležinkelis neturi pareigos tikrinti siuntėjo prie važtaraščio pridėtų dokumentų taisyklingumo ir pakankamumo, todėl būtent siuntėjas atsako prieš geležinkelį už pasekmes, kurios atsirado dėl nepridėtų dokumentų arba netvarkingų lydinčiųjų dokumentų. Jeigu krovinio vežimas arba jų išdavimas užlaikomi dėl to, kad siuntėjas nepateikė būtinų lydinčiųjų dokumentų arba jo pateiktų dokumentų nepakanka arba jie netvarkingi, tai už sugaištą laiką imama bauda arba mokesčiai, būtent: už krovinio saugojimą, vagonų prastovą⁴⁷. Taigi minėta nuostata įtvirtina siuntėjo atsakomybės prezumpciją.

SMGS 23 str. 1 paragrafo antroje pastraipoje numatyta, kad geležinkelis atsako už pasekmes dėl įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos laikydamasis 11 straipsnio 2 ir 3 paragrafų reikalavimų prie važtaraščio pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimo. Pirmiausiai pastebėtinas netikslumas SMGS vertime į lietuvių kalbą. Tekste rusų kalba, kuri yra viena iš dviejų OSŽD oficialių ir darbo kalbų⁴⁸, kuriai SMGS 41 str. suteikta pirmenybė skirtingo aiškinimo atveju, šios normos formuluotėje yra žodžiai „*dėl jo* (aut. pastaba. geležinkelio) *kaltės*“. Autoriaus nuomone, tai yra labai rimtas trūkumas, ypač aiškinant SMGS 23 str. sistemiškai su 11 straipsniu.

Vežėjo atsakomybės už įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimą atsiradimui yra būtina įrodyti jo kaltę, nes priešingu atveju, atsakomybė kiltų siuntėjui. Taigi šiuo atveju vežėjo atsakomybė nėra

⁴⁷ Žr. SMGS 11 str. 2 paragrafas.

⁴⁸ OSŽD oficialiomis kalbomis laikomos rusų ir kinų kalbos, o pagalbinėmis – vokiečių ir anglų kalbos.

preziuruojama. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad SMGS 23 str. 1 paragrafo 2 pastraipos vertimo į lietuvių kalbą klaidą būtina ištaisyti, nes priešingu atveju kyla grėsmė, kad bus neteisingai įrodinėjamos civilinės atsakomybės sąlygos, t.y. neįrodinėjant vežėjo kaltės.

Analogiška pareiga įrodyti vežėjo kaltę yra numatyta už vežimo sutarties pakeitimų neįvykdymą. Tačiau priešingai negu buvo aptarta aukščiau, šis civilinės atsakomybės pagrindas yra teisingai išverstas į lietuvių kalbą.

Vežimo sutarties pakeitimo tvarka yra reglamentuojama SMGS 20 str. Sutarties pakeitimo teisė priklauso siuntėjui arba gavėjui. Tačiau ši jiems suteikta teisė nėra absoliuti. Pirmiausia yra apribotas sutarties pakeitimų skaičius - vežimo sutarties pakeitimą gali atlikti vieną kartą siuntėjas ir vieną kartą gavėjas. Siuntėjas gali daryti šiuos vežimo sutarties pakeitimus: 1) atsiimti krovinį pradinėje stotyje; 2) pakeisti galinę stotį⁴⁹; 3) pakeisti krovinio gavėją; 4) grąžinti krovinį į pradinę stotį. Gavėjo teisės atlikti sutarties pakeitimus yra dar labiau apribotos, jis gali: 1) galinės šalies ribose pakeisti galinę stotį; 2) pakeisti krovinio gavėją.

Siuntėjo ir gavėjo teisės pakeisti sutartį yra apribotos laike: siuntėjo teisė pakeisti vežimo sutartį pasibaigia nuo to momento, kai gavėjas gavo važtaraštį, arba kai krovinsys atvyko į pasienio stotį, per kurią įvažiuojama į galinį geležinkelį, jeigu joje yra raštiškas gavėjo pareiškimas arba galinės stoties telegrafo pranešimas apie gavėjo pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti. Gavėjas gali pakeisti vežimo sutartį tik įvažiavimo į galinę šalį pasienio stotyje ir tik tuo atveju, jeigu krovinsys dar neišvyko iš šios stoties. Vėliau gavėjas gali pakeisti vežimo sutartį tik vadovaudamasis galiniame geležinkelyje veikiančiomis vidaus taisyklėmis.

Kaip matosi iš SMGS 20 str., vežėjui teisė pakeisti vežimo sutartį nėra numatyta, kaip ir teisė nevykdyti siuntėjo arba gavėjo nurodymų. Tačiau išimtiniais atvejais geležinkelis visgi gali atsisakyti pakeisti vežimo sutartį arba sustabdyti šio pakeitimo vykdymą, jeigu: 1) galinio geležinkelio stotyje, kuri turi pakeisti vežimo sutartį, raštiško pareiškimo arba pradinės ar galinės stoties telegrafo pranešimo gavimo

⁴⁹ Šiuo atveju prireikus nurodomos pasienio stotys, per kurias po sutarties pakeitimo turi būti vežamas krovinsys, ir mokėtojas už tranzitinių geležinkelių paslaugas, atsiradusias dėl vežimo sutarties pakeitimo, jeigu važtapinigiai šiuose geležinkeliuose apmokami per mokėtoją (ekspeditorių, mokesčių agentą ir kt.)

momentu neįmanoma to padaryti; 2) kai nėra tokio maršruto, kuriuo prašoma vežti krovinį; 3) tam prieštarauja šalių, kurių geležinkeliai dalyvauja vežime, vidaus įstatymai ir taisyklės; 4) pakeitus galinę stotį, krovinio vertė nepadengs numatomų dėl vežimo iki naujos galinės stoties išlaidų, išskyrus atvejus, kai šių išlaidų suma sumokama nedelsiant arba garantuojama. Šiais atvejais geležinkelis turi pagal galimybę nedelsdamas informuoti siuntėją arba gavėją apie kliūtis, dėl kurių neįmanoma pakeisti vežimo sutarties. Siekiant palengvinti vežėjo padėtį, SMGS numatyta, kad jeigu geležinkelis negalėjo numatyti šių kliūčių ir pakeitė vežimo sutartį, tai būtent siuntėjui arba gavėjui, atsižvelgiant į tai, kas pateikė pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti, tenka visos dėl to atsiradusios negiamos pasekmės.

Remiantis SMGS 23 str. vežėjui kyla atsakomybė, jeigu siuntėjo arba gavėjo pagal SMGS 20 str. įtvirtintą tvarką pareikšti nurodymai pakeisti sutartį nebuvo įvykdyti dėl geležinkelio kaltės ir nebuvo nei vienos SMGS 20 str. 10 paragrafe numatytos atsisakymą pateisinančios sąlygos.

1.5. Žala (nuostoliai)

1.5.1. Ribota vežėjo atsakomybė

Civilinėje teisėje yra įtvirtintas bendras visiškos civilinės atsakomybės principas, reiškiantis, kad dėl sutarties pažeidimo ar kitų neteisėtų veiksmų padaryti nuostoliai turi būti atlyginami visiškai⁵⁰. Tačiau kartu yra leidžiamos išimtys iš šio principo taikymo. SMGS numatyta būtent riboto nuostolių atlyginimo taisyklė, t.y. nepriklausomai nuo to, kokie nuostoliai buvo patirti dėl netinkamo geležinkelio pareigų įvykdymo, geležinkelio atsakomybė bet kuriuo atveju ribojama ta suma, kuri būtų atlyginama praradus visą krovinį⁵¹ (SMGS 23 straipsnio 2 paragrafas). Pastaroji suma yra maksimali geležinkelio atsakomybės riba, todėl visais atvejais įvertinus siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius ir nustatčius jų dydį, būtina patikrinti, ar

⁵⁰ CK 6.263 str.

⁵¹ Atlygintinų nuostolių dydžio ribojimas pripažįstamas visose transporto teisės šakose, kadangi krovinio vertė gali būti labai didelė ir viršyti bet kokias realias vežėjo galimybes ją atlyginti bei sąlygoti vežėjo bankrotą.

reikalaujama atlyginti nuostolių suma neviršija maksimalaus geležinkelio atsakomybės dydžio⁵².

Vykdydamas vežimo sutartį geležinkelis gali padaryti žalos ne tik veikdamas neatsargiai, bet ir savo tyčiniaisiais veiksmais arba dėl didelio neatsargumo, turėdamas ir galėdamas numatyti galimus neigiamus savo veiksmų padarinius. Tačiau remiantis SMGS nuostatomis vežėjo atsakomybės ribos tokiu atveju nesikeičia. Taigi neribota vežėjo atsakomybė pagal SMGS nėra galima. Vertinant pastarąją SMGS ypatybę geležinkelio klientų interesų atžvilgiu, manytina, kad atsakomybės ribų išlikimas nepriklausomai nuo geležinkelio kaltės laipsnio, neturėtų daryti neigiamos įtakos klientų interesams, kadangi SMGS nustato pakankamai didelę maksimalią geležinkelio atsakomybę, lyginant ją su CIM ar CMR įtvirtintomis atsakomybės ribomis⁵³. Pagal SMGS praradus visą krovinį geležinkelis privalo atlyginti viso prarasto krovinio vertę, nurodytą krovinio tiekėjo sąskaitoje (SMGS 25 straipsnio 1 paragrafas). Tokiu būdu nuostolių atlyginimo ribojimu siekiama išsaugoti balansą tarp krovinio savininko ir vežėjo interesų bei užtikrinti pervežimo paslaugų teikimo plėtrą ir efektyvumą.

SMGS tiesiogiai nenumato, ar geležinkelis už vežimo sutarties pažeidimus turi pareigą atlyginti negautas pajamas. Tačiau atsižvelgtina į tai, kad bendras tiek SMGS, tiek kitose transporto šakose priimtų tarptautinių susitarimų tikslas yra riboti vežėjų atsakomybę dėl galimų labai didelių nuostolių, kurie gali sutrikdyti vežimo paslaugų teikimo rinką, jei jų atlyginimas nebūtų ribojamas, rizikos⁵⁴. Be to, SMGS V skyriuje įtvirtintos geležinkelių atsakomybės taisyklės apima tik konkrečius tiesioginius nuostolius, į kuriuos nepatenka negautos pajamos. Todėl sistemiškai aiškinant bendruosius transporto teisės principus bei SMGS nuostatas, darytina išvada, kad geležinkelis neprivalo atlyginti siuntėjo ar gavėjo negautų pajamų.

⁵² Skirtingai nuo SMGS, CIM numato šalių teisę nustatyti tarpusavio susitarimu didesnę geležinkelio atsakomybę neribojant jos maksimalaus dydžio ir kitas griežtesnes atsakomybės taisykles nei nustatyta CIM. Žr. CIM 5 straipsnį.

⁵³ Kitose transporto teisės šakose, pavyzdžiui, vežimo keliais atveju, vežėjo atsakomybės apribojimai išnyksta, kai vežėjas sukelia žalą tyčia ar dėl didelio neatsargumo (CMR 29 straipsnis). Be to, CIM taip pat numato atvejus, kada nustatant atlygintinos žalos dydį nėra atsižvelgiama į geležinkelio atsakomybės apribojimus (CIM 46 straipsnyje nurodyta, kad atsakomybės ribos netaikomos, jeigu 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). Pastarųjų taisyklių įtvirtinimas CMR ir CIM yra pateisinamas ir nulemtas iš esmės tos šių tarptautinių dokumentų ypatybės, kad juose numatytos žymiai didesnės bendrosios vežėjo atsakomybės ribos nei SMGS.

⁵⁴ Pavyzdžiui, negautos pajamos neatlyginamos pagal CMR 23 straipsnio 4 dalį.

1.5.1.1. Atsakomybė dėl krovinio masės sumažėjimo

Atsakomybės už krovinio masės sumažėjimą dydžio nustatymui yra taikomas SMGS 25 str., skirtas atlygio dydžio nustatymui už viso ar dalies krovinio praradimą. Ši aplinkybė dar kartą patvirtina šio darbo 1.4.2 skyriuje padarytą išvadą, kad krovinio masės sumažėjimas nelaikytinas savarankišku vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindu.

Autoriaus nuomone, tokiai išvadai neprieštarauja SMGS 24 str., numatantis vieną iš atleidimo nuo atsakomybės atvejų - atsakomybės už trūkstantį krovinio masę apribojimą. Remiantis šiuo pagrindu atsakomybė vežėjui nekyla, jeigu buvo vežamas turintis ypatingų natūralių savybių krovinytis ir krovinio masės sumažėjimas neviršija SMGS 24 straipsnio 1 paragrafe nustatytos leistinos normos. Taigi norint pasinaudoti šiuo pagrindu vežėjui reikės įrodyti abi minėtas sąlygas.

SMGS 24 str. atlieka dvi funkcijas: numato atleidimo nuo atsakomybės pagrindą ir nustato specialią žalos apskaičiavimo normą, kai buvo vežamas ypatingų natūralių savybių turintis krovinytis. Tuo atveju, jeigu vežamo tokios rūšies krovinio masės sumažėjimas viršija šio straipsnio 1 paragrafe numatytą ribą, tai geležinkelis turi atlyginti tik tą krovinio masės sumažėjimo dalį, kuri viršija SMGS nustatytas normas.

1.5.1.2. Atsakomybė dėl krovinio praradimo

SMGS 25 str. numato konkrečias nuostolių dydžio apskaičiavimo taisykles, kurios skiriasi priklausomai nuo krovinio kainos nurodymo būdo ir pervežamo krovinio rūšies.

Jeigu krovinytis yra įkainotas, tai geležinkelio mokėtino atlygio dydis paskaičiuojamas pagal kainą, nurodytą užsienio tiekėjo sąskaitoje (jos išrašė), arba pagal važtaraščio skiltyje „Krovinytis įkainotas“ paskelbtą kainą - viso krovinio praradimo atveju, o krovinio dalies praradimo atveju - įkainio sumos dalį, atitinkančią prarastos krovinio dalies įkainį. Jeigu prarasto krovinio kainos neįmanoma nustatyti nurodytu atveju, tai viso arba dalies prarasto krovinio kainą nustato valstybinė ekspertizė.

Tačiau nustatant prarasto krovinio kainą taip pat būtina atsižvelgti į krovinio rūšį. Minėta taisyklė netaikoma, kai yra prarandami važtaraštyje neįkainoti buities daiktai. Tokiu atveju geležinkelis sumoka siuntėjui arba gavėjui po 6 Šveicarijos frankus už kiekvieną prarasto krovinio masės kilogramą. Dar viena speciali nuostolių dydžio apskaičiavimo taisyklė yra numatyta SMGS 24 str.⁵⁵

Be to, krovinio praradimo atveju geležinkelis praranda teisę ir į važtapinigių bei muitinės rinkliavų ir kitų išlaidų kompensavimą ir turi šias sumas grąžinti jas sumokėjusiam siuntėjui ar gavėjui, jeigu šie mokėjimai nebuvo įtraukti į krovinio kainą. Kai prarandama tik krovinio dalis, turi būti grąžinama proporcinga prarastai krovinio daliai važtapinigių ir kitų rinkliavų bei išlaidų suma.

Siuntėjui ar gavėjui, reikalaujančiam nuostolių dėl viso ar dalies krovinio praradimo atlyginimo, tenka pareiga įrodyti tokių nuostolių dydį. Kadangi pastarųjų nuostolių suma ribojama prarasto krovinio ar jo dalies verte, iš esmės pastaruoju atveju pakanka įrodyti krovinio kainos dydį ir kokia dalis krovinio yra prarasta.

1.5.1.3. Atsakomybė dėl krovinio sugadinimo gedimo arba kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių

SMGS 26 str. numato nuostolių, patirtų dėl krovinio sugadinimo gedimo arba kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių, apskaičiavimo taisykles.

Bendra šiame straipsnyje įtvirtinta taisyklė skelbia, kad geležinkelis privalo sumokėti atlygį, kurio suma lygi netektai krovinio vertei⁵⁶. Analizuojant minėtą straipsnį kyla klausimas, koku tikslu 4 paragrafe numatytos dar dvi atlygio dydį nusakančios nuostatos: atlygio dydis neturi būti didesnis: 1) kaip atlygio suma už viso krovinio praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo ar krovinio kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių visas krovinys neteko vertės; 2) kaip atlygio suma už krovinio dalies vertės praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios kokybės neteko vertės tik dalis krovinio.

⁵⁵ Žr. 3.6.1.1 skyrių.

⁵⁶ Krovinio vertė šiuo atveju nustatoma pagal tas pačias taisykles kaip ir krovinio praradimo atveju. Jeigu krovinys buvo įkainotas, tai skaičiuojant atlygį atsižvelgiama į įkainojimo sumą (SMGS 26 straipsnio 2-3 paragrafai). Be numatyto atlygio, turi būti grąžinti važtapinigiai, muitinės rinkliavos ir kitos išlaidos, susijusios su prarasto krovinio arba jo dalies vežimu, jeigu jie neįtraukti į kainą.

Pirmoji nuostata atkartoja SMGS 23 str. įtvirtintą bendrą ribotos vežėjo atsakomybės principą, o antroji - SMGS 26 str. 1 paragrafe nurodytą taisyklę. Atsižvelgiant į tai, manytina, kad SMGS 26 str. 4 paragrafo nuostatos yra perteklinės, todėl šalintinos iš SMGS teksto.

1.5.1.4. Atsakomybė dėl pavėluoto krovinio pristatymo

Pavėluotai pristačius krovinį⁵⁷ geležinkelis turi sumokėti krovinių gavėjui tam tikro fiksuoto dydžio baudą, nurodytą SMGS 27 straipsnio 1 paragrafe⁵⁸, kuri atitinka civilinėje teisėje įtvirtintą minimalių nuostolių sampratą, t.y. nustačius konkrečią geležinkeliui taikomą baudą siuntėjas ar gavėjas neprivalo įrodinėti nuostolių dydžio, nes preziumuojama, kad šiuos nuostolius atitinka SMGS nurodytas baudos dydis.

Baudos dydžiui turi įtakos keli aspektai: pažeidusiam terminą geležinkeliui priklausantis važtapinigių dydis ir pradelstą terminą, kuris nustatomas kaip sugaišties (parų) ir bendro krovinių pristatymo termino santykis.

Atkreiptinas dėmesys, kad SMGS numato taisyklę, jog pavėlavus pristatyti krovinį turi būti atsižvelgta į tai, ar visuose geležinkeliuose krovinyje buvo vėluojamas pristatyti, ar tik, kai kuriuose iš jų. Tačiau SMGS nepateikia konkretaus atsakymo, kokiais atvejais šios aplinkybės turi būti įvertintos ir kaip jos turėtų būti pritaikytos skaičiuojant geležinkelio mokėtinos baudos dydį. Sistemiskai aiškinant SMGS nuostatas bei baudos už pradelstą krovinių pristatymą skaičiavimo taisykles manytina, kad geležinkelių nustatymas, kurie vėluoja pristatyti krovinį tam tikroje maršruto atkarpoje ir kurie nepažeidžia terminų, turi reikšmės sprendžiant geležinkelių tarpusavio atsakomybės klausimus ir nustatant kiekvieno iš geležinkelių atsakomybės dydį. Kartu kyla klausimas, ar tais atvejais, kai keli geležinkeliai vėlavo pristatyti krovinį, turi būti atsižvelgiama į kiekvieno iš jų sugaištą laiką ir atsakomybė nustatoma proporcingai kiekvieno iš jų sugaišto laiko daliai, ar užgaišę geležinkeliai turėtų lygiomis dalimis sumokėti baudos sumą.

⁵⁷ Pavėluotas krovinių pristatymas fiksuojamas atsižvelgiant į šalių suderintą krovinių pristatymo terminą. SMGS 14 straipsnio 7 paragrafas numato siuntėjo ir geležinkelio teisę nustatyti jų pageidaujamus pristatymo terminus. Tačiau tuo atveju, jeigu šalys nenustato šio termino, turėtų būti taikomos SMGS 14 straipsnio 1 paragrafe numatytos krovinių pristatymo terminų normos.

⁵⁸ Atlygio dydis paskaičiuojamas procentais nuo važtapinigių sumos atsižvelgiant į vėlavimo trukmę bei krovinių praradimo atveju - krovinių dalį, kuri nėra prarasta. Atkreiptinas dėmesys, kad vėlavimo trukmė nustatoma pagal pradelstų parų ir bendro krovinių pristatymo termino santykį.

Tais atvejais, kai realiai įmanoma nustatyti kiekvieno iš geležinkelių uždelstų parų skaičių bei siekiant teisingo civilinės atsakomybės paskirstymo, turėtų būti konkrečiai paskaičiuota kiekvienam geležinkeliui tenkanti sugaišto laiko dalis ir pagal tai nustatoma jų atsakomybės dalis. Vis dėlto, sunku prognozuoti kaip šiuo atveju elgtųsi teismai, spręsdami pervežimo šalių ginčą, todėl tikėta, kad jeigu ši nuostata ateityje nebus išdėstyta aiškiau ar pakeista, turės praeiti gana daug laiko, kol susiformuos vieninga teismų praktika šiuo klausimu. Kartu pažymėtina, kad jeigu geležinkelio vėlavimas pristatyti krovinį tam tikroje maršruto dalyje nedaro įtakos bendrojo pristatymo termino uždelsimui, tai pastaruoju atveju bauda apskritai negali būti taikoma (SMGS 27 straipsnio 3 paragrafas). Todėl vežėjui atsakomybė nekyla, jeigu veždams krovinį jam patikėtoje atkarpoje jis nesilaikė nustatytų terminų, tačiau kiti vežėjai atstumus įveikė greičiau ir tokiu būdu išlygino bendą pristatymo terminą.

SMGS 27 straipsnio 4 paragrafe taip pat yra įtvirtintas ir tam tikras geležinkelio interesų saugiklis pavėluoto krovinio pristatymo atveju, t.y. geležinkelis atleidžiamas nuo pareigos sumokėti baudą už krovinio pristatymo uždelsimą, jeigu gavėjas neatsiima krovinio per vieną parą nuo geležinkelio pranešimo apie krovinio atvežimą bei geležinkelio galimybę jį perduoti gavėjui. Ši norma vertintina kritiškai, kadangi gramatinė jos analizė leidžia daryti išvadą, kad netgi tuo atveju, jeigu vežėjas vėluoja pristatyti krovinį daug daugiau negu vieną parą, siuntėjas netenka teisės į visos baudos atlyginimą. Tai yra neproporcinga ir siuntėjo bei vežėjo teisių ir pareigų vienovę iškreipianti nuostata. Manytina, kad jų teisių pusiausvyrą užtikrintų norma, kuri diferencijuotų siuntėjo ir vežėjo termino praleidimo ir baudos santykį.

Nagrinėjamame straipsnyje taip pat aiškiai išdėstytos siuntėjui priklausančio atlygio sumos apskaičiavimo taisyklės, jeigu be krovinio pristatymo termino pažeidimo vežėjas taip pat prarado dalį ar visą krovinį, jį sugadino. Tokiu atveju prie siuntėjui priklausančio baudos yra pridedami dėl minėtų veiksmų patirti nuostoliai, kurių bendra suma negal viršyti krovinio visiško praradimo nuostolių dydžio.

Autoriaus nuomone, neaiškumų sukelia SMGS 27 str. 5 paragrafo norma, numatanti, kad atskiri geležinkeliai, šio SMGS dalyviai, gali tarpusavyje sudaryti atskirus susitarimus, reguliuojančius atlygį už termino pažeidimą, skirtingą negu numatytas šio straipsnio 1-4 paragrafuose. Pirmiausia kyla klausimas, kas konkrečiai

gali tapti tokių susitarimų objektu ir kokios yra vežėjų diskrecijos ribos. Bauda už termino praleidimą turi būti mokama siuntėjui. Todėl tam, kad jis galėtų realizuoti šią savo teisę jam turi būti žinomas tokios baudos dydis ir jos formavimo kriterijai. Tuo atveju, jeigu vežėjai tarpusavio susitarimu pakeis SMGS 27 str. įtvirtintą reguliavimą, tai apsunkins siuntėjo padėtį ir jam teks papildomai aiškintis tokio susitarimo sąlygas. Remiantis pateikta normos formuluotė kyla grėsmė, kad vežėjai, norėdami apriboti savo atsakomybę susitars dėl sąlygų, pežeidžiančių siuntėjo interesus. Šią grėsmę lyg tai turėtų sumažinti SMGS 27 str. 5 paragrafo antra pastraipa, numatanti, kad atskirų geležinkelių sudaryti susitarimai neturi pažeisti klientų teisių pretenzijoms pateikti dėl jiems priklausančių sumų. Tačiau ji tik įneša neaiškumą, nes dėl ko tada tarpusavio susitarimu gali susitarti vežėjai? Ši norma nėra taikoma praktikoje, todėl šis klausimas taip ir lieka neatsakytas. Tačiau, autoriaus nuomone, 5 paragrafo dispozityvi norma mažina atsakomybės už termino pažeidimą efektyvumą bei kliudo vienodinti vežėjo civilinės atsakomybės institutą. Todėl, siūlytina, arba visiškai atsisakyti šios normos, arba nustatyti aiškias jos taikymo ribas numatant dėl ko konkrečiai gali susitarti vežėjai.

1.5.2. Palūkanos

Už prievolių pažeidimą vežėjui kylančios pasekmės neapsiriboja vien tik nuostolių ir baudos atlyginimu. Tuo atveju, jeigu geležinkelis už vežimo sutarties pažeidimus laiku nesumoka siuntėjui ar gavėjui jiems priklausančių atlygio sumų, jis papildomai privalo mokėti ir palūkanas už pradelstą atsiskaityti laikotarpį. SMGS 28 straipsnio 3 paragrafas numato konkretų palūkanų dydį, t.y. nustatytos 4 proc. metinės palūkanos nuo priklausančios atlygio sumos. Tačiau palūkanos gali būti reikalaujamos tik tuo atveju, jeigu yra visos SMGS 28 straipsnio numatytos sąlygos⁵⁹:

a) nesumokėtas atlygis už viso ar dalies krovinio praradimą (SMGS 25 straipsnis) arba už krovinio sugadinimą, gedimą arba kokybės pablogėjimą dėl kitų priežasčių (SMGS 26 straipsnis);

⁵⁹ Šios sąlygos taikomos ir tais atvejais, kai reikalaujama palūkanų už pradelstą važtapinių perviršio sumos grąžinimo terminą, tik teisė į pastarąsias palūkanas atsiranda tada, kai važtapinių perviršio suma yra didesnė kaip 10 Šveicarijos frankų (žr. SMGS 28 straipsnį).

- b) atlygis gautas tik praėjus 180 dienų nuo pretenzijos pareiškimo dienos;
- c) atlygio suma didesnė kaip 100 Šveicarijos frankų.

Palūkanos skaičiuojamos už visą laikotarpį nuo pretenzijos geležinkeliui pateikimo dienos iki atlygio sumokėjimo dienos.

SMGS nenumato, kaip turi būti skaičiuojamos ir ar gali būti skaičiuojamos SMGS nustatyto dydžio palūkanos, jeigu geležinkeliui pretenzija nėra pateikta. Tačiau pagal SMGS 30 straipsnį teisę pareikšti ieškinį dėl vežimo sutarties asmuo įgyja tik tada, kai yra SMGS nustatyta tvarka pateikęs pretenziją geležinkeliui. Todėl darytina išvada, kad asmuo nepateikęs pretenzijos geležinkeliui praranda teisę kreiptis į teismą ir tuo pačiu reikalauti palūkanų sumokėjimo, nors ir nuo kreipimosi į teismą dienos.

SMGS taip pat nepateikia tiesioginio atsakymo, kaip turi būti vertinamos situacijos, kai vežimo sutarties šalys sutartyje numato didesnes ar mažesnes nei nurodyta SMGS palūkanų normas arba palūkanas pakeičia netesybomis (bauda ar delspinigiais) už pavėluotą atsiskaitymą pagal pareikštas pretenzijas. Kadangi SMGS yra privalomai taikomas susitarimas, kaip numatyta SMGS 2 straipsnio 1 paragrafe, o SMGS 28 straipsnyje nėra padaryta jokių išlygų, leidžiančių šalims susitarti dėl kitokios palūkanų mokėjimo tvarkos, darytina išvada, kad bet kokie susitarimai, kurių nuostatos prieštarauja SMGS 28 straipsniui, turėtų būti pripažįstami negaliojančiais ir taikytinos SMGS taisyklės. Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad susitarimas dėl mažesnės palūkanų normos tiesiogiai neprieštarauja SMGS, jeigu pačias šalis tenkina mažesnės nei SMGS palūkanos, nes šalis, kuri turi reikalavimo teisę, gali šia teise disponuoti savo nuožiūra ir laisva valia atsisakyti dalies reikalavimų. Tačiau problema gali iškilti tada, jeigu šalis, kuri sutiko dėl mažesnės palūkanų normos taikymo, teismo proceso metu remiasi ne susitarimu, o SMGS ir pareikalauja SMGS numatytų palūkanų mokėjimo. Tokiu atveju teismas turi atsakyti į klausimą, ar šalių susitarimas dėl mažesnės palūkanų normos saisto šalis ir teismą bei gali būti priverstinai vykdytinas. Manytina, kad jeigu šalis bylinėjimosi metu siekia įgyvendinti savo teises, imperatyviai numatytas SMGS, nepaisant to, kokius susitarimus, apribojančius šias teises, ji yra sudariusi anksčiau, pirmenybė turi būti teikiama privalomai taikomoms SMGS nuostatomis. Panašios pozicijos laikosi ir Lietuvos Aukščiausias Teismas,

aiškindamas CMR nuostatas⁶⁰. Aiškinant priešingai susidarytų palanki terpė šalims naudoti viena kitos atžvilgiu spaudimą, apgaulę ar kitas neteisėtas priemones siekiant apriboti savo atsakomybę daugiau nei nustatyta SMGS vežimo sutarčių pagrindu ir bylinėjimosi procesai būtų apsunkinti papildomais reikalavimais dėl vežimo sutarčių sąlygų pripažinimo negaliojančiomis ir šių sąlygų aiškinimu bei tokiu būdu užtęstų viso proceso trukmę.

1.5.3. Žalos fakto ir jos dydžio nustatymas

SMGS numatyta geležinkelio pareiga įforminti komercinį aktą tais atvejais, kai išduodant krovinį ar kelyje patikrinus jo masę, būklę ar vienetų skaičių bei važtaraštį, nustatomas krovinio ar jo masės trūkumas, krovinio sugadinimas ar kokybės pablogėjimas, taip pat kai nustatomi neatitikimai tarp važtaraštyje nurodytų ir faktiškų krovinio duomenų bei kiti trūkumai, nurodyti SMGS 18 straipsnio 1 paragrafe. Taigi įforminant komercinį aktą pažymimi pastebėti konkretūs trūkumai ar pažeidimai, kurie turi reikšmės tiek įrodinėjant žalos padarymo faktą, tiek nustatant žalos dydį⁶¹. Tačiau SMGS suteikia teisę geležinkeliui tam tikrais atvejais atsisakyti įforminti komercinį aktą, nepaisant to, kad žala faktiškai yra padaryta, jeigu pagal galiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles komercinio akto įforminti neleidžiama po krovinio išdavimo gavėjui arba objektyviai neįmanoma, kad nurodytas pažeidimas įvyko nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo gavėjui momento⁶², taip pat kitais atvejais⁶³. Vis dėlto, siuntėjas ar gavėjas, manydamas, kad geležinkelis yra atsakingas už padarytą žalą, nepraranda teisės reikšti pretenzijų geležinkeliui ir reikalauti žalos atlyginimo, bet jam tenka pareiga visais kitais galimais

⁶⁰ Žr. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimą Nr. 31 “Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“.

⁶¹ Atsižvelgiant į pastarąjį komercinio akto įforminimo tikslą SMGS 18 straipsnyje nustatyta, kad komercinis aktas įforminamas tik tais atvejais, kai šiame straipsnyje nurodyti pažeidimai galėjo atsirasti nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo gavėjui momento. Be to, komerciniame akte pažymimi tik faktiniai duomenys ir jame nenurodomos nei žalos atsiradimo priežastys, nei asmenys, kalti dėl žalos atsiradimo.

⁶² SMGS plačiau neaptaria kokiais kriterijais remiantis turėtų būti nustatomas pažaidos atsiradimo nuo krovinio priėmimo iki jo išdavimo momento nerealumas. Todėl geležinkeliui paliekama plati laisvė pačiam nuspręsti, ar buvo įmanoma, jog pažaida atsirastų būtent pervežimo metu. Vis dėlto, remiantis teisingumo, protingumo ir sąžiningumo principais, kurie pripažįstami ir tarptautinėje teisėje, geležinkelis turėtų atsisakyti įforminti komercinį aktą tik tuo pagrindu, kai akivaizdžiai, objektyviai ir nedviprasmiškai pažeidimas negalėjo atsirasti krovinio gabenimo metu.

⁶³ Žr. SMGS 18 straipsnio 2 ir 3 paragrafus

įrodymais pagrįsti žalos faktą ir jos dydį⁶⁴. Taigi komercinio akto neįforminimas apsunkina žalos įrodinėjimo procesą, bet neatima teisės reikalauti žalos atlyginimo.

Jeigu komercinis aktas įforminamas po krovinio atidavimo gavėjui, siuntėjas arba gavėjas turi papildomai įrodyti, kad nuostolis atsirado laikotarpiu nuo krovinio priėmimo vežti iki jo atidavimo momento⁶⁵.

Jeigu komercinis aktas neįforminamas arba kyla abejonių dėl komerciniame akte nurodytų duomenų teisingumo, SMGS numato teisę atlikti ekspertizę pagal galinės šalies vidaus įstatymus ir taisykles⁶⁶. Ekspertizė gali būti atliekama siekiant nustatyti krovinio masės praradimo, trūkumo, krovinio sugadinimo priežastis ir mastą, krovinio gedimo ar kokybės pablogėjimo mastą ir žalos dydį ir panaudoti kaip papildomą įrodymą teismo procese.

Jeigu pervežimo metu prarastas visas krovinys, žalos atsiradimo faktas gali būti preziumuojamas pagal SMGS 17 straipsnio 6 paragrafą ir tokiu atveju geležinkelis būtų įpareigotas atlyginti nuostolius be krovinio praradimo dėl geležinkelio kaltės įrodinėjimo, jeigu geležinkelis neįrodytų priešingai. Pastaroji prezumpcija taikoma tada, kai krovinys neišduodamas gavėjui per 30 dienų nuo pristatymo termino pabaigos ir galinė stotis yra padariusi atžymą važtaraštyje, kad krovinys neatvežtas.

Tačiau SMGS, skirtingai nuo CIM, nenumato prezumpcijos dėl krovinio praradimo ar apgadinimo vežant krovinį pagal paskutinę vežimo sutartį, tais atvejais, kai vežimo dokumentai krovinio gabenimo metu yra performinami⁶⁷. Todėl šiuo atveju siuntėjas ar gavėjas turi įrodyti, kad žala atsirado pagal paskutinę vežimo sutartį, neatsižvelgiant į tai, kad performinant vežimo dokumentus krovinio būklė ir kiekis buvo tinkami⁶⁸.

Nors SMGS V skyriuje numato geležinkelio atsakomybę ir už dėl geležinkelio kaltės atsiradusias įrašytą į važtaraštį dokumentų praradimo pasekmes bei neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, tačiau detaliau pastarosios atsakomybės klausimai nėra

⁶⁴ Ж. Васильева В.В. Договор перевозки: юридические аспекты. Москва: Российский Бухгалтер, 2008. Р. 125-126.

⁶⁵ Ж. SMGS 23 straipsnio 7 paragrafą

⁶⁶ Ж. SMGS 18 straipsnio 7 paragrafą.

⁶⁷ Ж. CIM 28 straipsnį.

⁶⁸ Обязательство перевозки груза железнодорожным транспортом: особенности ответственности участников и перспективы ее оптимизации, Джигоева Елена Георгиевна, диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, 2010 м.

reglamentuojami. Todėl darytina išvada, kad siuntėjui ar gavėjui pareiškus pretenzijas geležinkeliui dėl šių pažeidimų ir patirtų nuostolių atlyginimo, taikytinos bendrosios atsakomybės taisyklės, žinoma, atsižvelgiant į geležinkelio atsakomybės apribojimą, numatytą SMGS 23 straipsnio 2 paragrafe.

1.6. Priežastinis ryšys

Priežastinio ryšio kaip būtinos civilinės atsakomybės sąlygos nustatymo taisyklė galioja ir geležinkelio atsakomybės pagal SMGS nuostatas taikymo atvejais. Priežastinis ryšys turi būti nustatomas tarp geležinkelio neteisėtų veiksmų ir žalos, atsiradusios pervežimo metu, t.y. nuo krovinio priėmimo vežti iki jo perdavimo gavėjui momento. SMGS *expressis verbis* nereguliuoja priežastinio ryšio nustatymo principų, todėl sprendžiant geležinkelio atsakomybės klausimą turi būti atsižvelgiama į teisės doktrinoje visuotinai pripažįstamas ir taikomas priežastinio ryšio teorijas. Todėl siekiant pagrįsti geležinkelio atsakomybę turi būti nustatyta, kad tam tikri geležinkelio veiksmai ar netinkamas jų atlikimas ar apskritai geležinkelio neveikimas, kai jis privalėjo ir galėjo veikti tam tikru būdu, galėjo būti krovinio ar jo dalies praradimo, jo sugadinimo ar pavėluoto pristatymo ar kitos žalos atsiradimo priežastis. Priežastinio ryšio buvimas ar nebuvimas yra fakto klausimas, todėl siekiant nustatyti priežastinį ryšį turi būti įvertintos faktinės krovinio vežimo aplinkybės, geležinkelio neteisėtų veiksmų pobūdis, kitų asmenų, prisidėjusių prie vežimo proceso, elgesys ir atlikti veiksmai, žalos susidarymo mechanizmas bei kitos reikšmingos aplinkybės, galėjusios turėti įtakos žalos atsiradimui. Pavyzdžiui, įrodinėjant aplinkybę, kad žala atsirado ne dėl geležinkelio neteisėtų veiksmų, o kitų asmenų netinkamo elgesio ar apskritai dėl faktorių, už kuriuos geležinkelis neatsako, ir nustačius, kad geležinkelio veiksmai neįtakuoja žalos atsiradimo, yra pagrindas netaikyti geležinkelio atsakomybės.

Praktikoje galimos ir tokios situacijos, kai žalos atsiradimą sąlygoja tiek geležinkelio veiksmai ar neveikimas, tiek kitos aplinkybės, t.y. kitų asmenų veiksmai, paties krovinio savybės, ar gamtos reiškiniai. Todėl šiuo atveju sprendžiant jo atsakomybės dydžio klausimą, turėtų būti įvertinta kokia dalimi būtent geležinkelio veiksmai turėjo įtakos žalos atsiradimui ir nustačius geležinkelio prisidėjimo prie žalos masto padidinimo atitinkamai paskaičiuota geležinkelio atlygintinų nuostolių suma.

Jeigu nėra galimybės nustatyti, kokia dalimi geležinkelis ir kokia dalimi kiti asmenys sąlygojo nuostolius, atlygintinos žalos suma turi būti padalinima tarp atsakingų asmenų po lygiai. Tais atvejais, kai žalos atsiradimą be geležinkelio sąlygojo ne kiti asmenys, o gamtos stichijos ar kiti reiškiniai, dėl kurių atsiradimo nėra jokių asmenų kaltės, ir nėra galimybės nustatyti jų įtakos žalos atsiradimui masto, tai geležinkelio atsakomybė mažintina 50 proc.

Pagal bendrą taisyklę priežastinio ryšio buvimą turi įrodyti tas asmuo, kuris juo remiasi, t.y. jeigu siuntėjas ar gavėjas siekia įrodyti geležinkelio atsakomybę dėl žalos atsiradimo, tai jie turi įrodyti ir priežastinį ryšį tarp geležinkelio veiksmų ir jų reikalaujamo konkretaus nuostolių dydžio. Tačiau tam tikrose situacijose pareiga įrodyti priežastinio ryšio buvimą perkeliama geležinkeliui. Pavyzdžiui, tais atvejais, kai geležinkelis nori pasiremti atleidimo nuo atsakomybės pagrindais, nurodytais SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 1 ir 3 punktuose, jis savo ruožtu turi įrodyti ne tik atleidimo nuo atsakomybės sąlygų buvimą, bet ir priežastinį ryšį tarp atleidimo nuo atsakomybės sąlygų ir atsiradusios žalos.

1.7. Kaltė

Kaltė kaip civilinės atsakomybės sąlyga žalos, padarytos krovinio pervežimo geležinkeliu metu, atveju taip pat yra būtina. Todėl nenustačius geležinkelio kaltės jis negali būti laikomas atsakingu už žalos atsiradimą. Būtinumą nustatyti geležinkelio kaltę iliustruoja SMGS 23 straipsnio 1 paragrafo antra pastraipa, kurioje nustatyta, kad geležinkelis atsako už pasekmes, kai neįvykdomi vežimo sutarties pakeitimai, jeigu geležinkelis yra dėl to kaltas. Panašiai sprendžiamas kaltės klausimas ir tuo atveju, jeigu geležinkelis remiasi SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 3 punktu, numatančiu, kad geležinkelio atsakomybė nekyla, kai geležinkelis nėra kaltas dėl neigiamų pasekmių, nes jas sąlygojo siuntėjo arba gavėjo kalti veiksmai ar jų reikalavimai, kuriuos geležinkelis turėjo vykdyti.

Pažymėtina, kad skirtingai nuo kitų tarptautinių transporto teisės susitarimų, reguliuojančių vežėjo atsakomybės klausimus, pagal SMGS geležinkelio atsakomybės dydis nepriklauso nuo geležinkelio kaltės formos ar laipsnio. Nesvarbu, ar žala atsirado dėl vežėjo tyčios ar dėl jo neatsargumo, atsakomybės dydžiui tai įtakos neturi.

Todėl nėra reikšminga teismo proceso metu aiškintis ir įrodinėti geležinkelio kaltės pobūdžio.

SMGS tiesiogiai nenumato geležinkelio kaltės prezumpcijos, kuri reiškia, kad geležinkeliui tenka pareiga įrodyti, jog jis nėra kaltas už padarytą žalą. Tačiau skolininko kaltės prezumpcija yra įtvirtinta civilinės teisės doktrinoje bei kituose tarptautiniuose dokumentuose, reguliuojančiuose pervežimą kitomis transporto rūšimis⁶⁹. Todėl SMGS tekste nesant jokių išimčių iš šios bendros taisyklės, darytina išvada, kad geležinkelio kaltė pagal SMGS yra preziumuojama⁷⁰. Minėtą išvadą patvirtina gramatinė SMGS 23 str. 1 paragrafo analizė. Šio straipsnio paragrafo pirmoje dalyje, kurioje numatyta atsakomybė už krovinio pristatymo termino nesilaikymą ir už nuostolį, kuris atsirado dėl viso arba dalies krovinio praradimo, masės trūkumo, krovinio sugadinimo, gedimo arba jo kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių, nėra nuorodos į tai, kad atsakomybė vežėjui kyla dėl jo kaltės. Tuo tarpu šio paragrafo antroje dalyje yra tiesioginė nuoroda į kaltę. Manytina, kad tokia gramatinė konstrukcija buvo pasirinkta sąmoningai tam, kad būtų galima pabrėžti atvejus, kai vežėjo atsakomybė yra preziumuojama.

1.8. Atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

SMGS numato pakankamai lanksčias vežėjo civilinės atsakomybės nuostatas, kadangi įtvirtina daug geležinkelio atleidimo nuo atsakomybės atvejų⁷¹ nepaisant neteisėtų veiksmų atlikimo ir jų neigiamų pasekmių atsiradimo. Visus atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, nurodytus SMGS, galima suskirstyti į tokius pogrupius:

a) atleidimas nuo atsakomybės dėl siuntėjo ar gavėjo ar jų įgaliotų asmenų kaltės, veiksmų ar reikalavimų (SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 3, 4, 6, 9, 10, 12, 13 punktai);

⁶⁹ Žr. CMR 17 ir 18 straipsnius.

⁷⁰ Geležinkelio kaltės prezumpciją taip pat netiesiogiai pagrindžia ir SMGS nuostatos, numatančios, kad geležinkelis privalo įrodyti atleidimo nuo atsakomybės aplinkybes, numatytas SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 1 ir 3 punktuose. Taigi geležinkeliui tenka pareiga įrodyti jo kaltės dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar kitų neigiamų padarinių nebuvimą.

⁷¹ Žr. SMGS 23 straipsnio 3 paragrafą

b) atleidimas nuo atsakomybės dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo geležinkelio valios ir kurių geležinkelis negalėjo numatyti (SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 1, 8 punktai);

c) atleidimas nuo atsakomybės dėl paties krovinio savybių (SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 2, 11 punktai);

d) atleidimas nuo atsakomybės dėl vidaus taisyklių reikalavimų laikymosi (SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 5 punktas);

e) atleidimas nuo atsakomybės, kai išduodant krovinį buvo visi vienetai, tvarkinga tara, nesant išorinių priėjimo prie paties krovinio požymių, kurie galėjo būti krovinio masės ar vienetų skaičiaus trūkumo priežastimi, nepažeistos plombos (SMGS 23 straipsnio 4 paragrafo 1, 2, 3, 4 punktai);

f) atleidimas nuo atsakomybės dėl krovinio pristatymo termino uždelimo dėl stichinių nelaimių ar kitų aplinkybių (SMGS 23 straipsnio 5 paragrafo 1, 2 punktai).

SMGS numato skirtingas atleidimo nuo atsakomybės, priklausomai nuo jo pagrindo, sąlygas ir įrodinėjimo taisykles. Pavyzdžiui, vienais krovinio masės ar vienetų praradimo atvejais geležinkelis negali remtis atleidimo nuo atsakomybės pagrindais, jeigu važtaraštyje yra žymos, kad geležinkelis patikrino masę ar vienetų skaičių, o SMGS 23 straipsnio 4 paragrafe numatytais atvejais šios žymos nepreziūuoja geležinkelio atsakomybės. Todėl siuntėjas arba gavėjas, nepaisant geležinkelio atliktų krovinio patikrinimų, turi įrodyti, kad nėra visų būtinųjų geležinkelio atleidimo nuo atsakomybės sąlygų, nustatytų būtent SMGS 23 straipsnio 4 paragrafe.

Jeigu geležinkelis siekia pasinaudoti SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 1, 3 ir 5 punktuose numatytais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais, jis turi įrodyti šiuose punktuose nustatytų sąlygų buvimą⁷². Tačiau visais kitais SMGS 23 straipsnio 3

⁷² Konkrečiai, jeigu geležinkelis remtųsi tuo pagrindu, kad žala įvyko dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo numatyti ir išvengti, pavyzdžiui, krovinio vagystės atveju, vadovaujantis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo pateiktu išaiškinimu, tikėtina, kad jis būtų įpareigotas įrodyti, kad ėmėsi visų reikiamų saugumo priemonių ir padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas, kad būtų galima išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu, tačiau negalėjo išvengti šių įvykių (žr. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimą Nr. 31 "Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)").

paragrafe numatytais atleidimo nuo atsakomybės atvejais įrodinėjimo pareiga perkeliama siuntėjui ar gavėjui.

SMGS nenustato taisyklių kaip turi būti sprendžiamos situacijos, kai žalą sąlygojo tiek kalti ir neteisėti geležinkelio veiksmai, tiek aplinkybės, už kurias numatytas geležinkelio atleidimas nuo atsakomybės. Siekiant teisingo civilinės atsakomybės nustatymo tokiais atvejais turėtų būti įvertinama, kokia dalimi atleidimo nuo civilinės atsakomybės aplinkybės įtakojo žalos atsiradimą, ir šia dalimi sumažintas geležinkelio atsakomybės dydis.⁷³

Taigi SMGS nustatyti geležinkelio atleidimo nuo atsakomybės pagrindai iš esmės skirti sušvelninti bendrųjų geležinkelio atsakomybės nuostatų taikymą, o tai suteikia galimybę dar labiau apriboti vežėjo atsakomybę. Be to, atkreiptinas dėmesys, kad didžioji dalis atleidimo nuo atsakomybės pagrindų yra preziumuojami, jeigu geležinkelis jais remiasi, todėl siuntėjas ir gavėjas privalo įrodyti, kad nėra visų būtinų sąlygų šiems pagrindams taikyti. Tokiu būdu geležinkelio padėtis siekiant pasinaudoti atleidimo nuo atsakomybės pagrindais yra žymiai palankesnėje situacijoje ir jo interesai šiais atvejais labiau ginami nei klientų.

1.9. Atsakomybės už krovinio pervežimą subjektai

SMGS 22 straipsnio 2 paragrafas numato, kad visi kiti geležinkeliai, priimdami vežti krovinį kartu su važtaraščiu, prisijungia prie vežimo sutarties ir prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus. Todėl šiems geležinkeliams taip pat taikytinos visos SMGS numatytos vežėjo pareigų ir atsakomybės prieš siuntėją ar gavėją nuostatos. Jeigu yra neginčijamai nustatoma, kad už žalą yra atsakingas tik vienas iš krovinių gabenusių geležinkelių, jis ir privalo atlyginti visą padarytą žalą pagal SMGS nustatytas bendrąsias atsakomybės taisykles⁷⁴. Tačiau keliems geležinkeliams gabenant krovinį galimos situacijos, kai dėl žalos atsiradimo atsakingas yra ne vienas,

⁷³ Pastarąją taisyklę taip pat numato Lietuvos Aukščiausias Teismas bylose, sprendžiamose pagal CMR nuostatas. LAT yra išaiškinęs, kad: „Sprendamas vežėjo atsakomybės klausimą, kai yra aplinkybės, nurodytos CMR konvencijos 17 straipsnyje, teismas, įvertinęs visas bylos aplinkybes, dėl kurių atsirado nuostoliai, gali vežėjui tenkančią atsakomybę apriboti tokia dalimi, kuria aplinkybės, numatytos šiame straipsnyje, sąlygojo nuostolių atsiradimą.“ (Žr. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimą Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“).

⁷⁴ Žr. SMGS 33 straipsnio 1 paragrafo 1 punktą, kuriame numatyta, kad geležinkelis, dėl kurio kaltės padaryta žala, atsako už ją visiškai.

o keli geležinkeliai. Tokiu atveju pagal bendrą principą turi būti nustatytas jų atsakomybės dydis ir atsižvelgiant į tai, paskirstyta atsakomybė prieš siuntėją ar gavėją. Vis dėlto, galimos situacijos, kai nėra galimybės nustatyti konkretaus geležinkelio įtakos žalos atsiradimui. SMGS pateikia konkrečius atsakymus, kaip paskirstyti vežėjų atsakomybę už siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius tais atvejais, kai:

a) žala padaryta dėl kelių geležinkelių kaltės ir įmanoma nustatyti kiekvieno iš jų padarytos žalos dydį – tokiu atveju kiekvienas geležinkelis atsako už jo padarytą žalą (SMGS 33 straipsnio 1 paragrafo 2 punktas);

b) neįmanoma nustatyti, kuris geležinkelis konkrečiai atsakingas už padarytą žalą ir nei vienas geležinkelis neįrodo, kad žala kroviniui padaryta ne jo gabentame kelio ruože – tokiu atveju atsakomybė paskirstoma proporcingai pagal tarifinius kilometrus, faktiškai atitinkančius atstumą, kurį krovinį gabeno kiekvienas vežime dalyvavęs geležinkelis (SMGS 33 straipsnio 1 paragrafo 3 punktas);

c) uždelsta pristatyti krovinį gavėjui ir pristatymo terminas pažeistas kelių geležinkelių – tokiu atveju nėra atsižvelgiama į kiekvieno iš geležinkelių konkrečiai sugaištą laiką ir tai atsakomybės dydžiui įtakos neturi, o paskaičiuojama bendra sugaištis visuose geležinkeliuose ir atitinkamas važtapinigių procentas kaip atlygis už sugaištį, nustatytas pagal SMGS 27 straipsnio 1 paragrafo taisyklės, turi būti išmokamas iš kiekvienam atsakingam geležinkeliui priklausančių važtapinigių.

Be to, SMGS numato, kad tais atvejais, kai žalą dėl krovinio praradimo, sugadinimo arba krovinio pristatymo termino pažeidimo atlygina geležinkelis, kuris nėra kaltas dėl žalos atsiradimo, pastarasis geležinkelis turi teisę reikalauti kitų geležinkelių, kurie dalyvavo vežime, sumokėti nekaltam geležinkeliui pastarojo atlygintų nuostolių sumą⁷⁵.

Taigi geležinkeliai, dalyvavę vežime, atsako prieš siuntėją ar gavėją solidariai, t.y. reikalavimai dėl atlygio sumokėjimo gali būti reiškiami vienam iš geležinkelių, kuris atlyginęs padarytą žalą, įgyja teisę regresu tvarka išieškoti sumokėtas sumas iš, jo manymu, kaltų geležinkelių.

⁷⁵ Žr. SMGS 33 straipsnio 1 paragrafą.

Tais atvejais, kai žala padaroma kelių geležinkelių kaltais veiksmais, jų tarpusavio atsakomybės klausimai sprendžiami pagal dalinės atsakomybės taisykles, t.y. kiekvienas iš geležinkelių atsako tik už savo padarytą žalą, o jeigu nėra galimybės nustatyti, ar žala padaryta dėl jo kaltės ar kito geležinkelio kaltės, - ta dalimi, kuri yra proporcinga faktiniam atstumui, kuriuo šis geležinkelis gabeno krovinį. Tačiau geležinkelis gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės ir apskritai neprisidėti prie žalos atlyginimo, jeigu įrodo aplinkybę, kad žala kilo ne jo vežimo ruože, t.y., kad jo veiksmai niekaip neįtakėjo žalos atsiradimo ir todėl apskritai nėra jo kaltės dėl kilusios žalos⁷⁶. Tokiu atveju atsakomybė paskirstoma pagal tas pačias taisykles likusiems geležinkeliams, kurie neįrodo pastarojo atleidimo nuo atsakomybės pagrindo buvimo.

Be to, geležinkelis, kuris turi gauti ar gavo važtapinigių iš siuntėjo ar kitus mokesčius iš gavėjo, atsako prieš kitus geležinkelius, dalyvavusius vežime, dėl jiems priklausančių važtapinigių ar mokesčių sumų išmokėjimo. SMGS konkrečiai įtvirtina būtent pradinio ir galinio geležinkelio atsakomybę dėl jiems sumokėtų važtapinigių ar kitų mokesčių paskirstymo kitiems vežime dalyvavusiems geležinkeliams. Todėl visi reikalavimai, susiję su sumų, kurios turėjo būti sumokėtos siuntėjo ar gavėjo, turi būti reiškiami atitinkamai pradiniam ar galiniam geležinkeliui.

Jeigu tarp geležinkelių kyla ginčas dėl atlygio sumų pagal vežimo sutartį sumokėjimo, šie ginčai sprendžiami ne teisme, o specialioje institucijoje, t.y. OSŽD Komitete pagal pateiktą vienos iš šalių pareiškimą⁷⁷.

Geležinkeliai, norėdami išvengti galimų tarpusavio ginčų dėl atsakomybės už sumokėtas atlygio sumas ateityje, gali iš anksto užkirsti kelią būsimiems nesutarimams

⁷⁶ Pavyzdžiui, galima situacija, kai geležinkeliui perimant vežti krovinį žala jau yra padaryta ir tai pažymima komerciniame akte arba krovinyje apskritai iki geležinkeliui perimant jį vežti į galinę stotį yra prarastasis ir todėl geležinkelis atsisako toliau vykdyti gabenimą. Taigi sprendžiant geležinkelių tarpusavio atsakomybės paskirstymo klausimus esminę reikšmę turi ne tai, kurie geležinkeliai apskritai dalyvavo ar turėjo dalyvauti vežime pagal sudarytas vežimo sutartis, o kurie faktiškai vykdė krovinio gabenimą ir ar žala galėjo atsirasti ar atsirado jiems gabenant krovinį. Todėl galima teigti, kad pagal SMGS geležinkelių atsakomybės atsiradimą sąlygoja ne prisiimti sutartiniai įsipareigojimai, o faktinis krovinio ir vežimo dokumentų perėmimas tolesniam gabenimui. Tokios nuostatos, nors ir nukrypsta nuo konsensualizmo doktrinos, remiasi teisingo atsakomybės paskirstymo principu ir suteikia galimybę geležinkeliui, kuris faktiškai akivaizdžiai nedarė įtakos žalos atsiradimui, išvengti atsakomybės taikymo.

⁷⁷ SMGS numatyta, kad OSŽD Komiteto sprendimas dėl geležinkelių tarpusavio ginčo yra galutinis, o tai reiškia, kad geležinkelis, nesutikdamas su OSŽD Komiteto sprendimu, negali tokio sprendimo apskūsti apeliacine tvarka. Tokia ginčų nagrinėjimo sistema, nors ir atrodo operatyvi, vertintina kritiškai, nes nesuteikęs šaliai galimybės pasinaudoti bent viena sprendimo apskundimo pakopa sudaromos sąlygos neteisingos ginčų nagrinėjimo praktikos formavimuisi, šališkų sprendimų priėmimui bei užkertamas kelias ištaisyti tiek faktines, tiek teises klaidas, kurias gali padaryti ginčą nagrinėjanti institucija.

ir ilgoms ginčų nagrinėjimo procedūroms, pasinaudodami SMGS suteikta teise sudaryti tarpusavio susitarimus dėl žalos atlyginimo. Tokių susitarimų esmė ta, kad geležinkeliai nukentėjusiam asmeniui sumokėtas sumas susitaria pasidalinti proporcingai tarifinių kilometrų, kuriuos krovinyje buvo faktiškai vežamas geležinkelių, sudariusių pastarąjį susitarimą, skaičiui. Be to, susitarimą sudarę geležinkeliai atleidžiami nuo kaltės įrodinėjimo pareigos, t.y. susitarę geležinkeliai kompensuoja patirtus nuostolius pagal tai, kaip buvo susitarta, nepriklausomai nuo to, kuris geležinkelis yra atsakingas už žalą.

1.10. Kitų vežimo sutarties dalyvių atsakomybė prieš vežėją

SMGS numato ne tik geležinkelio pareigas, susijusias su krovinio pervežimo vykdymu, bet ir siuntėjo bei gavėjo pareigas, kurių nevykdymas gali įtakoti tiek žalos kroviniui atsiradimą, tiek paties geležinkelio nuostolius. Todėl tokių pareigų nevykdymu geležinkelis gali remtis, siekdamas išvengti atsakomybės už krovinio sugadinimą ar praradimą, jeigu žala padaryta dėl siuntėjo ar gavėjo kaltės ar netinkamų veiksmų, pavyzdžiui, geležinkelio atleidimas nuo atsakomybės numatytas minėtais atvejais SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 3, 6, 9, 10, 12. 13 punktų nuostatose.

Išanalizavus SMGS nuostatas, toliau pateikiamas siuntėjo ir gavėjo neteisėtų veiksmų sąrašas, kuris yra svarbus vertinant vežėjo atsakomybės ribas. Siuntėjas atsako už⁷⁸:

(i) važtaraščio užpildymo taisyklų ir pasekmes dėl klaidingų, netikslų arba neišsamių duomenų ar pareiškimų arba dėl to, kad jie pateikti ne toje važtaraščio skiltyje⁷⁹ (SMGS 7 straipsnio 1 paragrafas, 12 straipsnio 1 paragrafas);

(ii) pasekmes dėl taros arba pakuotės nebuvimo arba netinkamos jų būklės ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtus nuostolius (SMGS 9 straipsnio 1 paragrafas)⁸⁰;

⁷⁸ Pateiktas siuntėjo pareigų sąrašas yra tik pavyzdinis ir neapima visų galimų siuntėjo atsakomybės už pareigų nevykdymą atvejų.

⁷⁹ Geležinkelis turi teisę už tokius siuntėjo pažeidimus reikalauti baudos tik SMGS konkrečiai numatytais atvejais (žr. SMGS 12 straipsnio 3 paragrafą).

⁸⁰ Geležinkelis privalo apžiūrėti iš išorės tarą arba pakuotę tik tais atvejais, kai jis pakrauna krovinį arba prižiūri siuntėjo atliekamus krovos darbus. Tokiu atveju siuntėjo atsakomybė dėl netinkamos taros ar pakuotės, jeigu geležinkelis galėjo ir turėjo pastebėti jos trūkumus apžiūrėdamas iš išorės ir jeigu būtent šie trūkumai sąlygojo žalos atsiradimą, netaikoma.

(iii) užrašų arba pritvirtintų prie krovinio vienetų lipdukų ir žymenų arba už pritvirtintų prie vagono lipdukų tikslumą ir pasekmes dėl klaidingų, netikslių ar ne visų duomenų (SMGS 9 straipsnio 3 paragrafas);

(iv) visas netinkamo pakrovimo, jeigu krovinį krauna siuntėjas, pasekmes ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtą žalą (SMGS 9 straipsnio 4 paragrafas);

(v) pasekmes, kurios atsirado dėl prie važtaraščio nepridėtų dokumentų arba netvarkingų lydinčiųjų dokumentų (SMGS 11 straipsnio 2 paragrafas)⁸¹;

(vi) važtapinigių ir baudų sumokėjimą, jeigu gavėjas atsisakė priimti krovinį (SMGS 15 straipsnio 4 paragrafas);

(vii) važtapinigių sumokėjimą už vežimą pradinio geležinkelio keliais arba važtaraštyje nurodytais atvejais (SMGS 15 straipsnio 1, 2 paragrafai);

(viii) pasekmes dėl siuntėjo nurodymu padarytų sutarties pakeitimų įvykdymo neįmanomumo ar kliūčių, kai geležinkelis jų negalėjo numatyti (SMGS 20 straipsnio 11 paragrafas);

(ix) krovinio saugojimą, vagonų prastovą ir kt. išlaidas, kai dėl sutarties pakeitimo ne dėl geležinkelio kaltės įvyksta sugaištis kelyje ar išduodant krovinį, jeigu jis apmoka tranzitinius važtapinigių (SMGS 20 straipsnio 13 paragrafas);

(x) geležinkelio išlaidas dėl vežimo ar išdavimo sugaištis, jeigu kliūtys kroviniui vežti ar išduoti atsirado dėl siuntėjo kaltės arba siuntėjas nepateikė nurodymų dėl atsiradusių kliūčių arba nurodymai yra tokie, kurių neįmanoma įvykdyti⁸² (SMGS 21 straipsnio 7 paragrafas).

Gavėjas atsako už⁸³:

(i) važtapinigių sumokėjimą už vežimą galinio geležinkelio keliais ir siuntėjo nesumokėtų važtapinigių sumokėjimą (SMGS 15 straipsnio 1 ir 2 paragrafai, 17 straipsnio 1 paragrafas);

⁸¹ Jeigu dėl pastarųjų siuntėjo pareigų netinkamo įvykdymo užlaikomas krovinio vežimas ar jo perdavimas gavėjui, geležinkelis turi teisę reikalauti baudų ar mokesčių už krovinio saugojimą ar vagonų prastovą sumokėjimo. Tačiau jeigu geležinkelis nori išsireikalauti baudų ar mokesčių sumokėjimo, šios baudos ar mokesčiai turi būti nurodyti važtaraštyje. Be to, reikalavimus geležinkelis turi reikšti tam asmeniui, kuris turi mokėti važtapinigių.

⁸² SMGS 21 straipsnio 7 paragrafe nurodytos išlaidos turi būti įrašomos į važtaraštį.

⁸³ Pateiktas siuntėjo pareigų sąrašas yra tik pavyzdinis ir neapima visų galimų siuntėjo atsakomybės už pareigų nevykdymą atvejų.

(ii) nepagrįstą kreipimąsi dėl komercinio akto įforminimo (SMGS 18 straipsnio 4 paragrafas);

(iii) už pasekmes dėl gavėjo nurodymu padarytų sutarties pakeitimų įvykdymo neįmanomumo ar kliūčių, kai geležinkelis jų negalėjo numatyti (SMGS 20 straipsnio 11 paragrafas);

(iv) už krovinio saugojimą, vagonų prastovą ir kt. išlaidas, kai dėl sutarties pakeitimo ne dėl geležinkelio kaltės įvyksta sugaištis kelyje ar išduodant krovinį, jeigu jis apmoka tranzitinius važtapinigius⁸⁴ (SMGS 20 straipsnio 13 paragrafas);

(v) geležinkelio išlaidas dėl vežimo ar išdavimo sugaištis, jeigu kliūtys kroviniui vežti ar išduoti atsirado dėl gavėjo kaltės arba gavėjas nepateikė nurodymų dėl atsiradusių kliūčių arba nurodymai yra tokie, kurių neįmanoma įvykdyti⁸⁵ (SMGS 21 straipsnio 7 paragrafas).

Taigi gavėjo atsakomybė prieš geležinkelį kyla beveik analogiškais siuntėjo atsakomybei atvejais, jeigu jis yra atsakingas už konkrečių pareigų atlikimą arba atlieka kaltus veiksmus, sąlygojusius geležinkelio išlaidas.

SMGS 28 straipsnio 4 paragrafe numatyta, kad krovinių siuntėjai ar gavėjai moka to paties dydžio, t.y. 4 proc. palūkanas už laiką, skaičiuojamą pagal SMGS 28 straipsnio 3 ir 4 paragrafo taisykles, jeigu reikalavimus pagal vežimo sutartis jiems pateikia geležinkelis.

1.11. Pretenzijos ir ieškinių reiškimas

Pagal SMGS 29 straipsnio 1 paragrafą pretenzijų reiškimo teisė priklauso siuntėjui ar gavėjui. Pretenzijos turi būti pateiktos geležinkeliui raštu nurodant reikalavimo pagrindus ir sumą, kurią prašoma atlyginti. Pažymėtina, kad pretenzijos turi būti reiškiamos atskirai pagal kiekvieną gabenimo etapą, t.y. siuntėjas reiškia pretenzijas pradinės stoties geležinkeliui, o gavėjas – galinės stoties geležinkeliui. Teisė pateikti vieną pretenziją už visą pervežimą yra galima tik tuo atveju, kai visam krovinio pervežimo maršrutui yra surašytas vienas komercinis aktas.

⁸⁴ Šiuo atveju geležinkelio reikalaujami mokesčiai, baudos ir išlaidos taip pat turi būti įrašomi į važtaraštį.

⁸⁵ Kaip ir siuntėjo atsakomybės atveju visos geležinkelio patirtos išlaidos turi būti įrašomos į važtaraštį.

Pretenzijas dėl pagal vežimo sutartį sumokėtų sumų grąžinimo gali pareikšti tik asmuo, kuris tas sumas sumokėjo ir tik tam geležinkeliui, kuris gavo šias sumas⁸⁶. Tačiau SMGS numato pretenzijų reiškimo ir tenkinimo apribojimus, susietus su reikalavimo sumos dydžiu ir asmens pobūdžiu, t.y. juridinių asmenų reikalavimai pagal pretenzijas turi viršyti 23 Šveicarijos frankus, o fizinių asmenų – 5 Šveicarijos frankus, priešingu atveju geležinkelis turi teisę atmesti pretenzijas. Taigi SMGS apriboja siuntėjų ir gavėjų teisę į žalos atlyginimą.

Pretenzijos teikiamos ir jas nagrinėja kompetentingos geležinkelių institucijos, t.y. teritoriniai geležinkelio valdymo padaliniai krovinio priėmimo stotyje ar krovinio išdavimo stotyje. Pagal SMGS 29 straipsnio 7 paragrafą pretenzijų reiškimo pagrindai yra šie:

- a) visiškas arba dalinis krovinio praradimas;
- b) krovinio sugadinimas, jo kokybės pablogėjimas arba kitoks pažeidimas;
- c) krovinio pristatymo termino pažeidimas;
- d) važtapinigių permoka.

Dažniausiai pretenzijos reiškiamos pirmais dviem atvejais. Siuntėjas, pateikdamas pretenziją, kartu privalo pateikti važtaraščio dublikatą ir komercinį aktą. Pagal SMGS nuostatas visi prie pretenzijos pridedami dokumentai turi būti originalūs, todėl šio reikalavimo nesilaikymas gali būti pagrindas atsisakyti patenkinti pretenzijoje nurodytus reikalavimus⁸⁷. Tačiau praradus dokumentų originalus gali būti pridedamos jų kopijos remiantis komerciniame akte nurodytais įrašais. Kartu su pretenzija taip pat turi būti pateikta krovinio tiekėjo sąskaita, nurodanti faktinę prarasto krovinio ar jo dalies vertę, arba sąskaitos išrašas, patvirtintas pagal tvarką, nustatytą pretenzijos pateikimo valstybėje.

Geležinkelis, kuris gavo pretenziją, privalo ne vėliau kaip per 180 dienų nuo pretenzijos pateikimo ar jos gavimo dienos⁸⁸ ją peržiūrėti, atsakyti jos pateikėjui ir pripažinus pretenzijoje nurodytus reikalavimus visiškai ar iš dalies sumokėti

⁸⁶ Žr. SMGS 29 straipsnio 3 paragrafas.

⁸⁷ Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов по российскому законодательству. Горюнов, Алексей Владимирович. Москва. 2006.

⁸⁸ SMGS detalai nustato, kuri diena laikytina pretenzijos pateikimo ar jos gavimo data, t.y. šia diena laikoma pretenzijos išsiuntimo pašto spaudu nurodyta diena arba geležinkelio raštelyje, patvirtinančiame tiesioginį pateiktos pretenzijos gavimą, nurodyta diena. Žr. SMGS 29 straipsnio 8 paragrafą.

atitinkamą reikalavimo sumą. Pastarojo atsakymo į pretenziją termino nesilaikymas tuo atveju, jeigu pretenzijoje nurodyti reikalavimai yra pagrįsti, gali sukelti geležinkeliui neigiamas pasekmes, nes būtent pasibaigus 180 dienų terminui nukentėjęs asmuo turi teisę pradėti skaičiuoti palūkanas nuo neapmokėtos sumos.

Tuo atveju, jeigu geležinkelis atsisako patenkinti pretenzijoje nurodytus reikalavimus, jis privalo grąžinti pretenzijos pateikėjui visus dokumentus, pridėtus prie pretenzijos, ir atsakyme nurodyti reikalavimų nepripažinimo motyvus. Visais kitais atvejais geležinkeliui lieka visi su pretenzija pateikti dokumentai. Kartais praktikoje galimi atvejai, kai į krovinio pristatymo stotį krovinyš atvežamas su tos šalies, kuri nėra SMGS dalyvė, išrašytu komerciniu aktu. Tokioje situacijoje pretenzijų reiškimo ir ginčų nagrinėjimo tvarka yra ganėtinai apsunkinama, kadangi pretenzijos ir ieškiniai turi būti teikiami tos šalies, kurioje buvo surašytas komercinis aktas, kompetentingiems geležinkelio administraciniais padaliniais, o jų nagrinėjimas vykdomas pagal toje valstybėje galiojančių teisės aktų ir/ar tarptautinių susitarimų nuostatas⁸⁹.

Ieškinio pagal pervežimo sutartį pareiškimo teisės atsiradimas ir jos įgyvendinimas yra susietas su keliomis sąlygomis, kurios turi būti nustatytos įvertinant, ar asmuo gali pareikšti ieškinį geležinkeliui, t.y.:

(i) teisė į ieškinio pateikimą priklauso tam asmeniui, kuris turi teisę pareikšti pretenziją geležinkeliui⁹⁰;

(ii) teisė į ieškinio pateikimą atsiranda tik nuo to momento, kai geležinkelis atmeta pretenzijoje nurodytus reikalavimus;

(iii) ieškinys turi būti pareikštas tam pačiam geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija;

(iv) jeigu geležinkelis neatsako į pretenziją, ieškinys gali būti pareikštas tik praėjus 180 dienų po pretenzijos pateikimo;

(v) ieškinys turi būti pateiktas tik tos šalies teismui, kurios geležinkeliui buvo pareikšta pretenzija.

⁸⁹ Pavyzdžiui, jeigu komercinis aktas buvo surašytas valstybėje, kuri yra OTIF organizacijos dalyvė, tikėtina, kad šioje valstybėje sprendžiant geležinkelio ir nukentėjusiojo asmens ginčus dėl krovinių pervežimo metu padarytų nuostolių būtų taikomos COTIF priedo CIM nuostatos, reguliuojančios pretenzijų ir ieškinių reiškimo bei nagrinėjimo tvarką.

⁹⁰ Žr. SMGS 30 straipsnio 1 paragrafą.

Be to, SMGS numato ir pretenzijų bei ieškinių senaties terminus, kuriuos praleidusi šalis gali prarasti teisę į reikalavimų patenkinimą, jeigu kita šalis pasirems ieškinio senaties termino praleidimo faktu teismo proceso metu. SMGS numato du skirtingus pretenzijų ir ieškinių senaties terminus priklausomai nuo reiškiamų reikalavimų pobūdžio⁹¹:

(i) 9 mėnesių pretenzijų ir ieškinių senaties terminas nustatytas reikalavimams, kylantiems iš vežimo sutarties, kuriuos reiškia siuntėjas ar gavėjas geležinkeliui, taip pat geležinkelio ieškiniams, teikiamiems siuntėjui ar gavėjui;

(ii) 2 mėnesių pretenzijų ir ieškinių senaties terminas nustatytas reikalavimams dėl krovinio pristatymo termino praleidimo.

Pagal SMGS senaties termino pradžia yra skirtinga ir ji priklauso nuo reiškiamų reikalavimų pobūdžio, t.y. senaties terminas pradedamas skaičiuoti:

a) reikalavimams dėl krovinio dalinio praradimo, sugedimo, kokybės pablogėjimo ar kitokio sugadinimo bei dėl pristatymo termino praleidimo – nuo krovinio išdavimo dienos;

b) reikalavimams dėl žalos atlyginimo už viso krovinio praradimą – nuo 30 dienos po krovinio pristatymo termino pasibaigimo, kuris nustatomas pagal SMGS 14 straipsnio taisykles;

c) reikalavimams dėl papildomų mokesčių sumokėjimo ar permokų grąžinimo – nuo mokesčių sumokėjimo dienos, o jeigu jie nebuvo sumokėti – nuo krovinio išdavimo dienos;

d) reikalavimams dėl sumų, likusių po krovinio realizavimo, sumokėjimo – nuo krovinio realizacijos dienos;

e) visiems kitiems reikalavimams – nuo aplinkybių, suteikiančių teisę reikšti atitinkamus reikalavimus, nustatymo dienos.

Į senaties termino pradžią nėra įskaičiuojama diena, nuo kurios prasideda senaties termino eiga, todėl pirma ieškinio senaties termino diena laikytina kita po jos einanti diena⁹².

⁹¹ Žr. SMGS 31 straipsnio 1 paragrafą.

⁹² Žr. SMGS 31 straipsnio 2 paragrafą. Pažymėtina, kad SMGS nenustato, ar ieškinio senaties termino skaičiavimui įtakos turi tai, ar diena, kurią pasibaigia šis terminas, yra darbo ar poilsio diena. Todėl manytina, kad tai nedaro įtakos ieškinio senaties termino trukmės ir jo pabaigos atidėjimui.

Rašytinės pretenzijos pateikimas geležinkeliui sustabdo ieškinio senaties termino eigą. Tokiu atveju senaties termino skaičiavimas atnaujinamas, kai geležinkelis atsako į pretenziją, nurodydamas, kad atsisako visiškai ar dalinai patenkinti siuntėjo ar gavėjo reikalavimus. Atsakymo pateikimo data laikoma jo išsiuntimo diena, nurodyta pašto spaude, arba diena, kai siuntėjas ar gavėjas savo parašu patvirtino atsakymo gavimą⁹³.

Fakto, kad geležinkeliui buvo pateikta pretenzija, ar kad siuntėjui ar gavėjui buvo išsiųstas atsakymas į pateiktą pretenziją, įrodinėjimo pareiga tenka tai šaliai, kuri šiuo faktu remiasi.

Pakartotinės pretenzijos, kuriose nurodyti tie patys reikalavimai, kuriuos geležinkelis jau anksčiau yra atsisakęs patenkinti, nesustabdo ieškinio senaties termino eigos. Be to, jeigu pretenzijos ir reikalavimai buvo pareikšti pasibaigus jiems nustatytam senaties terminui, jie negali būti iš naujo teikiami ieškinio teisenos tvarka, t.y. pasibaigus pretenzijos reiškimo senaties terminui pasibaigia ir ieškinio senaties terminas.

Geležinkeliai gali reikšti vienas kitam reikalavimus pagal savarankiškas taisykles, numatytas SMGS 33 straipsnio 4 ir 5 paragrafuose. Pagrindinis reikalavimas, kurį turi tenkinti geležinkelis, siekdamas išvengti savo atsakomybės pagal pateiktas pretenzijas – laiku nukreipti reikalavimus kitam geležinkeliui, atsakingam už padarytą žalą, t.y. reikalavimai turi būti pateikti per SMGS nurodytą 75 dienų terminą nuo sumos faktinio išmokėjimo arba teismo sprendimo įsigaliojimo dienos.

⁹³ Jeigu atsakymas negaunamas geležinkelio per nustatytą terminą, pagal SMGS 31 straipsnio 3 paragrafą senaties termino eiga atnaujinama nuo tos dienos, kai suėjo terminas atsakymui į pretenziją pateikti.

2. CIVILINĖ TEISINĖ ATSAKOMYBĖ PAGAL CIM NUOSTATAS

Daugelis autorių pabrėžia, jog vežėjo atsakomybės sistema Vilniaus protokolu nebuvo ženkliai pakeista: t.y. iš esmės dabartinė CIM reglamentacija atitinka 1980 m. versijos nuostatas⁹⁴. Šio skyriaus tikslas aptarti CIM numatytas vežėjo atsakomybės sąlygas, CIM naujoves po minėto Vilniaus protokolo. Vienas įdomiausių naujosios CIM redakcijos autorių pasiekimų – nuostatų suderinimas su teisės aktais, reglamentuojančiais tarptautinius pervežimus kitų rūšių transporto priemonėmis, pavyzdžiui, kelių ar jūrų⁹⁵.

2.1. CIM taikymo sritis

Iki 1999 m. liepos 3 d. Vilniaus protokolo pasirašymo ir įsigaliojimo 2006 m. liepos 1 d. CIM nuostatos buvo taikomos tik tais atvejais, kai vežimas vyko pagal išduotą važtaraštį ir bent dviejų CIM valstybių narių teritorijoje. Toks vežimas papildomai turėjo vykti išskirtinai tais maršrutais, kurie yra registruoti OTIF duomenų bazėje. Vilniaus protokolu CIM taikymas buvo liberalizuotas (išplėstas).

Dabartinių CIM nuostatų taikymas gali būti privalomasis arba savanoriškas. CIM nuostatos privalomai taikomos visoms atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose OTIF valstybėse narėse (CIM 1 straipsnis 1 paragrafas). Tuo tarpu visoms atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse, iš kurių tik viena yra OTIF narė, CIM taisyklės taikomos tik tada, kai vežimo sutarties šalys taip susitaria (CIM 1 straipsnis 2 paragrafas). Savanoriškoji CIM taikymo galimybė leidžia nagrinėjamas nuostatas pritaikyti netgi tiems pervežimams, kurie vyksta į arba iš SMGS valstybių narių. CIM nuostatos gali būti pasirinktos kaip taikytina teisė ir kitais atvejais (t.y. kai nei viena iš šalių nėra OTIF narė), tačiau toks pasirinkimas visais atvejais privalo neprieštarauti bendrosioms tarptautinės teisės nuostatoms.

⁹⁴ Carriage of goods by rail – the new CIM rules. David Glass // Shipping & Transport Lawyer International, Volume 5, Number 3.

⁹⁵ 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 8 May 1980 // Uniform law review, 1999-3. P. 736.

Tiek savanoriškojo, tiek privalomojo CIM taikymo atveju būtinu atliekamų pervežimų požymiu yra atlygintinumas. Be to, CIM taikomos išskirtinai tarptautinio prekių pervežimo geležinkeliais sutartims. Šios taisyklės nėra taikomos kitokioms panašioms sutartims, pavyzdžiui: čarterio, transporto priemonių nuomos ir pan. Krovinio važtaraštis šiuo atžvilgiu tarnauja kaip priemonė nustatyti sutarties rūšį.

CIM taikymo sritis iš esmės dera su SMGS nuostatomis, kadangi pastarosios konvencijos taikymas yra nukreiptas į pervežimus, atliekamus išskirtinai SMGS valstybių narių geležinkeliais, t.y., jokia SMGS pagrindu atliekamų pervežimų dalis negali būti atliekama ne SMGS valstybėje narėje. Tuo atveju, jei krovinio gabenimas geležinkeliu vyksta iš trečiosios šalies į SMGS valstybę narę, iš SMGS valstybės narės į trečiąją šalį arba iš SMGS narės į SMGS narę per trečiąją šalį – SMGS sutarties nuostatos nėra taikomos.

CIM taikymo sritis nesikerta ir su CMR taikymo sritimi. CIM nuostatos taikomos tik tiems pervežimams keliu, kurie vyksta išskirtinai vienos valstybės teritorijoje. Tai yra, tuo atveju, kai pervežimas apima tiek vežimą geležinkeliu, tiek vežimą keliu, CIM nuostatos bus taikomos tada, jei pervežimo geležinkeliu metu bus kertama bent viena valstybės siena, o pervežimas keliu vyks išskirtinai vienos šalies teritorijoje (t.y. sienos nebus kertamos) (CIM 1 straipsnis 3 paragrafas). Tokia pati taisyklė bus taikoma ir tuo atveju, jei tam tikra dalis vežimo bus atliekama ne keliais, o vidiniais šalių vandens maršrutais.

Aukščiau pateikta taisyklė netaikoma tais atvejais, kai traukinių transportu atliekami pervežimai yra papildomi gabenimu jūra arba vidaus vandenų maršrutais kertant sienas, tačiau minėti jūrų ir vidaus vandenų maršrutai yra įtraukti į CIV jūrų maršrutų ir vidaus vandenų kelių maršrutų arba CIM jūrų maršrutų ir vidaus vandenų kelių maršrutų sąrašus (CIM 1 straipsnis 4 paragrafas). Nurodytu atveju CIM nuostatos privalomai taikytinos net jei gabenant krovinį vandeniu yra kertamos valstybių sienos. Vis dėlto visais atvejais pagrindine gabenimo dalimi turi išlikti vežimas geležinkeliu. Papildomai primintina, jog pagal senąją CIM redakciją (t.y. galiojusią iki 1999 m. pakeitimų), CIM reguliavo tik tuos vežimus, kurie vyko maršrutais, įtrauktais į aukščiau minėtus sąrašus. Liberalizuojant CIM nuostatas, toks reikalavimas buvo paliktas būtent tik kombinuoto vežimo atveju. Be to, atkreiptinas dėmesys, kad teismų

praktikoje nurodoma, jog CIM taikymui yra svarbus tas maršrutas, kuriuo buvo sutarta vežti krovinį, o ne tas, kuriuo faktiškas krovins buvo vežamas⁹⁶.

CIM taikytinas tik tais atvejais, kai krovinio gabenimą iš vieno taško į kitą jungia viena vežimo sutartis, nepriklausomai nuo to, kiek faktinių vežėjų atlieka gabenimą bei kiek rūšių transporto priemonių yra panaudojama.

Pačiose CIM nuostatose (CIM 1 straipsnis 5 paragrafas) yra bendrųjų taikymo srities taisyklių išlyga. CIM nuostatos netaikomos vežant krovinius tarp stočių, esančių besiribojančių valstybių teritorijose (t.y. atliekant tarptautinį pervežimą geležinkeliu), kai šių stočių infrastruktūrą valdo vienas ar keli infrastruktūros valdytojai, priklausantys tik vienai iš šių valstybių. Be to, dėl CIM netaikymo (visiško arba dalinio) gali susitarti pačios OTIF valstybės narės (CIM 4 straipsnis). Vis dėlto ši valstybių narių teisė apsiriboja galimybe nukrypti nuo CIM nuostatų tik dėl:

1. krovinių vežimo tarp dviejų abipus sienos esančių stočių, jei tarp jų nėra kitos stoties; bei
2. krovinių vežimo tarp dviejų valstybių narių tranzitu per valstybę, kuri nėra valstybė narė.

Pastaruoju metu yra pastebima tendencija, jog siekiama vis labiau išplėsti vienamodalinių⁹⁷ konvencijų taikymo sritis ir įsiveržti į kitas transporto rūšis reguliuojančių konvencijų taikymo sritis. Taip yra ir CIM atveju: kaip jau minėta, egzistuojant tam tikroms sąlygoms CIM taisyklės yra taikomos ir keliais ar jūromis (vidaus vandenimis) atliekamiems pervežimams⁹⁸. Šios tendencijos išraiškas galima rasti tiek CMR, tiek Varšuvos konvencijoje, tiek kituose svarbiuose pervežimą reguliuojančiuose tarptautiniuose teisės aktuose.

⁹⁶ 2003 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu.

⁹⁷ Tai yra, tų, kurios reguliuoja vežimus vienos rūšies transporto priemonėmis, pavyzdžiui, tik geležinkeliais ar tik jūra.

⁹⁸ Intermodal transport under unimodal arrangements – conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts. Prof. Dr. Krijn Haak and Marian Hoeks, LL.M. // Transportrecht, 2005. P. 91, 92.

2.2. CIM vežimo sutartis ir vežimo dokumentai

1999 m. atlikti COTIF pakeitimai sukūrė sistemą, pagal kurią krovinių pervežimas CIM atžvilgiu yra vykdomas remiantis konsensualine sutartimi⁹⁹. CIM 6 straipsnio 1 paragrafe nurodoma, kad vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti jį gavėjui. Būtent teisinė formuluotė „įsipareigoja nuvežti“ išreiškia šios sutarties konsensualizmą.

1999 m. buvo pakeista ir iki tol galiojusi tradicinė nuostata, jog krovinio važtaraščio egzistavimas yra būtina sutarties galiojimo sąlyga¹⁰⁰. Pagal naująsias CIM nuostatas, vežimo sutartis taip pat patvirtinama pagal vienodą pavyzdį parengtu važtaraščiu. Tačiau (skirtingai nuo iki tol galiojusios sistemos) važtaraščio neturėjimas, neteisingas užpildymas ar praradimas nedaro jokio poveikio vežimo sutarties, kuriai ir toliau taikomos CIM nuostatos, buvimui ir galiojimui (CIM 6 straipsnis 2 paragrafas). Pagal dabartinę CIM redakciją vežimo sutarties forma apskritai nėra nustatoma (t.y. ji gali būti tiek žodinė, tiek rašytinė), o važtaraštis reiškia ne pačią sutartį, o tik sutarties egzistavimo įrodymą. Tokia reglamentacija visiškai atitinka CMR nuostatas.

OTIF pati nepateikia minėto vienodo pavyzdžio važtaraščio. Ši pareiga yra paliekama tarptautinėms vežėjų asociacijoms, suderinusioms važtaraščio pavyzdį su tarptautinėmis klientų asociacijomis ir institucijomis, kompetentingomis valstybių narių muitinės srityje, taip pat su bet kokiomis tarpvyriausybėmis regioninėmis ekonomikos integracijos organizacijomis, turinčiomis teisę priimti savus teisės aktus muitinės srityje (CIM 6 straipsnio 8 punktas). Tokia važtaraščio pavyzdžio sistema sukurta tiesiog dėl praktiškumo ir lankstumo¹⁰¹. CIM nuostatos nenustato ir reikalavimų krovinio važtaraščio kalbai. Manoma, jog būtent minėtosios tarptautinės vežėjų asociacijos paruoš pavyzdžius su pasirinkta tam tikra kalba¹⁰².

⁹⁹ Konsensualinė sutartis – tai sutartis, pagal kurią teisės ir pareigos kyla nuo šalių susitarimo momento, o ne nuo tam tikro objekto perdavimo ar tam tikrų veiksmų atlikimo, t.y. pagal dabartinę reglamentaciją vežimo sutarties šalių įsipareigojimai bei teisės kyla nuo šalių susitarimo momento, o ne nuo krovinio paėmimo, pakrovimo ar pan.

¹⁰⁰ Carriage of goods by rail – the new CIM rules. David Glass // Shipping & Transport Lawyer International, Volume 5, Number 3.

¹⁰¹ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. 18.

¹⁰² Ibid.

Važtaraštis yra *prima facie*¹⁰³ įrodymas, patvirtinantis vežimo sutarties sudarymą, šios sutarties sąlygas ir tai, kad vežėjas priėmė vežti krovinį (CIM 12 straipsnio 1 punktas). Ši įrodomoji galia (t.y. dėl vežimo sutarties sudarymo ir šios sutarties nuostatų bei krovinio priėmimo fakto) nekinta priklausomai nuo to, kas pakrovė krovinį: vežėjas ar siuntėjas. Tuo tarpu važtaraščio *prima facie* įrodomoji galia dėl jame nurodytos krovinio būklės bei pakuotės kinta priklausomai nuo to, kas pakrovė krovinį (CIM 12 straipsnio 2 paragrafas):

✓ kai krovinį pakrauna vežėjas, važtaraštis yra jame nurodytos krovinio ir jo pakuotės būklės *prima facie* įrodymas, arba, jei važtaraštyje būklė nenurodyta, tokiu atveju, jis bus vizualiai geros išorinės būklės tuo momentu, kai vežėjas perėmė vežti krovinį, taip pat važtaraštyje pateiktų duomenų apie krovinio vienetų skaičių, jų ženklus ir numerius, bendrąją masę ir kitaip nurodytą kiekį tikslumo *prima facie* įrodymas (CIM 12 straipsnio 3 paragrafas);

✓ kai krovinį pakrauna siuntėjas, važtaraštis yra jame nurodytos krovinio ir jo pakuotės būklės *prima facie* įrodymas, arba, jei būklė nenurodyta, matomos geros išorinės būklės ir CIM 12 straipsnio 2 paragrafe nurodytų važtaraštyje pateiktų duomenų tikslumo *prima facie* įrodymas tik tuo atveju, jei vežėjas juos patikrino ir savo patikrinimo rezultatus, patvirtinančius atitikimą, pažymėjo važtaraštyje. Vežėjui tokio patikrinimo neatlikus, suinteresuoti asmenys visuomet gali pasitelkti visas galimas kitas įrodinėjimo priemones ir įrodyti krovinio bei jo pakuotės būklę.

Pačiuose važtaraščiuose gali būti pateikiamos motyvuotos išlygos dėl važtaraščio įrodomosios galios. Pavyzdžiui, išlyga galėtų būti motyvuota tuo, kad vežėjas neturi reikiamų priemonių patikrinti, ar siunta atitinka važtaraštyje pateiktus duomenis. Tokiu atveju važtaraštis neturi *prima facie* įrodomosios galios. Be to, važtaraštyje įrašyti duomenys visada gali būti nuginčyti pasitelkiant visas kitas galimas įrodinėjimo priemones. Važtaraščio nereikėtų laikyti ir esminiu įrodymu: tai tik viena iš įrodymų dalių.

Naujosios CIM nuostatos suteikia galimybes sudarinėti elektroninius važtaraščius, kurie turėtų funkcionuoti kaip įprasti važtaraščiai (CIM 6 straipsnio 9

¹⁰³ CIM suteikia važtaraščiui *prima facie* įrodymo, patvirtinančio vežimo sutarties sudarymo faktą, galią. Nepaisant to, kad tokia praktika vežimo santykiuose yra įprasta, CMR konvencijos 4 straipsnis numato, jog važtaraščio nebuvimas, pametimas arba neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei jos veikimui.

paragrafas). Be to, remiantis CIM 6 straipsnio 3 paragrafu, įprastieji važtaraščiai gali būti pasirašomi ne tik ranka, tačiau ir bet kokiais kitais tinkamais pasirašymo būdais (pvz.: spausdinant parašą arba naudojant antspaudą su parašu)¹⁰⁴.

Įdomu tai, kad naujoji CIM sistema iš dalies pakeitė iki tol galiojusias nuostatas, jog vienas važtaraštis gali būti skirtas tik vieno vagono kroviniui. Dabartinė reglamentacija leidžia vežimo sutarties šalims susitarti ir kitaip (CIM 6 straipsnio 6 paragrafas).

CIM 7 straipsnis numato reikalavimus krovinio važtaraščio turiniui. Vis dėlto, kaip jau minėta, važtaraščio neteisingas užpildymas nedaro jokio poveikio vežimo sutarties buvimui ir galiojimui. Teismų praktikoje jau yra sukurta taisyklė, jog normos dėl konvencijos nuostatų taikymo trūkumas važtaraštyje neatleidžia šalių nuo imperatyviųjų konvencijos taisyklių (su kuriomis kiekviena vežimo sandorio šalis privalo būti susipažinusi) taikymo. Pabrėžiama, jog kiekviena šalis privalo žinoti bent jau konvencijos nustatytas atsakomybės ribas¹⁰⁵.

CIM 8 straipsnis numato važtaraštyje pateiktų netinkamų duomenų padarinius: t.y. siuntėjas atsako už bet kokias išlaidas ir žalą, kurias patyrė vežėjas, jei siuntėjas važtaraštyje įrašė klaidingus, netikslius, ne visus duomenis ar juos nurodė ne tam skirtoje vietoje arba jei siuntėjas neįrašė RID nurodytų duomenų. CIM 8 straipsnio 3 paragrafe yra numatyta vežėjo atsakomybė už tai, jog krovinio važtaraštyje nėra nurodytas faktas, kad konkrečiam vežimui yra taikomos CIM nuostatos. Tokiu atveju vežėjas atsako už bet kokias išlaidas ir žalą, kurias patyrė turintis tam teisę asmuo dėl įrašo nepateikimo. CIM nuostatų komentaro autoriai pateikia nuomonę, jog pareiga įtraukti į važtaraštį nuostatą dėl CIM taikymo iš esmės yra skirta tam, kad krovinio gavėjas žinotų, jog pervežimui taikomos CIM taisyklės, bei tam, jog trečiųjų šalių (t.y. ne OTIF valstybių narių) teismai taikytų CIM sprendami ginčus, kilusius iš pervežimų, atliktų remiantis CIM normomis.

Galiausiai paminėtina, jog pagal CIM, šalia važtaraščių yra išduodami jų dublikatai. Vežėjai privalo tinkamu būdu važtaraščio dublikate patvirtinti, kad krovinsys priimtas vežti, ir dublikatą atiduoti siuntėjams (CIM 6 straipsnio 6

¹⁰⁴ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. 19.

¹⁰⁵ 2007 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu.

paragrafas). Jau buvo minėta, jog naujoji CIM redakcija buvo derinama su CMR reglamentavimu. Vis dėlto CIM atveju pasilikta prie važtaraščio ir dublikato varianto, užuot pasirinkus CMR naudojamą trijų važtaraščio kopijų modelį.

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

2.3. Neteisėti veiksmai

2.3.1. Bendroji atsakomybės taisyklė

Bendroji atsakomybės taisyklė yra tokia, kad nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo vežėjas atsako už žalą, atsiradusią:

1. praradus krovinį arba jo dalį
2. apgadinus krovinį;
3. pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą.

Minėtų neteisėtų veiksmų turinys CIM nėra atskleistas. Tačiau remiantis reguliuojamų santykių panašumu, manytina, kad šie veiksmai turi būti suprantami analogiškai, kaip ir SMGS. Kadangi šio darbo 1.5.1.-1.5.3. dalyse minėti neteisėti veiksmai buvo plačiai aprašyti, šioje dalyje autorius pakartotinai jų neaprašys, siūlydamas vadovautis minėtose dalyse pateiktu jų turinio išaiškinimu.

Vežėjo atsakomybės kilimui nesvarbu, kokia geležinkelių infrastruktūra krovinio vežimo metu buvo naudota. Ši taisyklė seka iš CIM 40 straipsnio, kuriame *expressis verbis* nurodoma, jog geležinkelio infrastruktūros valdytojas laikytinas asmeniu, kurio paslaugomis naudojasi geležinkelio vežėjas. Tame pačiame straipsnyje yra įtvirtinta nuostata, jog vežėjas atsako už visus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojasi atlikdamas pervežimus, kai šie asmenys veikia atlikdami savo funkcijas. Dėl nagrinėjamos nuostatos vežėjas negali remtis geležinkelio infrastruktūros trūkumais ar infrastruktūros saugumo instaliacijomis siekdamas išvengti atsakomybės.

Aptariant krovinio praradimą paminėtina teismų praktikos suformuluota taisyklė, jog vežėjas yra vienintelis asmuo, kuriam tenka krovinio saugojimo

atsakomybė krovinio vežimo metu. Krovinio siuntėjas nėra įpareigotas ir neturi teisės apsaugoti vagonų durų nuosavais užraktais. Atitinkamai krovinio siuntėjas negali būti ir solidariai atsakingas už krovinio dingimą¹⁰⁶.

2.3.2. Atsakomybė kaip krovinius vežant geležinkelių transporto priemonės

Kaip krovinius veždamas geležinkelių transporto priemonės, riedančias savo ratais, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus arba apgadinus transporto priemonės arba jų nuimamas dalis, kai tai įvyksta nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo ir už žalą, pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, jei neįrodo, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės (CIM 24 straipsnio 1 paragrafas). Vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią praradus transporto priemonių dalis, kurios nėra nurodytos ant abiejų transporto priemonės šonų arba pridedamame sąrašė (CIM 24 straipsnio 2 paragrafas). Tai yra bendroji šios atsakomybės norma, o specialios taisyklės įtvirtintos CIM 30 straipsnio 3 paragrafe ir 32 straipsnio 3 paragrafe.

2.3.3. Vežėjo neteisėti veiksmai, nesusiję su krovinio vežimu

CIM sutartyje yra nuostatų, kurios reglamentuoja vežėjo atsakomybę, tiesiogiai nesusijusią su krovinio vežimu. Šie atsakomybės atvejai nėra mokslinio tyrimo tikslas, todėl, siekiant išsamumo, toliau pateikiamas trumpas nuostatų apibendrinimas, bet ne detali atsakomybės atvejų analizė.

CIM sutarties 7 straipsnio 1 paragrafo p) punkte yra numatyta, jog važtaraštyje privaloma įtraukti įrašą, jog, neatsižvelgiant į bet kurias kitas tam prieštaraujančias nuostatas, konkrečiam vežimui yra taikomos CIM nuostatos. CIM 8 straipsnio 3 paragrafe nurodoma, jog tuo atveju, kai važtaraštyje nėra minėto įrašo, vežėjas atsako suinteresuotam asmeniui už bet kokią pastarojo asmens patirtą žalą (išlaidas), atsirandančią būtent dėl minėto įrašo nebuvimo;

Pagal CIM 15 straipsnio 3 paragrafą, vežėjas privalo atsakyti už padarinius, kylančius iš *i)* važtaraštyje nurodytų dokumentų, *ii)* dokumentų, pridedamų prie

¹⁰⁶ 2004 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu.

važtaraščio, ar *iii*) dokumentų, atiduotų vežėjo dispozicijon, praradimo ar netinkamo panaudojimo, išskyrus atvejus, kai dokumentai buvo prarasti arba netinkamai panaudoti dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti (kontroliuoti) ar apsisaugoti nuo jų pasekmių. Visais atvejais vežėjo mokama kompensacija negali būti didesnė už kompensaciją, mokėtiną praradus visą krovinį;

Vadovaujantis CIM 19 straipsnio 6 paragrafu, vežėjas atsako už padarinius, kylančius dėl siuntėjo/gavėjo pavedimų neatlikimo arba netinkamo atlikimo, jei tai įvyko dėl vežėjo kaltės. Ši kompensacija negali viršyti kompensacijos, mokėtinės praradus visą krovinį;

CIM 19 straipsnio 7 paragrafe yra įtvirtinta vežėjo pareiga atsakyti krovinio gavėjui už šio asmens patirtą žalą (nuostolius), kylančią iš to, jog vežėjas įgyvendino krovinio siuntėjo vežimo metu duotus nurodymų vežėjui pakeitimus, nepaprašydamas iš siuntėjo važtaraščio kopijos (dublikato), o ši kopija buvo perduota krovinio gavėjui. Tačiau ir šiuo atveju vežėjo mokama kompensacija negali būti didesnė už kompensaciją, mokėtiną praradus visą krovinį.

Iš aukščiau pateiktų CIM citatų akivaizdu, jog pirmuoju nurodytu atveju vežėjui kyla neribota civilinė atsakomybė, o visais kitais atvejais – ribota civilinė atsakomybė.

2.4. Žala (nuostoliai)

Dažnai CIM suprantamas kaip teisės aktas, skirtas riboti vežėjų atsakomybę, t.y. riboti galimus maksimalius nuostolius¹⁰⁷. Tačiau toks teiginys nėra visiškai teisingas. Dėl minėto vežėjų atsakomybės ribojimo žala, kaip būtinas civilinės atsakomybės elementas, vežant krovinius pagal CIM taisykles, įgauna ypatingą pobūdį. CIM konvencija sukuria du galimus vežėjo atsakomybės modelius:

1. vežėjas atsako CIM nuostatomis nustatytų maksimalių atlygintinų nuostolių ribose (CIM 30, 32, 33 straipsniai);
2. vežėjas atsako tiek, kiek vežimo sutarties šalių buvo susitarta (CIM 31, 34, 35 straipsniai).

¹⁰⁷ Carriage of goods by rail – the new CIM rules. David Glass // Shipping & Transport Lawyer International, Volume 5, Number 3.

Atsižvelgdami į tai, jog šalys gali sudaryti susitarimus dėl itin didelių galimų nuostolių ir vežėjo pareigos juos atlyginti, pirmosios grupės atsakomybę vadinsime „**Ribota atsakomybė**“, o antrosios – „**Neribota atsakomybė**“.

2.4.1. Ribota vežėjo atsakomybė

2.4.1.1. Atsakomybė dėl viso arba dalies krovinio praradimo

Kai prarandamas visas krovinyš arba jo dalis, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, kuri apskaičiuojama pagal:

1. žaliavų biržoje kotiruojamą kainą

arba (tuo atveju, jei žaliavų biržos kainos negalima nustatyti)

2. tuometinę rinkos kainą

arba (tuo atveju, jei žaliavų biržos bei rinkos kainos negalima nustatyti)

3. tos pačios rūšies ir kokybės krovinių **įprastinę vertę**, buvusią krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje.

Visais atvejais kompensacija negali būti didesnė negu 17 atsiskaitymo vienetų (SDR¹⁰⁸) kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui. Priimant naująją CIM redakciją kilo labai daug diskusijų dėl to, koks maksimalus atsakomybės dydis turėtų būti pasirinktas. Galiausiai buvo nuspręsta palikti galioti anksčiau nustatytąjį dydį, kadangi yra pagrįsta diferencijuoti atsakomybės ribas kalbant apie keleivių pervežimą ir apie krovinių pervežimą. Keleivių pervežimo atveju yra logiška kompensuoti apskritai visą patirtą žalą, tuo tarpu krovinių atveju – ne. Atsižvelgiant į egzistuojančius ekonominius skirtumus tarp OTIF valstybių narių, maksimalaus atsakomybės dydžio padidėjimas būtų nepriimtinas kai kurioms atskiroms valstybėms narėms. Kompensacijos limitų padidėjimas iki 25 SDR lemtų geležinkelio transporto nekonkurencingumą, kadangi kelių transporto atveju maksimali atsakomybė siekia apytiksliai tris kartus mažesnę dydį (8.33 SDR). Diskutuojant dėl naujųjų CIM buvo iškelta nuomonė, jog atsakomybės ribojimas mažesniu mastu (t.y. numatymas didesnio

¹⁰⁸ SDR – tai tarptautinė finansų priemonė, sukurta 1969 m. tarptautinio valiutų fondo (TVF). SDR veikia kaip valstybių rezervo valiuta ir papildo valstybių turimus įprastuosius rezervus. SDR skirtingai nuo įprastųjų atsargų nelaikytinas nei auksu, nei pinigais. Tai tiesiog apskaitos vienetas. TVF naudoja SDR vidiniais apskaitos tikslais. SDR turi valiutos kodą, kuris yra žymimas raidėmis XDR. Lietuvos Bankas nustatydamas Lietuvos Respublikos lito santykį su užsienio valiutomis, nustato ir lito santykį su SDR. 2008 m. sausio 1 d. 1 SDR valiutos vienetas prilygo 3,69 lito, o 2009 m. sausio 1 d. – 3,81 lito.

maksimalaus atsakomybės dydžio) ne pablogintų vežėjų geležinkeliu padėtį, o atvirkščiai – galėtų pagerinti geležinkelio vežėjų konkurencinę situaciją bendroje pervežimų rinkoje. Tačiau šiai pozicijai nebuvo pritarta. 17 SDR dydžio maksimali kompensacija buvo nustatyta priimant naująją pervežimų oru konvenciją (t.y. Varšuvos konvenciją)¹⁰⁹, todėl nustatant maksimalaus dydžio koeficientą buvo pasinaudota būtent šios transporto rūšies patirtimi.

1999 m. Europos Sąjungoje buvo atlikta analizė, atskleidusi, jog vidutinė vertė tarp tuo metu buvusių 15 ES valstybių narių geležinkeliu vežamo krovinio siekia vos 0.93 euro už kilogramą, t.y. apytiksliai 0.8 SDR/kg. Ši suma yra išties labai maža ir nesugebėtų užtikrinti efektyvios vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą.

Praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, arba įvairiarūšio transporto vienetą, arba jų nuimamas dalis, kompensacija, nemokant jokių kitų žalos atlyginimų, yra ne didesnė, negu įprastinė geležinkelių transporto priemonės arba įvairiarūšio transporto vieneto, arba jų nuimamų dalių vertė jų praradimo dieną praradimo vietoje. Jei nėra įmanoma nustatyti praradimo dienos ir vietos, kompensacija apskaičiuojama pagal įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje.

Vežėjas, praradęs vežamą krovinį, privalo ne tik atlyginti siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius, bet ir grąžinti vežimo mokestį, sumokėtus muitus ir kitas sumas, sumokėtas dėl/susijusias su prarasto krovinio vežimu. Negrąžintini tik akcizo mokesčiai už tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą. Iki naujosios CIM redakcijos įsigaliojimo kildavo daug klausimų, ar akcizo mokestis privalo būti kompensuojamas krovinio siuntėjui. Ši problema buvo analizuojama teismų praktikoje. 2003 m. Vokietijos teismas šią problemą išsprendė ir konstatavo, kad akcizo mokestis neturi būti kompensuojamas. Šią poziciją palaikė OTIF ir atitinkamai vėliau įtraukė ją į naująjį CIM tekstą.

Normoje naudojama formuluotė „ir kitas su vežimu susijusias sumas“ apima tik tokias išlaidas, kurios tokio paties dydžio būtų patirtos vežant kitą tokį patį krovinį pagal kitą vežimo sutartį. Šios išlaidos taip pat privalo kurti krovinio vertę krovinio

¹⁰⁹ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 35.

pristatymo vietoje, t.y. jos negali būti patirtos būtent dėl krovinio praradimo¹¹⁰. Be to, sutariama, jog vežėjas (išskyrus atvejus, kai yra deklaruojamas interesas dėl krovinio pristatymo) neturi pareigos atlyginti netiesioginių krovinio siuntėjo ar gavėjo nuostolių.

2.4.1.1.1. Krovinio praradimo prielaida bendruoju atveju

Suinteresuotas asmuo gali, neprivalėdamas pateikti papildomų įrodymų, laikyti krovinį prarastu, jeigu per 30 dienų nuo krovinio pristatymo termino pabaigos jis nebuvo pristatytas gavėjui arba perduotas pastarojo dispozicijai (CIM 29 straipsnio 1 paragrafas).

Gavęs kompensaciją už prarastą krovinį suinteresuotas asmuo gali raštu paprašyti, kad jam nedelsiant būtų pranešta, jeigu per metus nuo kompensacijos išmokėjimo dienos krovinys būtų surastas. Vežėjas raštu privalo patvirtinti apie tokio prašymo gavimą (CIM 29 straipsnio 2 paragrafas). Per 30 dienų nuo tokio vežėjo pranešimo gavimo suinteresuotas asmuo gali pareikalauti, kad krovinys būtų jam pristatytas, o pats privalo apmokėti vežimo sutartyje numatytas išlaidas ir grąžinti gautą kompensaciją (atitinkamais atvejais iš grąžintinos sumos atimamos į kompensaciją įskaičiuotos išlaidos). Tokiu atveju asmuo išlaiko teisę reikalauti kompensacijos už vėlavimą pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą (CIM 29 straipsnio 3 paragrafas).

Pažymėtina, kad CIM suteikia diskrecijos teisę spręsti dėl santykių kvalifikavimo suinteresuotam asmeniui, kas laikytina šiuolaikiškesne nuostata, palyginus su SMGS reguliavimu, kuris nepalieka jokios pasirinkimo teisės gavėjui.

Vežėjas įgyja teisę disponuoti krovinium pagal vietos, kurioje yra pats krovinys, įstatymus ir kitus teisės aktus, jeigu (CIM 29 straipsnio 4 paragrafas):

1. suinteresuotas asmuo nepateikia prašymo, kad jam nedelsiant būtų pranešta, jeigu per metus nuo kompensacijos išmokėjimo dienos krovinys būtų surastas; arba

¹¹⁰ 2004 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu.

2. suinteresuotas asmuo, jam pranešus apie krovinio atsiradimą, per 30 dienų nuo tokio vežėjo pranešimo gavimo nepareikalauja, kad krovinys būtų jam pristatytas; arba
3. krovinys atsiranda vėliau negu po metų nuo kompensacijos išmokėjimo dienos.

2.4.1.1.2. Krovinio praradimo prielaida performinus važtos¹¹¹ dokumentus

Jeigu pagal CIM nuostatas atiduotos vežti siuntos važtos dokumentai buvo performinti taip pat pagal CIM normas ir po tokio performinimo buvo nustatyta, kad krovinio dalis prarasta, laikoma, kad krovinio dalis buvo prarasta vykdant paskutinę vežimo sutartį, jeigu tuo metu siuntą vis dar prižiūrėjo vežėjas ir performinant važtos dokumentus siunta buvo tokios būklės, kokios buvo atvežta į performinimo vietą (CIM 28 straipsnio 1 paragrafas).

Ši prielaida taikoma ir tada, kai prieš važtos dokumentų performinimą vykdyta vežimo sutartis buvo sudaryta:

1. ne pagal CIM taisykles, bet šios taisyklės būtų taikytos siunčiant krovinių tiesiogiai iš pirmos išsiuntimo vietos į paskutinę paskirties vietą (CIM 28 straipsnio 2 paragrafas);
2. pagal į CIM taisykles panašią tarptautinio tiesioginio krovinių vežimo geležinkeliais konvenciją ir toje konvencijoje yra nustatyta tokia pati teisinė prielaida dėl siuntų, atiduotų vežti pagal šias CIM taisykles (CIM 28 straipsnio 3 paragrafas).

2.4.1.2. Atsakomybė už krovinio apgadinimą

Jeigu krovinys apgadinamas, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, lygią krovinio vertės procentiniam sumažėjimui.

Krovinio vertė nustatoma analogiškai CIM 30 str. numatytu būdu. Apgadinus krovinių vežėjo mokama kompensacija visais atvejais neviršija:

¹¹¹ Važtos dokumentai yra krovinio vežimo sutarties sudarymo ir jos turinio įrodymo dokumentai.

a) sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus visą siuntą, jeigu dėl apgadinimo nebeteko vertės visa siunta;

b) sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus dalį siuntos, jeigu dėl apgadinimo nuvertėjo tik siuntos dalis.

Jeigu apgadinama geležinkelių transporto priemonė, riedanti savo ratais ir atiduota vežti kaip krovinys, įvairiarūšio transporto vienetas arba jų nuimamos dalys, kompensacija, nemokant jokių kitų žalos atlyginimų, yra ne didesnė negu remonto sąnaudos. Kompensacija negali būti didesnė už tą, kuri numatyta praradus krovinį.

Apgadinus krovinį vežėjas privalo net tik atlyginti siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius, bet ir grąžinti dalį vežimo mokesčio, sumokėtų muitų ir kitų sumų, sumokėtų vežant prarastą krovinį. Minėtų sumų grąžintina dalis procentaliai yra lygi krovinio apgadinimo procentui. Negrąžintini tik akcizo mokesčiai už tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą.

Krovinio apgadinimo atvejui yra taikoma krovinio apgadinimo prezumpcija performinus važtos dokumentus bei kompensacija deklaravus suinteresuotumą pristatyti.

2.4.1.3. Atlygintini nuostoliai pavėlavus pristatyti krovinį

Nagrinėjant kompensaciją už vėlavimą pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, pirmiausia būtina išsiaiškinti, kokie yra maksimalūs krovinio pristatymo terminai, kaip šie terminai yra skaičiuojami.

CIM 16 straipsnio 1 paragrafe įtvirtinta taisyklė, jog siuntėjas ir vežėjas gali susitarti dėl pristatymo termino, o jeigu nesusitaria¹¹² – šie terminai negali būti ilgesni nei CIM 16 straipsnyje numatyti maksimalūs terminai. Šie maksimalūs terminai yra tokie:

2. siuntoms, užimančioms visą vagoną:
 - a. išsiuntimo terminas – 12 valandų;
 - b. kiekvieno 400 km atstumo vežimo terminas – 24 valandos.
3. siuntoms, neužimančioms viso vagono:

¹¹² Tai reiškia, jog egzistuojant susitarimui dėl krovinio pristatymo terminų, šie gali būti ir ilgesni už CIM 16 straipsnyje nustatytus maksimalius krovinio pristatymo terminus.

- a. išsiuntimo terminas – 24 valandos;
- b. kiekvieno 200 km atstumo vežimo terminas – 24 valandos.

Minėti 200 ir 400 km atstumai skaičiuojami pagal sutartą maršrutą, o jei tokio susitarimo nėra – pagal įmanomai trumpiausią maršrutą (CIM 16 straipsnio 2 paragrafas).

Vežėjas bendrosiose vežimo sąlygose gali nustatyti papildomus tam tikros trukmės krovinio pristatymo terminus:

1. vežant siuntas:
 - a. skirtingo vėžių pločio geležinkeliais;
 - b. jūra arba vidaus vandenimis;
 - c. kelių transporto priemonėmis, kai nėra susisiekimo geležinkeliais;
2. esant išskirtinėms sąlygoms¹¹³, dėl kurių neįprastai suintensyvėja eismas arba atsiranda didelių eksploatavimo sunkumų (CIM 16 straipsnio 3 paragrafas).

Išlyga, jog papildomi terminai gali būti nustatomi tik bendrosiose vežimo sąlygose, gina vežėjo klientus. Tokia nuostata užtikrina, jog vežėjas vienašališkai neatliks jokių pakeitimų, kai vežimo sutartis jau yra pasirašyta, o pervežimo terminas – sutartas¹¹⁴.

Pažymėtina, jog krovinio pristatymo terminas pradedamas skaičiuoti nuo tada, kai buvo priimtas vežti krovinys. Krovinio pristatymo termino laikas neskaičiuojamas sekmadieniais ir įstatymų nustatytais švenčių dienomis bei pratęsiamas tiek, kiek truko krovinio prastova, įvykusi ne dėl vežėjo kaltės (CIM 16 straipsnio 4 paragrafas).

Tuo atveju, kai žala (nuostoliai) kyla dėl pavėlavimo pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, vežėjas privalo sumokėti kompensaciją, neviršijančią keturių vežimo mokesčių sumos.

Visais atvejais kompensacija už vėlavimą nėra mokama, jei praradus visą krovinį yra sumokėta kompensacija už paties krovinio praradimą (CIM 33 straipsnio 2 paragrafas.). Tai yra, jeigu vėluojama pristatyti krovinį ir jis yra prarandamas,

¹¹³ Išskirtinėms sąlygomis laikytinos tos, kurios yra nenumatytos bendrosiose vežimo sąlygose. Šios išskirtinės sąlygos nemaišytinos su aplinkybėmis, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir nuo kurių nebuvo galima apsisaugoti.

¹¹⁴ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 28.

kompensacijos nėra sumuojamos. Autoriaus nuomone, ši taisyklė lietuviškoje CIM versijoje (CIM 33 straipsnio 2 paragrafas) yra blogai išversta ir pervežėjai turėtų remtis originaliu konvencijos tekstu.

Tuo atveju, kai yra prarandama dalis krovinio, o neprarastą krovinio dalį yra vėluojama pristatyti, kompensacija už vėlavimą pristatyti krovinį negali viršyti keturių vežimo mokesčių sumos, skaičiuojamos tik neprarastai krovinio daliai (CIM 33 straipsnio 3 paragrafas).

Jeigu krovinys apgadinamas ne dėl vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą, kompensacija už vėlavimą yra sumuojama su kompensacija, mokėtina už krovinio apgadinimą (CIM 33 straipsnio 4 paragrafas.).

Vis dėlto bendra (t.y. sudėjus) kompensacijų, mokėtinų už krovinio pristatymo vėlavimą ir jo praradimą ar apgadinimą, suma negali būti didesnė nei kompensacija, mokėtina už visišką krovinio praradimą (CIM 33 straipsnio 5 paragrafas).

Kaip jau minėta, CIM 16 straipsnio 1 paragrafo nuostatos suteikia teisę krovinį vežimo geležinkeliu sutarties šalims susitarti dėl krovinio pristatymo termino. Remiantis CIM 33 straipsnio 1 paragrafu, toks susitarimas gali apimti ir savarankiškas nuostatas dėl kompensacijos už pavėlavimą pristatyti krovinį. Šių susitarimų atveju suinteresuotas asmuo turi teisę pasirinkti, kurios kompensacijos reikalauti: *a)* šalių sutartos ar *b)* numatytos CIM 33 straipsnyje.

Paminėtina, jog visos nuostatos, susijusios su kompensacija už vėlavimą pristatyti krovinį (t.y. CIM 33 straipsnis), yra taikomos ir tais atvejais, kai krovinio pagal pervežimo sutartį yra geležinkelio transporto priemonės, riedančios savais ratais¹¹⁵.

2.4.2. Neribota vežėjo atsakomybė

Pats tikriausias neribotos vežėjo atsakomybės atvejis yra numatytas CIM 36 str. Vežėjas neturi teisės remtis CIM nuostatose numatytais vežėjo atsakomybės apribojimais, jeigu įrodoma, kad žala (nuostoliai) kilo iš vežėjo veiksmų (neveikimo), kuriuos vežėjas atliko: tyčia siekdamas sukelti žalą; arba elgdamasis neatsargiai, tačiau suvokdamas, kad dėl jo veiksmų gali kilti žala (CIM 36 straipsnis).

¹¹⁵ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 37.

Autoriaus nuomone, neribota vežėjo atsakomybė leidžia užtikrinti vežėjo ir gavėjo (siuntėjo) teisių pusiausvyrą, yra savotiška vežėją drausminanti priemonė. Kaip minėta, SMGS nėra numatytas neribotos vežėjo atsakomybės institutas, todėl CIM reguliavimas laikytinas efektyvesniu ir šiuolaikiškesniu.

2.4.3. Dalinai ribota vežėjo atsakomybė

Pirmiausia aptartinas išimtinis atsakomybės už dalinį krovinio pristatymą atvejis, numatytas CIM 31 str. Veždamas krovinius, kurie vežimo metu dėl savo ypatybių vien tik dėl vežimo netenka krovinio masės dalies, vežėjas atsako, nepriklausomai nuo maršruto ilgio, tik už tą trūkstamo krovinio dalį, kuri viršija šiuos leistinus trūkumus:

a) skystų krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti drėgni, masė negali sumažėti daugiau negu dviem procentais;

b) sausų krovinių masė negali sumažėti daugiau negu vienu procentu.

CIM 31 straipsnio 1 paragrafe numatytas atsakomybės sumažinimas netaikomas, kai atsižvelgus į konkretaus atvejo aplinkybes įrodoma, kad kroviny buvo prarastas ne dėl priežasčių, pateisinančių nurodytus leistinus trūkumus.

Vežant kelis krovinio vienetus su vienu važtaraščiu, kiekvieno krovinio vieneto masės sumažėjimas vežimo metu apskaičiuojamas atskirai, jeigu išsiuntimo metu važtaraštyje kiekvieno krovinio vieneto masė buvo nurodyta atskirai arba jeigu šią masę galima nustatyti kitokiais būdais.

Jeigu prarandamas visas kroviny arba krovinio vienetas, apskaičiuojant kompensacijos dydį leistinas masės sumažėjimas vežimo metu neišskaičiuojamas.

Nuostatos, reguliuojančios vežėjo atsakomybę už krovinio masės sumažėjimą turėtų būti vertinamos kaip *lex specialis* norma CIM 23 straipsnio („Atsakomybės pagrindas“) atžvilgiu.

Siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, kad siuntėjas važtaraštyje deklaruos krovinio vertę, kuri yra didesnė negu 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam bendrosios masės kilogramui. Tokiu atveju CIM nuostatų numatyti vežėjo atsakomybės apribojimai negalios, o naujuoju vežėjo atsakomybės apribojimu taps šalių sutarta (siuntėjo

deklaruota) suma. Ši nuostata yra įtvirtina CIM 34 straipsnyje ir kai kurių autorių nuomone pagrįstai vertinama kaip specialioji nuostata CIM 5 straipsnio¹¹⁶ atžvilgiu.

Skirtingai nei deklaravus suinteresuotumą dėl krovinio pristatymo, nurodžius krovinio vertę suinteresuotas asmuo gali kreiptis tik dėl nuostolių atlyginimo, t.y. jokia papildoma kompensacija, numatyta CIM nuostatose, netaikytina¹¹⁷.

Siuntėjas ir vežėjas važtaraštyje įrašydami specialią sumą (skaičiais) gali susitarti, jog tam atvejui, jei krovinys bus prarastas ar apgadintas arba jei bus vėluojama jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą, siuntėjas deklaruoja specialų suinteresuotumą dėl krovinio pristatymo. Tokia deklaracija reiškia, jog siuntėjas įgyja teisę vežėjo atsakomybės atveju reikalauti ne tik CIM normomis (30, 32 ir 33 straipsniuose) garantuojamos kompensacijos, bet ir ieškiniu įrodytos žalos atlyginimo. Tačiau bet kuriuo atveju atlygintina žala negali viršyti deklaruotos sumos (CIM 35 straipsnis).

2.4.4. Palūkanos

Visais atvejais vadovaujantis CIM 37 straipsnio 2 paragrafu turintis teisę į kompensaciją asmuo gali taip pat reikalauti penkių procentų metinių palūkanų nuo kompensacijos, kurios skaičiuojamos nuo 43 straipsnyje numatyto reikalavimo pateikimo dienos, arba, jeigu reikalavimas nebuvo pateiktas, – nuo bylos iškėlimo dienos. Lyginant su SMGS, palūkanos yra vienu procentu didesnės, todėl vėl galima įžvelgti siekį atgrasyti vežėją nuo vežimo sutarties pažeidimo.

2.5. Priežastinis ryšys

Priežastinis ryšys ir jo nustatymas bei taikymas nekelia problemų, todėl teismų praktikoje ar teisinėje literatūroje nėra diskutuojama dėl priežastinio ryšio klausimo CIM taikymo atveju. Atsižvelgiant į tai, kad priežastinio ryšio problemos nėra iškeliamos, šis klausimas ir nebus detaliau nagrinėjamas. Trumpai tiesiog primintina, jog pagal bendrąją taisyklę atlyginami tik tie nuostoliai, kurie gali būti laikomi

¹¹⁶ CIM 5 straipsnyje numatyta: „jei CIM taisyklėse nenumatyta kitaip, bet kuri nuostata, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti CIM taisyklėms, yra niekinė ir negalioja. Tokios nuostatos negaliojimas neturi įtakos kitų vežimo sutarties nuostatų galiojimui. Vis dėlto vežėjas gali prisiimti didesnę atsakomybę ir didesnius įsipareigojimus, negu numatyta CIM taisyklėse“.

¹¹⁷ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 37.

skolininko veiksmų (veikimo, neveikimo) rezultatu. Šio darbo autoriaus nuomone, detalesnės priežastinio ryšio nustatymo taisyklės turėtų būti ieškomos kiekvienos konkrečios bylos atveju atskirų valstybių teisėje. Būtent teismas, sprendžiantis ginčą, išspręstų priežastinio ryšio klausimą vadovaudamasis taikytina teise.

2.6. Kaltė

2001 m. sausį Europos Komisija pateikė baigiamąjį pranešimą dėl ekonominės vežėjo atsakomybės įtakos intermodaliniam krovinių pervežimui¹¹⁸. Šiame pranešime buvo apibendrinta geležinkelio vežėjo atsakomybė, vadovaujantis ne tik naujosiomis CIM nuostatomis, bet ir senesniąja akto versija.

Pagal minėtą pranešimą tiek 1980 m. CIM nuostatos, tiek naujosios CIM normos įtvirtina griežtą¹¹⁹ vežėjo atsakomybę už krovinio siuntėjo/gavėjo nuostolius, kylančius iš visiško ar dalinio krovinio praradimo ar sugadinimo bei krovinio pristatymo termino viršijimo. Iš esmės daugelis autorių¹²⁰ sutaria, jog minėta vežėjo atsakomybė turi būti traktuojama kaip griežta, t.y. kylanti be kaltės. Kartu sutariama, jog atsižvelgiant į atsakomybės be kaltės egzistavimą, vežėjui CIM nuostatos suteikia teisę regresine tvarka reikalauti žalos atlyginimo iš kitų subjektų.

Be kaltės kylanti atsakomybė dar vadinama absoliučiąja. CIM atveju šis absoliutusias atsakomybės pobūdis tam tikru mastu yra ribojamas pačiose CIM nuostatose numatytais vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindais (CIM 23 straipsnis). Vis dėlto, autoriaus nuomone, šie atleidimo nuo atsakomybės pagrindai neturėtų būti suprantami kaip faktas, paneigiantis griežtos vežėjo atsakomybės egzistavimą. Tai labiau išimtytys iš bendrosios taisyklės.

2.7. Atsakomybės subjektai

2.7.1. Atsakomybės modeliai

Remiantis CIM nuostatomis yra galimi trys krovinių vežimo (kartu ir atsakomybės) geležinkelių modeliai:

¹¹⁸ The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport. Final report. European Commission. London, 10 January 2001.

¹¹⁹ Angl. „strict liability“.

¹²⁰ Pvz.: Annual report 2007 of International Rail Transport Committee. CIT, 2007. P. 19; Indira Carr, Peter Stone. International Trade Law. Edition: 3, illustrated, revised Published by Routledge Cavendish, 2005. P. 357; COTIF 1999: new transport law relevant to the needs of the market. Henri Trolliet, Assistant General Secretary to the CIT. Symposium on the Euro–Maghreb Freight Corridor, 2006.

1. Vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, pats atlieka visą vežimą nuo išsiuntimo vietos iki paskirties vietos (esant poreikiui vežėjas naudoja užsienio geležinkelio infrastruktūrą);

2. Vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, pats neatlieka viso vežimo nuo išsiuntimo vietos iki paskirties vietos. Daliai maršruto vežėjas naudoja paskesnių (paeiliui vežančių) vežėjų paslaugomis. Kai pagal vieną vežimo sutartį veža keli vežėjai paeiliui, kiekvienas vežėjas atsako už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos (CIM 26 straipsnis).

3. Vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, naudoja vieno ar kelių vykdomųjų vežėjų¹²¹ (*angl. substitute carriers*) paslaugomis. Vykdomieji vežėjai ar vykdomasis vežėjas neturi jokių sutartinių įsipareigojimų nei krovinio siuntėjui, nei jo gavėjui. Būtent vežėjas, kuris yra sudaręs sutartį, yra atsakingas prieš krovinio siuntėją ir gavėją už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos. Šis vežėjas turi teisę regreso tvarka išieškoti nuostolius iš vykdomojo vežėjo. Vis dėlto suinteresuotas asmuo tam tikrais atvejais turi teisę ieškinį (reikalavimą) nukreipti tiek į sutartinį vežėją¹²², tiek į vykdomąjį vežėją (CIM 45 straipsnis).

2.7.2.

Vežėjas

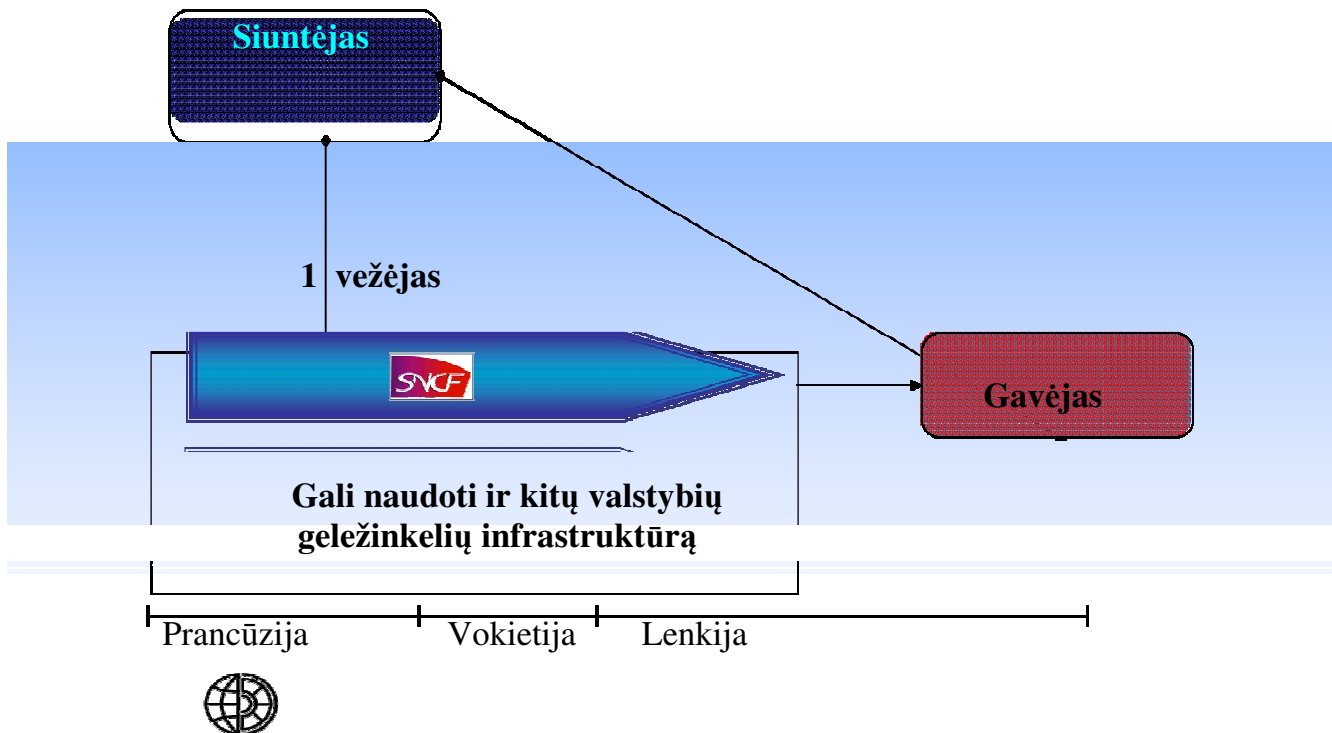
Vežėju pagal CIM 3 straipsnio a) paragrafą yra laikomas tas vežėjas, su kuriuo siuntėjas yra sudaręs vežimo sutartį remiantis CIM nuostatomis. Vežėju taip pat laikomas paskesnis vežėjas, atsakingas pagal tą pačią vežimo sutartį. Tačiau visais atvejais vežėju nelaikomas vykdomasis vežėjas. Tai natūralu, nes tarp siuntėjo ar gavėjo ir vykdomojo vežėjo nėra jokių sutartinių santykių. Tuo tarpu CIM nuostatų prasme vežėjas visuomet būtinai yra sutartinis, o ne faktinis vežėjas.

¹²¹ Vykdomasis vežėjas – tai vežėjas, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su siuntėju, bet kuriam vežėjas, sudaręs vežimo sutartį su siuntėju, yra patikėjęs vykdyti visą arba tam tikrą dalį vežimo geležinkeliais. Tokią sąvoką ir veikimo modelį numato ir Hamburgo taisyklių 10 straipsnis, Afinių susitarimo 4 straipsnis, Budapešto susitarimo 4 straipsnis, Gvadalacharos susitarimo I-X straipsniai, Montrealio susitarimo 39-42 straipsniai.

¹²² Tai yra, vežėją, kuris yra sudaręs su krovinio siuntėju vežimu sutartį.

Krovinį veža vienas vežėjas

Paveikslėlis Nr. 2



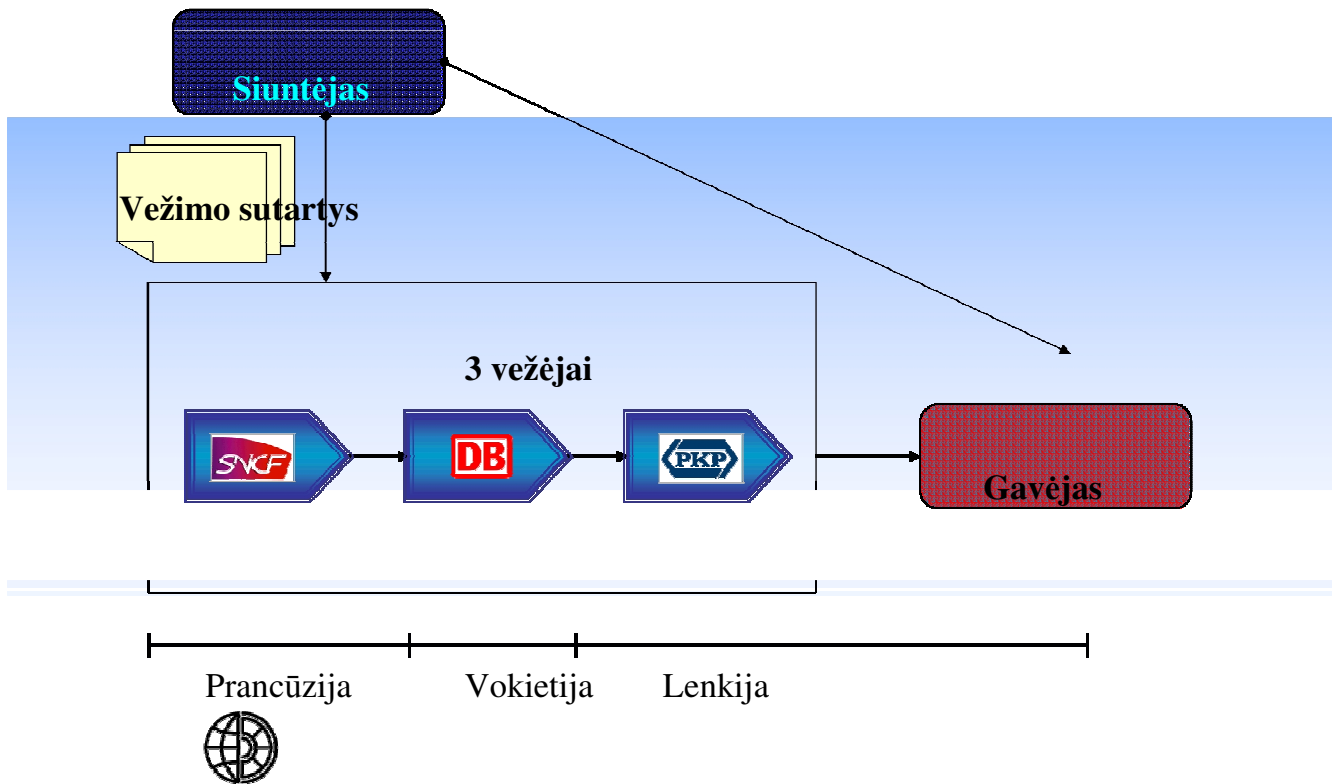
CIM 26 straipsnis aiškiai nurodo, jog tais atvejais, kai pagal vieną vežimo sutartį veža keli vežėjai paeiliui, **kiekvienas vežėjas**, perimdamas vežti krovinį su važtaraščiu, tampa vežimo sutarties šalimi pagal važtaraščio sąlygas, vykdo sutartyje numatytas pareigas bei **atsako už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos**¹²³.

Ši nuostata užtikrina kelių vežėjų galimybę suformuoti bendrą „komandą“, atliekančią tam tikrą pervežimą. Esminė paskesniojo pervežėjo atsakomybės sąlyga – krovinio priėmimas perimant kartu ir važtaraštį.

¹²³ 2003 m. vasario 28 d. Atėnų apeliacinio teismo sprendimas, kuriuo paskutinis vežėjas buvo pripažintas atsakingu už nuostolius, nepaisant to, kad buvo nustatyta, jog plombos buvo nuimtos ir uždėtos naujos kitų geležinkelių (Žurnalas OTIF 2004/1, P. 21).

Krovinį veža paeiliui keli vežėjai

Paveikslėlis Nr. 3



Nors aukščiau buvo teigta, jog 1999 m. atlikti COTIF pakeitimai sukūrė sistemą, pagal kurią krovinį pervežimas CIM atžvilgiu yra vykdomas remiantis konsensualine sutartimi, būtina pastebėti, jog modelis, pagal kurį sutarties šalimi paskesnis vežėjas tampa tik perėmęs krovinį ir važtaraštį, vežimo sutartį paverčia realine. Ši bendrosios taisyklės išimtis yra daroma dėl praktinių (t.y. atsakomybės) priežasčių: nėra jokios logikos paskesniajam vežėjui užkrauti atsakomybės našta dėl to, kad prieš jį krovinį vežę vežėjai atliko veiksmus, dėl kurių buvo padaryti nuostoliai kroviniui.

2.7.3. Vykdomieji vežėjai

Kaip jau minėta, vykdomuoju vežėju pagal CIM 3 straipsnio b) paragrafą yra laikomas vežėjas, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su siuntėju, bet kuriam sutartinis vežėjas yra patikėjęs vykdyti visą arba tam tikrą dalį vežimo geležinkeliais.

„Vykdomojo vežėjo“ sąvoka – tai Vilniaus protokolo sukurta naujiena CIM nuostatose. Tiesa, naujosios CIM redakcijos autoriai vykdomojo vežėjo modelį ne sukūrė, o perėmė iš Hamburgo taisyklių. Kaip matosi iš aukščiau pateikto apibrėžimo, esminis vykdomojo vežėjo bruožas – važtaraščio neturėjimas. Tai yra, vykdomasis vežėjas neperima važtaraščio, netampa bendrojo sutartinio santykio dalimi ir dėl to nėra atsakingas už visų kitų vežėjų „klaidas“¹²⁴.

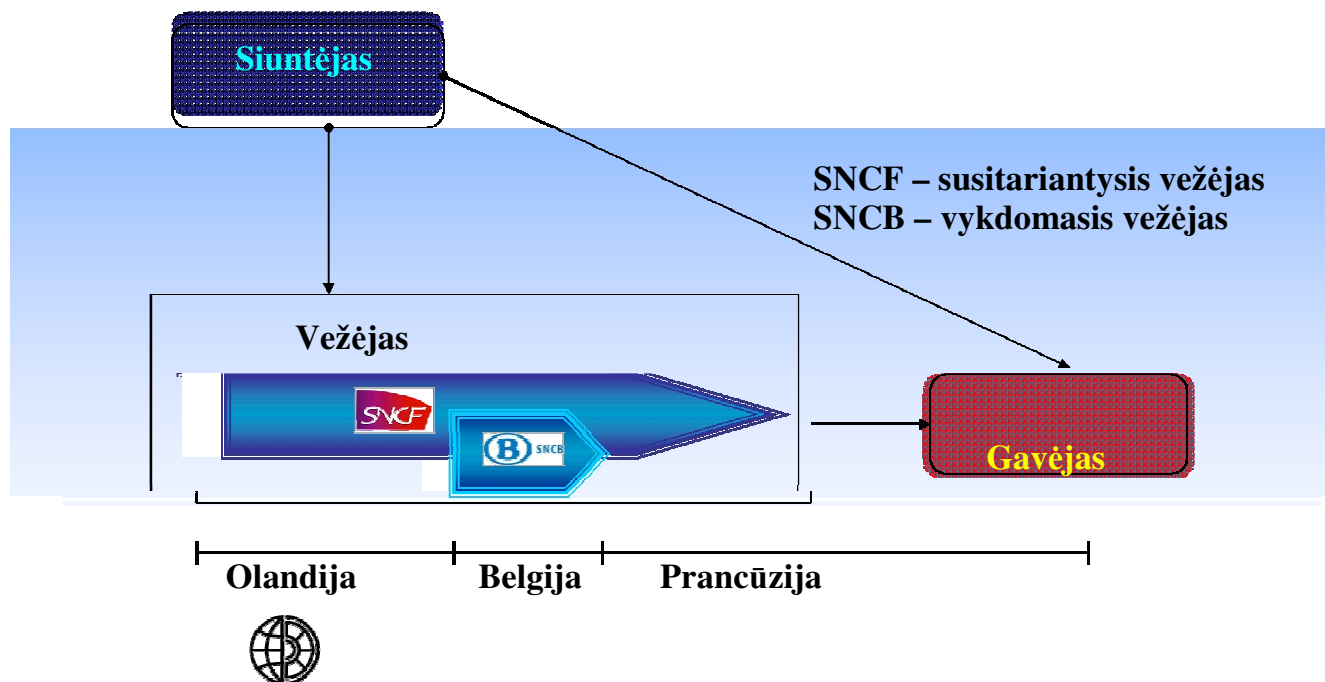
Jei vežėjas patiki vykdomajam vežėjui vykdyti visą ar dalį vežimo, nesvarbu, ar pasinaudodamas vežimo sutartyje numatyta teise ar kitu pagrindu, vežėjas ir toliau atsako už visą vežimą (CIM 27 straipsnio 1 paragrafas). Tai be abejo nepanaikina atgręžtinio reikalavimo teisės, kuri gali egzistuoti tarp vežėjo ir vykdomojo vežėjo (CIM 27 straipsnio 6 paragrafas).

Visos CIM nuostatos, reglamentuojančios vežėjo atsakomybę, taikomos ir vykdomojo vežėjo atsakomybei už vykdomojo vežėjo vykdomą vežimą (CIM 27 straipsnio 2 paragrafas). Kai ir vežėjui, ir vykdomajam vežėjui atsiranda tam tikra atsakomybė, jie **atsako solidariai** (CIM 27 straipsnio 4 paragrafas), bet tik už tą dalį maršruto, kuriame vykdomasis vežėjas faktiškai gabeno krovinį.

¹²⁴ Carriage of goods by rail – the new CIM rules. David Glass // Shipping & Transport Lawyer International, Volume 5, Number 3.

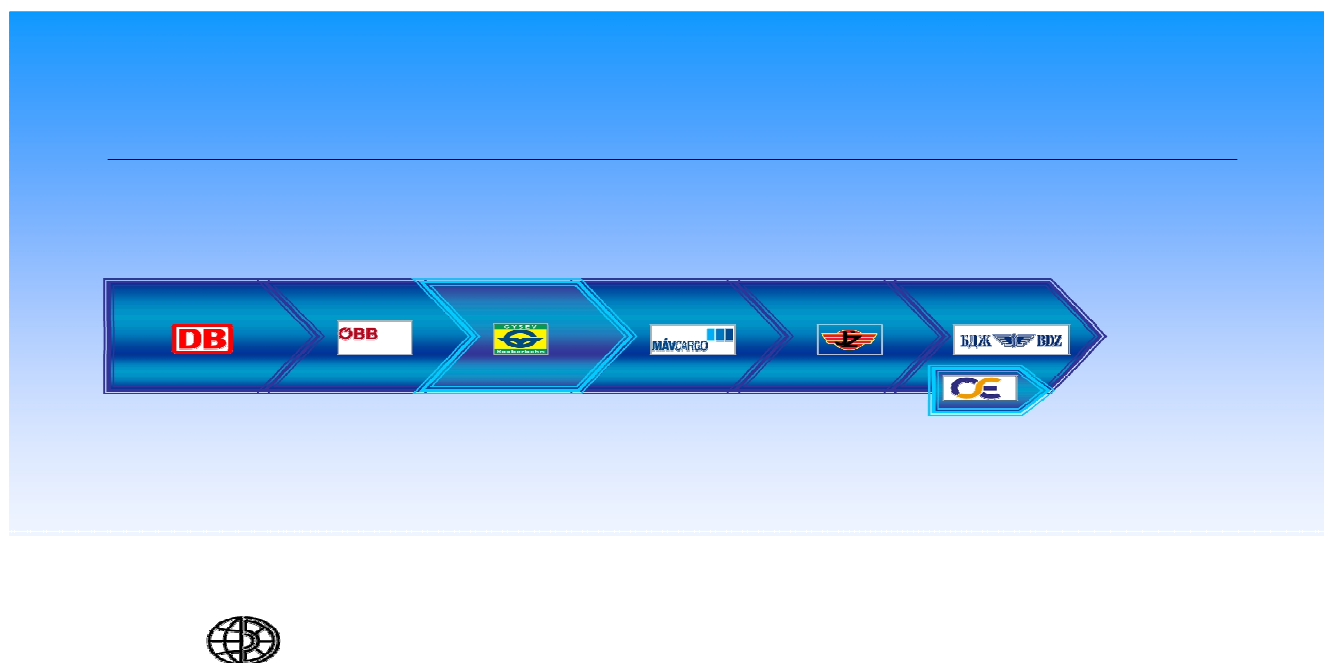
Vykdomasis vežėjas (krovinį veža dali maršruto)

Paveikslėlis Nr. 4



Hipotetinė situacija, kurioje OSE bendrovė laikoma vykdomuoju vežėju¹²⁵.

Paveikslėlis Nr. 5



¹²⁵ Tuo atveju, jei žala atsirastų OSE gabenimo metu, už jo veiksmus būtų atsakingi visi gabenimo procese dalyvavę vežėjai, tačiau, jei žala atsirado pvz. GYSEV gabenimo metu, už jo veiksmus būtų atsakingi visi vežėjai, išskyrus OSE

Bet koks atskiras susitarimas, pagal kurį vežėjas prisiima pareigas, kurių jam nenumato CIM taisyklės, arba pagal kurį jis atsisako teisių, suteiktų CIM taisyklėmis, negalioja vykdomajam vežėjui, jei šis tokio susitarimo nepatvirtino aiškiai raštu. Tačiau nepaisant to, vykdomasis vežėjas patvirtina tokį susitarimą, ar ne, sutartiniam vežėjui ir toliau galioja pareigos ar atsisakymai, numatyti minėtais atskirais susitarimais (CIM 27 straipsnio 3 paragrafas).

Bendra kompensacijos, kurią privalo sumokėti vežėjas, vykdomasis vežėjas, jų darbuotojai ar kiti asmenys, kurių paslaugomis jie naudojami veždami, suma negali viršyti CIM taisyklėse nustatytų ribų (CIM 27 straipsnio 5 paragrafas).

Skirtingai nei paskesnieji vežėjai, kurie yra atsakingi už visą pervežimą, vykdomieji vežėjai atsako tik už tą pervežimo dalį, kurią jie atliko patys.

Prieš įtraukiant „kito vežėjo“ sąvoką į CIM nuostatas, apibrėžimas buvo papildytas žodžiais „vykdyti visą arba tam tikrą dalį vežimo geležinkeliais“ (pabrėžiant būtent geležinkeliais). Tai leidžia išvengti situacijos, kai vežėjas gabendamas krovinį kelių transporto priemone būtų traktuojamas vykdomuoju vežėju. Vadovaujantis CIM 40 straipsnio normomis, vežėjas gabenantis krovinį kelių transporto priemone visais atvejais laikytinas asmeniu, kurio paslaugomis naudojami vežėjas, atlikdamas krovinio pervežimą¹²⁶.

2.7.4. Asmenys, už kuriuos atsako vežėjas

Vežėjas atsako už savo darbuotojus ir kitus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojami veždamas, kai šie darbuotojai ar kiti asmenys atlieka savo pareigas¹²⁷. Geležinkelių infrastruktūros, kuria vežamas krovins, valdytojai taip pat laikomi asmenimis, kurių paslaugomis naudojami vežėjas veždamas krovinį (CIM 40 straipsnis). Pastarasis momentas yra gana įdomus, kadangi daugelyje OTIF valstybių narių geležinkelio infrastruktūros valdymas jau yra atskirtas nuo vežimo geležinkeliu. Vežėjo atsakomybė prieš krovinio siuntėją/gavėją už geležinkelio infrastruktūros valdytojo veiksmus, autoriaus nuomone, vertintina kaip priemonė, užtikrinanti suinteresuoto asmens galimybę visus reikalavimus, susijusius su vežimo sutartimi,

¹²⁶ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000.

¹²⁷ Formuluoė „kai atlieka savo pareigas“ (angl. *within the scope of their functions*) buvo perimta iš CMR, Hamburgo taisyklių bei Varšuvos konvencijos.

pareikšti vienam konkrečiam subjektui – vežėjui. Be to, tokia reglamentacija užtikrina CIM nuostatų taikymą platesniam ginčų ratui. Tuo tarpu ginčams tarp vežėjo ir infrastruktūros valdytojo spręsti yra taikomas COTIF sutarties F priedas (CUI) – vienodosios nuostatos dėl infrastruktūros naudojimo sutarčių tarptautinio geležinkelių transporto atveju¹²⁸.

2.7.5. Vežėjai, kuriems gali būti pareikšti ieškiniai

CIM taisyklės įtvirtina ir procesines taisykles, susijusias su vežėjo civiline teisine atsakomybe, t.y., CIM nuostatos aiškiai nurodo, kokiais atvejais, kuriems būtent vežėjams gali būti pareiškiami reikalavimai (ieškiniai). Vadovaujantis 45 straipsnio 1 paragrafu, su vežimo sutartimi susijusius ieškinius galima pareikšti tik:

- pirmajam vežėjui;
- paskutiniajam vežėjui¹²⁹; arba
- vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys.

Tais atvejais, kai krovinį veža keli vežėjai paeiliui (t.y. vežėjas ir paskesnieji vežėjai), važtaraštyje (paties vežėjo sutikimu) nurodytam vežėjui turinčiam pristatyti krovinį ieškinys susijęs su vežimo sutartimi gali būti pareiškiamas net ir tuo atveju, jei šis vežėjas negavo nei krovinio, nei važtaraščio (CIM 45 straipsnio 2 paragrafas).

45 straipsnio 3 ir 4 paragrafuose yra pateikiamos 45 straipsnio 1 paragrafe įtvirtintos bendrosios procesinės nuostatos išlygos:

- ieškinys dėl pagal vežimo sutartį sumokėtos sumos grąžinimo gali būti pareikštas tik *i)* tam vežėjui, kuris paėmė šią sumą, arba *ii)* tam vežėjui, kurio vardu minėta suma buvo paimta (CIM 45 straipsnio 3 paragrafas);
- ieškinį dėl mokėjimo pristačius krovinį gali būti pareikštas tik tam vežėjui, kuris perėmė krovinį krovinio išsiuntimo vietoje (CIM 45 straipsnio 4 paragrafas).

¹²⁸ Carriage of goods by rail – the new CIM rules. David Glass // Shipping & Transport Lawyer International, Volume 5, Number 3.

¹²⁹ Paskutinis vežėjas turi būti suprantamas ne kaip vežėjas, kuris paskutinis prisijungė prie sutarties perimdamas važtaraštį ir krovinį, bet kaip vežėjas, kuriam pagal išankstinį vežėjo, sudariusio vežimo sutartį, planą teko pareiga pristatyti krovinį krovinio gavėjui ir kuris iš anksto buvo įtrauktas į važtaraštį.

Vadovaujantis 45 straipsnio 5 paragrafu, ieškinius galima pareikšti ir aukščiau neišvardytiems vežėjams, jeigu šie ieškiniai pareiškiami kaip priešieškiniai ar prieštaravimai tose bylose, kurios yra susijusios su pagrindiniu reikalavimu, kylančiu iš tos pačios pervežimo sutarties. Be to, tais atvejais, kai CIM nuostatos yra taikomos ir vykdomajam vežėjui, jam taip pat gali būti pareikštas su vežimo sutartimi susijęs ieškinys.

Tam tikrais atvejais ieškovas savo reikalavimus gali pareikšti (t.y. ieškinį pateikti) ne vienam, o keliems vežėjams. Tokiais atvejais ieškovas praranda teisę pasirinkti atsakomybės subjektą iš karto, kai tik ieškinys yra pareiškiamas bet kuriam iš vežėjų. Ši nuostata taikoma ir tuo atveju, kai ieškovas pasirenka tarp vieno ar kelių vežėjų ir vykdomojo vežėjo (CIM 45 straipsnio 7 paragrafas).

Pagal CMR (36 straipsnis) ieškiniai gali būti pareiškiami keliems ar net daugeliui vežėjų. Tuo tarpu pagal CIM nuostatas ieškinys pareikštinas tik vienam vežėjui. Šis skirtumas iš esmės kyla iš to, jog geležinkelio vežėjų bankrotas (nemokumas) yra daug mažiau tikėtinas nei vežėjų keliais¹³⁰, tad atitinkamai klientų interesai yra pakankamai apsaugoti ir vieno atsakovo atveju.

2.7.6. Atgręžtinio reikalavimo (regreso) teisė

Regreso teisė laikoma už skolininką prievolę kreditoriui įvykdžiusio asmens teisė nukreipti atgręžtinį analogišką reikalavimą į skolininką. Vežėjas, vadovaudamasis CIM nuostatomis sumokėjęs kompensaciją, turi atgręžtinio reikalavimo (regreso) teisę į krovinio vežime dalyvavusius vežėjus, tačiau privalo remtis šiomis taisyklėmis:

a) vežėjas, nulėmęs (sukėlęs) žalą (nuostolius), už šią žalą (nuostolius) privalo atsakyti asmeniškai (CIM 50 straipsnio 1 paragrafo a) punktas);

b) jei žalą (nuostolius) sukėlė keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už tą dalį žalos (nuostolių), kuri buvo padaryta konkretaus vežėjo veiksmais (CIM 50 straipsnio 1 paragrafo b) punktas);

c) jei neįmanoma įrodyti, kuris vežėjas sukėlė žalą (t.y. neįmanoma atskirti, kokia dalimi konkretus vežėjas nulėmė kilusius nuostolius), kompensacija

¹³⁰ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 40.

paskirstoma¹³¹ visiems vežime dalyvavusiems vežėjams lygiomis dalimis. Nuo pareigos kompensuoti žalą yra atleidžiami tie vežėjai, kurie įrodo, jog neprisidėjo prie aptariamų žalų kilimo (CIM 50 straipsnio 1 paragrafo c) punktas).

Vieno iš atsakingų vežėjų nemokumo atveju šiam vežėjui tenkanti, bet nesumokėta kompensacijos dalis padalijama visiems kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams priklausomai nuo kiekvienam vežėjui tenkančios vežimo mokesčio dalies.

2.8. Atsakomybė laike

Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus visą krovinį ar jo dalį arba jį apgadinus, kai tai įvyksta nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo. Kitaip tariant, vežėjas yra atsakingas už krovinį visą laiką, kai krovinys yra vežėjo dispozicijoje.

Šioje vietoje primintina ir tai, jog CIM nuostatos reglamentuoja tik sutartinę vežėjo atsakomybę. Dėl šios priežasties civilinė atsakomybė vežėjui gali kilti tik tuo metu, kai vežėją ir klientą sieja susitarimas (sutartis).

2.9. Reikalavimų, pretenzijų ar ieškinių pareiškimas

Kaip jau minėta, CIM nuostatos įtvirtina ne tik materialinės teisės normas (t.y. teises ir pareigas, atsakomybę ir pan.), bet ir procesines reikalavimų, kylančių iš vežimo geležinkeliais sutarčių, pateikimo taisykles.

Su vežimo sutartimi susiję reikalavimai turi būti pateikti raštu tam vežėjui, kuriam gali būti pareiškiamas ieškinys (žr. Vežėjai, kuriems gali būti pareikšti ieškiniai), ir to asmens, kuris turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui (CIM 43 straipsnio 1, 2 paragrafai). Pagal bendrąją taisyklę, tokį ieškinį vežėjui turi teisę pareikšti arba krovinio siuntėjas, arba krovinio gavėjas.

Krovinio siuntėjas turi teisę pareikšti ieškinį¹³² vežėjui tol, kol krovinio gavėjas: 1) neperima važtaraščio, 2) nepriima krovinio arba 3) nepasinaudoja jam priklausančia teise nuo važtaraščio užpildymo momento keisti vežimo sutartį arba

¹³¹ Kompensacija paskirstoma proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai.

¹³² Krovinio siuntėjas, pareikšdamas ieškinį, privalo pateikti važtaraščio dublikatą. Jeigu jo nėra, siuntėjas privalo pateikti gavėjo sutikimą (įgaliojimą) priimti krovinį arba įrodyti, kad gavėjas atsisakė jį priimti. Prireikus siuntėjas privalo įrodyti, jog važtaraščio nėra arba jis buvo prarastas.

kroviniui atvykus į paskirties vietą pareikalauti vežėjo perduoti krovinio gavėjui važtaraštį ir pristatyti jam krovinį.

Atitinkamai krovinio gavėjas tokią teisę į ieškinio pareiškimą¹³³ įgyja tik nuo momento, kai jis: 1) perima važtaraštį, 2) priima krovinį, 3) pasinaudoja jam priklausančia teise nuo važtaraščio užpildymo momento keisti vežimo sutartį arba kroviniui atvykus į paskirties vietą pareikalauti vežėjo perduoti krovinio gavėjui važtaraštį ir pristatyti jam krovinį.

Iš esmės ši bendroji nuostata gali būti apibendrinta taip: „teisę pareikšti ieškinį turi tas asmuo, kuriam priklauso disponavimo kroviniu teisė“¹³⁴. Tačiau minėta bendroji nuostata turi ir išlygų, t.y. išskirtinai tik:

- **asmuo** pagal vežimo sutartį **sumokėjęs** tam tikras **sumas**, turi teisę reikšti ieškinį dėl šių sumų grąžinimo;
- **krovinio siuntėjas** turi teisę reikšti ieškinį dėl mokesčio, mokėtino pristačius krovinį, sumokėjimo.

Pabrėžtina, jog krovinio siuntėjo ar gavėjo teisė pareikšti ieškinį yra išimtinė ir alternatyvi, t.y. ji nepriklauso pirmajam arba antrajam. Ši teisė priklauso tik vienam iš jų. Tačiau tokios teisės turėjimas nėra nustatytas *a priori*, o priklauso nuo to, kuriam iš šių subjektų priklauso teisė disponuoti kroviniu.

Tam, kad vėliau būtų patvirtinta, jog reikalavimas yra išspręstas, išnagrinėjus reikalavimą, vežėjas gali pareikalauti pateikti važtaraščio, važtaraščio dublikato arba mokesčio, mokėtino pristačius krovinį, kvito originalus (CIM 43 straipsnio 6 paragrafas).

Visais atvejais, kai CIM nuostatos yra taikomos, ieškiniai dėl vežėjo atsakomybės (nepriklausomai nuo ieškinio pagrindo) gali būti pareiškiami tik laikantis CIM taisyklėse nustatytų sąlygų ir atsakomybės ribų. Ši nuostata galioja ir tada, kai ieškiniai pareiškiami darbuotojams ir kitiems asmenims, už kuriuos vežėjas atsako (CIM 41 straipsnis). Cituota norma galioja net trečiųjų asmenų atžvilgiu. Iš esmės jos tikslas būtent ir yra visais atvejais užtikrinti vežėjo ribotą atsakomybę. Labai paprastu

¹³³ Krovinio gavėjas, pareikšdamas ieškinį, privalo pateikti ir važtaraštį. Važtaraščio pateikti nereikia, jei krovinio gavėjui jis nebuvo perduotas. Ieškinio pareiškimo teisės gavėjas apskritai netenka, kai jam pačiam pavedus pristatyti krovinį kitam asmeniui, šis asmuo paima važtaraštį, priima krovinį arba teisę kroviniui atvykus į paskirties vietą pareikalauti vežėjo perduoti jam važtaraštį ir pristatyti krovinį.

¹³⁴ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 40.

pavyzdžiu galėtų būti situacija, kurioje krovinio savininku yra ne krovinio siuntėjas. Tokiu atveju tikrasis krovinio savininkas, reikšdamas ieškinį vežėjui dėl patirtos žalos kompensavimo, yra saistomas CIM nuostatomis įtvirtintų atsakomybės limitų, net ir nebūdamas vežimo sutarties dalyviu¹³⁵.

2.9.1. Teisės pareikšti ieškinį išnykimas

Kai suinteresuotas asmuo priima krovinį¹³⁶, išnyksta teisė pareikšti vežėjui bet kokią su vežimo sutartimi susijusį ieškinį dėl krovinio dalies praradimo, apgadinimo arba vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą (CIM 47 straipsnio 1 paragrafas). Tačiau teisė pareikšti ieškinį neišnyksta:

- ✓ krovinio dalies praradimo arba apgadinimo atveju, jeigu:
 - turintis tam teisę asmuo, prieš priimdamas krovinį, pagal CIM 42 straipsnį¹³⁷ nustato, kad krovinio dalis prarasta arba sugadinta,
 - krovinio praradimo ar apgadinimo faktas, kuris turėjo būti nustatytas pagal CIM 42 straipsnį, nebuvo nustatytas tik dėl vežėjo kaltės;
- ✓ iš išorės nepastebimos žalos atveju, kai turintis tam teisę asmuo tai pastebėjo tik priėmęs krovinį ir jis:
 - pareikalavo nustatyti krovinio praradimo ar apgadinimo faktą pagal CIM 42 straipsnį iš karto po to, kai buvo pastebėta žala, bet ne vėliau kaip po septynių dienų nuo krovinio priėmimo, ir
 - kartu įrodė, kad žala atsirado jau priėmus krovinį vežti, bet jo dar nepristačius;

¹³⁵ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 39.

¹³⁶ Ruošiant naują CIM redakciją buvo atsisakyta minties atkartoti CMR 30 straipsnio nuostatą, pagal kurią prekių priėmimas nepadaro jokių išlygų reiškia **tik nuginčijamą įrodymą**, kad vežėjas pristatė krovinį tokios būklės, koks yra pageidaujamas pagal važtaraštį. CIM autorių nuomone, CIM 47 straipsnio 2 paragrafas yra visiškai pakankamas užtikrinti klientų interesus.

¹³⁷ Šis straipsnis numato, jog tuo atveju, kai vežėjas nustato arba laiko, kad krovinio dalis prarasta ar sugadinta, arba jeigu tai pareiškia turintis tam teisę asmuo, vežėjas privalo, jei įmanoma dalyvaujant minėtam asmeniui, nedelsdamas surašyti protokolą, kuriame būtų pagal žalos pobūdį nustatyta krovinio būklė, masė ir, jei galima nustatyti, žalos dydis, žalos atsiradimo priežastis ir laikas. Kai minėtas asmuo nepripažįsta protokole užfiksuotų faktų, jis gali pareikalauti, kad krovinio būklę ir masę, taip pat žalos atsiradimo priežastį ir jos dydį nustatytų vežimo sutarties šalių arba teismo ar specialiojo teismo paskirtas ekspertas. Procedūrai taikomi valstybės, kurioje nustatinėjami faktai, teisės aktai.

✓ krovinio vėlavimo pristatyti per jo pristatymo terminą atveju, jeigu turintis tam teisę asmuo per 60 dienų pasinaudoja savo teisėmis prieš vieną iš vežėjų, prieš kuriuos galima pareikšti ieškinį dėl vežimo sutarties;

✓ jeigu turintis tam teisę asmuo įrodo, kad kroviniiui padaryta žala atsirado dėl veiksmų arba neveikimo siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų žala gali būti padaryta.

Jeigu krovinio vežimo metu vadovaujantis CIM nuostatomis yra performinami važtos dokumentai, teisė pareikšti ieškinį dėl krovinio dalies praradimo ar apgadinimo pagal vieną iš ankstesnių vežimo sutarčių išnyksta tarsi būtų buvusi tik viena vežimo sutartis.

2.9.2. Teismai, kuriems adresuotini reikalavimai (teisingumas)

CIM taisyklėmis grindžiami ieškiniai gali būti pareiškiama išskirtinai tik tuose teismuose, kurie yra:

- bet kurioje valstybėje narėje ir buvo pasirinkti bendru šalių sutarimu; arba
- atsakovo gyvenamosios vietos/nuolatinės gyvenamosios vietos, pagrindinės buveinės arba filialo ar atstovybės, per kuriuos buvo sudaryta konkreti vežimo sutartis, teritorijoje; arba
- krovinio paėmimo vežti (t.y. išsiuntimo) vietos teritorijoje; arba
- krovinio pristatymo (t.y. paskirties) vietos teritorijoje.

Kai CIM taisyklėmis grindžiamas ieškinys yra nagrinėjamas kompetentingame teisme arba kai toks teismas jau yra paskelbęs sprendimą, joks naujas ieškinys tuo pačiu pagrindu tarp tų pačių šalių jokioje kitoje valstybėje negali būti pareikštas. Ši taisyklė netaikoma, kai toks pakartotinis ieškinys yra reiškiamas toje valstybėje, kurioje pirmojo teismo sprendimas negali būti priverstinai įgyvendintas. Ši nuostata užtikrina tarptautiniu mastu plačiai žinomų *lis pendens*¹³⁸ ir *res judicata*¹³⁹ taisyklių įgyvendinimą.

¹³⁸ *Lis pendens* taisyklė tarptautiniame civiliniame procese reiškia, kad, pareiškus ieškinį vienos valstybės teisme, prarandama teisė pareikšti ieškinį kitos valstybės teisme. *Lis pendens* esmė yra paremta pirmiau pradėtos bylos prioritetu.

CIM normose įtvirtintą teisingumo taisyklę reikėtų vertinti kaip turinčią prioritetą prieš 1968 m. Briuselio konvencijos dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo nuostatas. Kartu atkreiptinas dėmesys, jog CIM nuostatos nenumato jokių išlygų, leidžiančių valstybėms narėms sudaryti susitarimas dėl specialiosios jurisdikcijos.

2.9.3. Reikalavimų pareiškimo senaties terminai

CIM nuostatos (48 straipsnis) įtvirtina specialiuosius ieškinio senaties terminus. Bendroji nuostata yra tokia, jog ieškinių, susijusių su vežimo sutartimi, senaties terminas – vieneri metai (CIM 48 straipsnio 1 paragrafas). Dvejų metų senaties terminas taikomas:

a) ieškiniams dėl vežėjo iš gavėjo paimto mokesčio, mokamo pristačius krovinį, susigrąžinimo;

b) ieškiniams dėl už parduotą krovinį vežėjo gautų pajamų susigrąžinimo;

c) ieškiniams dėl žalos, sąlygotos veiksmų arba neveikimo siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų gali būti padaryta ši žala. Kuriant CIM nuostatas buvo aktyviai siūloma šiuo atveju numatyti 3 metų senaties terminą (t.y. tokį, koks yra numatytas CMR), tačiau šis pasiūlymas nebuvo priimtas;

d) ieškiniams dėl vežimo sutarčių, sudarytų prieš važtos dokumentų performinimą CIM 28 straipsnyje numatytu atveju.

CIM nustato ne tik specialiuosius senaties terminus, bet ir specialiąsias šių terminų pradžios skaičiavimo taisykles. Remiantis CIM 48 straipsnio 2 paragrafu, senaties terminai pradedami skaičiuoti:

a) ieškiniams dėl kompensacijos už visą prarastą krovinį – trisdešimt pirmą dieną po krovinio pristatymo termino pasibaigimo;

b) ieškiniams dėl kompensacijos už krovinio dalies praradimą, apgadinimą arba vėlavimą jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą – dieną, einančią po krovinio pristatymo dienos;

¹³⁹ *Res judicata* galia nurodo, kad šalys netenka teisės kitoje byloje ginčyti įsiteisėjusiu teismo sprendimu nustatytų faktų bei teisinių santykių ir reikšti tų pačių reikalavimų tuo pačiu pagrindu.

c) visais kitais atvejais – kitą dieną po tos dienos, kai asmuo gali įgyvendinti turimas teises.

Įdomu yra tai, jog senaties termino sustabdymą ir nutraukimą reglamentuoja nacionalinė teisė, išskyrus vieną išimtį, nurodytą CIM 48 straipsnio 3 paragrafe, t.y. pagal CIM nuostatas raštu pateikus vežėjui reikalavimą, senaties terminas sustabdomas iki tos dienos, kai vežėjas rašytiniu pranešimu atmeta reikalavimą ir grąžina pridėtus dokumentus.

2.10. Atleidimas nuo atsakomybės

2.10.1. Atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

Vadovaujantis CIM 23 straipsnio nuostatomis, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo mastu, kiek krovinys yra prarandamas arba apgadinamas dėl:

1. suinteresuoto asmens kaltės ar tokio asmens duoto pavedimo (jei nėra vežėjo kaltės);
2. paties krovinio trūkumų (krovinio sugedimo, krovinio nubyrėjimo ir kt.);
3. aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti (kontroliuoti) ar apsisaugoti nuo jų pasekmių.
4. ypatingos rizikos, būdingos vienai ar kelioms iš šių aplinkybių:
 - a. pagal bendrąsias vežimo sąlygas arba aiškų susitariamą (įrašytą važtaraštyje) kroviniai vežami pusvagoniais¹⁴⁰;
 - b. nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius krovinius, kurie dėl savo specifinių savybių vežami neįpakuoti arba netinkamai įpakuoti gali būti prarasti arba apgadinti;
 - c. krovinį pakrauna siuntėjas arba jį iškrauna gavėjas;
 - d. vežami tokie kroviniai, kurie dėl savo specifinių ypatybių gali būti visiškai ar iš dalies prarasti arba apgadinti, t. y. gali sudužti, surūdyti, savaime sugesti iš vidaus, išdžiūti, ištekėti;

¹⁴⁰ Kalbant apie atmosferos reiškinių kroviniams padaromą žalą, krovinių vežimas įvairiarūšio transporto vienetuose ir uždaroje kelių transporto priemonėse, vežamose vagonais, nelaikomas vežimu pusvagoniais. Be to, jei siuntėjas naudoja apdangalus vežti krovinius pusvagoniais, vežėjui tenka tokia pati atsakomybė kaip ir tais atvejais, kai krovinys vežamas pusvagoniais be apdangalų, net jei tai kroviniai, kurie pagal bendrąsias vežimo sąlygas nevežami pusvagoniais.

e. klaidingai, netiksliai arba neišsamiai nurodomi arba sunumeruojami krovinio vienetai;

f. vežami gyvi gyvūnai;

g. krovinys, kurį pagal atitinkamas nuostatas arba pagal važtaraštyje nurodytus siuntėjo ir vežėjo susitarimus būtina vežti su palyda, prarandamas arba apgadinamas dėl rizikos, nuo kurios privalėjo apsaugoti palyda.

Dėl 1, 2 ir 3 punkte nurodytų priežasčių vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės ir tuo atveju, kai yra vėluojama pristatyti krovinį per sutartą krovinio pristatymo terminą.

Teismų praktikoje aiškinama, kad vien aplinkybės, jog krovinį pakrovė siuntėjas arba iškrovė gavėjas, egzistavimas savaime nereiškia, kad vežėjui nekyla atsakomybė¹⁴¹. CIM nuostatos tiesiog numato vežėjo naudai tam tikras nugincijamas prezumpcijas. Suinteresuotas asmuo visuomet turi teisę įrodyti, jog nors CIM nuostatų nurodytos specialiosios rizikos ir egzistavo, jos nebuvo nuostolių atsiradimo priežastimi. Tai yra, suinteresuotas asmuo gali įrodyti, jog tarp specialiųjų rizikų buvimo ir nuostolių kilimo nėra priežastinio ryšio. Taip nugincijama CIM nuostatomis įtvirtinta prezumpcija ir pagrindžiama vežėjo atsakomybė.

Pabrėžtina, jog CIM 23 straipsnyje naudojama formuluotė „*tuo mastu, kiek...*“ yra pasirinkta neatsitiktinai. Ši formuluotė pakeitė iki tol taikytą atleidimo nuo atsakomybės modelį „*vežėjas neatsako, jei...*“. Naujoji nuostata užtikrina vadinamosios *pro rata*¹⁴² atsakomybės egzistavimą, tai yra, naujoji nuostata aiškiai parodo, jog vežėjas gali būti atleidžiamas ne nuo visos atsakomybės, o nuo tam tikros jos dalies¹⁴³. Autoriaus nuomone, ši naujovė vertintina pozityviai, kadangi leidžia daug tikliau pibrėžti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejus ir užtikrinti vežėjo ir suinteresuotų šalių interesų pusiausvyrą.

Pareiga įrodyti, kad krovinys buvo prarastas, apgadintas arba buvo pavėluota jį pristatyti per jo pristatymo terminą dėl 1-3 punktuose aptartų atvejų **tenka vežėjui** (CIM 25 straipsnio 1 paragrafas).

¹⁴¹ Lietuvos apeliacinio teismo 2010 m. rugsėjo mėn. 13 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2A-612/2010.

¹⁴² Lot. *pro rata* – tam tikru santykiu, tam tikra proporcija.

¹⁴³ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 31

Jeigu vežėjas, atsižvelgdamas į konkretaus atvejo aplinkybes, nustato, kad kroviny s prarastas arba apgadintas dėl vienos arba kelių aukščiau minėtų ypatingų rizikų (CIM 23 straipsnio 3 paragrafas), preziumuojama, jog kroviny s būtent dėl šių priežasčių ir buvo prarastas ar apgadintas (CIM 25 straipsnio 2 paragrafas). Ši prezumpcija netaikoma CIM 23 straipsnio 3 paragrafo a punkte nurodytu atveju¹⁴⁴, jei vežimo metu prarandama labai didelė krovinyo dalis arba prarandamas krovinyo vienetas (CIM 25 straipsnio 3 paragrafas). Be to, ši prezumpcija visuomet gali būti nuneigta, t.y. visais atvejais suinteresuotas asmuo turi teisę įrodyti, kad žala atsirado ne dėl vienos iš minėtų rizikų arba ne tik dėl jų (CIM 25 straipsnio 2 paragrafas).

CIM 39 str. yra numatytas specialus atleidimo nuo atsakomybės pagrindas – branduolinė avarija. Vežėjas atleidžiamas nuo CIM taisyklių pagrindu kylančios atsakomybės esant tokių sąlygų visetui:

1. žala padaroma dėl branduolinės avarijos;
2. pagal šalies įstatymus ir kitus teisės aktus, reglamentuojančius atsakomybę branduolinės energetikos srityje, už tokią žalą atsako branduolinės energetikos įrenginio eksploatuotojas arba jį pakeitęs asmuo.

Apibendrinant, darytina išvada, kad CIM nustatytas atleidimo nuo atsakomybės modelis atitinka klasikinį, taikomą kituose transporto teisės šakuose ir neturi jokių ypatumų, jis yra pakankamai efektyvus ir praktikoje nekelia problemų dėl tinkamo jo taikymo.

2.11. Krovinyo siuntėjo ir krovinyo gavėjo pareigos pagal CIM nuostatas

Nors, kaip jau minėta, CIM nuostatos iš esmės yra skirtos riboti vežėjo geležinkeliais atsakomybę, pačiame akte yra nuostatų, įtvirtinančių ir krovinyo siuntėjo/gavėjo pareigas bei jų atsakomybę. Esminis skirtumas tarp vežėjo atsakomybės ir krovinyo siuntėjo/gavėjo atsakomybės yra tas, kad pastarųjų subjektų atsakomybės ribos CIM nuostatomis nėra reguliuojamos.

CIM nuostatos numato, jog krovinyo siuntėjas privalo:

¹⁴⁴ Tai yra, kai pagal bendrąsias vežimo sąlygas arba aiškų susitariamą (įrašytą važtaraštyje) krovinyai vežami pusvagoniais.

1. atsakyti už visas vežėjo turėtas išlaidas ar patirtą žalą, kilusias dėl to, jog siuntėjas važtaraštyje įrašė klaidingus, netikslius arba nepakankamus duomenis ar šiuos duomenis nurodė ne tam konkrečiai skirtoje vietoje (CIM 8 straipsnio 1 paragrafo 1 punktas). Vežėjo naudai CIM 8 straipsnio 2 paragrafe yra įtvirtinta prezumpcija, jog tol, kol neįrodoma priešingai, siuntėjo prašymu vežėjo važtaraštyje įrašyti duomenys laikomi įrašytais siuntėjo vardu.

2. atsakyti už visas vežėjo turėtas išlaidas ar patirtą žalą, kilusias dėl to, jog siuntėjas važtaraštyje neįrašė RID nuostatose nurodytų duomenų (CIM 8 straipsnio 1 paragrafo 2 punktas). CIM 9 straipsnis papildomai nustato, jog siuntėjui į važtaraštį neįtraukus RID taisyklėse nurodytų duomenų, vežėjas turi teisę bet kada (aplinkybėms to reikalaujant) iškrauti ar sunaikinti krovinį arba padaryti jį nekenksmingą, už tai nemokėdamas jokios kompensacijos. Ši nuostata negalioja tais atvejais, kai priimdamas krovinį vežti vežėjas jau žino apie krovinio pavojingumą. Tokia nuostata buvo įtraukta į CIM vadovaujantis CMR (22 straipsnis) bei Hamburgo taisyklių (13 straipsnis) pavyzdžiu¹⁴⁵.

3. siuntėjo ir vežėjo susitarimui nereguliuojant krovinio pakrovimo pareigos, pakrauti krovinį (CIM 13 straipsnio 1 paragrafas). Atitinkamai krovinio siuntėjas privalo atlyginti vežėjui pastarojo dėl netinkamo krovinio pakrovimo patirtą žalą (CIM 13 straipsnio 2 paragrafas). Tačiau būtent vežėjas yra asmuo, kuriam tenka pareiga įrodyti, kad krovinyje buvo netinkamai pakrautas¹⁴⁶.

4. tinkamai įpakuoti krovinį bei atsakyti prieš vežėją už šios pareigos netinkamą įvykdymą, t.y. atlyginti vežėjui dėl netinkamo krovinio įpakavimo ar visiško neįpakavimo atsiradusią žalą. Vežėjas praranda teisę į nuostolių atlyginimą, jei priimdamas vežti krovinį jis matė ar žinojo apie netinkamą pakuotę, tačiau nepateikė jokių išlygų, susijusių su šiuo klausimu (CIM 14 straipsnis).

5. pridėti prie važtaraščio reikiamus dokumentus, kitais būdais padaryti šiuos dokumentus prieinamus vežėjui bei suteikti vežėjui visą reikiamą informaciją užtikrinant atlikimą tų administracinių formalumų, kurie yra reikalaujami muitinės ar

¹⁴⁵ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 21.

¹⁴⁶ Carrier's obligations and liabilities, Francesco Berlingieri <http://www.cmi2008athens.gr/sub3.5.pdf> [2010-11-19]

kitų administracinės valdžios institucijų ir kurie privalo būti atlikti iki krovinio pristatymo (CIM 15 straipsnio 1 paragrafas). Atitinkamai krovinio siuntėjas privalo atsakyti vežėjui už pastarajam padarytą bet kokią žalą, kilusią dėl minėtų dokumentų ar informacijos nepateikimo, trūkumo arba neteisingo užpildymo. Nors vežėjas neprivalo tikrinti, ar krovinio siuntėjo pateikti dokumentai ir informacija yra teisingi ir pakankami, žala neatlyginama, jei yra nustatoma paties vežėjo kaltė (CIM 15 straipsnio 2 paragrafas).

6. laikytis muitinės arba kitų administracinės valdžios institucijų nustatytų reikalavimų krovinų pakuotėms bei apdangalams. Siuntėjui tinkamai neįpakavus arba neuždengus krovinio pagal minėtus reikalavimus, tą padaryti siuntėjo sąskaita turi teisę vežėjas. Vežėjo patirtos išlaidos padengiamos krovinį pristačius į paskirties vietą (CIM 15 straipsnio 8 paragrafas).

2.12. CIM ir CMR nuostatų palyginimas

Jau buvo minėta, jog rengiant naująją CIM redakciją vienas iš esminių tikslų buvo pasiekti pervežimus geležinkelio transportu reguliuojančių normų maksimalų suderinamumą su pervežimus kitomis transporto rūšimis reguliuojančiomis taisyklėmis. Pagrindinė harmonizacija buvo vykdoma derinant naująją CIM redakciją su CMR nuostatomis. Toliau pateikiami esminiai šių aktų panašumai ir skirtumai.

2.12.1. Panašumai

1999 m. CIM redakcijos autoriams pavyko suderinti CIM ir CMR nuostatas šiose srityse:

1. Naujosios CIM nuostatos taikomos nepriklausomai nuo to, kokiomis geležinkelio linijomis yra vykdomas pervežimas. Senesnė CIM redakcija numatė imperatyvą, jog pervežimas privalo vykti tomis geležinkelio linijomis, kurios yra registruotos OTIF registre;

2. CIM nuostatų taikymas tapo privalomas (imperatyvus). Nors CIM nuostatų imperatyvumas ir nebuvo kvestionuojamas iki 1999 m., naujoji redakcija (CIM 5 straipsnis), sekama CMR 41 straipsnio pavyzdžiu, įtraukė aiškią nuostatą dėl normų privalomo pobūdžio. Taip buvo pasiektas teisinis užtikrintumas;

3. Vadovaujantis CMR nuostatomis, CIM taisyklės nuo 1999 m. vežimo sutartį traktuoja kaip konsensualinę, o važtaraštis yra laikomas ne vežimo sutartimi, o tik vežimo sutarties įrodymu. Be to, kaip ir CMR atveju – tai nuginčijamas įrodymas;

4. Tiek CMR, tiek CIM nepateikia vienodojo važtaraščio modelio;

5. Sekant CMR (1 straipsnis) pavyzdžiu naujosios CIM nuostatos taikomos tik pervežimas, atliekamiems už atlygį (CIM 1 straipsnis);

6. CIM nuostatose (CIM 7 straipsnis) atsirado reikalavimas į važtaraštį įtraukti sąlygą, jog, neatsižvelgiant į bet kurias tam prieštaraujančias nuostatas, vežimui taikomos CIM taisyklės. Tokia norma egzistuoja CMR 6 straipsnyje. Šių taisyklių pagrindimas yra gana paprastas: taip krovinio gavėjas tampa užtikrintas dėl taikytinos teisės (konkrečiai CIM arba CMR). Be to, taip ginčą nagrinėjantys teismai (net nesantys OTIF valstybėse narėse) yra įpareigojami taikyti CIM nuostatas;

7. Buvo pakeistas senosios CIM redakcijos griežtesnis reglamentavimas ir numatyta, jog važtaraštyje šalys gali įrašyti bet kokius kitus (t.y. tuos, kurie nenurodyti ir nėra reikalaujami CIM), jų vertinimu, reikalingus duomenis. Taip buvo užtikrinta šalių valios laisvė bei pasiektas suderinamumas su CMR (6 straipsnis);

8. CIM normose atsisakius vežėjo pareigos vežti krovinį buvo supaprastinta ir teisės disponuoti kroviniu tvarka. Šis supaprastinimas taip pat priartino CIM normas prie CMR nuostatų (konkrečiai – 10 straipsnis);

9. Dalis bylos teisingumą reguliuojančių CIM nuostatų (t.y. CIM 46 straipsnio 1 paragrafo a) ir b) punktai) yra identiškos CMR normoms (t.y. CMR 31 straipsnis 1 paragrafas)¹⁴⁷.

CIM akte galima rasti ir daugiau momentų, kurie atkartoja CMR nuostatas arba bent jau yra tapę labai artimais CMR taisyklėms. Nors pagrįstai galima teigti, jog naujosios CIM versijos autoriams pavyko pasiekti tikslą ir priderinti CIM nuostatas prie CMR taisyklių, paminėtina, jog šiuose dviejuose aktuose liko ir iš esmės besiskiriančių nuostatų. Būtent jos toliau trumpai ir nurodomos.

¹⁴⁷ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 8.

2.12.2. Skirtumai

Tarp CIM ir CMR nuostatų iki šiol likę skirtumai pagrindžiami dvejopai: viena vertus sutariama, jog tarptautinių pervežimų geležinkeliu praktika nėra lygiavertė tarptautinių pervežimų keliais praktikai, kita vertus, tam tikri skirtumai yra susidarę dėl naujosios CIM versijos autorių nuomonės, kad sukurtos CIM taisyklės yra palankesnės geležinkelio vežėjų klientams arba suteikia daugiau teisinio aiškumo (užtikrintumo). Taigi CIM ir CMR taisyklės nebuvo suderintos šiose srityse:

1. CMR nuostatos numato konvencijos taikymo išimtį tuo atveju, kai yra pervežami žmonių palaikai (t.y. vykdoma laidotuvių procesija) arba baldai (CMR 1 straipsnis), tačiau CIM nuostatos tokių išlygų nenumato. Naujosios CIM versijos autoriai nusprendė, kad ši nuostata geležinkelių transporto atveju nėra aktuali;

2. CMR (5 straipsnis) numato pareigą važtaraštį užpildyti trimis egzemplioriais, pasirašytais krovinio siuntėjo ir vežėjo. Dar daugiau, CMR 5 straipsnyje aiškiai nustatyta ir tai, jog vienas egzempliorius atiduodamas siuntėjui, antras seka paskui krovinį, o trečias lieka krovinio vežėjui. CIM kūrėjai neįtraukė į nuostatas tokių taisyklių. CIM atveju buvo pasilikta prie važtaraščio ir jo dublikato sistemos. Nors funkcijų požiūriu iš esmės nėra skirtumo tarp originalių važtaraščio kopijų pervežimo keliais ir geležinkeliais atveju, tačiau CIM nuostatos išlaikė tradicinę terminologiją, žinomą tarptautinėje komercijoje praktikoje;

3. CIM nuostatos (CIM 12 straipsnio 4 paragrafas) numato, kad važtaraštis nėra *prima facie* įrodymas tada, kai jame pateikiama motyvuota išlyga, kad vežėjas neturi reikiamų priemonių patikrinti, ar siunta atitinka važtaraštyje pateiktus duomenis. CMR 8 straipsnis tokios išlygos nenumato;

4. CMR 14 straipsnis numato, jog tuo atveju, kai dėl kokių nors priežasčių vežėjas sutarties negali vykdyti važtaraštyje numatytomis sąlygomis, iki krovinys pasieks paskirties vietą, vežėjas visais atvejais privalo gauti asmens, turinčio teisę disponuoti krovinium, instrukcijas. Tuo tarpu CIM nuostatos (20 straipsnis) įtvirtina taisyklę, jog geležinkelis, kaip vežėjas, pats gali nuspręsti, ar reikia kreiptis dėl instrukcijų gavimo, ar tikslinga vežti krovinį toliau pakeitus krovinio vežimo maršrutą;

5. Esminiu skirtumu reikėtų laikyti vežėjo atsakomybės ribas. CMR atveju vežėjas krovinio praradimo atveju maksimaliai atlygina 8.33 SDR už vieną krovinio

kilogramą, tuo tarpu CIM atveju – 17 SDR. Be to, vėlavimo pristatyti krovinį atveju vežėjas pagal CIM nuostatas atlygina ne daugiau kaip keturgubą vežimo kainos dydį, o pagal CMR taisykles – vieno vežimo kainos dydį, t.y. numato žymiai mažesnę atsakomybės ribą;

6. CMR nuostatos (36 straipsnis) suteikia teisę pradėti bylinėjimosi procedūras prieš bet kokį kiekį vežėjų. Savo ruožtu CIM nuostatos numato tik vieno teismo proceso galimybę. Jau minėta, jog skirtumas atsiranda dėl to, kad vežėjų keliais nemokumas (bankrotas) yra labiau tikėtinas, nei vežėjų geležinkeliais;

7. CIM autoriai neįtraukė į tekstą taisyklės, jog prekių priėmimas vežti nenurodant važtaraštyje jokios išlygos reiškia tiesiog nuginčijamą įrodymą, kad vežėjas perėmė prekes tokios būsenos, kaip aprašyta važtaraštyje. Tokia nuostata yra CMR 30 straipsnyje. CIM atveju nuspręsta, kad 47 straipsnio 2 paragrafas ir be minėtos nuostatos sukuria pakankamą vežėjo kliento apsaugos mechanizmą.

Be to, CIM ir CMR normų skirtumai buvo aiškinami kaip pagrįsti nuostatose dėl *i)* CIM privalomumo išvengimo, kai vežėjas prisiima didesnę atsakomybę ir didesnius įsipareigojimus, negu numatyta CIM taisyklėse (CIM 5 straipsnis); *ii)* esminių vežėjo pareigų (CIM 6 straipsnis); *iii)* griežtesnės atsakomybės vežimo dokumentų dingimo ar netinkamo panaudojimo atveju (CIM 15 straipsnis); *iv)* vykdomųjų vežėjų (CIM 27 straipsnis); *v)* modernios kvalifikuotos kaltės formuluotės (CIM 36 straipsnis) bei kai kuriose kitose CIM reguliavimo srityse¹⁴⁸. Vis dėlto, dar kartą akcentuotina, jog kai kurių skirtumų išlikimas iki šiandienos nepaneigia fakto, kad iš esmės CIM nuostatos didžiąja dalimi buvo priderintos prie CMR taisyklių.

¹⁴⁸ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 9.

3. VEŽĖJO CIVILINĖS TEISINĖS ATSAKOMYBĖS PAGAL CIM IR SMGS NUOSTATAS LYGINAMOJI ANALIZĖ

Atskirai išanalizavus CIM bei SMGS aktų turinį, būtina įvertinti šių tarptautinių dokumentų esminius panašumus bei skirtumus atsakomybės reguliavimo srityje. Toliau tekste bus koncentruotai pateiktas minėtų aktų palyginimas laikantis iki šiol šiame darbe naudotos struktūros (t.y. atskirai palyginami neteisėti veiksmai, žala (nuostoliai), kaltė ir t.t.). Vis dėlto pirmiausia bent trumpai būtina pateikti apibendrinantį CIM bei SMGS aktų sugretinimą.

3.1. Bendras CIM ir SMGS palyginimas

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

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

3.2. CIM ir SMGS reglamentuojamos vežimo sutarties teisinės prigimtys skirtumai

Prieš pradedant aptarti atsakomybės reglamentavimo panašumus ir skirtumus tarptautiniuose teisės aktuose, pirmiausiai būtina palyginti vežimo sutarčių tipus, kadangi sutartiniuose teisiniuose santykiuose visuomet svarbią reikšmę turi sutarties sudarymo momento ir vietos nustatymas, nes nuo to priklauso, kokią teisę taikyti sutarties aiškinimui, tai lemia teismingumo klausimus, ieškinio senaties termino skaičiavimo pradžią ir kitus teisiškai svarbius klausimus.

Pažymėtina, kad CIM ir SMGS reglamentuoja tik sutartinę atsakomybę ir nereglamentuoja jokių nesutartinės atsakomybės atvejų. CIM ir SMGS numato sąlyginę atsakomybę už: visišką ar dalinį krovinio praradimą; sugadinimą; pavėlavimą pristatyti krovinį. CIM ir SMGS taip pat numato panašias atleidimo nuo atsakomybės sąlygas. SMGS reguliuoja atvejus, kuriais *a priori* geležinkelio įmonė atleidžiama nuo atsakomybės. Tiek CIM, tiek SMGS reguliuoja krovinio pristatymo laiką, numatydami išimtinius nukrypimo nuo normų reikalavimo atvejus¹⁴⁹.

Skirstant sutartis į realines ir konsensualines preziumuojamas sutarčių konsensualizmas. Taip yra todėl, kad šalių susitarimas yra būtinas kaip sutartinių santykių formavimo pagrindas, o realumas (daikto perdavimas) paprastai tėra konsensuso papildymas. Be abejo, šalys savo valia negali pakeisti teisės aktuose imperatyviai nurodytos konsensualinės sutarties į realinę ar atvirkščiai. Realinė sutartis yra valios išraiška ir daikto perdavimas, taigi jei šalis, išreiškusi valią ir sutikimą perduoti daiktą kitai šaliai, jo neperduos, sutartis nebus sudaryta¹⁵⁰. Minėtos nuostatos aktualios ir nagrinėjant sutarčių tipus CIM ir SMGS.

Krovinio vežimo sutartis yra transporto prievolės atsiradimo pagrindas. Transporto prievolė yra visuomeninis teisinis santykis, kurio viena šalis (vežėjas, ekspeditorius) privalo kitos šalies (krovinio siuntėjo, gavėjo, keleivio, bagažo arba krovinio savininko) naudai atlikti teisinius arba faktinius veiksmus pagal transporto paslaugų suteikimą, o kita šalis - sumokėti pirmajai nustatytą įstatymuose arba sutartyse užmokestį¹⁵¹. LR CK 6. 808 str. 1 d. krovinį vežimo sutartį traktuoja kaip konsensualinę: „pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo *jam perduotą krovinį* nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį¹⁵²“.

Oleg Drobotko teigia, kad krovinio vežimo sutartis yra „aptarnaujanti“: ji leidžia komercinės - ūkinės veiklos subjektams pasiekti tikslus, atsirandančius iš didmeninio pirkimo - pardavimo sutarties, rangos sutarties ir kt. Galima tvirtinti, kad krovinio vežimo sutartis yra priemonė, kuria naudodamasis krovinio siuntėjas arba gavėjas gali

¹⁴⁹ Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. - Кошице, 2006.

¹⁵⁰ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. - Justitia, Vilnius, 2003.

¹⁵¹ Сергеев А.П. Гражданское право. Ч. III. // М.: Юрист, 2004.

¹⁵² Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios, 2000-09-06, Nr. 74-2262.

įgyvendinti savo teises bei atlikti pareigas, atsirandančias iš kitų, o ne iš krovinio vežimo sutarčių¹⁵³.

CIM 6 str. 1 paragrafas numato: „Vežimo sutartimi vežėjas *įsipareigoja* atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti gavėjui“. Šis straipsnis apibrėžia vežimo sutarties sąvoką, jos prigimtį ir sudarymo tvarką. Vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti jį gavėjui. Taigi CIM reglamentuoja krovinio vežimo sutartį kaip grynai konsensualinę - ji laikoma sudaryta nuo šalių valios išreiškimo momento. Pažymėtina, kad CIM nenustato vežimo sutarties formos - žodinės ar rašytinės. Vežimo sutartis patvirtinama pagal vienodą pavyzdį parengtu važtaraščiu. CIM 12 str. 1 paragrafas nustato: „Važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, patvirtinantis vežimo sutarties sudarymą, šios sutarties sąlygas ir tai, kad vežėjas priėmė vežti krovinį“. Svarbu ir tai, kad CIM nenumato važtaraščio formos, o tik nustato jam būtinus reikalavimus. Važtaraščio neturėjimas, neteisingas užpildymas ar praradimas neturi jokio poveikio vežimo sutarties, kuriai ir toliau taikomos CIM taisyklės, buvimui ir galiojimui. Tokiu atveju siuntėjui tik kils atsakomybė prieš vežėją už išlaidas ir žalą, kurias pastarasis patyrė dėl važtaraštyje įrašytų netikslų, klaidingų duomenų ar jų trūkumo. Važtaraštį pasirašo siuntėjas ir vežėjas. Vietoj parašo gali būti naudojamas antspaudas, mašininis apskaitos spaudas arba kitoks tinkamas pasirašymo būdas. Vežėjas privalo tinkamu būdu važtaraščio dublikate patvirtinti, kad krovinyje priimtas vežti, ir dublikatą atiduoti siuntėjui. Kiekviena siunta vežama su atskiru važtaraščiu. Jeigu nėra kitokio siuntėjo ir vežėjo susitarimo, vienas važtaraštis gali būti sudaromas ne daugiau kaip vieno vagono kroviniui. Tarptautinės vežėjų asociacijos, suderinusios su tarptautinėmis klientų asociacijomis ir institucijomis, kompetentingomis valstybių narių muitinės srityje, taip pat su bet kokia tarpvyriausybine regioninės ekonomikos integracijos organizacija, turinčia teisę priimti savus teisės aktus muitinės srityje, nustato vienodo pavyzdžio važtaraščius.

Geležinkelių transporte didelę reikšmę sutarties sudarymui turi du dalykai - krovinio perdavimas *laisva valia* ir *krovinio pakrovimo (perdavimo į vežėjo valdymą) momentas*. Tiek CIM, tiek SMGS normos numato, jog valdymo perdavimas vežėjui vyksta *laisva valia*. Laisvą valią įrodo krovinio dokumentuose esantys konkretūs duomenys, kuriuose matoma išreikšta siuntėjo valia. Šiuose dokumentuose siuntėjo

¹⁵³ Krovinio gavėjo teisinė padėtis, Oleg Drobitko // Jurisprudencija, mokslo darbai, 2006 4 (82); p. 26 – 31.

parašais ir kitais rekvizitais įrodomas faktinis ir teisinis vežėjo susipažinimas su krovinio perdavimo ir gabenimo sąlygomis ir tvarka. Geležinkelių transporto kodekse numatyta, kad krovinių geležinkelių transporte gali pakrauti tiek siuntėjas, tiek gavėjas. SMGS ir CIM, atvirkščiai, - nereglamentuoja, kas pakraus krovinį, šį klausimą turi išspręsti pačios šalys. Štai CIM 13 str. numato, jog siuntėjas ir vežėjas susitaria, kas pakraus ir iškraus krovinį. Jei nėra tokio susitarimo, krovinio vienetus pakrauna ir iškrauna vežėjas, o vagono siuntas pakrauti turi siuntėjas, o iškrauti - gavėjas po pristatymo. Siuntėjas atsako už visus padarinius, jei netinkamai pakrovė krovinį, ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą. Pareiga įrodyti, kad krovinyje buvo netinkamai pakrautas, tenka vežėjui. CIM numatyta, kad siuntėjas ir vežėjas turi susitarti, kas bus atsakingas už krovinio pakrovimą ir iškrovimą. Nesant tokio susitarimo, vežėjo atsakomybė yra krovinio įpakavimo tinkamas pakrovimas ir iškrovimas, siuntėjo - viso krovinių vagono pakrovimas, o gavėjo - tinkamas iškrovimas po krovinio pristatymo į paskirties stotį. Siuntėjas yra atsakingas už netinkamo pakrovimo pasekmes ir turi vežėjui kompensuoti jo praradimus ar žalą, padarytus dėl netinkamo pakrovimo. Vežėjui tenka įrodinėjimo našta dėl netinkamo pakrovimo.

SMGS 22 str. 1 d. numatyta, kad geležinkelis, kuris priėmė vežti krovinį pagal SMGS važtaraštį, atsako už vežimo sutarties vykdymą nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje, o tais atvejais, kai krovinyje vežamas į šalis, kurių geležinkeliai nėra SMGS susitarimo dalyviai, - iki vežimo įforminimo pagal kito susitarimo dėl tiesioginio tarptautinio geležinkelių susisiekiimo važtaraštį; jeigu kroviniai vežami iš šalių, kurios nėra SMGS susitarimo dalyvėmis - po važtaraščio įforminimo kroviniui vežti. SMGS 22 str. 2 d. numatyta, kad visi kiti geležinkeliai, priimdami vežti krovinį kartu su važtaraščiu, prisijungia prie vežimo sutarties ir prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus. *Oleg Drobitko* pastebi, kad SMGS susitarime šalys tiksliai nustatė, kad nuo konkludentinių veiksmų, t.y. nuo krovinio priėmimo vežti kartu su važtaraščiu, paeiliui einantys vežėjai prisijungia prie vežimo sutarties ir prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus¹⁵⁴. SMGS II skyriaus 7 str. 1 d. numatyta, kad vežimo sutartis įforminama tam tikro pavyzdžio važtaraščiu. Jis susideda iš tokių dalių: važtaraščio originalo; lydraščio; važtaraščio dublikato;

¹⁵⁴ Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai, Oleg Drobitko// Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01S), Vilnius, 2006

krovinio išdavimo lapo; pranešimo apie krovinio atvežimą. Siuntėjas pradinėje stotyje kartu su kiekviena pateikiama vežti krovinio siunta turi pateikti taisyklingai užpildytą ir pasirašytą važtaraštį. Važtaraštis yra pagrindinis dokumentas, kuriame aiškiai matomas siuntėjo valios išreiškimas, kad konkretus krovinys perduodamas konkrečiam vežėjui su visomis numanomomis galimais iškilsiančiomis aplinkybėmis (vežėjo (geležinkelio) pasikeitimu, skirtingu teisiniu reglamentavimu etc.). Taigi minėtų SMGS nuostatų analizė leidžia daryti išvadą, kad pagal SMGS vežimo sutartis yra realinė. Tai yra vienas esminių bruožų, kuomet analizuojama sutartinė atsakomybė pagal SMGS ir skirtumai nuo CIM. Realinė sutartis civilinėje teisėje reiškia, kad sutartis įsigalioja nuo daikto perdavimo momento, o šalių įsipareigojimais perduoti daiktą neatliekant paties veiksmo, nereiškia sutarties sudarymo. Šalių teisės, pareigos ir atsakomybė atsiranda nuo sutarties sudarymo momento.

Važtaraštis įrodo krovinio perdavimą *laisva valia*. SMGS 9 str. numato, jog kroviniai, kuriuos reikia vežti taroje arba įpakuotus, siekiant juos apsaugoti nuo praradimo, gedimo ir kokybės pablogėjimo ar kitų priežasčių, apsaugoti vežimo priemonės ir kitus krovinius nuo sugadinimo, apsaugoti žmones nuo sužalojimo, turi būti pateikiami vežti šiuos reikalavimus atitinkančioje taroje arba pakuotėje. Siuntėjas atsako už visas pasekmes dėl taros ar pakuotės nebuvimo arba nepatenkinamos jų būklės ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtus nuostolius. Jeigu tokie kroviniai pateikiami vežti be taros arba pakuotės, netvarkingoje, neatitinkančioje krovinio savybių ar netinkamoje perkrauti iš vagono į vagoną taroje arba pakuotėje, geležinkelis turi atsisakyti priimti tokius krovinius, jeigu išorinės apžiūros metu galima nustatyti, kad tara arba pakuotė neatitinka reikalavimų saugiai nuvežti krovinį. Geležinkelis privalo apžiūrėti iš išorės tarą arba pakuotę tik tais atvejais, kai pakrauna geležinkelis arba siuntėjas, prižiūrimas geležinkelio darbuotojo. Jeigu geležinkelis atsisako priimti krovinį, tai pagal siuntėjo reikalavimą turi įforminti apie tai aktą, kurio vieną egzempliorių turi įteikti siuntėjui. Jeigu krovinį pakrauna siuntėjas, jis atsako už visas nepatenkinamo pakrovimo pasekmes ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtą žalą.

Taigi pirmasis CIM ir SMGS skirtumas slypi jų reglamentuojamų ir atsakomybės pagrindu esančių sutarčių teisinėje prigimtyje – pagal CIM nuostatas vežimo sutartis yra konsensualinė, t.y. ji laikoma sudaryta nuo šalių valios išreiškimo momento, o pagal SMGS – realinė, todėl vežimo sutartis įsigalioja nuo daikto

perdavimo momento, o šalių teisės, pareigos ir atsakomybė atsiranda nuo sutarties sudarymo momento.

3.3. Neteisėti veiksmai

3.3.1. Panašumai

CIM ir SMGS numato panašius vežėjo atsakomybės atsiradimo atvejus, t.y. neteisėtus veiksmus, už kurių atlikimą kyla vežėjo atsakomybė ir pareiga atlyginti siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius. Pagrindiniai keturi atsakomybės pagrindai bendri CIM ir SMGS:

1) *krovinio ar jos dalies praradimas* (Pavyzdžiui, SMGS 22 str. geležinkelis atsako už vežimo sutarties vykdymą nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje¹⁵⁵. Taigi geležinkelio atsakomybė apima laikotarpį, kuriuo geležinkelis privalo vykdyti sutartinius įsipareigojimus, susijusius su priimto krovinio nugabenimu į paskirties vietą. Pagal SMGS 8 str. 6 paragrafą., pradinės stoties geležinkelio spaudo uždėjimas ant važtaraščio yra *prima facie* įrodymas, kad krovinys buvo priimtas geležinkelio ir nuo šiuo momento pradeda galioti geležinkelio atsakomybės už krovinį prezumpcija¹⁵⁶. Tačiau tais atvejais, kai krovinys gabenamas iš valstybės, nesančios SMGS nare, nuostatos dėl krovinio priėmimo ir pakrovimo netaikomos ir geležinkelio atsakomybė atsiranda tik nuo SMGS važtaraščio įforminimo);

2) *krovinio sugadinimas ar apgadinimas*;

3) *pavėluotas krovinio pristatymas*;

4) *krovinio masės trūkumas*.

Abi sutartys riboja vežėjo atsakomybę laike, t.y. vežėjas atsako tik nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo momento. Aptariant krovinio praradimą paminėtina teismų praktikos suformuluota taisyklė, jog vežėjas yra vienintelis asmuo, kuriam tenka krovinio saugojimo atsakomybė krovinio vežimo metu. Krovinio

¹⁵⁵ Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. spalio 8 d. nutartis c. b. UADB „ERGO Lietuva“ v. AB „Lietuvos geležinkeliai“, Nr. 2A-846-520/2010, kat. 37, 44.2.4.1, 44.5.1, 73.2.5.4.

¹⁵⁶ Jeigu važtaraštyje nėra pradinio geležinkelio kalendorinio spaudo, toks važtaraštis netenka krovinio priėmimo vežti fakto įrodomosios galios, todėl atsakomybės prezumpcija netaikoma, o siuntėjui tenka pareiga įrodyti vežimo sutarties sudarymo ir krovinio perdavimo geležinkeliui aplinkybes.

siuntėjas nėra įpareigotas ir neturi teisės apsaugoti vagonų durų nuosavais užraktais. Atitinkamai krovinio siuntėjas negali būti ir solidariai atsakingas už krovinio dingimą¹⁵⁷.

Be to, tiek CIM, tiek SMGS numato ir kitus vežėjo atsakomybės atvejus už netinkamą įsipareigojimų pagal šias sutartis įvykdymą ar jų neįvykdymą.

3.3.2. Skirtumai

CIM detaliau aptaria kitus vežėjo atsakomybės atvejus, kurie nesusiję su krovinio praradimu, sugadinimu, masės trūkumu ar jo pavėluotu pristatymu, ir nustato konkrečias vežėjo atsakomybės ribas (pirmuoju atveju – vežėjui kyla neribota civilinė atsakomybė, o visais kitais atvejais – ribota civilinė atsakomybė):

- 1) CIM sutarties 7 str. 1 paragrafo p) punkte numatyta, jog važtaraštyje privaloma įtraukti įrašą, jog, neatsižvelgiant į bet kurias kitas tam prieštaraujančias nuostatas, konkrečiam vežimui yra taikomos CIM nuostatos. CIM 8 str. 3 paragrafe nurodoma, jog tuo atveju, kai važtaraštyje nėra minėto įrašo, vežėjas atsako suinteresuotam asmeniui už bet kokią pastarojo asmens patirtą žalą (išlaidas), atsirandančią būtent dėl minėto įrašo nebuvimo;
- 2) Pagal CIM 15 str. 3 paragrafą, vežėjas privalo atsakyti už padarinius, kylančius iš *i)* važtaraštyje nurodytų dokumentų, *ii)* dokumentų, pridedamų prie važtaraščio, ar *iii)* dokumentų, atiduotų vežėjo dispozicijon, praradimo ar netinkamo panaudojimo, išskyrus atvejus, kai dokumentai buvo prarasti arba netinkamai panaudoti dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti (kontroliuoti) ar apsisaugoti nuo jų pasekmių. Visais atvejais vežėjo mokama kompensacija negali būti didesnė už kompensaciją, mokėtiną praradus visą krovinį;
- 3) Vadovaujantis CIM 19 str. 6 paragrafu, vežėjas atsako už padarinius, kylančius dėl siuntėjo/gavėjo pavedimų neatlikimo arba netinkamo atlikimo, jeigu tai įvyko

¹⁵⁷ 2004 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu [interaktyvus]. OTIF, 2004 [žiūrėta 2010 m. vasario 5 d.] Prieiga per Internetą: <http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/05_zeitschr/bul_Sommaire_annuel_2004_d.pdf>.

dėl vežėjo kaltės. Ši kompensacija negali viršyti kompensacijos, mokėtinos praradus visą krovinį;

- 4) CIM 19 str. 7 paragrafe yra įtvirtinta vežėjo pareiga atsakyti krovinio gavėjui už šio asmens patirtą žalą (nuostolius), kylančią iš to, jog vežėjas įgyvendino krovinio siuntėjo vežimo metu duotus nurodymų vežėjui pakeitimus, nepaprašydamas iš siuntėjo važtaraščio kopijos (dublikato), o ši kopija buvo perduota krovinio gavėjui. Tačiau ir šiuo atveju vežėjo mokama kompensacija negali būti didesnė už kompensaciją, mokėtiną praradus visą krovinį.

Taip pat CIM, skirtingai nuo SMGS, įtvirtina vežėjo atsakomybę už bet kokius suinteresuoto asmens nuostolius, patirtus dėl to, kad važtaraštyje nėra įrašo, jog konkrečiam vežimui yra taikomos CIM nuostatos.

3.4. Žala (nuostoliai), kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

Žala yra asmens turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos, taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų. Piniginė žalos išraiška yra nuostoliai¹⁵⁸. Civilinėje teisėje žala (nuostoliai) nėra būtinai siejama su ekonomine prarasto (pažeisto) objekto verte, nes ginamos ir tokios neturtinės vertybės kaip garbė, orumas, žmogaus kūnas ar sveikata¹⁵⁹.

Visgi, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nagrinėdamas žalos, atsiradusios vežant krovinį geležinkeliais, atsiradimo faktą konstatavo, kad *„jeigu šalis nuostolių dydžio negali tiksliai įrodyti, tai jų dydį nustato teismas, reiškia, kad kai šalys nesutaria dėl nuostolių dydžio, konkretų jų dydį nustato teismas, įvertinęs abiejų šalių pateiktus įrodymus“*¹⁶⁰. Tai reiškia, kad ši nuostata negali būti aiškinama kaip įpareigojanti teismą visais atvejais savo iniciatyva rinkti įrodymus priteistinių nuostolių dydžiui nustatyti, todėl taikydamas CK 6.249 straipsnio 1 dalį, teismas turi paisyti rungimosi civiliniame procese principo, t.y. pateikti nuostolių dydį patvirtinančius ar

¹⁵⁸ CK 6.249 str. 1 d.

¹⁵⁹ Mikelnėnas V., et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė (I)*. Vilnius. Justitia, 2003. P. 337-338.

¹⁶⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. sausio 23 d. nutartis c. b. B. L. v. UAB „Šiauleksa“, trečiajam asmeniui A. R., Nr. 3K-3-11/2007, kat. 44.8.

paneigiančius įrodymus yra ginčo šalių pareiga. Įrodžius žalą, civilinių teisinių santykių dalyviams galioja bendrasis visiško nuostolių atlyginimo principas, reiškiantis, kad ieškovas privalo įrodyti žalos faktą ir žalos dydį, o iš atsakovo negali būti priteisiama daugiau negu buvo padaryta žalos nukentėjusiajam. Visiško žalos atlyginimo principas, viena vertus, neleidžia teisės pažeidėjui gauti naudos iš savo neteisėtų veiksmų, kita vertus, užtikrina, kad civilinė atsakomybė atliktų kompensacinę, o ne nubaudimo funkciją¹⁶¹.

Taigi vežimo metu atsiradusios žalos įrodymo faktas turi tiesioginę materialinę bei procesinę reikšmę tiek vežėjams, tiek ir užsakovams ar tretiesiems asmenims, todėl toliau nagrinėjamos CIM bei SMGS nuostatos, susijusias su žalos (nuostolių) atlygintinumu, ribojimu ir kitais esminiais klausimais.

3.4.1. Panašumai

CIM ir SMGS riboja vežėjo atsakomybę, nustatydamos maksimalias atlygintinos žalos sumas. Ribojimai priklauso nuo konkrečios situacijos, todėl jie aptariami pagal atskiras grupes:

1. *Viso krovinio praradimo atveju.* Pagal CIM ir SMGS viso krovinio praradimo atveju geležinkelis praranda teisę į važtapinigius bei muitinės rinkliavų ir kitų išlaidų kompensavimą ir turi šias sumas grąžinti jas sumokėjusiam siuntėjui ar gavėjui;
2. *Krovinio apgadinimo atveju.* CIM ir SMGS numato panašias žalos atlyginimo nuostatas krovinio apgadinimo atveju, t.y. bendrasis principas - kompensacija yra lygi krovinio vertės procentiniam sumažėjimui;
3. *Krovinio masės trūkumo atveju.* CIM ir SMGS nustato leistinus krovinio masės trūkumus, atsiradusius dėl ypatingų krovinio savybių, už kuriuos geležinkelis neatsako. Panašiai reglamentuojamas žalos atlyginimo taisyklės, kai vežėjai pripažįstami atsakingais už vežamo krovinio masės sumažėjimą;
4. *Pavėluoto krovinio pristatymo atveju.* Tiek CIM, tiek SMGS suteikia teisę šalims susitarti dėl kompensacijos, kai krovinsys į paskirties vietą pristatomas

¹⁶¹Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2005 m. sausio 24 d. nutartis c. b. UAB „Rasa“, UAB „Druskininkų Rasa“, UAB „Vegoplastas“ v. R. D. individualiai įmonei, Nr. 3K-3-66/2005, kat. 44.5.2.17, 44.8.

pavėluotai, dydžio ir mokėjimo tvarkos. Jeigu krovinys vėluojamas pristatyti ir atsiranda kitos neigiamos pasekmės (pvz., krovinys prarandamas ar apgadinamas), abi sutartys numato panašias kompensacijos sumų įskaitymo arba sudėjimo taisyklės priklausomai nuo žalos pobūdžio, t.y. praradus krovinį taikomas įskaitymas toje apimtyje kiek prarasta krovinio, o krovinio sugadinimo atveju – kompensacijos sumos sudedamos.

Be tiesioginės žalos, kuri atsiranda praradus ar sugadinus krovinį, būtina įvertinti galimybę reikalauti kitų nuostolių, kurie bendruoju požiūriu reglamentuojami panašiai:

1. *Negautų pajamų atlyginimas*. CIM ir SMGS nenumato teisės reikalauti iš geležinkelio negautų pajamų atlyginimo. Toks reglamentavimas grindžiamas tuo, kad tiek SMGS ar CIM, tiek kitose transporto šakose priimtų tarptautinių susitarimų tikslas yra riboti vežėjų atsakomybę dėl galimų labai didelių nuostolių, kurie gali sutrikdyti vežimo paslaugų teikimo rinką, jei jų atlyginimas nebūtų ribojamas, rizikos¹⁶²;
2. *Palūkanos*. CIM ir SMGS¹⁶³ numato palūkanas, mokėtinas nuo kompensacijos sumos už laikotarpį nuo reikalavimo sumokėti kompensaciją pateikimo dienos.

Patirtą žalą (nuostolius) būtina įrodyti, todėl svarbus procesinis aspektas - įrodinėjimo pareiga. Įrodinėjimo pareigos paskirstymo taisyklės geležinkelio atleidimo nuo atsakomybės atvejais yra panašios tiek CIM, tiek ir SMGS, t.y. pagal abi sutartis vežėjui tenka pareiga įrodyti, kad krovinys buvo prarastas, apgadintas arba buvo pavėluota jį pristatyti per jo pristatymo terminą dėl turinčio tam teisę asmens kaltės, dėl jo duoto pavedimo arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti nuo tokių pasekmių.

¹⁶² Pavyzdžiui, negautos pajamos neatlyginamos pagal CMR 23 str. 4 d.

¹⁶³ SMGS 28 str. 4 par. numatyta, kad krovinių siuntėjai ar gavėjai moka to paties dydžio, t.y. 4 proc. palūkanas už laiką, skaičiuojamą pagal SMGS 3 par. taisyklės, jeigu reikalavimus pagal vežimo sutartis jiems pateikia geležinkelis. Taigi pagal SMGS 28 str. 4 par. nuostatas geležinkelis turi teisę reikalauti iš siuntėjo ar gavėjo palūkanų: (i) kai mokėjimas gaunamas po 180 dienų nuo geležinkelio pretenzijos pateikimo dienos; (ii) už laiką nuo pretenzijos pateikimo dienos, o jeigu geležinkelis sumokėjo siuntėjui ar gavėjui kokias nors sumas, kurias jie turi grąžinti - nuo šių sumų sumokėjimo siuntėjui ar gavėjui dienos iki atitinkamų sumų apmokėjimo geležinkeliui¹⁶³; (iii) tik jei geležinkelio reikalaujamo atlygio suma viršija 100 Šveicarijos frankų, o važtapiinių nepriemokos atveju – 10 Šveicarijos frankų¹⁶³.

3.4.2. Skirtumai

Nepaisant panašumų, išskirtini ir žalos nustatymo bei dydžio reglamentavimo skirtumai. Pagal bendrąją taisyklę SMGS riboja atlygintos žalos dydį viso krovinio verte¹⁶⁴, o CIM numato 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui dydžio maksimalią atlygintos žalos sumą.

Pažymėtina, kad SMGS 27 str. 1-4 paragrafuose., reglamentuojančiuose geležinkelio atsakomybę už pavėluotą krovinio pristatymą bei juose nustatyti atsakomybės ribojimai yra dispozityvaus pobūdžio, todėl tai suteikia teisę šalių susitarimu nukrypti nuo SMGS nustatytų vežėjo atsakomybės ribų, kai praleistas krovinio pristatymo terminas, t.y. atskiri geležinkeliai, kurie yra SMGS dalyviai, gali sudaryti tarpusavio susitarimus, kuriuose būtų nustatytos kitokios, nei numatyta SMGS 27 str. 5 par., atlygio už krovinio pristatymo termino pažeidimą taisyklės. Manytina, kad pastaruoju atveju vežimo santykių šalims suteikta galimybė dar labiau sumažinti geležinkelio atsakomybės dydį arba, atvirkščiai, padidinti atlygio už pradelstą pristatymo laiką sumas. Visgi toks teisinis vertinimas dar nėra pagrįstas teismų praktika.

Sistemiškai vertinant CIM nuostatas, akivaizdu, kad ji suteikia platesnę teisę šalims susitarti dėl kitokios atlygintinos žalos maksimalios sumos, t.y. siuntėjas turi teisę deklaruoti specialų suinteresuotumą pristatyti, taip pat važtaraštyje deklaruoti krovinio vertę ar susitarimu nustatyti kitokią kompensavimo už pavėluotą krovinio pristatymą tvarką.

Siekiant išsamios analizės, toliau pateikiami skirtumai, atsižvelgiant į atskiras praktines situacijas:

- 1) *Atsakomybės ribos.* Pirmiausia aptartinas CIM ir SMGS atsakomybės ribų skirtumas. SMGS yra įtvirtintas aiškiai išreikštas ribotos vežėjo civilinės atsakomybės principas, pagal kurį maksimali vežėjui tenkančios atsakomybės suma negali viršyti prarasto krovinio vertės. CIM, perimdamas CMR patirtį, diferencijuoja atsakomybės dydį priklausomai nuo vežėjo kaltės formos. Remiantis 36 str. CIM numatytos atsakomybės ribos netaikomos, jeigu įrodoma, kad vežėjas žalą padarė savo veiksmais arba neveikimu tyčia arba

¹⁶⁴ SMGS 23 str. 2 par.

elgdamasis neatsargiai, tačiau suvokdamas, kad dėl šių veiksmų gali atsirasti tokia žala. Šis skirtumas yra labai svarbus, kadangi puikiai iliustruoja CIM ir SMGS reglamentuojamų vežėjo ir gavėjo/ siuntėjo santykį: SMGS akivaizdžiai labiau gina vežėjo interesus, tuo tarpu CIM siekia išlaikyti vežimo santykio šalių pusiausvyrą.

- 2) *Viso krovinio praradimo atveju.* CIM numato specialiąją kompensavimo tvarką praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, arba įvairiarūšio transporto vienetą, arba jų nuimamas dalis (šiuo atveju, kompensacija yra ne didesnė nei prarastos transporto priemonės ar jos dalies vertė praradimo dieną). Kadangi SMGS skirtingai nuo CIM yra numatyta bendra taisyklė, kad vežėjo atsakomybė negali viršyti viso krovinio vertės, tai papildomas atlygintinos žalos dydžio reguliavimas transporto priemonių kaip krovinų praradimo atveju nėra būtinas¹⁶⁵. Dar vienas SMGS ir CIM skirtumas susijęs su krovinio gavėjo diskrecijos teise spręsti dėl krovinio priėmimo pasibaigus jo pristatymo terminui (kai krovinys jau laikomas prarastu). Remiantis SMGS nuostatomis krovinio gavėjui nėra paliekama teisė spręsti, ar jis nori priimti krovinį, atvežtą per 6 mėn. nuo pristatymo termino pabaigos. Jam netgi kyla tam tikros neigiamos pasekmės: jis turi grąžinti geležinkeliui pinigus, kuriuos jis gavo kaip kompensaciją už prarastą krovinį, grąžintus važtapinigių ir kitas krovinio vežimo išlaidas. Jeigu kompensacija už prarastą krovinį ir krovinio vežimo išlaidos buvo sumokėti siuntėjui, tai siuntėjas šią kompensaciją turi grąžinti geležinkeliui. Tuo tarpu CIM numato priešingą, palankesnę gavėjui/siuntėjui šios situacijos sprendimą, suteikdamas būtent šiam vežimo santykių dalyviui plačias pasirinkimo teises – jis turi teisę nuspręsti, ar jis pageidauja perkvalifikuoti viso krovinio praradimą į pavėluotą pristatymą, t.y., ar jis pageidauja priimti pavėluotai pristatytą krovinį ir vežėją patraukti atsakomybėn ne už krovinio praradimą, o už pristatymo termino praleidimą;

¹⁶⁵ Zamora, S. *Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport. The American Journal of Comparative Law.* 1975, vol. 23, No. 3, p. 391.

- 3) *Krovinio apgadinimo atveju*. Maksimali kompensacijos suma negali viršyti kiekvienoje iš sutarčių nustatytų maksimalių sumų, nustatytų už krovinio praradimą, t.y. SMGS atveju – viso krovinio vertės, CIM atveju – 17 atsiskaitymo vienetų (SDR¹⁶⁶) kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui¹⁶⁷;
- 4) *Krovinio masės trūkumo atveju*. SMGS detaliau negu CIM reguliuoja leistinas krovinio masės sumažėjimo normas ir nustato didesnę jų diferenciaciją pagal krovinio rūšį;
- 5) *Pavėluoto krovinio pristatymo atveju*. CIM numatyta maksimali kompensacijos už pavėluotą krovinio pristatymą suma negali viršyti keturių vežimo mokesčių sumos, o SMGS numatytas maksimalus kompensacijos dydis – 30 proc. važtapinigių sumos. Be to, SMGS nustato skirtingus kompensacijos dydžius priklausomai nuo sugaišto laiko. SMGS numato papildomą geležinkelio teisę atsisakyti mokėti baudą už krovinio pristatymo termino pažeidimą tuo atveju, kai gavėjas neatsiima krovinio per vieną parą nuo geležinkelio pranešimo apie krovinio atvežimą. Tuo tarpu CIM tokios teisės geležinkeliui nesuteikia.

Vertinant negautų pajamų atlyginimo bei palūkanų mokėjimo klausimus, būtina pastebėti šiuos reglamentavimo skirtumus:

- 1) *Negautų pajamų atlyginimas*: CIM suteikia teisę šalims susitarti dėl siuntėjo deklaruojamo specialaus suinteresuotumo dėl krovinio pristatymo ir įrašyti į važtaraštį atitinkamą sumą, kurios siuntėjas, įrodęs savo patirtą žalą (įskaitant ir negautas pajamas), gali pareikalauti iš geležinkelio krovinio praradimo, apgadinimo ar pavėluoto pristatymo atveju. Tačiau minėta suma negli viršyti deklaruotos krovinio vertės. Tuo tarpu, SMGS tokios galimybės nenumato;

¹⁶⁶ SDR – tai tarptautinė finansų priemonė, sukurta 1969 m. tarptautinio valiutų fondo (TVF). SDR veikia kaip valstybių rezervo valiuta ir papildo valstybių turimus įprastuosius rezervus. SDR skirtingai nuo įprastųjų atsargų nelaikytinas nei auksu, nei pinigais. Tai tiesiog apskaitos vienetas. TVF naudoja SDR vidiniais apskaitos tikslais. SDR turi valiutos kodą, kuris yra žymimas raidėmis XDR. Lietuvos Bankas nustatydamas Lietuvos Respublikos lito santykį su užsienio valiutomis, nustato ir lito santykį su SDR. 2008 m. sausio 1 d. 1 SDR valiutos vienetas prilygo 3,69 lito, o 2009 m. sausio 1 d. – 3,81 lito.

¹⁶⁷ Lowe, D., *Intermodal Freight Transport*. Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005, p. 187.

- 2) *Palūkanos*: CIM numato 5 proc. metines palūkanas, o SMGS – 4 proc. metines palūkanas. SMGS numato geležinkeliui papildomą 180 dienų lengvatinį terminą nuo pretenzijos pateikimo dienos, per kurį pateikus atsakymą ar sumokėjus kompensaciją, palūkanos neskaičiuojamos. Tuo tarpu, CIM numato, kad palūkanos neskaičiuojamos tuo atveju, kai geležinkeliui nepateikiami visi kompensacijos sumai nustatyti reikalingi dokumentai, iki šių dokumentų pateikimo dienos. Be to, SMGS, skirtingai nuo CIM, nustato reikalavimų sumas, kurių neviršijus negali būti reikalaujama palūkanų mokėjimo bei tai, kad palūkanų mokėjimo gali reikalauti ir vežėjas esant siuntėjo ar gavėjo piniginiams įsiskolinimams vežėjui. Taigi SMGS teisė į palūkanas numatyta su tam tikrais apribojimais, nustatytas vežėjo naudai.

CIM ir SMGS reglamentavimo skirtumai pastebimi ir įrodinėjimo procese. Pagal CIM geležinkelis, siekdamas išvengti atsakomybės, turi įrodyti, kad žala atsirado dėl paties krovinio defektų¹⁶⁸, o SMGS nustato prezumpciją, kad krovinys dalinai ar visiškai prarastas, trūksta jo masės, jis sugadintas ar dėl kitų priežasčių pablogėjusi jo kokybė dėl paties krovinio defektų ar kitų jo savybių, ir pareiga paneigti šią prezumpciją tenka siuntėjui ar gavėjui. Be to, CIM numato, kad geležinkelis gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, kai įrodo, kad žala padaryta dėl turinčio tam teisę asmens kaltės, dėl jo duoto pavedimo, tik, jei nėra paties vežėjo kaltės. SMGS pastarosios atleidimo nuo atsakomybės sąlygos taikymo neapriboja vežėjo kalte.

Skirtingai nuo CIM¹⁶⁹, SMGS nenumato prezumpcijos dėl krovinio praradimo ar jo apgadinimo, kai vežimas vykdomas pagal paskutinę vežimo sutartį, metu, tais atvejais, kai vežimo dokumentai krovinio gabenimo metu yra performinami. Todėl, vadovaujantis SMGS nuostatomis, paskutinis vežėjas ne visais atvejais privalo įrodyti, kad žala atsirado ne paskutinio vežimo metu. Pastaroji įrodinėjimo pareiga,

¹⁶⁸ Tačiau primintina, jog tuo atveju, kai vežėjas, atsižvelgdamas į konkretaus atvejo aplinkybes, nustato, kad krovinys prarastas arba apgadintas dėl vienos arba kelių aukščiau minėtų ypatingų rizikų (CIM 23 str. 3 par.), preziumuojama, jog krovinys būtent dėl šių priežasčių ir buvo prarastas ar apgadintas (CIM 25 str. 2 par.).

¹⁶⁹ CIM 28 str. 1 par. nurodyta, kad jeigu pagal CIM atiduotos vežti siuntos važtos dokumentai buvo performinti pagal tas pačias taisykles ir po tokio performinimo buvo nustatyta, kad krovinio dalis prarasta arba apgadinta, laikoma, kad krovinio dalis buvo prarasta arba apgadinta vykdant paskutinę vežimo sutartį, jeigu siuntą vis dar prižiūrėjo vežėjas ir performinant važtos dokumentus siunta buvo tokios būklės, kokios buvo atvežta į performinimo vietą.

sprendžiant bylą pagal SMGS, gali tekti nukentėjusiajai šaliai, kuri savo reikalavimus dėl žalos atlyginimo grindžia remdamasi minėta aplinkybe.

3.5. Priežastinis ryšys, kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

SMGS ir CIM atskirai nereglamentuoja priežastinio ryšio tarp vežėjo neteisėtų veiksmų ir žalos nustatymo principų. Todėl abiejų sutarčių taikymo atveju turi būti remiamasi bendromis priežastinio ryšio teorijomis¹⁷⁰ ir nustatymo taisyklėmis, įvertinant bei lyginant CIM bei SMGS numatytas atsakomybės taisykles, atsižvelgiant į šiose sutartyse įtvirtintas bendrųjų civilinės atsakomybės principų išimtis ir dispozityvias nuostatas, leidžiančias pačioms šalims apibrėžti jų atsakomybės ribas ir sąlygas.

Tuo atveju, jeigu tarptautiniai susitarimai, kurių pagrindu vykdomas vežimas, leidžia remtis nacionaline teise, būtina vadovautis LR CK 6.247 str. įtvirtinta *lankstaus priežastinio ryšio* doktrina: pažeidėjo elgesys gali būti ne vienintelė žalos atsiradimo priežastis. Taigi kilus ginčui, teismas, vertindamas aplinkybių ir priežasčių visumą, turi nustatyti pakankamą neteisėtų veiksmų ir atsiradusių pasekmių ryšį – kad pažeidėjo elgesys buvo pakankama priežastis žalai atsirasti bei atsižvelgti į tokias aplinkybes kaip: nukentėjusiojo asmens elgesys, žalą padariusio asmens kaltės laipsnis ir kt. Toks požiūris leidžia teismui priimti byloje teisingą sprendimą¹⁷¹.

3.6. Kaltė, kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

3.6.1. Panašumai

Tiek CIM, tiek SMGS tiesiogiai neįtvirtina vežėjo griežtos atsakomybės (t.y. atsakomybės be kaltės) principo. Be to, šiose sutartyse yra nuostatų, kurios *expressis verbis* numato vežėjo atsakomybės atsiradimą tik tais atvejais, kai yra vežėjo kaltė¹⁷².

¹⁷⁰ Žr. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Dangutė Ambrasienė, Egidijus Baranauskas ir kt. 2006 m., Mykolo Romerio universitetas, p. 184-187.

¹⁷¹ Mikelnėnas V., et al. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė (I). Vilnius. Justitia, 2003, p. 337-338.

¹⁷² Pvz., CIM 24 str. 1 par. numato, kad kaip krovinius veždamas geležinkelių transporto priemonės, riedančias savo ratais, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus arba apgadinus transporto priemonės arba jų nuimamas dalis, kai tai įvyksta nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo ir už žalą, pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, jei neįrodo, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės. SMGS 23 str. 1 par. nustatyta, kad geležinkelis atsako už pasekmes dėl jo kaltės praradus dokumentus, kuriuos pagal 11

Taip pat SMGS ir CIM nenumato išimčių iš bendros vežėjo kaltės prezumpcijos, todėl vežėjas, siekdamas išvengti atsakomybės, privalo įrodyti, kad nėra jo kaltės dėl žalos atsiradimo¹⁷³. Jeigu dėl atsiradusios žalos yra kalti keli vežėjai ar vežėjas ir kitas asmuo, vežėjas, atlyginęs padarytą žalą, turi teisę pagal CIM ir SMGS regresu tvarka reikalauti visos žalos ar jos dalies atlyginimo iš kitų subjektų. CIM ir SMGS numato konkrečius vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejus, pavyzdžiui, kai žala atsiranda dėl siuntėjo ar gavėjo kaltės, dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo vežėjo valios, ir kurių vežėjas negalėjo kontroliuoti ir kt.

3.6.2. Skirtumai

Nors, kaip minėta, CIM konkrečiai *expressis verbis* neįtvirtina griežtos vežėjo atsakomybės, iš esmės I. Carr, P. Stone¹⁷⁴, H. Trollet¹⁷⁵ autorių vertinimu vežėjo atsakomybė turi būti traktuojama kaip griežta (angl. *strict liability*), t.y. atsirandanti be kaltės. Pavyzdžiui, CIM atveju šis absoliutusias atsakomybės pobūdis tam tikru mastu yra ribojamas pačiose CIM nuostatose numatytais vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindais¹⁷⁶, tačiau toks ribojimas turėtų būti vertintinas tik kaip išimtis iš bendrosios taisyklės. Visgi yra mokslo darbų, kuriuose nors ir pripažįstamas griežtosios atsakomybės egzistavimas, tačiau akcentuojama, kad „*būtų neteisinga pripažinti CIM sistema, kurioje kaltė, kaip atsakomybės sąlyga, nesvarbi*“¹⁷⁷.

Analizuojant tarptautinius susitarimus, pastebima, kad SMGS numato daugiau vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejų nei CIM. Pavyzdžiui, CIM 23 str. nuostatomis, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo mastu, kiek kroviny yra prarandamas arba apgadinamas dėl: 1) suinteresuoto asmens kaltės ar tokio asmens duoto pavedimo (jei nėra vežėjo kaltės); 2) paties krovinio trūkumų (pvz., krovinio

str. 2 ir 3 par. prie važtaraščio pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga ar dėl jo kaltės neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, pareikštus pagal 20 str. 2 ir 3 par. reikalavimus.

¹⁷³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gruodžio 10 d. nutartis c. b. AB „Lietuvos draudimas“ v. AB „Lietuvos geležinkeliai“, UAB „PZU Lietuva“, Nr. 3K-3-513/2010, kat. 24.1, 44.2.4.1, 60.

¹⁷⁴ Carr, I., Stone, P. *International Trade Law*. 3rd Edition. Routledge-Cavendish, 2005, p. 357.

¹⁷⁵ Trollet, H. *COTIF 1999: new transport law relevant to the needs of the market*. Symposium on the Euro-Maghreb Freight Corridor, 2006, p. 19.

¹⁷⁶ CIM 23 str.

¹⁷⁷ Faria, J.A.E. *Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules*. *Texas International Law Journal*, 2010, vol. 44, p. 283.

sugedimo ar nubyrejimo ir kt.); 3) aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti (kontroliuoti) ar apsisaugoti nuo jų pasekmių; 4) ypatingos rizikos, būdingos vienai ar kelioms iš šių aplinkybių: a) pagal bendrąsias vežimo sąlygas arba aiškų susitariamą (įrašytą važtaraštyje) kroviniai vežami pusvagoniais¹⁷⁸; b) nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius krovinius, kurie dėl savo specifinių savybių vežami neįpakuoti arba netinkamai įpakuoti gali būti prarasti arba apgadinti; c) krovinį pakrauna siuntėjas arba jį iškrauna gavėjas; d) vežami tokie kroviniai, kurie dėl savo specifinių ypatybių gali būti visiškai ar iš dalies prarasti arba apgadinti, t. y. gali sudužti, surūdyti, savaime sugesti iš vidaus, išdžiūti, ištekėti; e) klaidingai, netiksliai arba neišsamiai nurodomi arba sunumeruojami krovinio vienetai; f) vežami gyvi gyvūnai; g) kroviny, kurį pagal atitinkamas nuostatas arba pagal važtaraštyje nurodytus siuntėjo ir vežėjo susitarimus būtina vežti su palyda, prarandamas arba apgadinamas dėl rizikos, nuo kurios privalėjo apsaugoti palyda.

Be to, pažymėtinas ir *specialusis* atleidimo nuo atsakomybės pagrindas – branduolinė avarija, kuris taikomas egzistuojant sąlygų visetui: 1) žala padaroma dėl branduolinės avarijos; 2) pagal šalies įstatymus ir kitus teisės aktus, reglamentuojančius atsakomybę branduolinės energetikos srityje, už tokią žalą atsako branduolinės energetikos įrenginio eksploatuotojas arba jį pakeitęs asmuo.

Pabrėžtina, jog CIM 23 str. naudojama formuluotė „*tuo mastu, kiek...*“ yra pasirinkta neatsitiktinai. Ši formuluotė pakeitė iki tol taikytą atleidimo nuo atsakomybės modelį „*vežėjas neatsako, jei...*“. Naujoji teisinė konstrukcija užtikrina vadinamosios *pro rata*¹⁷⁹ atsakomybės egzistavimą, tai yra, naujoji nuostata aiškiai parodo, jog vežėjas gali būti atleidžiamas ne nuo visos atsakomybės, o nuo tam tikros jos dalies¹⁸⁰. Taigi darytina išvada, kad CIM labiau riboja vežėjo galimybes išvengti žalos atlyginimo pasinaudojus atleidimo nuo atsakomybės nuostatomis.

¹⁷⁸ Kalbant apie atmosferos reiškinių kroviniams padaromą žalą, krovinių vežimas įvairiarūšio transporto vienetuose ir uždaroje kelių transporto priemonėse, vežamose vagonais, nelaikomas vežimu pusvagoniais. Be to, jei siuntėjas naudoja apdangalus vežti krovinius pusvagoniais, vežėjui tenka tokia pati atsakomybė kaip ir tais atvejais, kai kroviny vežamas pusvagoniais be apdangalų, net jei tai kroviniai, kurie pagal bendrąsias vežimo sąlygas nevežami pusvagoniais.

¹⁷⁹ Lot. *pro rata* – tam tikru santykiu, tam tikra proporcija.

¹⁸⁰ *Central Office Report on the Revision of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 and Explanatory Reports on the texts adopted by the Fifth General Assembly*. [interaktyvus]. OTIF, 2000 [žiūrėta 2011 m. sausio 16 d.]. Prieiga per internetą:

Galiausiai, pagal SMGS vežėjo atsakomybės ribos nepriklauso nuo vežėjo kaltės formos ir laipsnio, tuo tarpu, CIM numato skirtingas vežėjo atsakomybės ribas atsižvelgiant į vežėjo kaltės pobūdį, t.y. jeigu vežėjas žalą sukėlė tyčia ar dėl didelio neatsargumo, jo atsakomybė nėra ribojama 17 SDR dydžiu, o taikomas visiško nuostolių atlyginimo principas.

3.7. Atsakomybės subjektai

Įvertinus skirtingą civilinės atsakomybės sąlygų reglamentavimą CIM ir SMGS, svarbu išanalizuoti ir subjektus, kuriems ši atsakomybė gali atsirasti. Procesinė prasme tokios žinios leidžia užtikrinti, jog sprendžiant ginčus, kylančius dėl krovinių gabenimo pagal CIM ar SMGS, jų šalimis bus tinkami subjektai (tiek ieškovai, tiek ir atsakovai), o už kitus asmenis žalą atlyginę vežėjai turės galimybę pasinaudoti atgręžtinio reikalavimu į žalą padariusį asmenį.

3.7.1. Panašumai

CIM ir SMGS numato, kad visi vežėjai¹⁸¹, kurie dalyvauja vežime, perimdami važtaraštį ir krovinį, prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus ir yra atsakingi už vežimą nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo momento.

CIM ir SMGS nustato, kuriems konkrečiai vežėjams siuntėjas ar gavėjas gali pareikšti reikalavimus:

- 1) *CIM reglamentavimas*. CIM 45 straipsnio 1 paragrafu, su vežimo sutartimi susijusius ieškinius galima pareikšti tik: a) pirmajam vežėjui; b) paskutiniajam

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/COTIF_Rapport_explicatif_01_01_2011_e.pdf.

¹⁸¹ Remiantis CIM nuostatomis yra galimi trys krovinių vežimo (kartu ir atsakomybės) geležinkeliu modeliai: 1) Vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, pats atlieka visą vežimą nuo išsiuntimo vietos iki paskirties vietos (esant poreikiui vežėjas naudoja užsienio geležinkelio infrastruktūrą); 2) Vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, pats neatlieka viso vežimo nuo išsiuntimo vietos iki paskirties vietos. Daliai maršruto vežėjas naudoja paskesnių (paeiliui vežančių) vežėjų paslaugomis. Kai pagal vieną vežimo sutartį veža keli vežėjai paeiliui, kiekvienas vežėjas atsako už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos. 3) Vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, naudoja vieno ar kelių vykdomųjų vežėjų (angl. *substitute carriers*) paslaugomis. Vykdomieji vežėjai ar vykdomasis vežėjas neturi jokių sutartinių įsipareigojimų nei krovinio siuntėjui, nei jo gavėjui. Būtent vežėjas, kuris yra sudaręs sutartį, yra atsakingas prieš krovinio siuntėją ir gavėją už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos. Šis vežėjas turi teisę regresu tvarka išieškoti nuostolius iš vykdomojo vežėjo. Vis dėlto suinteresuotas asmuo tam tikrais atvejais turi teisę ieškinį (reikalavimą) nukreipti tiek į sutartinį vežėją, tiek į vykdomąjį vežėją (CIM 45 str.).

vežėjui¹⁸²; arba c) vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys. CIM 45 str. 3 ir 4 paragrafuose yra pateikiamos 45 str. 1 paragrafe įtvirtintos bendrosios procesinės nuostatos išlygos: a) ieškinys dėl pagal vežimo sutartį sumokėtos sumos grąžinimo gali būti pareikštas tik i) tam vežėjui, kuris paėmė šią sumą, arba ii) tam vežėjui, kurio vardu minėta suma buvo paimta (CIM 45 str. 3 par.); b) ieškinį dėl mokėjimo pristačius krovinį gali būti pareikštas tik tam vežėjui, kuris perėmė krovinį krovinio išsiuntimo vietoje (CIM 45 str. 4 par.).

- 2) *SMGS reglamentavimas*. Ieškinio pagal pervežimo sutartį pareiškimo teisės atsiradimas ir jos įgyvendinimas yra susietas su keliomis sąlygomis, kurios turi būti nustatytos įvertinant, ar asmuo gali pareikšti ieškinį geležinkeliui, t.y.: a) teisė į ieškinio pateikimą priklauso tam asmeniui, kuris turi teisę pareikšti pretenziją geležinkeliui¹⁸³; b) teisė į ieškinio pateikimą atsiranda tik nuo to momento, kai geležinkelis atmeta pretenzijoje nurodytus reikalavimus; c) ieškinys turi būti pareikštas tam pačiam geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija; d) jeigu geležinkelis neatsako į pretenziją, ieškinys gali būti pareikštas tik praėjus 180 dienų po pretenzijos pateikimo; e) ieškinys turi būti pateiktas tik tos šalies teismui, kurios geležinkeliui buvo pareikšta pretenzija.

Remiantis CIM ir SMGS vežėjas, sumokėjęs kompensaciją, įgyja atgręžtinio reikalavimo teisę į kitus vežėjus. Regreso teisės įgyvendinimo ir žalos atlyginimo paskirstymo taisyklės CIM ir SMGS yra beveik identiškos. Pavyzdžiui, 1) SMGS 33 str. 4 ir 5 par. numato, kad geležinkeliai gali reikšti vienas kitam reikalavimus pagal savarankiškas taisykles; 2) CIM 50 str. 1 par. a) p. vežėjas, nulėmęs (sukėlęs) žalą (nuostolius), už šią žalą (nuostolius) privalo atsakyti asmeniškai, tuo tarpu, jei žalą (nuostolius) sukėlė keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už tą dalį žalos (nuostolių), kuri buvo padaryta konkrečiais vežėjo veiksmais (CIM 50 str. 1 par. b) p. Tuo tarpu, jeigu neįmanoma įrodyti, kuris vežėjas sukėlė žalą (t.y. neįmanoma atskirti, kokia

¹⁸² Paskutinis vežėjas turi būti suprantamas ne kaip vežėjas, kuris paskutinis prisijungė prie sutarties perimdamas važtaraštį ir krovinį, bet kaip vežėjas, kuriam pagal išankstinį vežėjo, sudariusio vežimo sutartį, planą teko pareiga pristatyti krovinį krovinio gavėjui ir kuris iš anksto buvo įtrauktas į važtaraštį.

¹⁸³ Žr. SMGS 30 str. 1 par.

dalimi konkretus vežėjas nulėmė kilusius nuostolius), kompensacija paskirstoma¹⁸⁴ visiems vežime dalyvavusiems vežėjams. Nuo pareigos kompensuoti žalą yra atleidžiami tie vežėjai, kurie įrodo, jog neprisidėjo prie aptariamų žalų kilimo (CIM 50 str. 1 par. c) punktas).

3.7.2. Skirtumai

CIM papildomai įtvirtina vykdomojo vežėjo sąvoką, kurios nėra SMGS, ir numato tokio vežėjo atsakomybės sąlygas ir ribas¹⁸⁵.

Pastebimas ir antrasis CIM ir SMGS skirtumas – tai atsakomybė už trečiuosius asmenis. CIM tiesiogiai numato, kad vežėjas yra atsakingas už darbuotojus ir kitus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojasi vežimo metu, kai šie asmenys atlieka savo pareigas, tuo tarpu, SMGS aiškiai neįtvirtina vežėjo atsakomybės už kitus asmenis sąlygų ir ribų, todėl šiuo atveju turi būti taikomi bendrieji atsakomybės principai, pripažįstami atitinkamos valstybės nacionalinėje teisėje.

Apibendrinant šį skyrį darytina išvada, kad nepaisant tam tikrų CIM ir SMGS vežėjo civilinę atsakomybę formuojančių nuostatų panašumo, konstatuoti šių tarptautinių transporto sistemų skirtumai leidžia daryti išvadą, kad SMGS akivaizdžiai labiau gina vežėjo interesus, tuo tarpu CIM siekia išlaikyti vežimo santykio šalių pusiausvyrą, SMGS sistema yra pasenusi ir nebeatitinka šiuolaikinių krovinių pervežimo poreikių. Skirtingų teisinių sistemų egzistavimas stabdo krovinių pervežimų geležinkeliais rinkos plėtrą, todėl būtina ieškoti jų sąlyčio taškų bei kurti bendrai tiek Europoje, tiek Azijoje taikomas nuostatas. Kitame šio darbo skyriuje bus analizuojamos šiuo metu pasauliniu mastu vykstančios geležinkelio transporto teisės reformos.

¹⁸⁴ Kompensacija paskirstoma proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai.

¹⁸⁵ Žr. CIM 27 str. Šis skirtumas nereiškia, kad pagal SMGS geležinkelis negali pasitelkti vykdomųjų vežėjų. Tačiau pagal SMGS vykdomieji vežėjai atsakytų už padarytą žalą remiantis atitinkamos valstybės nacionalinės teisės nuostatomis. Todėl vežimo pagal SMGS sąlygas atveju iki šalių santykiams taikytinos teisės nustatymo išlieka neapibrėžtumas, kokia tvarka ir mastu vykdomieji vežėjai atsakys už vežimo metu atsiradusią žalą.

4. CIM/SMGS VIENODINIMAS

Geležinkelių maršrutai tarp Europos Sąjungos ir jos rytinių šalių kaimynių turi begalinį potencialą dėl nuolat augančios rinkos. Be to, ši transporto rūšis dvigubai greitesnė už jūrų transportą (vežimas įvykdomas per 30 dienų) ir nepalyginamai pigesnė, nei vežant oro transportu (nors užsakymas įvykdomas ir per 1 dieną)¹⁸⁶. Dėl šių priežasčių ieškoma naujų alternatyvų ir vystomi svarbūs infrastruktūros projektai, skirti užtikrinti pervežimus taip vadinamame Euro-Azijos transporto koridoriuje. Visgi, ne infrastruktūra, o dviejų skirtingų transporto teisės sistemų egzistavimas CIM ir SMGS, yra pagrindinė kliūtis pasinaudoti šiomis galimybėmis, kadangi pervežant krovinius dvejomis kryptimis - Europa ir Azija, neišvengiamai tenka krovinių pervežimą performinti pagal kitos teisinės sistemos reikalavimus. Siuntėjams ir geležinkelių transporto įmonėms tokių aplinkybių egzistavimas reiškia papildomas išlaidas ir laiko sąnaudas, o tokių papildomų paslaugų naudingumas labai retai yra akivaizdus bei pateisinamas¹⁸⁷. Vienas didžiausių trukdžių veiksmingai ir operatyviai tarptautinei geležinkelių transporto plėtrai buvo būtinybė perrašyti važtaraštį prie CIM ir SMGS teritorijų ribos. Šis perrašymas sąlygojo keletą trūkumų: 1) perrašant važtaraštį padidėja klaidų įrašuose tikimybė; 2) pervežimo laikas gali pailgėti dėl formalumų sutvarkymo pasienyje; 3) atsiranda teisinis netikrumas ir rizika dėl pervežimo proceso neatitikimo pervežimo sutarties sąlygoms ir teisės aktų reikalavimams (teisės požiūriu - šis aspektas svarbiausias).

Dėl politinių motyvų tik XX amžiaus paskutiniajame dešimtmetyje atsirado realios galimybės pradėti spręsti skirtingų teisės sistemų sąveikos problemą. Šiuo metu dvi skirtingos organizacijos siekia sukurti vienodas krovinių pervežimo taisykles: Tarptautinis geležinkelių transporto komitetas (toliau – CIT) ir Jungtinių Tautų Organizacijos Ekonominės ir socialinės tarybos vidaus transporto grupė.

¹⁸⁶ U.S. Chamber of Commerce, Rambol, *Land transport options between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study* [interaktyvus]. 2006 [žiūrėta 2010 m. rugsėjo 7 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/USChamberOfCommerce2.pdf>>.

¹⁸⁷ Fabio, M., *Customs Law of the European Union* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2010 [žiūrėta 2010 m. spalio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-03/goods-rail.xml>>.

4.1. CIM/SMGS vienodinimas. Bendrasis važtaraštis

2003 metais vykusioje Kijevo konferencijoje tarptautinio geležinkelių transporto teisės klausimais, dar 1902 m. įkurtas Tarptautinis geležinkelių transporto komitetas (toliau – CIT), vienijantis keleivių ir krovinių vežimo paslaugas geležinkeliu ir jūros transportu teikiančias bendroves, įsipareigojo parengti bendrą dokumentą, vienijantį CIM ir SMGS reglamentuojamas vežimo nuostatas. Norėdami išspręsti šią problemą kartu su OSŽD, CIT 2004 m. pabaigoje inicijavo projektą „Transporto teisinių sistemų CIM/SMGS sąveika“, kuris ypač sparčiai vystomas šiuo metu. Nors šio projekto pagrindinis tikslas yra unifikuoti šiuos teisės aktus, tačiau tai bus įmanoma pasiekti tik palaipsniui, pradedant „švelniosios teisės“ kūrimu ir pereinant prie privalomųjų teisės normų kūrimo.

Projektas buvo padalintas į tris etapus. Pirmajame projekto etape buvo parengtas bendrasis CIM/SMGS važtaraštis, kuris nuo 2006 m. rugsėjo 1 d. yra naudojamas kai kuriuose gabenimuose tarp CIM ir SMGS sistemų. Naujasis važtaraštis pripažįstamas kaip muitinės tranzito dokumentas. Nuo 2006 m. sausio 1 d. buvo pradėtas antrasis projekto etapas, kuriuo siekiama suderinti procedūras, krovinius gabenant pagal bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį - pretenzijų nagrinėjimo ir nuostolių atlyginimo tvarką, elektroninių važtaraščių naudojimą, bendrojo CIM/SMGS komercinio akto taikymą. Antrajame projekto etape teisės grupė sukūrė gaires dėl atsakomybės nuostatų pagal CIM ir SMGS, skirtas informacijos šaltinių siuntėjams ir jų atstovams, vežėjams, muitinės tarnyboms naudojant CIM/SMGS važtaraštį visais maršrutais¹⁸⁸. Pagal pateiktą šiame darbe atsakomybės sąlygų palyginimą, galima teigti, kad dauguma nuostatų dėl atsakomybės sąlygų pagal CIM ir SMGS yra panašios ne tik dėl materialinės teisės reglamentavimo, bet ir procesinių atitikimų, todėl trečiame etape planuojama sukurti vieningą CIM/SMGS teisinę sistemą, kuri reglamentuotų vežimo sutarties sudarymo ir vykdymo klausimus.

¹⁸⁸ Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2003 m. sausio 16 d. įsakymas Nr. 1B-37 „Dėl supaprastintų muitinio tranzito procedūrų, taikomų gabenant prekes geležinkelių transportu su SMGS arba CIM važtaraščiais, atlikimo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 9; nr. 320.

4.1.1. Bendrasis CIM/SMGS važtaraštis

Tarptautinei transporto teisei yra žinomi keletas taip vadinamosios „švelniosios teisės“ pavyzdžių, kurie nors ir nėra teisiškai sutarties šalis įpareigojantys, tačiau gali tokiais tapti, sutarties šalims juos pasirinkus kaip veikimo modelius, kaip antai Europos vidaus vandens kelių kodeksas (CENVI) arba Jungtinių Tautų taisyklės dėl pavojingų krovinių gabenimo, kurios gali būti taikomos krovinius gabenant įvairiomis transporto rūšimis ir kurios buvo perkeltos į tokias konvencijas kaip ADR, RID (COTIF priedas C), SMGS (priedas 2) ir ADN.

Tokios tarptautinės priemonės taip pat galėtų tapti pagrindu padėti harmonizuoti ir tokius teisinius režimus kaip CIM bei SMGS.

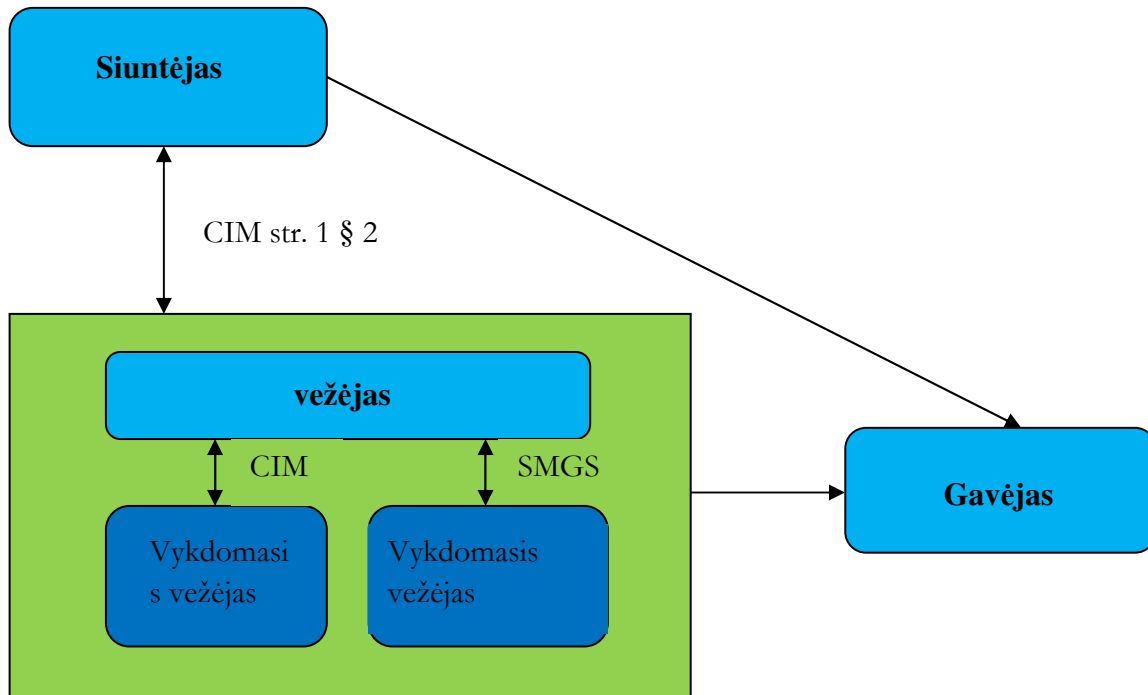
Siekiant supaprastinti krovinių pervežimą geležinkeliais, kai maršrutas apima CIM ir SMGS teisinės sistemos veikimo teritoriją, tarptautinėje bendruomenėje kaip viena iš galimų išeikių buvo pasiūlytas bendrasis CIM/SMGS važtaraštis, kurio taikymas pagrįstas siuntėjo ir vežėjo susitarimu. Bendrojo CIM/SMGS važtaraščio taikymo teisinis pagrindas – CIM 6 straipsnio 8 punktas¹⁸⁹ ir SMGS 6 straipsnio 11 punktas, 7 straipsnio 15 punktas.¹⁹⁰

Galimos krovinių gabenimo schemas pagal bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį iš CIM į SMGS teritoriją ir atgal:

¹⁸⁹ CIM 6 straipsnio 8 punktas numato, kad tarptautinės vežėjų asociacijos, suderinusios su tarptautinėmis klientų asociacijomis ir institucijomis, kompetentingomis valstybių narių muitinės srityje, taip pat su bet kokia tarpvyriausybine regioninės ekonomikos integracijos organizacija, turinčia teisę priimti savus teisės aktus muitinės srityje, nustato vienodo pavyzdžio važtaraščius.

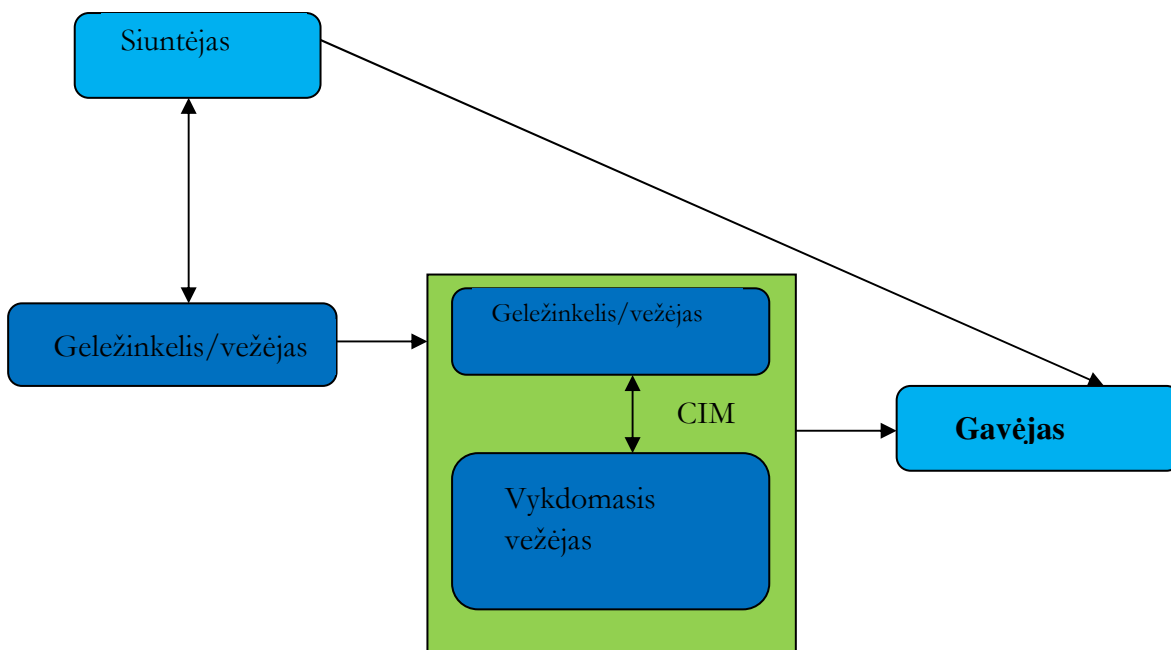
¹⁹⁰ SMGS 7 straipsnis reglamentuoja važtaraščio formos klausimus ir užpildymo tvarką.

Paveikslėlis Nr. 6



Kadangi CIM konvencija leidžia jos taikymą taip pat ir SMGS teritorijoje ir galimas ir vykdomojo vežėjo modelis, toliau yra teikiama schema, iliustruojanti tokį santykį:

Paveikslėlis Nr. 7



Detalų bendrojo CIM/SMGS važtaraščio naudojimą reguliuoja CIM/SMGS važtaraščio žinynas¹⁹¹ (toliau – Žinynas), kuris yra SMGS tarptautinės sutarties 22 Priedas, taikomas nuo 2006 m. rugsėjo 1 d.¹⁹² Šis Žinynas yra skirtas CIT nariams ir jų klientams, taip pat SMGS dalyviams ir jų siuntėjams bei gavėjams, ir taikomas, kai yra visos žemiau nurodytos sąlygos:

- 1) siuntos vežamos vadovaujantis CIM vienodosiomis teisės nuostatomis ir SMGS,
- 2) siuntos pateikiamos vežti su CIM/SMGS važtaraščiu,
- 3) siuntas veža šio Žinyno 1 priede nurodyti CIM vežėjai ir SMGS geležinkeliai,
- 4) siuntos persiuntimo vietoje pasilieka vieno CIM vežėjo arba vieno SMGS geležinkelio priežiūroje.

CIM zonoje Žinynas tampa privalomas tik tuo atveju, jeigu jo nurodymai yra įtraukti į sutartis su klientais arba sutartis tarp geležinkelio kompanijų. SMGS zonoje šio Žinyno nurodymai galioja tik tuose vežimo maršrutuose, kuriuos yra numatę SMGS dalyviai, taikantys šį Žinyną. Taigi Žinyno privalomumas priklauso nuo pervežimo dalyvių valios. Pažymėtina, kad CIM teritorijoje CIM/SMGS važtaraštis naudojamas kaip CIM važtaraštis, o SMGS teritorijoje kaip SMGS važtaraštis. CIM/SMGS važtaraščio naudojimas pervežant krovinį iš vieno teisinio režimo teritorijos į kito režimo teritoriją išimtinai priklauso nuo pačių pervežimo sutarties šalių valios. Tai reiškia, kad pervežimo sutarties šalys vis dar gali naudoti atskirus CIM ir SMGS važtaraščius ir kirsdomos CIM ar SMGS sistemos ribas senuoju būdu perrašinėti važtaraščius. Toks visuotinai žinomas sutarčių laisvės principo taikymas, kai vežimai gali būti atliekami tiek senuoju būdu, tiek ir taikant bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį, laikytinas ydingu, kadangi įteisina skirtingų normų taikymą tokiems patiems santykiams, o tai iškreipia teisinį santykių stabilumą, panaikina pradinį uniflikavimo tikslą – sukurti vienodą reglamentavimą.

Visgi, pasirinkus CIM/SMGS važtaraštį, būtina laikytis jam keliamų reikalavimų:

¹⁹¹ Teisinis pagrindas: CIM / SMGS vadovaujantis 6 straipsnio § 8 CIM ir 6 straipsnio § 11 SMGS ir 7 straipsnio § 15 SMGS.

¹⁹² Šiuo metu galioja 2011 m. vasario 1 d. redakcija.

1) forma, t.y. minėtą važtaraštį sudaro 6 lapai: i) Važtaraščio originalas; ii) Sąskaita; iii) Važtaraščio dublikatas; iv) Perdavimo aktas; v) Pranešimas apie atvykimą į muitinę; vi) Sąskaitos dublikatas;

2) kalba, t.y. bendrasis CIM/SMGS važtaraštis turi būti sudarytas mažiausiai dviem kalbomis, viena iš kurių būtinai turi būti rusų kalba, o nuo 2010 m. sausio 1 d. CIM ir SMGS numato galimybę naudoti ir kinų kalbą.

Be formaliųjų reikalavimų, privalu atsižvelgti į Žinyno 11 p. numatytas apmokėjimo teises prezumpcijas, kurios priklauso nuo krovinio išsiuntimo vietos:

1) jeigu krovinys yra siunčiamas iš CIM zonos, tai: a) užmokestį pagal pervežimo sutartį, kuriai taikoma CIM turi sumokėti siuntėjas; b) užmokestį paskirties vietos SMGS geležinkeliams turi sumokėti gavėjas; 3) užmokestį kitiems SMGS geležinkeliams turi sumokėti gavėjas per tarpininkus, kurie yra sudarę atitinkamas sutartis su SMGS geležinkeliais, ir kurie turi būti nurodyti važtaraštyje;

2) jeigu krovinių pakrovimo vieta yra SMGS zona, už persiuntimo geležinkelio paslaugas turi sumokėti: a) siuntėjas arba šios paslaugos turi būti apmokamos pagal vidinę geležinkelio tvarką; b) kitiems SMGS geležinkeliams turi sumokėti siuntėjas per analogiškus tarpininkus; c) užmokestis už pervežimą pagal CIM sutartį turi būti sumokamas gavėjo.

Pervežant krovinius iš CIM taikymo sferos CIM siuntėjas, nurodytas CIM/SMGS važtaraštyje, yra siuntėjas pagal CIM ir tuo pačiu gavėjas pagal CIM bei siuntėjas pagal SMGS. Paskutinis vežėjas pagal CIM sutartį yra įgaliotas ir įpareigotas veikti kaip siuntėjas CIM ir SMGS sandūroje. Analogiška tvarka taikoma pervežant iš SMGS sferos – siuntėjas nurodytas važtaraštyje yra SMGS siuntėjas ir tuo pačiu gavėjas pagal SMGS bei siuntėjas pagal pervežimo sutartį, kuriai taikoma CIM. Tai rodo santykinį reguliavimo bendrumą.

Taip pat pastebimas ir skirtingas leidimų vežti išdavimo procesas. Pavyzdžiui, prieš kraunant tam tikrus krovinius ir siunčiant iš CIM zonos pagal CIM/SMGS važtaraštį turi būti gautas išankstinis leidimas ir numatyta tokių leidimų išdavimo procedūra. Paprastai kreiptis dėl leidimo reikia prieš vieną mėnesį, dėl greitai gendančių prekių – prieš 7 dienas, o dėl krovinių, kurie nėra tinkamai supakuoti – prieš 14 dienų. Leidimai turi būti gauti nepriklausomai nuo krovinio tipo, jeigu paskirties

vieta yra Pietryčių Azija. Pervežant krovinius iš SMGS zonos, SMGS geležinkeliai, privalo siuntų vežimą suderinti su CIM vežėju persiuntimo vietoje. Dėl tokio leidimo reikia kreiptis mažiausiai prieš 7 dienas (Žinyno 14.3.1. p.).

Nepaisant bendrojo CIM/SMGS važtaraščio naudojimo tarptautiniuose pervežimuose, jis nepakeitė atsakomybės klausimų reguliavimo (Žinyno 12 p.). Nors sukurta bendroji CIM/SMGS pranešimo apie žalą forma, jos pateikimo tvarką reguliuoja atskirai CIM ir SMGS, todėl bendrasis CIM/SMGS važtaraštis vertintinas kaip daugiau techninis (formalus), o ne teisinis sprendimas.

Bendrasis CIM/SMGS važtaraštis atlieka ir visas kitas funkcijas, kurias iki tol atlikdavo atskiri važtaraščiai- yra muitinės dokumentu, pripažįstamu ne tik Lietuvoje, bet ir visoje ES/Europos ekonominėje erdvėje. Naudojant supaprastintą muitinės tranzito procedūrą ES teritorijoje arba valstybėse narėse, kuriose taikoma ES konvencija dėl Bendros Tranzito Procedūros¹⁹³ pervežimams iš SMGS zonos, SMGS geležinkelis turi nurodyti tikslų CIM vežėją ir jo sutikimo numerį prieš kroviniui patenkant į ES teritoriją. Pervežimams iš CIM zonos siuntėjas turi pateikti pervežamų prekių sąskaitą kartu su važtaraščiu. Pažymėtina ir tai, kad bendrasis CIM/SMGS važtaraštis taip pat gali būti naudojamas ir tarptautiniam prekių akreditavimui.

4.1.2. Teisinės prezumpcijos krovinio persiuntimo pagal CIM/SMGS važtaraštį atveju

Žinyno 12.1 p. yra įtvirtinta atsakomybė pagal bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį numatanti taisyklė – CIM vienodųjų teisės nuostatų ir SMGS atsakomybės nustatymas, naudojant CIM/SMGS važtaraštį, nesikeičia. Taigi atsakomybės nuostatos minėtu dokumentu nėra unifikuotos, o yra taikomos atitinkamos CIM ir SMGS taisyklės.

Nuo 2008 m. liepos 1 d. įsigaliojo SMGS 23 str. papildoma 10 dalis, pagal kurią preziumuojama, kad žala yra padaryta gabenant krovinį pagal paskutinę vežimo sutartį, jeigu žala, vadovaujantis CIM/SMGS komerciniu aktu, nebuvo nustatyta krovinio vežimo pagal pirmąją vežimo sutartį metu¹⁹⁴.

¹⁹³ Konvencija dėl bendrosios tranzito procedūros. Oficialusis leidinys, 1987, L226.

¹⁹⁴ Laikinajai darbo grupei dėl SMGS nuostatų peržiūrėjimo taip pat buvo pateiktas pasiūlymas įtraukti šią prezumpciją į SMGS ir tais atvejais, kai kroviniai gabenami pagal atskirus CIM ir SMGS važtaraščius.

Pasiūlymai dėl šios nuostatos buvo parengti viename iš CIM/SMGS teisės grupės pasitarimų. Šios nuostatos taip pat buvo pateiktos OSŽD transporto teisės komisijai 2007 m. liepą ir priimti 2007 m. spalį šios komisijos kasmetiniame posėdyje. SMGS 23 straipsnio 10 punktas reglamentuoja prezumpciją krovinio persiuntimo į SMGS sistemą atveju. Šis straipsnis turi tiesioginę įtaką CIM 28 straipsnio 3 punkto taikymui. Kadangi abi šios nuostatos reglamentuoja teisinę prielaidą krovinio persiuntimo atveju, kai nuostolių ar žalos atsiradimo vieta yra nežinoma, galima teigti, kad šios taisyklės nuo 2008 m. liepos 1 d. taikomos lygiagrečiai.

Teisinės prezumpcijos krovinio persiuntimo atveju atsiradimą sąlygojo praktikoje egzistavusi problema - reikalavimą turintis asmuo negalėdavo išreikšauti iš vežėjo geležinkeliais kompensacijos už krovinio sugadinimą ar praradimą. Žalą patyręs asmuo tiesiog nesugebėdavo įrodyti, kuris iš vežėjų privalo atlyginti dėl savo veiksmų atsiradusius nuostolius. Precedentų kuriama teisė ilgainiui suformulavo „paskutinės kojos“ taisyklę, pagal kurią už nuostolius likdavo atsakingas paskutinis vežėjas. Ši taisyklė buvo įtvirtinta dar 1932 m. vykusioje ketvirtojoje Tarptautinės krovinių gabenimo geležinkeliais konvencijos (CIM/IUG, Berno konvencija) peržiūrėjimo konferencijoje. Tačiau šie pakeitimai nedavė norimų rezultatų todėl, kad įtvirtintos prezumpcijos buvo laikomasi tik tais atvejais, kai buvo taikoma ir pati CIM/IUG konvencija. Šis reglamentavimas apėmė tik mažąją dalį visų atvejų, kai buvo neįmanoma nustatyti, kurio iš gabenimo metu atsirado žala.

Penktojoje konvencijos peržiūrėjimo konferencijoje vykusioje 1952 m. šios nuostatos taikymas buvo išplėstas ir teisinė prezumpcija galėjo būti taikoma kai gabenimas buvo kelių transporto teisių reguliavimo dalyku. Praktikoje ši sugadinimo ar praradimo prezumpcija analogiškai taikyta ir tada, kai gabenimą iš išsiuntimo iki paskirties vietos reglamentavo CIM taisyklės. Tačiau buvo numatyta išimtis – SMGS-CIM persiuntimo atveju prezumpcija buvo taikoma tik tuomet, kai kroviny s gabenamas valstybėse, kuriuose taikomos abi teisinės sistemos, t.y. tiek SMGS, tiek ir CIM.

Po COTIF peržiūrėjimo 1989 m., įvertinus dviejų sistemų reglamentavimo skirtumus, CIM 38 str. 2 d. 2 p. buvo numatyta specialioji taisyklė, skirta SMGS-CIM persiuntimams. Tačiau šis reglamentavimas buvo susietas su paskirties vietoje

taikytina teise, todėl 1999 m.¹⁹⁵ nuostata perkelta į CIM 28 str. 3 d., kas lėmė, kad SMGS-CIM persiuntimui jau nebuvo svarbu, ar CIM buvo taikomas krovinio paskirties valstybėje. Svarbi liko vienintelė sąlyga: krovinio persiuntimo iš SMGS valstybės į CIM valstybę atveju, krovinio praradimo ar sugadinimo prezumpcija galiojo tuo atveju, jei analogiška taisyklė būtų taikoma ir kroviniams, persiunčiamiems iš CIM sistemos į SMGS (abipusiškumas).

Abu SMGS ir CIM straipsniai įtvirtina paneigiamą prezumpciją, kuri taikoma krovinio persiuntimo atveju. Preziumuojama, kad krovinys buvo prarastas ar sugadintas jį gabenant paskutiniam vežėjui, tuo atveju, jei krovinys buvo vežėjo dispozicijoje ir buvo persiustas tos pačios būklės, kurios buvo pristatytas į persiuntimo vietą. Tai yra vienos iš vežėjo atsakomybės sąlygų įrodinėjimo naštos perkėlimas, t.y. žalos atsiradimo konstatavimas laike, kas šiuo atveju yra laikotarpis tarp krovinio persiuntimo ir jo pristatymo gavėjui.

Vadovaujantis CIM 28 straipsnio 3 paragrafu, ši prezumpcija taikoma ir toms krovinų gabenimo sutartims, kurios iki krovinio persiuntimo momento buvo kitų, nei CIM konvencija reguliavimo dalykais, kaip antai SMGS, ir jei ši konvencija numato analogišką prezumpciją krovinio persiuntimo atveju pagal CIM nuostatas. Kaip ir buvo nurodyta anksčiau, abipusiškumo reikalavimas yra įgyvendintas nuo 2008 m. liepos 1 d. kai buvo įtvirtinta nauja SMGS 28 straipsnio 3 paragrafo nuostata bendrojo CIM/SMGS važtaraščio atžvilgiu. Atkreiptinas dėmesys, kad aptarta prezumpcija gali būti taikoma tik gabenant krovinis pagal bendrąjį važtaraštį, tuo tarpu gabenant krovinis pagal atskirus CIM ir SMGS važtaraščius ši teisinė prezumpcija vis dar negali būti taikoma.

Teisinės prezumpcijos taikymui keliama reikalavimai: 1) vykdomas persiuntimas; 2) tas pats krovinys; 3) ta pati vieta (krovinio paskirties vieta pagal pirmąją gabenimo sutartį yra tuo pačiu ir krovinio persiuntimo vieta); 4) nepasikeitusi krovinio būklė; 5) krovinys lieka vežėjo dispozicijoje; 6) pretenzijos dėl krovinio praradimo ar sugadinimo; 7) krovinio patikrinimas po persiuntimo; 8) teisinės prezumpcijos įtvirtinimas pagal abi taikytinas gabenimo sutartis konvencijas.

¹⁹⁵ 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 8 May 1980. Uniform law review, 1999-3.

Palyginus CIM 28 straipsnio ir SMGS 23 straipsnio 10 paragrafo nuostatas yra akivaizdu, kad vienas iš elementų – krovinio buvimas vežėjo dispozicijoje nėra aiškiai išreikštas SMGS. SMGS ekspertai aiškina šios sąlygos nebuvimą kaip iš esmės nereikalingą formalumą, kadangi krovinys visais atvejais lieka vežėjo dispozicijoje, nes jo paskirties vieta visais atvejais sutampa su persiuntimo, kitos gabenimo sutarties pagrindu, vieta ir momentu. Kitokių galimybių nenumato ir Žinynas. Vis dėlto, visos situacijos negali būti aptartos Žinyne ir netgi gabenant krovinį pagal CIM/SMGS važtaraštį vežėjas gali prarasti galimybę laikinai disponuoti krovinium. Dėl šios priežasties gabenant krovinį iš SMGS sistemos į CIM, nenutrūkstamas disponavimas krovinium lieka viena iš teisinės prezumpcijos sąlygų.

Prezumpcijos abipusiškumas reiškia ir vienodas jos taikymo pasekmes. Kol SMGS prezumpcijos sąlygos apima siauresnį ratą galimų situacijų, t.y. kol galimybė taikyti prezumpciją apribota tik jos taikymu gabenimais pagal CIM/SMGS bendrąjį važtaraštį, tuo tarpu kai CIM nuostatos taikomos visiems gabenimams tarp CIM ir SMGS sistemų, apie abipusiškumo vienodas pasekmes kalbėti, matyt, būtų nepagrįsta. Atitinkamai nesant abipusiškumo reikalavimo ir pati prezumpcija negali būti taikoma. Tačiau bendrojo važtaraščio taikymo atvejais atitikimas gali būti pasiekiamas.

Visgi nurodytas skirtumas nėra kliūtis prezumpcijos taikymui CIM galiojimo sferoje. Tuo atveju, jei COTIF narės teismas nevertintų SMGS nuostatų, kaip atitinkančių abipusiškumo reikalavimų, nes ši prezumpcija neapimtų visų jos reikalavimų gabenant krovinį pagal CIM/SMGS važtaraštį, išlieka prezumpcijos taikymo galimybė iš CIM vežėjo pusės šalių susitarimu. Tokia situacija būtų vertinama kaip šalių susitarimas dėl įrodymų pateikimo, kuris iš esmės išplėstų CIM vežėjo atsakomybės ribas ir atitiktų CIM 5 straipsnio reikalavimus.

Teisinės prezumpcijos tikslas yra palengvinti įrodinėjimo našą galutiniam krovinio gavėjui, kuriam reikia įrodyti krovinio sugadinimo ar praradimo faktą laikotarpiu tarp krovinio priėmimo persiuntimo metu ir pristatymo į paskirties vietą. Toks įrodymas reikalaujamas pagal abi teisines sistemas, tačiau tai labai sudėtinga padaryti po krovinio persiuntimo. Tuo pačiu metu, vežėjas gali paneigti šią prezumpciją ir įrodyti, kad krovinys vis dėlto buvo sugadintas ar prarastas ne dėl aplinkybių už kurias yra atsakingas paskutinis vežėjas.

Prezumpcija, kad krovinys buvo prarastas ar sugadintas jį gabenant pagal paskutinę vežimo sutartį, turi esminę reikšmę kitiems klausimams, kurie yra susiję su reikalavimu dėl nuostolių atlyginimo pareiškimu: teisė pareikšti reikalavimą, veiksnumas, kompensacijos dydis, atsakomybės ribojimas, reikalavimo senaties terminai.

Gavėjas pagal paskutinę vežimo sutartį turi teisę pareikšti reikalavimą, kuriam taikomos šios taisyklės:

1. reikalavimas gali būti pareikštas vežėjui pagal paskutinę vežimo sutartį;
2. kompensacijos dydis nustatomas pagal paskutinę vežimo sutartį (krovinio vertė persiuntimo dienai, krovinio vertės ir specialaus intereso deklaravimas pagal paskutinę vežimo sutartį);
3. senaties terminai nustatomi pagal paskutinę vežimo sutartį.

Jeigu nors viena iš prezumpcijos sąlygų neegzistuoja, tai prezumpcija netaikoma. Nepaisant to, reikalavimas dėl nuostolių atlyginimo reiškiamas paskutinės vežimo sutarties pagrindu, jeigu krovinio praradimas ar sugadinimas nustatomas krovinio paskirties vietoje. Tačiau šiuo atveju reikalavimą reiškiantis asmuo privalės įrodyti, kad žala atsirado krovinį gabenant pagal paskutinę vežimo sutartį.

Analizuojant persiuntimo galimybes ir pasekmes svarbu atsižvelgti ir į krovinio perkrovimą, kuris yra neišvengiama aplinkybė dėl skirtingų bėgių standartų Vakarų ir Rytų Europoje. Priklausomai nuo to, ar perkrovimas ir persiuntimas sutampa laike atsakomybės režimas pagal CIM ir SMGS gali būti daugiau ar mažiau sudėtingas.

Jeigu perkrovimas ir persiuntimas sutampa laike ir vietoje, galima nesudėtingai nustatyti, ar krovinys buvo sugadintas ar prarastas jo gabenimo pagal pirmąją vežimo sutartį metu. Už bet kokią žalą, kuri atsirastų vėliau būtų atsakingas vežėjas pagal kitą vežimo sutartį net ir netaikant aptariamąs teisines prezumpcijas.

Jeigu krovinys perkraunamas prieš persiuntimą, suteikiama galimybė įsitikinti, ar krovinys buvo sugadintas ar prarastas iki to momento. Tačiau tuo atveju, jei žala nustatoma vėliau, gali atsirasti situacijų, dėl kurių vertėtų įvertinti galimybę taikyti prezumpciją. Vežėjo atsakomybės pagal vieną ar kitą vežimo sutartį klausimas iškyla tik tuo atveju, kai krovinys perkraunamas po persiuntimo. Ypatingai tokiais atvejais

pasireiškia visi prezumpcijos teikiami privalumai. Krovinio sugadinimo ar praradimo nustatymo perkrovimo po persiuntimo atveju gali būti sudėtinga nustatyti kokioje kelionės atkarpoje atsirado žala. Net tuo atveju, kai kelionės atkarpa tarp perkrovimo ir persiuntimo vietų yra labai trumpa, žalos atsiradimo rizika yra susijusi ne tik su krovinio pateikimu muitiniam patikrinimui prieš perkrovimą, bet ir papildomi veiksniai, kurie gali būti susiję su krovinio sulaikymu ilgesniam laikui.

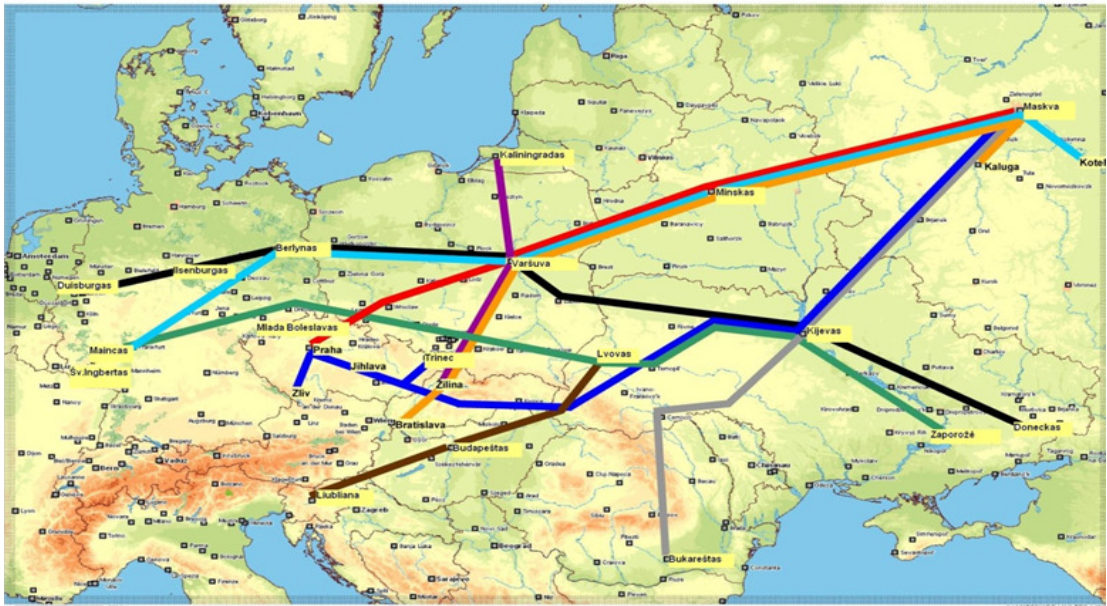
Praktikoje dažnai susidaro situacijos, kai krovinio sugadinimas pagrįstai negali būti nustatytas nei krovinio persiuntimo, nei perkrovimo metu, nors jis ir būtų atsiradęs anksčiau. Atitinkamai nėra sudaromi ir komerciniai aktai ar kiti žalos faktą patvirtinantys dokumentai. Tokiais atvejais, nustačius žalos faktą paskirties vietoje, paskutiniam vežėjui be abejo yra praktiškai neįmanoma paneigti teisinės prezumpcijos ir savo atsakomybės sąlygų. Dėl šios priežasties galima vienareikšmiškai teigti, kad CIM ir SMGS nustatytos teisinės prezumpcijos, visų pirma, yra naudingos krovinų gabenimo užsakovams. Tačiau svarbu paminėti, kad šios sąlygos taip pat daro ir geležinkelių transportą dar labiau patrauklesniu jo klientams.

4.1.3. CIM/SMGS važtaraščio taikymo praktika

Nuo 2007 metų egzistuoja apie dvidešimt reguliarių maršrutų iš Vokietijos ir kitų Centrinės ir Rytų Europos valstybių į Rusiją ar Ukrainą, kuriuose nuolatos naudojami bendri CIM/SMGS važtaraščiai. Nors CIM/SMGS važtaraščių panaudojimas turi daug potencialo, bet praktinis jų panaudojimas buvo apsunkintas, nes pernelyg daug laiko yra sugaištama laukiant naujo maršruto sukūrimo ir patvirtinimo. Šiuo metu yra dedamos pastangos, kad bendras CIM/SMGS važtaraštis būtų pripažintas maršrutui nuo Vokietijos iki Kinijos.

Nuo 2010 metų pradžios vykdomi jau per 40 nuolatinių pervežimų naudojant bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį. Pagrindiniai maršrutai, kuriuose naudojamas bendrasis važtaraštis yra iš (į) Čekijos ir Slovakijos į (iš) Rusiją ir Ukrainą, planuojami nauji maršrutai iš (į) Vokietijos ir Prancūzijos.

Praktika parodė, kad naudojant bendruosius CIM/SMGS važtaraščius krovinų gabenimui tarp Vokietijos ir Rusijos kelionei sugaištama iki 16 val. mažiau ir sutaupoma apie 40 EUR vienam vagonui.



Kaliningrade, 2008 m. lapkritį vykusiame OTIF surengtame seminare buvo pasiūlyta naudoti bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį gabenant traukinius su kroviniais specialiai tam pritaikytuose keltuose Baltijos ir Juodojoje jūroje. Tai buvo įmanoma vadovaujantis COTIF 24 straipsniu, kuris numato bendrojo važtaraščio naudojimą, įtraukus jūrinius ir (ar) vidaus vandenų maršrutus į CIM. Ši galimybė yra labai patraukli SMGS dalyvėms, nes ši konvencija nenumato galimybės ją taikyti krovinų gabenimui ir vandens maršrutais. Kaip sėkmingą bendrojo važtaraščio panaudojimo praktiką galima paminėti maršrutą Mukran – Baltijsk. Šis susisiekimas tarp Vokietijos ir Rusijos parodė, kad bendrojo važtaraščio panaudojimas šiame maršrute gali optimizuoti geležinkelių ir siuntėjų pastangas gabenimo procese.

Pagrindinė problema, su kuria tenka susidurti CIM/SMGS darbo grupei yra muitinės formalumų atlikimo tvarka, kadangi šiuo metu kroviniai pagal CIM/SMGS važtaraštį gabenami iš Europos Sąjungos teritorijos per Baltarusiją ir Ukrainą į Rusiją. Nesklandumai kyla dėl skirtingų krovinų kodavimo sistemų ir iš esmės prekių kodai keičiami tik pasienyje, kas sumažina bendrojo važtaraščio naudojimo efektyvumą.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. įsigaliojus naujam bendrajam Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitinės kodeksui, CIT ir OSŽD pasitelkdami muitinės atsakingas įstaigas siekia suvienodinti ir muitinės formalumų reikalavimus. Tai leidžia padidinti

bendrojo važtaraščio naudojimo patrauklumą ir atitinkamai paskatinti daugiau siuntėjų naudotis šiuo produktu.

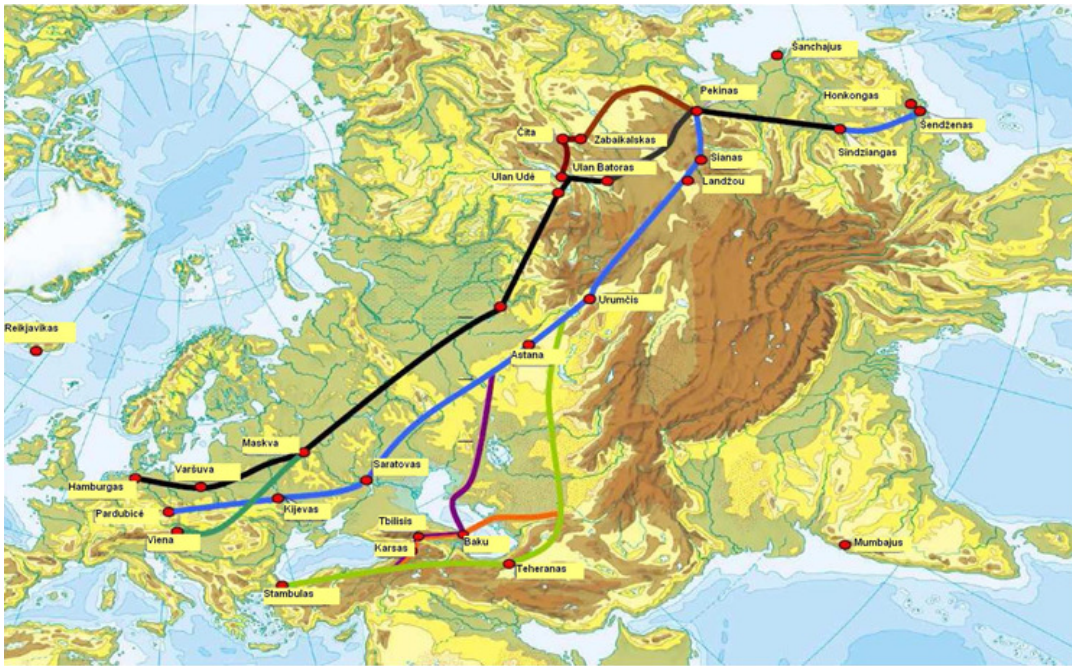
Lietuvoje bendrojo važtaraščio panaudojimas sietinas su kombinuotų vežimų traukiniu „Vikingas“. „Vikingas“ – Lietuvos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelių, ir Klaipėdos, Iljičiovsko bei Odesos uostų, taip pat uosto krovos kompanijų projektas, sujungiantis geležinkeliais Baltijos jūrą su Juodąja jūra. Traukinys kursuoja maršrutu Klaipėda – Vilnius – Minskas – Kijevas – Iljičiovskas ir atgal.

Traukinio „Vikingas“ sėkmė atvėrė platesnes galimybes plėtoti ir gilinti intermodalines paslaugas. Papildomus konteinerių srautus į „Vikingo“ maršrutą planuojama pritraukti ir Šeštokų stoties plėtros projektu. Šiek tiek pakoregavus ir papildžius konteinerinio traukinio maršrutą, atsiras papildomos galimybės vežti krovinius iš Vakarų Europos į Rytų Europą bei Aziją ir atvirkščiai. Nagrinėjama galimybė plėtoti krovinių vežimą traukiniu „Vikingas“ ir Šiaurės – Pietų kryptimi. Autotraukiniai ir konteineriai atvežti į Iljičiovską gali būti toliau vežami keltų linija Iljičiovskas – Poti ar Batumi į Gruziją ir kitas Užkaukazės šalis, o per keltų liniją Iljičiovskas – Derinže į Turkiją.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ šiuo metu taip pat aktyviai bendradarbiauja su Vokietijos geležinkeliais analizuodami galimybes naudoti CIM/SMGS važtaraštį jūriniu maršrutu Mukran – Klaipėda. Todėl bendrojo važtaraščio naudojimas gali atnešti tiesioginės naudos ir Lietuvos siuntėjams ir vežėjams.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. įsigaliojo Žinyno ir SMGS priedo 22 naujos nuostatos, kurios įteisino kinų kalbos naudojimą bendrajame važtaraštyje, taip pat naujų maršrutų įtraukimą ir pasiruošimą krovinių gabenimams iš ir į Kiniją. Su šia naujove tapo įmanomas krovinių gabenimas tarp Ramiojo ir Atlanto vandenynų, naudojant CIM/SMGS važtaraštį.

Paveikslėlis Nr. 9



4.1.4. Pretenzijų nagrinėjimas pagal CIM/SMGS važtaraštį

Reikalavimai dėl nuostolių, atsiradusių dėl krovinio praradimo ar sugadinimo gabenant krovinius pagal CIM/SMGS važtaraštį reiškiami ir nagrinėjami vadovaujantis CIM 43-45 straipsniu ir SMGS 29 straipsniu.

Pretenzijų nagrinėjimas CIM sutarties galiojimo atveju. Jeigu kompetentingas vežėjas nustato, kad žala neatsirado arba iš dalies atsirado vežimo sutarties galiojimo CIM sferoje, jis priima sprendimą dėl atsakomybės ir praneša apie tai reikalavimą pareiškusiam asmeniui.

Reikalavimo tolesniam nagrinėjimui SMGS sferoje kompetentingas vežėjas perduoda pretenziją kartu su visais ją pagrindžiančiais dokumentais kompetentingam organui išsiuntimo ar gavimo geležinkeliams ir praneša apie tai reikalavimą pareiškusiam asmeniui^{196,197}.

Kompetentingas geležinkelių organas praneša kompetentingam vežėjui apie reikalavimo nagrinėjimo rezultatus, o pastarasis praneša apie pretenzijos patenkinimą ar atmetimą reikalavimą turinčiam asmeniui.

¹⁹⁶ Išsiuntimo geležinkeliams – vežimo iš SMGS sferos į CIM taikymo sritį; paskirties geležinkeliams – vežimo iš CIM taikymo sferos į SMGS taikymo sritį.

¹⁹⁷ Žinyno 9 priedas.

Ieškinio senaties terminas reikalavimui pagal CIM sutartį pradedamas skaičiuoti toliau nuo kompetentingo vežėjo atsakymo reikalavimą turinčiam asmeniui arba pranešimo apie pretenzijos ir ją pagrindžiančių dokumentų perdavimo nagrinėti kompetentingam geležinkelių organui.

Pretenzijų nagrinėjimas SMGS sutarties galiojimo atveju. Jeigu kompetentingas išsiuntimo ar gavimo geležinkelių organas¹⁹⁸ nustato, kad žala neatsirado arba iš dalies atsirado vežimo sutarties galiojimo SMGS sferoje, jis priima sprendimą dėl atsakomybės pagal SMGS ir praneša apie tai reikalavimą pareiškusiam asmeniui.

Reikalavimo tolesniam nagrinėjimui CIM sferoje kompetentingas geležinkelių organas perduoda pretenziją kartu su visais ją pagrindžiančiais dokumentais kompetentingam vežėjui, sutartiniam arba paskutiniam vežėjui, ir praneša apie tai reikalavimą pareiškusiam asmeniui.

Sutartinis arba paskutinis vežėjas nagrinėja pretenziją ir praneša apie svarstymo rezultatus kompetentingam vežėjui. Kompetentingas geležinkelių organas savo ruožtu praneša pareiškėjui apie reikalavimo nagrinėjimo rezultatus.

Kompensaciją už nuostolius, kurie atsirado dėl visiško ar dalinio krovinio, kuris buvo vežamas pagal CIM/SMGS važtaraštį, praradimo ar sugadinimo, sumoka kompetentingas vežėjas arba kompetentingas geležinkelių organas.

Jeigu kompetentingas vežėjas arba kompetentingas geležinkelio organas negali tiesiogiai sumokėti jo patvirtintą kompensacijos sumą, tai reikalavimo teisę turinčiam asmeniui taikomos šios taisyklės:

1. Kompensacijos suma, patvirtinta SMGS vežėjo sumokama per kompetentingą vežėją iškart, kai kompetentingas vežėjas gauna kompensacijos sumą iš kompetentingo geležinkelio organo;

2. Kompensacijos suma, patvirtinta CIM vežėjo sumokama per kompetentingą geležinkelio organą iškart, kai kompetentingas geležinkelio organas gauna kompensacijos sumą iš kompetentingo vežėjo. Atsiskaitymai tarp CIM ir SMGS vežėjų reglamentuojami jų tarpusavyje sudarytais susitarimais¹⁹⁹.

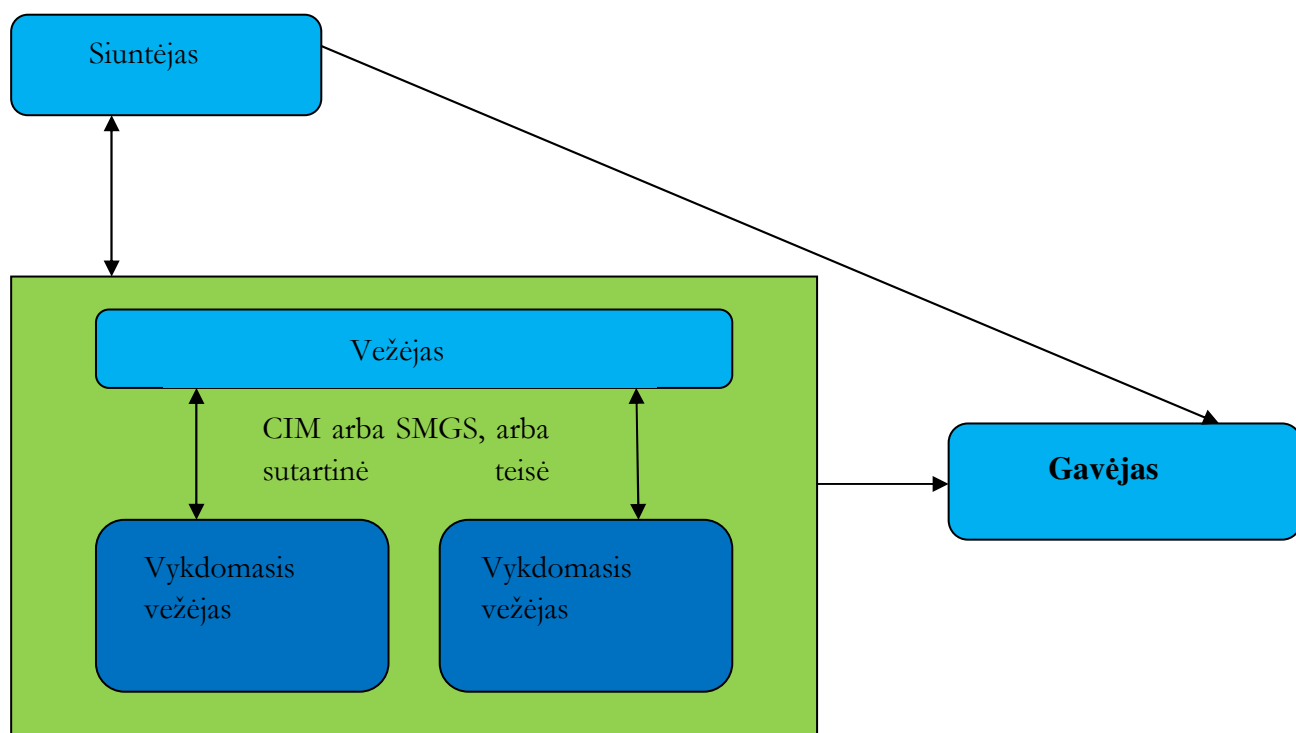
¹⁹⁸ Ten pat.

¹⁹⁹ Instrukcijos 12.4 p.

4.2. Specialiosios bendrojo važtaraščio CIM/SMGS atsakomybės sąlygos

Specialiosios bendrojo važtaraščio CIM/SMGS atsakomybės sąlygos, kurios šiuo metu yra kuriamos bendros CIT ir OSŽD darbo grupės, kurios nariu yra ir šio darbo autorius, turėtų tapti antruoju žingsniu dviejų teisės sistemų sujungimo link. Šios sąlygos turėtų tapti Žinyno 12.1 punkto papildymu, 3 priedu prie Žinyno ir 22 SMGS priedu²⁰⁰.

Paveikslėlis Nr. 10



SMGS 2 straipsnio 1 paragrafas imperatyviai apibrėžia jo taikymo sritį, nustatydamas, kad šis Susitarimas taikomas tiesioginiams tarptautiniams pervežimams geležinkeliu tarp stočių, numatytų Susitarimo 3 straipsnio 2 paragrafe, pagal važtaraščius, nurodytus šiame Susitarime, jo taikymas yra privalomas, jeigu vežimas atitinka SMGS 3 straipsnio 1 paragrafe nurodytas sąlygas. Dėl šios priežasties gabenant krovinius iš SMGS į CIM ar iš CIM į SMGS režimus, negalima numatyti

²⁰⁰ Specialiųjų bendrojo važtaraščio CIM/SMGS atsakomybės sąlygos buvo parengtos 2010 m. rugsėjo 8 d. 18 CIM/SMGS teisės grupės pasitarime ir pateiktas svarstyti CIM/SMGS projekto priežiūros grupei 2010 m. lapkričio 25 d.

kitokių, nei SMGS atsakomybės sąlygų. Ši imperatyvą bandoma apeiti sukuriant bendras sutartines taisykles, kurios apims CIM ir SMGS atsakomybės sąlygas, kurios ir viename, ir kitame teisės akte yra identiškos.

Specialiųjų atsakomybės sąlygų esmė – naujoviškai sureguliuoti gabenimo proceso dalyvių santykius, nes Žinynas nesukuria naujų atsakomybės sąlygų, krovinius gabenant pagal bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį. Tuo tarpu specialiosios bendrojo važtaraščio atsakomybės sąlygos numato vežimo sutarties šalių susitarimą taikyti CIM ir SMGS atsakomybės sąlygas ta apimtimi, kiek jos neprieštarauja nei vienam iš šių teisės aktų. Tai reiškia, kad vežimo santykių šalims draudžiama remtis specialiosiomis sąlygomis, prieštaraujančiomis imperatyvioms konkrečios valstybės normoms, nes priešingu atveju, tokios sutarties nuostatos būtų *ab initio* negaliojančios.

Vežimo sutarties šalys gali susitarti dėl Žinyno 10 priede nurodytų Specialiųjų atsakomybės sąlygų taikymo, tokį susitarimą *expressis verbis* užfiksuojant 37 bendrojo CIM/SMGS važtaraščio langelyje. Ši taikymo sąlyga reiškia, kad šalys gali susitarti dėl specialiųjų atsakomybės sąlygų taikymo, krovinius gabenant pagal CIM/SMGS važtaraštį ir tik tais maršrutais, kurie yra numatyti Žinyne. Pasirinkus taikyti šias sąlygas, aktualus tampa atsakomybės ribų klausimas.

Vežėjas (geležinkelio įmonė) yra atsakingas už nuostolius, atsiradusius dėl krovinio praradimo ir (ar) sugadinimo, nuo jo priėmimo iki pristatymo momento. Ši vežėjo atsakomybė yra ribojama, t.y. taikomas ribotas atsakomybės modelis, už krovinio praradimą, jo sugadinimą, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės (kaip jo nurodymų pasekmė) arba dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti. Atleidimo nuo atsakomybės sąlygų įrodinėjimo pareiga tenka vežėjui.

Taip pat vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo atveju, kai kroviny s prarandamas ar sugadinamas dėl ypatingos rizikos, kuri susijusi su viena ar keliomis toliau išvardytomis aplinkybėmis: 1) buvo naudojami atviri vagonai judančiame sąstate, 2) kai kroviny s, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti jo neįpakavus ar blogai įpakavus, vežamas jo neįpakavus arba įpakavus netinkamai, 3) jei kroviny pakrovė siuntėjas arba iškrovė kroviny s gavėjas, 4) dėl natūralių kai kurių kroviny s savybių. Jei vežėjas įrodo, jog kroviny s prarastas ar sugadintas dėl vieno ar kelių

nurodytų rizikos faktorių, tai laikoma, kad nuostoliai dėl to ir buvo patirti. Tačiau įgaliojamas asmuo civilinio proceso tvarka gali įrodyti, kad nuostoliai buvo patirti ne dėl nurodytų aplinkybių ir tokiu būdu sumažinti ar išvengti atsakomybės.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad specialiosiose sąlygose nenumatyta atsakomybė už termino pristatyti krovinį pažeidimą. Kadangi į sąlygas bus įtraukta nuostata, numatanti, kad visais kitais Sąlygų nereguliuotais atvejais, turėtų būti taikomos atitinkamos CIM ir SMGS nuostatos, tai bus taikomos atitinkamų teisės aktų normos. Tačiau kyla klausimas, kodėl ši aplinkybė visgi nebuvo įtraukta į sąlygas, atsižvelgiant į tai, kad SMGS ir CIM numato skirtingas baudas už termino pristatyti krovinį pažeidimą. Atsižvelgiant į tai, autoriaus nuomone, toks reguliavimas laikytinas kuriamų specialiųjų atsakomybės sąlygų trūkumu.

4.2.1. Nuostolių atlyginimas krovinio visiško ar dalinio praradimo atvejais

Vienas iš klausimų, kuris turi itin didelę reikšmę krovinius geležinkeliu gabenančiam vežėjui, yra susijęs su krovinio (ar jo dalies) praradimo atveju atlygintinų nuostolių dydžiu. Savaime suprantama, kad tais atvejais, kai prarandamas krovinsys ar jo dalis, atsiranda vežėjo pareiga atlyginti patirtą žalą. Tačiau itin aktualu specialiosiose atsakomybės sąlygose numatyti, kaip bus apskaičiuojama vežėjo mokėtina kompensacija bei nuspręsti, ar turės būti taikomas vežėjo atsakomybės ribojimas.

Krovinio praradimo ar sugadinimo atveju vežėjas (geležinkelio įmonė) privalo atlyginti krovinio vertę arba jos dalį, kai prarandama tik dalis, o nuostolių suma privalo būti pagrįsta dokumentais. Tuo atveju, jei vertė negali būti pagrįsta dokumentais, nuostoliai apskaičiuojami pagal krovinio vertę biržoje, o tokios nesant – pagal rinkos vertę. Tuo atveju jei ir tokios kainos nustatyti negalima CIM/SMGS darbo grupė specialiųjų atsakomybės sąlygų projekte siūlo vertę numatyti atsižvelgiant į krovinio vertę krovinio pakrovimo dieną, pakrovimo vietoje.

Toks pasiūlymas atrodo naujoviškas dėl to, kad iki šiol buvo naudojamas CMR įtvirtintas krovinio vertės nustatymo mechanizmas. Pagal CMR krovinio vertė skaičiuojama²⁰¹:

- 1) pagal „biržos kainas“²⁰², o jų nesant – pagal „rinkos vertę“²⁰³ arba, nesant nei vienų, nei kitų, - pagal „to paties asortimento ir kokybės prekių vertę“.
- 2) nustatant prarasto krovinio ar jo dalies vertę, turėtų būti vertinama krovinio vertė, kokia ji buvo toje vietoje, tuo laiku, kai krovinys buvo priimtas vežti²⁰⁴.

Taigi krovinio vertė turėtų būti apskaičiuojama pagal biržos kainas arba pagal rinkos vertę, arba pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę. Jei įrodymų apie minėtus būdus nustatytas kainas nėra, tai krovinio vertė nustatoma pagal vertę, nurodytą krovinio sąskaitoje-faktūroje, esančioje su kroviniu ir pateikiamoje muitinei. Tačiau net ir tuo atveju, jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje-faktūroje nurodytą krovinio vertę, teismas vežėjo reikalavimu gali vadovautis sąskaitos-faktūros verte. Toks vertės apskaičiavimo metodas paremtas tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis negali tikėtis visiško savo interesų gynimo, koks būtų suteiktas sąžiningai šaliai²⁰⁵.

Kaip įprasta teisės aktuose, reglamentuojančiuose vežėjų atsakomybę, numatomas ir vežėjo atsakomybės ribojimas. Pagal pateiktą specialiųjų bendrojo CIM/SMGS važtaraščio atsakomybės sąlygų projektą, vežėjo (geležinkelio įmonės) atsakomybę siūloma riboti 35 Šveicarijos frankais už kilogramą krovinio bruto masės. Tačiau toks atsakomybės ribojimas netaikomas, jei krovinio vertė buvo deklaruota.

Vežėjas (geležinkelio įmonė) be tiesioginių nuostolių, susijusių su kroviniu praradimu ar sugadinimu privalo kompensuoti pervežimo kainą, muitinės rinkliavas ir kitas sumas, sumokėtas už prarasto ar sugadinti krovini pervežimą. Į atlygintinus nuostolius neįtraukiami akcizai už krovinius, kuriems akcizas laikinai netaikomas.

²⁰¹ Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimą. Dangutė Ambrasienė, Edvardas Sinkevičius. Mykolo Romerio universitetas, 2004 m., P 99.

²⁰² Biržos kaina – tai specialiai organizuotos ir nuolat veikiančios, vienuose ir tarpusavio pakeičiamų prekių rinkos kaina.

²⁰³ Krovinio rinkos vertė nustatoma palyginus analogiškų objektų faktinių sandorių kainas, kartu atsižvelgiant į nedidelius vertinamo turto bei jo analogo skirtumus.

²⁰⁴ INCOTERMS 2000 EXW sąlygos.

²⁰⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2002 m. lapkričio mėn. 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1410/2002.

Tokia pasiūlyta taisyklės struktūra ir modelis atrodo nelogiški dėl to, kad yra visiškai neaišku, ar bus kompensuojami nuostoliai, nesusiję su krovinio gabenimu, tačiau atsiradę, kaip tiesioginė vežėjo (geležinkelio įmonės) neteisėtų veiksmų pasekmė. Tokias abejones patvirtina užsienio teismų praktika^{206 207}, pagal kurią atlyginami ne tik nuostoliai susiję su gabenimu, bet ir nuostoliai, atsirandantys po žalos padarymo. Kartu nesuprantamas atrodo ir siūlymas nekompensuoti akcizų, kurių taikymas buvo sustabdytas, nors akivaizdu, kad nukentėjusiai šaliai nuostolių nepatyrus, jie ir taip nebūtų kompensuojami.

4.2.2. Nuostolių atlyginimas krovinio sugadinimo atvejais

Specialiųjų bendrojo važtaraščio CIM/SMGS atsakomybės sąlygų projekte darbo grupė į atskirą punktą išskyrė nuostolių atlyginimą krovinio sugadinimo atvejais. Tokia projekto struktūra atrodo pakankamai logiška.

Krovinio sugadinimas yra jo sužalojimas, dėl kurio krovinys tampa netinkamu naudoti arba krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą (kokybinis kriterijus). Kai krovinys nepataisomai sugadinamas, tai gavėjas visiškai nebesuinteresuotas juo ir krovinys praktiškai tampa bevertis, todėl iš esmės tai yra krovinio praradimas. Taigi krovinio sugadinimu reikėtų laikyti tik jo vertės sumažėjimą, o ne visišką krovinio vertės praradimą.

Kai kurie autoriai sugadinimu laiko krovinio fizinių savybių pasikeitimą, kai krovinys tampa gavėjui komerciškai nenaudingas, taip pat laiko praradimu, o ne sugadinimu²⁰⁸. Krovinio sugadinimas turi būti sprendžiamas pagal kokybinį, bet ne

²⁰⁶ Buchanan & Co. v. Babco Forwarding & Shipping (UK) [1978] A.C. 141. Sąvoką „kitos išlaidos“ buvo interpretuojamos dviem būdais, siauruoju ir plačiuoju. Pagal Anglijos teisę siauras interpretavimas buvo pateiktas Didžiosios Britanijos Lordų rūmų mažuma byloje Buchanan & Co. v. Babco Forwarding & Shipping (UK) [1978] A.C. 141 ir kuris reiškia tokias išlaidas kaip pakavimas ir draudimas, kurie atsirado dėl gabenimo santykių atsiradimo. Platesniu daugumos požiūriu tokios išlaidos apima tas, kurios atsiranda ir po žalos padarymo ir su ja susijusiomis, tokios kaip krovinio patikrinimo, žalos nustatymo, mokesčiai, tokie kaip PVM, mokėtini dėl to, kad krovinys nebuvo pristatytas į paskirties vietą. Phillip Morris byloje Olandijos Aukščiausias Teismas pasirinko taikyti siauresnio aiškinimo taisyklę iškindamas, kad turi būti atlyginti nuostoliai, susiję su gabenimu. Siauresnė interpretacija taip pat dominuoja Vokietijoje (BGH 13 vasario 1980, NJW 1980, puslapis 20/21 ir BGH 26 birželio 2003, Transp. R. 2003, puslapis 453). Phillip Morris byloje Aukščiausias Teismas konstatavo, kad muitinės rinkliavos, kurios turi būti mokamos savininko bet kokių atveju ir jos neturi nieko bendra su gabenimo procesu ir dėl to nepadengiamos pagal CMR 23 straipsnio 4 dalį

²⁰⁷ Phillip Morris Holland B.V. (and its underwriters) - v. - Van der Graaf Waalwijk B.V. Supreme Court of the Netherlands 14 July 2006.

²⁰⁸ Clarke Malcolm A, Yates David. Contracts of carriage by land and air. London LLP, 2004.

kiekybinį kriterijų. Būtent tuo krovinio sugadinimas skiriasi nuo krovinio dalies praradimo, nes pastarasis yra susijęs su krovinio kiekiu, mase ir tūriu.

Sugadinus krovinį vežėjas (geležinkelio įmonė) turi kompensuoti krovinio vertės sumažėjimą, atsižvelgiant į taisykles, numatytas krovinio praradimo atvejais, o kompensacijos suma negali viršyti viso krovinio vertės.

Nepaisant bendro CIM/SMGS važtaraščio sukurtos didelės praktinės naudos vystant tarptautinius krovinių pervežimus nuo Atlanto iki Ramaus vandenyno geležinkeliais, CIM ir SMGS praktinio taikymo skirtumai buvo tik dalinai pašalinti dėl įpareigojimo laikytis imperatyviųjų tiek tarptautinių, tiek nacionalinių teisės normų, nustatančių skirtingą reguliavimą, todėl galutinis tikslas – sukurti vieningai veikiančią teisinį reguliavimą, nebuvo pasiektas. Kaip buvo pažymėta 2009 m. Tarptautinio geležinkelių transporto komiteto „Berno kreipimesi“²⁰⁹, galiojančios teisės sistemos neturi konkuruoti ir turėti prieštaraujančių viena kitai normų, geležinkelio įmonėms reikalinga unifikuota transporto teisė su suvienodintomis teisinėmis sąvokomis ir taisyklėmis. Nesuderintos teisės normos, painus teisinis reguliavimas ir jų taikymo mechanizmo trūkumai sudaro kliūtis krovinių pervežimo geležinkeliais rinkos plėtrai, jos konkurencingumo augimui. Todėl būtina tobulinti tarptautinių krovinių pervežimo geležinkeliais teisinį reguliavimą, sukuriant efektyviai veikiančią ir vienodai gerai tiek vežėjo, tiek ir siuntėjo/gavėjo teises užtikrinančią teisės normų sistemą, kuri atitiktų esamos rinkos poreikius.

²⁰⁹ JTO EEK vidaus transporto komiteto darbo grupės 73 sesijos protokolas [interaktyvus]. 2011.03-01-03 [žiūrėta 2012 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc2/ECE-TRANS-2011-03r.pdf>.

5. BENDROSIOS CIM/SMGS TEISINĖS SISTEMOS SUKŪRIMAS – GALIMI SPRENDIMO BŪDAI

Kaip ir buvo nurodyta anksčiau, bendrasis CIM/SMGS važtaraštis nesukuria bendrųjų visiškai naujų vežėjų atsakomybės už krovinio sugadinimą ar praradimą principų, tačiau CIT ir OSŽD tikslas yra sukurti bendrąją Europos ir Azijos teisinę sistemą, kuri reglamentuotų vežimo sutarties šalių santykius, gabenant krovinius geležinkeliais. Atsižvelgiant į bendrą Euraziją apimančią poreikį, Jungtinių Tautų Organizacijos Europos ekonominė komisija (toliau – JTO EEK) ėmėsi iniciatyvos dėl vieningos geležinkelių teisės kūrimo.

5.1. Vieningos geležinkelių teisės kūrimo etapai

2005 m. JTO Europos ekonominės komisijos (toliau – JTO EEK) dėl intermodalinių pervežimų ir logistikos darbo grupė nustatė pervežimų geležinkeliais tarp Europos ir Azijos darbo kryptis. Pirmame etape buvo planuota sukurti bendrą Pan-Europinę geležinkelių tranzito muitų sistemą. Šis etapas yra įvykdytas 2006-02-06 priėmus naują Konvenciją dėl tarptautinio tranzito procedūros krovinius vežant geležinkeliais pagal SMGS važtaraštį. Antru etapu buvo siekta harmonizuoti geležinkelio transportui taikomą pasienio kontrolės mechanizmą. Šis etapas realizuotas 2010 m. JTO EEK patvirtinus naują priedą prie Tarptautinės konvencijos dėl krovinių kontrolės pasienyje sąlygų. Trečiame etape planuojama sukurti vieningą krovinių pervežimo geležinkeliais teisinį reguliavimą. Šis etapas lyg šiol nėra užbaigtas, kadangi jis reikalauja nuodugnios galiojančių tarptautinių pervežimų geležinkeliais teisinių sistemų analizės naujai besikuriančiame geležinkelių tinklų ir poreikių kontekste.

JTO EEK Geležinkelių transporto darbo grupė 2010 m. lapkričio 18-19 d. priėmė Poziciją dėl vieningos geležinkelių transporto teisės Pan-Europiniame regione ir Eurazijos transporto koridoriuose²¹⁰, kurią 2011 m. kovo 3 d. patvirtino JTO EEK Vidaus transporto komitetas. Šis Komitetas taip pat įsteigė Vieningos geležinkelių teisės kūrimo ekspertų grupę, kurios veikloje dalyvauja šio darbo autorius.

²¹⁰ JTO EEK vidaus transporto komiteto darbo grupės 73 sesijos protokolas [interaktyvus]. 2011.03-01-03 [žiūrėta 2012 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc2/ECE-TRANS-2011-03r.pdf>.

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

- I. Parengti deklaraciją dėl bendrų Eurazijos vežimo geležinkeliais sutarčių nuostatų ir sąlygų.
- II. Parengti tipines normas tarptautiniam geležinkelio transportui.
- III. Parengti vieningą teisės aktą, reglamentuojantį tarptautinius pervežimus geležinkeliais.

Šiuo metu vieningos teisės sukūrimas yra pirmame etape – yra parengtas deklaracijos dėl bendrų Eurazijos vežimo geležinkeliais sutarčių nuostatų ir sąlygų projektas, kurį 2013 m. planuojama priimti tarpvyriausybinių lygmeniu²¹¹. Šis dokumentas nesukurs privalomo pobūdžio normų, tačiau užtikrins būsimo vieningo akto dalyvių – Vyriausybių, politinį palaikymą.

Priėmus minėtą deklaraciją ir bendras Eurazijos vežimo geležinkeliais sutarčių nuostatas ir sąlygas bus galima pereiti prie antrojo vieningos geležinkelio teisės sukūrimo etapo – parengti tipines normas tarptautiniam geležinkelio transportui. Trečias etapas turėtų vainikuoti sėkmingą pirmųjų dviejų etapų darbą. Šiame etape turėtų būti parengtas vieningas aktas dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliais. Atsižvelgiant į tikslą sukurti vienodas pervežimo geležinkeliais normas, šioje darbo dalyje autorius, remdamasis 1-4 šio darbo dalyse atlikta SMGS ir CIM, SMGS/CIM analize, pateiks savo pasiūlymus dėl būsimo vieningo akto dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliais (toliau – Vieningasis aktas) turinio.

5.2. Teisinė forma

Rengiant Vieningąjį aktą, skirtą reglamentuoti geležinkelio transportu vykdomus vežimus, turi būti nuspręsta dėl šio dokumento teisinės formos – ar tai turėtų būti tarp skirtingų valstybių sudaroma tarptautinė sutartis, ar tarpvyriausybinių geležinkelių organizacijų OTIF ir OSŽD priimamas aktas, ar naujai įsteigtos valstybių, kuriose eksploatuojama geležinkelių infrastruktūra, organizacijos rėmuose priimtas tarptautinis dokumentas.

²¹¹ JTO EEK vidaus transporto komiteto darbo grupės 66 sesijos protokolas [interaktyvus]. 2012.11-08-09 [žiūrėta 2012 m. lapkričio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-217r.pdf>.

Pažymėtina, kad CIM yra Tarptautinio vežimo geležinkeliais konvencijos (COTIF), kurios paskutinė redakcija įtvirtinta 1999 m. Vilniaus protokolu, priedas B, t.y. CIM teisinė forma yra daugiašalė konvencija. COTIF naują redakciją patvirtinančio Vilniaus protokolo tekstą pasirašė 39 valstybių įgalioti atstovai. Tačiau valstybių narių skaičius nuolat didėja, nes COTIF 37 straipsnis numato galimybę prie šios konvencijos prisijungti ir kitoms valstybėms, eksploatuojančioms geležinkelių infrastruktūrą²¹².

Kalbant apie SMGS reikėtų pažymėti, kad tai yra Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas, kurį sudarė valstybių, siekiančių organizuoti tiesioginius tarptautinius krovinių vežimus, ministerijos. Taigi SMGS skiriasi nuo COTIF tuo, kad ją pasirašė ne skirtingų valstybių vyriausybės, o atskiros ministerijos. Vis dėlto tarptautinės teisės prasme tai laikoma tarptautine sutartimi ir nėra svarbu, koks valstybės organas ją sudarė, nes svarbiausias tarptautinės sutarties skiriamasis bruožas yra tas, kad ji nustato tarptautinės teisės subjektų įsipareigojimus pagal tarptautinę teisę²¹³. Tačiau reikėtų paminėti, kad 1993 m. SMGS pagrindu įsteigtos OSŽD Ministrų pasitarimas XXI sesijoje išplėtė narystės OSŽD galimybes bei suteikė teisę narėmis tapti ir centriniais geležinkelių organams, taip pat numatė naujas dalyvavimo organizacijoje formas, t.y. asocijuotą narystę (įmonėms ir organizacijoms, tiesiogiai susijusioms su geležinkelių transporto veikla) ir stebėjimo statusą (ministerijoms ir geležinkeliams), pavyzdžiui, stebėtojų statusą OSŽD turi Vokietijos, Graikijos, Prancūzijos, Suomijos, Serbijos, taip pat Vengrijos geležinkeliai.

Siekiant, kad naujasis Vieningasis aktas, reglamentuojantis vežėjų geležinkelių civilinę atsakomybę, būtų taikomas kuo universaliau, manytina, kad jo teisinė forma turėtų būti tarptautinė sutartis, t.y. tarptautinis susitarimas, sudarytas tarp valstybių raštu ir reguliuojamas tarptautinės teisės. Šios sutarties pavadinimas (pavyzdžiui, susitarimas, konvencija, komunikatas, protokolai ar pan.) neturi didelės teisinės reikšmės, nes svarbiausia, kad ši sutartis numatytų privalomas teisės normas ir

²¹² Norinti prie sutarties prisijungti valstybė turi pateikti paraišką depozitarui, kuris apie tai praneša kitoms valstybėms narėms. Prisijungimas įsigalioja praėjus trimis mėnesiams po paraiškos pateikimo, jeigu bent penkios valstybės nepareiškia depozitarui prieštaraujančios tokiam prisijungimui. Valstybėje narėje sutartis privalo būti ratifikuojama, priimama arba patvirtinama, o tai patvirtinantys dokumentai turi būti kuo greičiau deponuojami depozitare.

²¹³ Vilenas Vadapalas. Tarptautinė teisė. Bendroji dalis, 128 psl.

sukurtų tarptautinius įsipareigojimus šį dokumentą pasirašiusioms valstybėms. Taip pat Vieningajame akte turėtų būti kuo mažiau galimybių valstybėms numatyti išlygas, nes tai sudarytų prielaidas dalyvėms sukurti išimtis iš bendro teisinio reguliavimo ir įtvirtinti skirtingas taisykles, o tai keltų grėsmę naujos sistemos vienodumui ir efektyvumui.

Pažymėtina, kad pagrindinis tarptautinės sutarties formos trūkumas yra tas, kad prisijungti prie šia forma sudaromo Vieningojo akto turėtų kiekviena valstybė atskirai, todėl gali kilti problemų konkrečių valstybių viduje, priimant sprendimą dalyvauti tokioje naujoje geležinkelių transportą reguliuojančioje sistemoje. Be to, atsižvelgiant į tai, kad naujasis Vieningasis aktas turėtų išreikšti suderintą daugelio skirtinguose Europos bei Azijos regionuose esančių valstybių valią, sutarties teksto, kuriam pritartų visos valstybės, suderinimas taip pat gali užtrukti. Kita vertus, naujo vieningo teisinio reguliavimo teikiama nauda bei privalumai, kurie lemtų gerokai efektyvesnį tarptautinį krovinių geležinkeliu pervežimą, turėtų paskatinti abiejų žemynų valstybes siekti kuo greičiau prisijungti prie naujosios tarptautinės sutarties ir padidinti jų suinteresuotumą kompromisinių sprendimų priėmimu. Palengvinti Vieningojo akto priėmimą galėtų OTIF ir OSŽD tarpusavio bendradarbiavimas bei šių tarpvyriausybinių organizacijų kuo platesniu mastu skelbiama informacija apie naujos bendros Europos ir Azijos geležinkelio sistemos privalumus, skirtingų nuostatų suderinimo būtinumą bei būsimą efektyvesnį krovinių pervežimą.

Kaip alternatyvą, galima būtų pasiūlyti pasirašyti tarptautinę sutartį, kurios dalyvėmis būtų kuo daugiau valstybių, numatančią naujos tarptautinės geležinkelių infrastruktūros srityje veikiančios organizacijos įsteigimą. Į šią organizaciją, kurios struktūrą sudarytų skirtingi sutartyje numatyti valdymo organai, valstybės narės galėtų deleguoti savo kompetentingus atstovus bei įgalioti juos valstybės vardu priimti atitinkamus sprendimus, privalomus tarptautinės sutarties, kurios pagrindu įsteigta minėta organizacija, dalyvėms. Nors tokios organizacijos steigimo pagrindu taip pat būtų tarptautinė sutartis, jos tekstas turėtų kelti mažiau nesutarimų valstybėms, nes būtų susijęs tik su geležinkelių srityje veikiančio organo įkūrimu ir atitinkamų funkcijų šiam organui suteikimu. Tarp suteikiamų funkcijų turėtų būti ir teisė priimti sprendimus bei dokumentus, harmonizuojančius geležinkelių transporto teisinį

reguliavimą ir turinčius privalomą galią organizacijos narėms. Pavyzdžiui, kai kurie specializuotų Jungtinių Tautų įstaigų (Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ICAO, Tarptautinės telekomunikacijų sąjungos) reglamentai turi privalomą pobūdį. Analogišką teisinę galią galėtų turėti ir minėtos geležinkelių transporto srityje veikiančios organizacijos priimamas Vieningasis aktas. Ši alternatyva turi pranašumų prieš vieningų taisyklių įtvirtinimą jau pačioje tarptautinėje konvencijoje, kadangi geležinkelių organizacijos sprendimų priėmimo procedūra būtų greitesnė nei tarptautinių sutarčių, kurių parengimas reikalauja ilgų daugiašalių derybų, kompromisų ir dažniausiai ilgos trukmės joms įsigaliooti.

Apibendrinant, naują vieningą geležinkelių transporto vežėjų veiklą reglamentuojantis Vieningasis aktas galėtų būti priimamas kaip tarptautinė sutartis arba kaip tarptautinės sutarties pagrindu įsteigtos organizacijos teisės aktas. Atsižvelgiant į tai, kad tiek teisinius santykius dėl tarptautinio vežimo keliais, tiek tarptautinio vežimo oru taisyklės reglamentuoja tarptautinės sutartys, manytina, kad, nepaisant galimo sudėtingo priėmimo, vis dėlto tinkamesnė alternatyva būtų tarptautinės sutarties, įtvirtinančios vieningą teisinį režimą, priėmimas. Ši teisinė forma patvirtintų nekvestionuojamą privalomumą sutarties dalyvėms bei išlaikytų šios srities teisinio reguliavimo tradicijas. Be to, galimos kliūtys, susijusios su galutinio sutarties teksto suderinimu, taip pat su siekiu, kad naujosios sutarties dalyvėmis būtų kuo daugiau valstybių, galėtų būti eliminuojamos tinkamai pristatant vieningos sistemos teikiamą naudą bei galimybes.

5.3. Taikymo sritis

Tiek SMGS, tiek CIM reglamentuoja teisinius santykius, kurie susiklosto geležinkelių transportu už atlyginimą gabenant krovinius, kai toks pervežimas apima dviejų ar daugiau valstybių teritorijas, neatsižvelgiant į siuntėjo ar gavėjo nacionalinį priklausomumą (t.y. pilietybę, buveinę ir pan.). Tačiau šių dviejų konvencijų taikymo sritis apibrėžta remiantis skirtingais principais ir dėl tokio nevienodo apibrėžimo CIM bei SMGS taikymo konkurencija tiems patiems vežimo santykiams neatsiranda.

CIM visais atvejais taikoma, kai krovinio priėmimo vežti ir jo pristatymo vieta yra skirtingose COTIF konvencijos valstybėse dalyvėse (privalomas konvencijos

taikymas). Be to, CIM taikoma ir tuomet, kai tik krovinio priėmimo vežti arba tik pristatymo vieta yra OTIF organizacijos narėje ir šalys susitaria dėl CIM taikymo (savanoriškasis taikymas), t.y. galima susitarti dėl CIM taikymo net ir tiems vežimams, kurie vyksta į SMGS valstybes nars iš SMGS valstybių narių arba net tarp tų valstybių, kurios nėra nei vienos iš konvencijų narės. Tačiau visais atvejais, kai bent viena iš valstybių (kurioje paimamas krovinys arba į kurią krovinys pristatomas) nėra OTIF nare, turi būti aiškiai išreikštas susitarimas taikyti CIM taisykles.

SMGS taikoma tiesioginiams tarptautiniams pervežimams geležinkelių transportu, kurie atliekami išskirtinai prie SMGS prisijungusių valstybių narių geležinkeliais, t.y., jokia SMGS pagrindu atliekamų pervežimų dalis negali būti atliekama ne SMGS valstybėje narėje. Tuo atveju, jei krovinio gabenimas geležinkeliu vyksta iš trečiosios šalies į SMGS valstybę narę, iš SMGS valstybės narės į trečiąją šalį arba iš SMGS narės į SMGS narę per trečiąją šalį – SMGS sutarties nuostatos nėra taikomos. Kitaip tariant, SMGS taikoma tik tuomet, kai vežimas visu maršrutu vykdomas tiesiogiai geležinkeliais, esančiais SMGS valstybėse narėse, visais kitais atvejais taikomos kitų tarptautinių susitarimų nuostatos ar šalių sudarytoje sutartyje numatyta taikytina teisė.

Pažymėtina, kad kituose tarptautiniuose dokumentuose, reglamentuojančiuose tarptautinio vežimo teisinius santykius, taikymo sritis taip pat apibrėžiama pagal išvykimo ir atvykimo²¹⁴, krovinio siuntėjo ir gavėjo buvimo vietos²¹⁵ ar panašius²¹⁶ kriterijus. Tačiau vienais atvejais svarbu, kad abi valstybės, su kuriomis susijęs vežimas, būtų prisijungusios prie konkrečios konvencijos, o kitais atvejais pakanka, kad bent viena iš šių valstybių būtų atitinkamos konvencijos narė. Pavyzdžiui, Varšuvos konvencija taikoma vežimams oru, kai ir išvykimo, ir atvykimo vieta yra prie konvencijos prisijungusiose valstybėse narėse (nepaisant to, ar buvo ir kur buvo sustojimas). Taip pat Varšuvos konvencija taikoma, kai išvykimo bei atvykimo vieta yra vienos ir tos pačios valstybės teritorijoje, tačiau yra numatytas sustojimas užsienio valstybėje (nesvarbu, ar ta kita valstybė yra konvencijos narė). Tačiau, jeigu bus oru

²¹⁴ Pvz., Varšuvos konvencija

²¹⁵ Pvz., CMR konvencija.

²¹⁶ Pvz. Hamburgo taisyklių taikymas priklauso ir nuo važtaraščio ar kito sutarties sudarymą patvirtinančio dokumento išrašymo prie konvencijos prisijungusioje valstybėje narėje.

vežama iš konvencijos narės į valstybę, kuri nėra pasirašiusi minėtos sutarties, tokiam pervežimui Varšuvos konvencijos taisyklės nebus taikomos, t.y. Varšuvos konvencija jos taikymą susieja su reikalavimu, kad tiek išvykimo, tiek atvykimo vieta turi būti konvencijos narė.

Kitokios taisyklės yra numatytos CMR, kuri taikoma tarptautinio vežimo keliais sutarčiai (krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingose valstybėse), kai bent viena iš sutarties šalių yra valstybėje – konvencijos narėje. Taigi, palyginus su Varšuvos konvencija, CMR konvencijos taikymas yra platesnis. Be to, CMR apima daugiau atvejų nei CIM, nes nereikalauja papildomo susitarimo taikyti konvenciją, kai tik viena valstybė (tik siuntėjo arba tik gavėjo) yra prisijungusi prie minėto tarptautinio dokumento.

Dar platesnį taikymą numato Hamburgo taisyklės, kurios taikomos, kai krovinio pakrovimo uostas yra konvencijos valstybėje narėje, kai iškrovimo uostas yra konvencijos valstybėje, kai tokioje valstybėje išrašomas važtaraštis arba važtaraštyje numatytas Hamburgo taisyklių taikymas.

Atsižvelgiant į tai, kad vieningą krovinų gabenimą geležinkeliais reglamentuojančio dokumento taikymo sritis turėtų būti kuo platesnė ir apimti kuo didesnę skaičių valstybių, taip pat vadovaujantis kitomis transporto priemonėmis vykdomiems pervežimams skirtų sutarčių nuostatomis, manytina, kad tikslinga liberalizuoti CIM ir SMGS įtvirtintus taikymo srities apibrėžimus. Siūlytina naujajame Vieningajame akte jo taikymo sritį suformuluoti tokiu būdu:

X straipsnis. Taikymo sritis

1. Vieningasis aktas taikomas visoms atlygintino krovinų vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse narėse ir bent viena iš jų yra Vieningojo akto narė.

Tokia taisyklė maksimaliai išplėstų naujosios tarptautinės sutarties taikymą skirtingoms teritorijoms bei padidintų į šios sutarties taikymo sritį patenkančių krovinų pervežimo sutarčių skaičių.

Taip pat reikėtų aptarti, kaip bus sprendžiama tarp naujo pervežimų geležinkeliais teisinį režimą reglamentuojančio dokumento ir SMGS arba CIM atsiradusi kolizija, t.y. kaip konkrečiai krovinio vežimo geležinkeliu sutarčiai galės būti taikomas tiek naujasis Vieningasis aktas, tiek SMGS arba CIM. Taip gali nutikti, jeigu CIM bei SMGS sutarčių galiojimas nebus panaikintas ir tarptautinis pervežimas geležinkeliu pateks į kurios nors iš jų taikymo sritį. Pavyzdžiui, tokia situacija bus tuomet, jeigu bus sudaroma sutartis dėl krovinio pervežimo iš vienos valstybės į kitą, kai abi jos yra prisijungusios prie CIM ir viena iš jų taip pat yra naujosios sutarties narė. Tačiau tuo atveju, jeigu tik viena iš šių valstybių bus CIM narė ir nebus *expressis verbis* susitarta dėl CIM taikymo (t.y. nebus savanoriško pasirinkimo taikyti CIM), tai pagal aukščiau šiame darbe pasirinktą taikymo srities apibrėžimą toks gabenimas pateks tik į naujojo Vieningojo akto reglamentuojamus santykius. Skirtingų tarptautinių sutarčių kolizija galėtų būti išspręsta, vadovaujantis tokia taisykle:

X straipsnis. Taikymo sritis

2. Jeigu krovinių vežimo geležinkeliu sutarčiai taikoma ir kita panašaus pobūdžio tarptautinio tiesioginio krovinių vežimo geležinkeliais tarptautinė sutartis, kuri numato kitokias taisykles, pirmenybė turi būti teikiama šiam Vieningajam aktui, išskyrus, kai krovinių vežimo sutarties šalys aiškiai susitarė kitaip.

Remiantis tokia nuostata, tais atvejais, kai konkrečiai sutarčiai galės būti taikomas tiek naujasis Vieningasis aktas, tiek, pavyzdžiui, CIM, ir jos abi numatys skirtingas nuostatas, bus taikomas tik vėliau priimtas Vieningasis aktas. Tai atitiks ir teisės aktų kolizijų sprendimo principą *lex posteriori derogat lex priori*²¹⁷. Krovinio pervežime, kuris patenka į abiejų tarptautinių sutarčių taikymo sritį, dalyvaujantys subjektai galės savo susitarimu numatyti, jog tam vežimui taikytinos tik kurios nors vienos konvencijos nuostatos, t.y. savo nuožiūra pasirinkti taikytiną teisę.

Atkreiptinas dėmesys, kad šiuo metu SMGS 4 straipsnio 4 paragrafas suteikia laisvę pasirinkti ir kitus tarptautinius susitarimus, kuriuos be SMGS yra sudariusios šių

²¹⁷ Naujesnės normos yra viršesnės už seniau patvirtintas normas

geležinkelių valstybės, kaip pervežimo sutarčiai taikytiną teisę. Tačiau, kaip šiame darbe jau buvo minėta, toks pasirinkimas gali būti taikomas tik tuo atveju ir toje srityje, kurios nereglamentuoja SMGS nuostatos. Tuo tarpu siūloma Vieningo akto formuluotė minėtą SMGS nuostatą modifikuoja, nes numato, kad, jeigu vežimo sutartis geležinkeliu gali būti vykdoma pagal vieną iš alternatyvių tarptautinių susitarimų (taip pat ir toje srityje, kurią reglamentuoja abu susitarimai), šalys vežimo sutartyje gali įvardinti konkrečią teisiniams santykiams taikytiną tarptautinę sutartį, tačiau to nepadarius pirmenybė teikiama naujam teisiniam režimui.

Su taikymo sritimi yra susijęs ir kitas aktualus klausimas – multimodaliniai pervežimai, t.y. pervežimai, kai kroviny s dalį kelio gabenamas geležinkeliu, o dalį kitomis transporto rūšimis (keliu, jūra ar oru). Remiantis CIM nuostatomis²¹⁸, tuo atveju, kai pervežimas apima tiek vežimą geležinkeliu, tiek vežimą keliu (vandeniu), CIM nuostatos bus taikomos, jeigu pervežimo geležinkeliu metu bus kertama bent viena valstybės siena, o pervežimas keliu ar vandeniu vyks išskirtinai vienos šalies teritorijoje (t.y. gabenant kelių ar vandens transportu sienos nekertamos). Tačiau, kai geležinkelių transportu atliekami pervežimai yra papildomi gabenimu vandenų maršrutais kertant sienas, o minėti vandenų maršrutai yra įtraukti į CIV jūrų maršrutų ir vidaus vandenų kelių maršrutų arba CIM jūrų maršrutų ir vidaus vandenų kelių maršrutų sąrašus²¹⁹, tai CIM nuostatos privalomai taikytinos ir kai gabenant krovinį vandeniu yra kertamos valstybių sienos. Bet kokiu atveju pagrindine krovinio gabenimo dalimi turi išlikti vežimas geležinkeliu ir visą šį vežimą iš vieno taško į kitą turi numatyti viena sutartis. Taigi nors CIM reglamentuoja krovinių gabenimą geležinkeliu, jos taikymas tam tikrais atvejais gali būti išplėstas ir į kitas transporto sritis. Tuo tarpu SMGS neaptaria šios konvencijos taikymo krovinį gabenant ne tik geležinkeliu, bet ir kitų rūšių transporto priemonėmis, todėl būtų galima teigti, kad SMGS taikoma tik tai krovinio gabenimo atkarpai, kuri vykdoma geležinkelių transportu.

Vežimus kitomis transporto rūšimis reglamentuojančios konvencijos taip pat sprendžia klausimus, susijusius su konkrečių konvencijų taikymu kombinuotiems

²¹⁸ CIM 1 straipsnio 3 paragrafas

²¹⁹ CIM 1 straipsnio 4 paragrafas

vežimams. Pavyzdžiui, CMR konvencija²²⁰ numato, kad, kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu ir kroviny iš transporto priemonės neperkraunamas, CMR konvencija taikoma visam vežimo procesui. Taigi CMR konvencijos taikymas gali būti išplėstas ir dalį maršruto vykdant geležinkeliu. Tačiau, kai kroviny sugadinamas, prarandamas ar pavėluotai pristatomas vežant krovinį ne keliais, o kita transporto rūšimi, ir kelių vežėjas dėl to nekaltas, t.y. krovinio sugadinimas, praradimas ar pavėluotas pristatymas įvyko dėl kitos transporto rūšies vežėjo kaltės, tai tokiu atveju kelių transporto vežėjas atsako ne pagal CMR konvenciją, o pagal tas nuostatas, kurios taikomos visų rūšių transporto vežėjams, išskyrus kelių transportą. Tačiau, jei tokių nuostatų nėra, tai kelių transporto vežėjo atsakomybė nustatoma pagal CMR konvenciją. Hamburgo taisyklės, reglamentuojančios jūros transportu vykdomus krovinių gabenimus, taip pat taikomos ir toms krovinių vežimo sutartims, kai dalis maršruto yra atliekama kitomis transporto priemonėmis, jeigu tai susiję su vežimu jūra.

Naujasis dokumentas, sukuriantis vieningą CIM bei SMGS nuostatas suderinančią sistemą, turėtų išspręsti jo taikymo kitoms transporto rūšims klausimą. Manytina, kad naujasis Vieningasis aktas neturėtų pernelyg išsiplėsti į pervežimus kitų rūšių transportu reglamentuojančių sutarčių taikymo sritį. Kitaip tariant, kelių, vandenų bei oro transporto priemonėmis vykdomiems pervežimams Vieningasis aktas turėtų būti taikomas tik išimtiniais atvejais, t.y. kai tai neatsiejamai susiję su krovinio gabenimu geležinkeliu (pavyzdžiui, kai perkraunant krovinį iš vieno traukinio į kitą, jis tam tikrą atstumą turi būti gabenamas keliu). Siūlytina tokia formuluotė:

X straipsnis. Taikymo sritis

3. Šis Vieningasis aktas kitų rūšių transporto priemonėmis vykdomiems tarptautiniams krovinių vežimams taikomas tik tuo atveju, jeigu krovinių vežimas jūra, vidaus vandenų ar kelių maršrutais yra neatsiejamai susijęs su vežimu geležinkeliais.

²²⁰ CMR konvencijos 2 straipsnis

Vadinasi, vykdant nepertraukiamą vežimą, kurį sudaro tiek vežimas geležinkeliu, tiek vežimas keliais ar vandenimis, naujosios tarptautinės sutarties nuostatos bus taikomos tik neatsiejamai su geležinkelių vežimu susijusiems gabenimams. Tokiu būdu turėtų būti siekiama kuo mažesnio CIM bei SMGS nuostatas derinančio akto įsikišimo į kitas transporto rūšis reguliuojančių konvencijų taikymo sritis. Pažymėtina, kad, vykdant sutartyje numatytą krovinių vežimą geležinkeliu, susiklosto ne tik sutartiniai tokios sutarties šalių santykiai, bet taip pat atsiranda ir į viešosios teisės normų taikymo sritį patenkantys santykiai. Pavyzdžiui, kertant valstybių sienas, svarbu atlikti muitinės formalumus bei procedūras, nepažeisti pavojingų krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių²²¹, laikytis specialiams kroviniams taikytinų taisyklių²²².

CIM sutartis numato, kad krovinių vežimui, kuriam taikomos šios taisyklės, ir toliau taikomos viešosios teisės normos, ypač nuostatos dėl pavojingų krovinių vežimo, muitinės teisės normos ir nuostatos dėl gyvūnų apsaugos. Nors SMGS analogiškos nuostatos neįtvirtina, bet pateikia specialiąsias taisykles, išvardinančias daiktus, kurių neleidžiama vežti pagal tiesioginius tarptautinius važtos dokumentus, taip pat daiktus, kuriems vežti reikia ypatingų sąlygų, gyvūnų, gendančiųjų krovinių vežimui taikomus reikalavimus, palaikų, didelių gabaritų krovinių vežimui taikytinas ir panašias nuostatas, kurios priskirtinos viešosios teisės reguliavimo sričiai. Manytina, kad šie aspektai turėtų būti reglamentuojami kiekvienos valstybės nacionalinės teisės aktais, o naujasis CIM bei SMGS taisyklės derinantis Vieningasis aktas turėtų būti skirtas išimtinai privatiems teisiniams santykiams bei nesikišti į viešosios teisės reglamentavimo sritį numatant:

X straipsnis. Taikymo sritis

4. Šiame Vieningajame akte numatytos taisyklės neturi įtakos nacionaliniuose bei tarptautiniuose teisės aktuose įtvirtintų viešosios teisės normų taikymui.

²²¹ COTIF C priedėlis „Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (RID)“, SMGS 2 priedas „Pavojingų krovinių vežimo taisyklės ir kt.“

²²² Pavyzdžiui, 1968 m. Europos konvencija dėl gyvūnų apsaugos tarptautinio vežimo metu.

5.4. Sąvokos

Siekiant užtikrinti kuo aiškesnį vežėjų geležinkeliais civilinės atsakomybės teisinį reglamentavimą bei išvengti skirtingo Vieningajame akte įtvirtintų taisyklių interpretavimo, būtina apibrėžti dokumento tekste vartojamas sąvokas. Pažymėtina, kad CIM 3 straipsnis pateikia tokių sąvokų apibrėžimus: „vežėjas“, „vykdomasis vežėjas“, „bendrosios vežimo sąlygos“, „įvairiarūšio transporto vienetas“. O SMGS nėra numatytas atskiras straipsnis, reglamentuojantis konvencijoje vartojamas sąvokas. SMGS 3 straipsnio 1 dalyje pateikiamos nuostatos išnašoje yra paaiškinta vienintelė sąvoka „geležinkelis“, kuri reiškia visus vienos šalies geležinkelius. Manytina, kad CIM teisinis reglamentavimas yra pažangesnis, nes pervežimai geležinkeliu yra pakankamai specifinė sritis, kurioje itin svarbus vartojamų sąvokų aiškumas.

Reikėtų atkreipti dėmesį, kad ne visos kitomis transporto rūšimis vykdomus vežimus reglamentuojančios konvencijos pateikia atskirą straipsnį, kuriame paaiškinami tekste vartojami terminai. Pavyzdžiui, CMR konvencija paaiškina vienintelę sąvoką „transporto priemonė“ (1 straipsnio 2 dalis), o Varšuvos konvencija pateikia tik „tarptautinio vežimo“ terminą, kuris iš esmės yra konvencijos taikymo srities apibrėžimas (1 straipsnio 2 dalis). Kita vertus, Hamburgo taisyklėse vartojamų sąvokų paaiškinimui skiriamas atskiras straipsnis, kuriame pateikiamos net 8 sąvokos (1 straipsnis). Atsižvelgiant į būtinybę užtikrinti kuo vienesnį CIM bei SMGS modelius suderinančio dokumento aiškinimą bei taikymą, rekomenduotina atskirame Vieningojo akto straipsnyje pateikti pagrindinių sąvokų paaiškinimus:

X straipsnis. Sąvokos

Šiame Vieningajame akte vartojamos sąvokos turi žemiau nurodytas reikšmes:

a) „vežėjas“ – subjektas, su kuriuo siuntėjas sudaro krovinio vežimo geležinkeliu sutartį pagal šį Vieningąjį aktą bei kuris yra atsakingas pagal tokią sutartį;

b) „vykdomasis vežėjas“ – subjektas, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su siuntėju, bet kuriam vežėjas yra patikėjęs vykdyti visą arba tam

tikrą dalį vežimo geležinkeliais;

c) „multimodalinio transporto vienetas“ – konteineris, nuimamasis kėbulas, puspriekabė ar kitas panašus krovimo įrenginys, naudojamas multimodaliniame transporte;

d) „siuntėjas“ – subjektas, kuris su vežėju sudaro krovinių vežimo geležinkeliu sutartį.

5.5. Vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas

Tarptautiniai krovinių gabenimą keliais, jūra ir oru reglamentuojantys teisės aktai (CMR, Hamburgo ir Varšuvos konvencija) iš esmės yra skirti atsakomybės klausimams reglamentuoti, todėl juose klausimai, susiję su krovinių vežimo sutarties sudarymu ir vykdymu reglamentuojami tik tiek ir tik tokia apimtimi, kuri neišvengiamai būtina apibrėžti vežimo sutarties šalių atsakomybės ribas. Konkrečiai:

- Hamburgo taisyklės reglamentuoja išimtinai atsakomybės klausimus ir vienintelė jos IV dalis („Transport documents“) yra skirta krovinių vežimo dokumentams, jų turiniui ir įrodomajai galiai reglamentuoti;

- Varšuvos konvencijos II skyrius („Šalių, susijusių su keleivių, bagažo ir krovinių vežimu, dokumentai ir įsipareigojimai“) įtvirtina nuostatas, susijusias su važtaraščio turiniu, administraciniais ir muitinės formalumais, atsakomybe už važtaraštyje pateiktus duomenis, įrodomąją galia, disponavimo kroviniu teise, pristatymo terminais, t.y. šios konvencijos 4 – 16 straipsniai įtvirtina bendrojo pobūdžio nuostatas, susijusias su vežimo sutarties sudarymu ir vykdymu;

- CMR III skyrius („Vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas“) daug daugiau nei aukščiau nurodyti dokumentai reglamentuoja važtaraščio turinį, atsakomybę už važtaraštyje pateiktus duomenis, disponavimo kroviniu teisę ir kitas su vežimo sutarties sudarymu ir vykdymu susijusias nuostatas. Tokie reglamentavimo skirtumai yra nulemti paties vežimo pobūdžio – vežant krovinius keliais ir kertant daugelio valstybių sienas važtaraštis, jame nurodyti duomenys ir su tuo susiję klausimai įgyja daug didesnę reikšmę.

Tuo tarpu krovinių gabenimą geležinkelių transportu reglamentuojantys tarptautiniai aktai – CIM ir SMGS – klausimus, susijusius su vežimo sutarties sudarymu ir vykdymu reglamentuoja platesne apimtimi ir daug detaliau.

CIM II skyrius „Vežimo sutarties sudarymas ir vykdymas“ įtvirtina nuostatas, susijusias su vežimo sutartimi (6 straipsnis), važtaraščio turiniu (7 straipsnis), atsakomybe už važtaraštyje pateiktus duomenis (8 straipsnis), pavojingais kroviniais (9 straipsnis), išlaidų apmokėjimu (10 straipsnis), patikrinimu (11 straipsnis), įrodomąja važtaraščio galia (12 straipsnis), krovinio pakrovimu ir iškrovimu (13 straipsnis), krovinio pakuote (14 straipsnis), administracinių formalumų atlikimu (15 straipsnis), krovinio pristatymo terminais (16 straipsnis), pristatymu (17 straipsnis), teise disponuoti kroviniu (18 straipsnis), teisės disponuoti kroviniu įgyvendinimu (19 straipsnis), krovinio vežimo kliūtimis (20 straipsnis), krovinio pristatymo kliūtimis (21 straipsnis), krovinio vežimo ir pristatymo kliūčių padariniais (22 straipsnis).

SMGS sutarties sudarymo ir vykdymo klausimus reglamentuoja net trijuose atskiruose skyriuose – „Vežimo sutarties sudarymas“²²³, „Vežimo sutarties vykdymas“²²⁴ ir „Vežimo sutarties pakeitimas“²²⁵ – ir pateikia daug itin detalių nuostatų, kurių nenumato nė vienas iš aukščiau nurodytų dokumentų, pavyzdžiui, nuostatas, susijusias su tara, įpakavimu, ženklinimu, krovinio masės ir vienetų skaičiaus nustatymu, vagonų plombavimu, išperkamaisiais mokesčiais ir paskolomis, geležinkelio „užstato“ teise ir kt.

Kaip jau nurodyta aukščiau, autoriaus nuomone, Vieningasis aktas turėtų reglamentuoti tik principinius klausimus, todėl siūlytina atsisakyti SMGS įtvirtintų nuostatų, susijusių su techninio pobūdžio klausimais, ir Vieningojo akto dalyje, skirtoje vežimo sutarties sudarymui ir vykdymui, reglamentuoti tik klausimus, itin aktualius atsakomybės klausimams spręsti, t.y. klausimus, susijusius su:

²²³ „Važtaraštis“, „Krovinio priėmimas vežti“, „Tara, įpakavimas, ženklinimas, pakrovimas, krovinio masės ir vienetų skaičiaus nustatymas. Vagonų plombavimas“, „Krovinio įkainojimas ir pageidavimai dėl pristatymo termino“, „Lydintieji dokumentai, reikalingi pagal muitinės ir kitas taisykles“, „Atsakomybė už važtaraštyje pateiktus duomenis. Baudos“, „Tarifai. Važtapinigių ir baudų apskaičiavimai“, „Krovinio pristatymo terminas“ (7 – 14 straipsniai).

²²⁴ „Važtapinigių mokėjimas“, „Išperkamieji mokesčiai ir baudos“, „Krovinio išdavimas. Krovinio paieška“, „Komerčinis aktas“, „Geležinkelio užstato teisė“ (15 – 19 straipsniai).

²²⁵ „Vežimo sutarties pakeitimo teisė ir tvarka“, „Kliūtys kroviniui vežti ir išduoti“ (20 – 21 straipsniai).

- vežimo sutartį patvirtinančiais dokumentais (važtaraščiu) – važtaraščio turiniu, atsakomybe už važtaraštyje pateiktus duomenis, jo įrodomąją galia;
- siuntėjo/gavėjo pareigomis – administracinių formalumų atlikimu, krovinio įpakavimu, išlaidų apmokėjimu;
- vežėjo pareigomis – krovinio pristatymu ir terminais;
- vežimo sutarties vykdymu ir (ar) pakeitimu – teise disponuoti krovinium, krovinio vežimo kliūtimis ir jų padariniais.

Toliau šios keturios klausimų grupės bus aptartos atskirai. Atkreiptinas dėmesys, kad šioje dalyje nebus analizuojamos nuostatos, susijusios su pavojingų krovinių vežimu, nes ši sritis reikalauja atskiros detalios analizės. Be to, vežimo sutarties sudarymo ir vykdymo klausimai yra susiję su begale praktinių aspektų, kurių harmonizavimas gali būti itin sudėtingas, todėl išsami visų susijusių klausimų analizė nebus pateikiama ir žemiau bus trumpai aptariamos tik ypač aktualios atsakomybės klausimų sprendimui nuostatos.

5.6. Vežimo sutartis ir važtaraštis

Santykiai tarp vežimo sutarties šalių CIM ir SMGS sistemose reglamentuojami skirtingai. 1999 m. atlikti COTIF sutarties pakeitimai sukūrė sistemą, pagal kurią krovinių pervežimas CIM atžvilgiu yra vykdomas remiantis konsensualine sutartimi, todėl CIM taikymo pagrindas yra šalių susitarimas (sutartis) dėl krovinio vežimo (6 straipsnis) ir geležinkelių įmonės nebeturi įsipareigojimo vežti – t.y. kiekvienas vežėjas turi teisę apsispręsti dėl konkretaus krovinio vežimo ir susitarti dėl tokio vežimo sąlygų. Pagal dabartinę CIM redakciją vežimo sutarties forma apskritai nėra nustatoma (t.y. ji gali būti tiek žodinė, tiek rašytinė), o važtaraštis reiškia ne pačią sutartį, o tik sutarties egzistavimo įrodymą. Toks reglamentavimas visiškai atitinka CMR nuostatas.

Tuo tarpu SMGS 3 straipsnis įtvirtina geležinkelių, kurie yra SMGS dalyviai, pareigą vežti visus krovinius²²⁶, kurie nepatenka į SMGS 4 straipsnyje numatytas išimtis. Dar daugiau, CIM sistemoje važtaraštis nėra būtina sąlyga vežimo sutarties

²²⁶ Nebent taikytini nacionaliniai teisės aktai numato kitaip.

galiojimui²²⁷ ir turi tik įrodomąją reikšmę, o SMGS 7 straipsnyje įtvirtinta norma numato, kad „vežimo sutartis įforminama tam tikro pavyzdžio važtaraščiu“²²⁸.

Vieningame akte siūlytina vadovautis CIM įtvirtinta konsensualizmo doktrina, kartu numatant, kad važtaraštis nėra būtina sąlyga vežimo sutarties galiojimui ir turi tik įrodomąją reikšmę:

X straipsnis. Vežimo sutartis ir važtaraštis

1. Vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti jį gavėjui.
2. Vežimo sutartis patvirtinama važtaraščiu. Tačiau važtaraščio neturėjimas, neteisingas užpildymas ar praradimas neturi jokio poveikio vežimo sutarties, kuriai ir toliau taikomos šios taisyklės, buvimui ir galiojimui.
3. Važtaraštį pasirašo siuntėjas ir vežėjas. Vietoj parašo gali būti naudojamas antspaudas, mašininis apskaitos spaudas arba kitoks tinkamas pasirašymo būdas.
4. Vežėjas privalo tinkamu būdu važtaraščio dublikate patvirtinti, kad krovinyms priimtas vežti, ir dublikatą atiduoti siuntėjui.
5. Kiekviena siunta vežama su atskiru važtaraščiu.
6. Važtaraštis, įskaitant ir jo dublikatą, gali būti užpildytas elektroniniu duomenų, kurie gali būti pakeisti įskaitomais rašmenimis, registravimo būdu. Duomenų registravimui ir apdorojimui taikomos priemonės privalo būti lygiavertės funkcinio požiūriu, ypač dėl pagal šiuos duomenis išduoto važtaraščio įrodomosios galios.

Autoriaus nuomone, Vieningame akte nėra būtina numatyti išimčių dėl atskirų rūšių krovinių vežimo, kadangi šalys yra laisvos susitarti dėl visų krovinių vežimo sutarties sąlygų, įskaitant, bet neapsiribojant, krovinio įkainojimą ir taikomus tarifus.

²²⁷ CIM 6 straipsnio 7 paragrafas numato, kad „jei maršrutas eina per Europos Bendrijos muitų teritoriją, kurioje taikoma bendra tranzito procedūra, kiekviena siunta vežama su važtaraščiu, sudarytu pagal 7 straipsnio reikalavimus“.

²²⁸ Remiantis SMGS nuostatomis vežimo sutartis laikoma sudaryta nuo krovinio ir važtaraščio perdavimo vežėjui momento (SMGS 8 straipsnio 5 paragrafas)

Nors SMGS 4 straipsnis ir yra skirtas išimtims numatyti, išimčių numatymas Vieningame akte nėra būtinas, kadangi atskirus reikalavimus ir (ar) draudimus gali numatyti atskiri teisės aktai (pavyzdžiui, teisės aktai, reglamentuojantys pavojingų krovinių vežimą – ši tema, kaip jau nurodyta aukščiau, šiame darbe dėl jo ribotos apimties plačiau analizuojama nebus).

SMGS 9 straipsnio 4 paragrafas numato, kad „pradinio geležinkelio vidaus taisyklės nustato, kas turi pakrauti krovinį – geležinkelis ar siuntėjas“, tačiau Vieningame akte, vadovaujantis sutarčių laisvės principu, taip pat siūlytina numatyti šalims galimybę visais atvejais susitarti dėl krovinio pakrovimo ir iškrovimo, o, siekiant apibrėžtumo, tuo atveju, jei šalys nesusitaria, numatyti, kad krovinius iškrauna ir pakrauna vežėjas, su išimtimi, kad tuo atveju, jei vežamos vagono siuntos – pakrauna siuntėjas, o iškrauna gavėjas:

X straipsnis. Krovinio pakrovimas ir iškrovimas

1. Siuntėjas ir vežėjas susitaria, kas pakraus ir iškraus krovinį. Jei nėra tokio susitarimo, krovinio vienetų pakrauna ir iškrauna vežėjas, o vagono siuntas pakrauti turi siuntėjas, o iškrauti – gavėjas po pristatymo.

2. Siuntėjas atsako už visus padarinius, jei netinkamai pakrovė krovinį, ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą. Pareiga įrodyti, kad krovinyje buvo netinkamai pakrautas, tenka vežėjui.

Dalyje dėl važtaraščio turinio siūlytina vadovautis universaliomis CMR ir CIM nuostatomis, atsisakant itin detalių SMGS 7 straipsnio nuostatų ir įtvirtinti, kokie duomenys būtinai turi būti nurodyti važtaraštyje²²⁹. Vis dėlto, kaip jau minėta, važtaraščio neteisingas užpildymas neturėtų daryti jokio poveikio vežimo sutarties sudarymo faktui ir galiojimui:

X straipsnis. Važtaraščio turinys

1. Važtaraštyje privaloma pateikti šiuos duomenis:

²²⁹ Pažymėtina, kad bendras CIM/SMGS važtaraštis ir kaip muitinės dokumentas.

- a) važtaraščio užpildymo vietą ir datą;
 - b) siuntėjo pavardę (pavadinimą) ir adresą;
 - c) vežimo sutartį sudariusio vežėjo pavardę (pavadinimą) ir adresą;
 - d) asmens, kuriam faktiškai perduodamas vežti krovinys, pavardę (pavadinimą) ir adresą, jei šis asmuo nėra c punkte nurodytas vežėjas;
 - e) krovinio priėmimo vežti vietą ir datą;
 - f) krovinio pristatymo vietą;
 - g) gavėjo pavardę (pavadinimą) ir adresą;
 - h) krovinio rūšies pavadinimą ir pakuotės rūšį;
 - i) krovinio vienetų skaičių ir specialius ženklus bei numerius, būtinus atpažinti smulkiasias siuntas;
 - j) vagono numerį, kai vežamos vagono siuntos;
 - k) geležinkelių transporto priemonės, riedančios savo ratais, numerį, jei ji perduodama vežti kaip krovinys;
 - l) be to, įvairiarūšio transporto vienetų atveju – kategoriją, numerį ar kitus požymius, būtinus jiems atpažinti;
 - m) bendrą krovinio masę arba kitaip nurodytą krovinio kiekį;
 - n) detalų muitinės arba kitos administracinės valdžios institucijų reikalaujamų dokumentų, kurie pridedami prie važtaraščio arba paliekami vežėjui tinkamai paskirtoje institucijoje ar vežimo sutartyje nurodytoje įstaigoje, sąrašą;
 - o) vežimo išlaidas (vežimo mokestį, papildomus mokesčius, muitus ir kitas išlaidas, kurios susidaro nuo vežimo sutarties sudarymo iki krovinio pristatymo), jei jas turi sumokėti gavėjas, arba kitą įrašą, nurodantį, kad išlaidas privalo sumokėti gavėjas;
 - p) įrašą, kad vežimui taikomas šis Vieningas aktas, neatsižvelgiant į bet kurias kitas tam prieštaraujančias nuostatas.
2. Atsižvelgiant į situaciją, važtaraštyje turi būti nurodyti ir šie duomenys:
- a) turintis pristatyti krovinį vežėjas, jei jis sutiko būti nurodytas važtaraštyje, kai veža keli vežėjai paeiliui;
 - b) išlaidos, kurias įsipareigoja sumokėti siuntėjas;

- c) išperkamojo mokesčio suma, kuri sumokama krovinį pristačius;
 - d) deklaruota krovinio vertė ir suma, reiškianti specialųjį suinteresuotumą pristatyti;
 - e) sutartas krovinio pristatymo terminas;
 - f) sutartas maršrutas;
 - g) 1 dalies n punkte nepaminėtų dokumentų, kurie perduodami vežėjui, sąrašas;
 - h) siuntėjo įrašai apie vagono plombų, kurias jis uždėjo, skaičių ir aprašymą.
3. Vežimo sutarties šalys gali įrašyti važtaraštyje bet kokius kitus, jų manymu, reikalingus duomenis.

Įtvirtinant taisykles, numatančias atsakomybę už važtaraštyje pateiktus duomenis, siūlytina vadovautis CMR ir CIM aktų logika ir numatyti 3 pagrindines taisykles:

- A. Bendroji taisyklė – už važtaraštyje pateiktų duomenų teisingumą ir išsamumą atsako siuntėjas (ši nuostata atitinka ir SMGS 12 straipsnio nuostatas);
- B. Jei siuntėjo prašymu duomenis į važtaraštį įrašo vežėjas, taikoma prezumpcija, kad jis tai padarė siuntėjo vardu;
- C. Vežėjo atsakomybė neribojama, jei važtaraštyje nėra nuorodos į šio Vieningo akto taikymą.

X straipsnis. Atsakomybė už važtaraštyje pateiktus duomenis

- 1. Siuntėjas atsako už bet kokias išlaidas ir žalą, kurią patyrė vežėjas, jei siuntėjas važtaraštyje įrašė klaidingus, netikslius, ne visus duomenis ar juos nurodė ne tam skirtoje vietoje.
- 2. Jei siuntėjo prašymu vežėjas įrašo duomenis važtaraštyje, laikoma, kad jis tai padarė siuntėjo vardu, kol neįrodyta priešingai.
- 3. Jei važtaraštyje nėra įrašo, kad vežimui taikomas šis Vieningas aktas, vežėjas atsako už bet kokias išlaidas ir žalą, kurias patyrė turintis tam teisę

asmuo dėl šio įrašo nepateikimo.

Pareiga įtraukti į važtaraštį nuostatą dėl Vieningojo akto taikymo iš esmės yra skirta tam, kad krovinio gavėjas žinotų, jog pervežimui taikomos Vieningojo akto taisyklės, bei tam, jog trečiųjų šalių teismai taikytų Vieningąjį aktą sprenddami ginčus, kilusius iš pervežimų, atliktų remiantis Vieningojo akto normomis.

Galiausiai, Vieningame akte siūlytina inkorporuoti CMR ir CIM nuostatas dėl važtaraščio įrodomosios galios, kadangi šios nuostatos turi esminę reikšmę sprendžiant atsakomybės klausimus kilus ginčui:

X straipsnis. Atsakomybė už važtaraštyje pateiktus duomenis

1. Važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, patvirtinantis vežimo sutarties sudarymą, šios sutarties sąlygas ir tai, kad vežėjas priėmė vežti krovinį.

2. Kai krovinį pakrauna vežėjas, važtaraštis yra jame nurodytos krovinio ir jo pakuotės būklės *prima facie* įrodymas, arba, jei būklė nenurodyta, matomos geros išorinės būklės tuo momentu, kai vežėjas perėmė vežti krovinį, taip pat važtaraštyje pateiktų duomenų apie krovinio vienetų skaičių, jų ženklus ir numerius, bendrąją masę ir kitaip nurodytą kiekį tikslumo *prima facie* įrodymas.

3. Kai krovinį pakrauna siuntėjas, važtaraštis yra jame nurodytos krovinio ir jo pakuotės būklės *prima facie* įrodymas, arba, jei būklė nenurodyta, matomos geros išorinės būklės ir 2 dalyje minėtų važtaraštyje pateiktų duomenų tikslumo *prima facie* įrodymas tik tuo atveju, jei vežėjas juos patikrino ir savo patikrinimo rezultatus, patvirtinančius atitikimą, pažymėjo važtaraštyje.

4. Tačiau važtaraštis nėra *prima facie* įrodymas, kai jame pateikiama motyvuota išlyga. Išlyga galėtų būti motyvuota tuo, kad vežėjas neturi reikiamų priemonių patikrinti, ar siunta atitinka važtaraštyje pateiktus duomenis.

Be to, kadangi pagal Vieningąjį aktą siuntėjas yra atsakingas už visų važtaraštyje pateiktų duomenų teisingumą ir (ar) išsamumą, vadovaujantis CIM logika, siūlytina įtvirtinti vežėjo teisę bet kada atlikti siuntėjo pateiktų duomenų (duomenų, įrašytų važtaraštyje) patikrinimą, kartu įtvirtinant išlygą, kad siuntėjas turi teisę reikalauti, kad vežėjas iš karto patikrintų važtaraštyje pateiktus duomenis tuo atveju, kai krovinį pakrauna siuntėjas:

X straipsnis. Vežėjo patikrinimo teisė

1. Vežėjas turi teisę bet kada patikrinti, ar buvo laikomasi krovinio vežimo sąlygų ir ar siunta atitinka duomenis, kuriuos siuntėjas buvo nurodęs važtaraštyje. Jeigu tikrinamas siuntų turinys, patikrinime privalo, jei įmanoma, dalyvauti turintis tam teisę asmuo; jeigu tai neįmanoma, vežėjas kviečia du nepriklausomus liudininkus, jei kitaip nenustato valstybės, kurioje vyksta patikrinimas, įstatymai ir kiti teisės aktai.

2. Kai siunta neatitinka važtaraštyje nurodytų duomenų arba buvo nesilaikyta krovinio, kurie priimami vežti pagal tam tikrus reikalavimus, vežimo sąlygų, patikrinimo rezultatai turi būti nurodyti tame krovinio važtaraščio egzemplioriuje, kuris pridedamas prie krovinio, ir važtaraščio dublikate, jei vežėjas jį dar turi. Šiuo atveju krovinio patikrinimo išlaidos apmokamos krovinį pristačius, jeigu jos nebuvo apmokėtos iš karto.

3. Kai krovinį pakrauna siuntėjas, jis turi teisę reikalauti, kad 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. Vežėjas privalo atlikti patikrinimą tik jei turi atitinkamų priemonių tam įvykdyti. Vežėjas gali pareikalauti apmokėti patikrinimo išlaidas. Patikrinimo rezultatai nurodomi važtaraštyje.

5.7. Siuntėjo ir gavėjo įsipareigojimai

Vieningame akte rekomenduotina aptarti principinius vežimo sutarties šalių įsipareigojimus, kurie gali būti aktualūs atsakomybės klausimų sprendimui. Atlikus

CIM ir SMGS nuostatų, reglamentuojančių siuntėjo ir gavėjo įsipareigojimus, analizę autorius siūlo Vieningame akte vadovautis CIM pavyzdžiu ir Vieningame akte *inter alia* įtvirtinti nuostatas, susijusias su siuntėjo/gavėjo įsipareigojimu apmokėti krovinio vežimo išlaidas ir siuntėjo įsipareigojimais tinkamai įpakuoti krovinį ir atlikti visus būtinus administracinius formalumus. Siūlytinios šių nuostatų formuluotės pateikiamos žemiau.

CIM 10 straipsnio 1 paragrafas, numatantis bendrąją taisyklę, kad jeigu nėra kitokio šalių susitarimo, visas vežimo sutarties išlaidas apmoka siuntėjas, šiandieninės rinkos aktualijas atitinka labiau nei SMGS nuostatos, numatančios kad skirtingi subjektai apmoka išlaidas už vežimą pradinio ir galinio geležinkelio keliais (SMGS 15 straipsnis 1 dalis). Toks CIM reglamentavimas sukuria teisinį apibrėžtumą, tuo pačiu patvirtindamas sutarčių laisvės principą:

X straipsnis. Išlaidų apmokėjimas

1. Jei nėra kitokio siuntėjo ir vežėjo susitarimo, išlaidas (vežimo mokestį, papildomus mokesčius, muitus ir kitas išlaidas, kurios susidaro nuo vežimo sutarties sudarymo iki krovinio pristatymo) apmoka siuntėjas.

Tiek CIM, tiek SMGS (9 straipsnio 1 paragrafas) numato krovinio siuntėjo atsakomybę dėl tinkamo krovinio įpakavimo, todėl nuostatų šioje dalyje harmonizavimas nėra problematiškas:

X straipsnis. Krovinio pakuotė

1. Siuntėjas atsako už visas krovinio neįpakavimo arba netinkamo įpakavimo pasekmes ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą, nebent netinkama pakuotė buvo matoma arba vežėjas apie ją žinojo priimdamas vežti krovinį ir nepateikė jokių išlygų.

Pažymėtina, kad tiek CIM (15 straipsnio 1 paragrafas), tiek SMGS (11 straipsnio 1 paragrafas) numato, kad siuntėjas yra atsakingas už visų reikalingų

dokumentų pateikimą ir vežėjas neturi pareigos tikrinti šių dokumentų ir informacijos išsamumo ir teisingumo (CIM 15 straipsnio 2 paragrafas, SMGS 11 straipsnio 2 paragrafas):

X straipsnis. Administracinių formalumų atlikimas

1. Siuntėjas prie važtaraščio privalo pridėti dokumentus, kurie reikalingi prieš krovinio pristatymą atlikti muitinės ar kitų administracinės valdžios institucijų formalumus, arba pateikti juos vežėjui ir suteikti jam visą reikalingą informaciją.

2. Vežėjas neprivalo tikrinti, ar šie dokumentai ir informacija yra teisingi ir pakankami. Siuntėjas atsako už vežėjui padarytą bet kokią žalą, kuri atsiranda, kai šių dokumentų ir informacijos nėra, trūksta arba jie neteisingai užpildyti, jeigu nėra vežėjo kaltės.

3. Jeigu važtaraštyje įrašyti ir prie jo pridėti arba vežėjui atiduoti saugoti dokumentai pradingo arba buvo neteisėtai panaudoti, vežėjas atsako už visus dėl to atsiradusius padarinius, nebent dokumentai pradingo arba dėl neteisėto dokumentų panaudojimo susidariusi žala atsirado dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti nuo jų pasekmių. Tačiau kompensacijos dydis negali būti didesnis už tą, kuris numatytas praradus krovinį.

4. Jeigu siuntėjas muitinės ar kitiems administraciniams formalumams atlikti nurodė vietą, kurioje dėl galiojančių taisyklių to padaryti negalima, arba nurodė tokį būdą, pagal kurį formalumų neįmanoma atlikti, vežėjas imasi veiksmų, kurie, jo manymu, yra naudingiausi turinčiam tam teisę asmeniui, ir praneša siuntėjui apie priemones, kurių buvo imtasi.

5. Siuntėjas privalo laikytis muitinės arba kitų administracinės valdžios institucijų nustatytų reikalavimų dėl krovinių pakuotės ir apdangalų. Jeigu siuntėjas neįpakuoja arba neuždengia krovinio pagal šiuos reikalavimus, tą padaryti turi teisę vežėjas; patirtos išlaidos padengiamos krovinį pristačius.

Kaip matyti aukščiau, nurodytose siūlytinose Vieningojo akto straipsnių redakcijose, numatančiose vežimo išlaidų apmokėjimo tvarką, krovinio įpakavimą ir administracinių formalumų atlikimą, pateikiamos itin bendro pobūdžio universalios nuostatos, kartu atsisakant SMGS įtvirtintų techninio pobūdžio nuostatų, susijusių su krovinio žymėjimu (SMGS 9 straipsnio 3 paragrafas), plombavimu (SMGS 9 straipsnio 8 paragrafas), pakrovimu (SMGS 9 straipsnio 6 paragrafas), masės ir vienetų skaičiaus nustatymu (SMGS 9 straipsnio 8 ir 9 paragrafai).

5.8. Vežėjo įsipareigojimai

Atsižvelgiant į tai, kad vienas iš keturių pagrindinių vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindų yra pavėluotas krovinio pristatymas, nuostatos, reglamentuojančios krovinio pristatymo terminą, yra ypač aktualios.

Kadangi tiek CIM (16 straipsnio 1 paragrafas), tiek SMGS (14 straipsnio 7 paragrafas) leidžia krovinio vežimo sutartims susitarti dėl pristatymo termino, Vieningajame akte rekomenduotina įtvirtinti bendrąją taisyklę, leidžiančią siuntėjui ir vežėjui susitarti dėl pristatymo termino, tuo pačiu numatant maksimalius pristatymo terminus tiems atvejams, kai vežimo sutarties šalys nesusitaria dėl konkretaus pristatymo termino. Nustatant maksimalius pristatymo terminus siūlytina vadovautis CIM pavyzdžiu ir terminus atitinkamai nustatyti atsižvelgiant į krovinio pobūdį (vagono ir smulkiosios siuntos), o ne į šalių susitarimą dėl pristatymo termino (SMGS pristatymo terminus nustato atsižvelgiant į tai, didžiąja ar mažąja skuba vežami kroviniai), nes toks skirstymas labiau atitinka šio straipsnio paskirtį. Be to, SMGS reglamentuojami atvejai, kuriais vežėjas turi teisę pratęsti pristatymo terminus, autoriaus nuomone, turėtų būti pakeisti daug bendresnio pobūdžio CIM nuostatomis. Siūlytina tokia krovinio pristatymo terminus nustatančio straipsnio redakcija:

X straipsnis. Krovinio pristatymo terminai

1. Siuntėjas ir vežėjas susitaria dėl pristatymo termino. Jeigu nėra tokio susitarimo, pristatymo terminas negali būti ilgesnis negu 2–4 dalyse nurodyti terminai.
2. Atsižvelgiant į 3 ir 4 dalies nuostatas, nustatomi tokie ilgiausi pristatymo terminai:

a) vagono siuntoms:

- išsiuntimo terminas – 12 valandų,
- vežimo terminas, taikomas kiekvienam pradėtam 400 km atstumui, – 24 valandos;

b) smulkioms siuntoms:

- išsiuntimo terminas – 24 valandos,
- vežimo terminas, taikomas kiekvienam pradėtam 200 km atstumui, – 24 valandos.

3. Atstumai taikomi sutartam maršrutui, o jei nėra tokio susitarimo – kuo trumpesniai maršrutui.

4. Vežėjas gali nustatyti papildomus atitinkamos trukmės krovinio pristatymo terminus šiais atvejais:

a) vežant siuntas:

- skirtingo vėžių pločio geležinkeliais;
- jūra arba vidaus vandenimis;
- kelių transporto priemonėmis, kai nėra susisiekimo geležinkeliais;

b) esant nenumatytoms sąlygoms, dėl kurių neįprastai suintensyvėja eismas arba atsiranda neįprastų eksploataavimo sunkumų.

5. Krovinio pristatymo terminas pradedamas skaičiuoti nuo tada, kai buvo priimtas vežti krovinys; jis pratęsiamas tiek, kiek buvo stovėta ne dėl vežėjo kaltės. Krovinio pristatymo termino laikas neskaičiuojamas sekmadieniais ir įstatymų nustatytais švenčių dienomis.

Autoriaus nuomone, Vieningajame akte taisyklės, reglamentuojančias krovinio pristatymą, siūlytina apibrėžti vadovaujantis CMR pavyzdžiu, t.y. nustatyti tik pagrindines taisykles (t.y. krovinys atiduodamas vežėjui kai už krovinio vežimą visiškai atsiskaityta; gavėjas gali pasinaudoti savo teisėmis prieš vežėją tuo atveju, jei nustatoma, kad krovinys prarastas arba pasibaigė terminas jam pristatyti) pateikiant išlygą, kad kitais atvejais krovinys pristatomas pagal paskirties vietoje galiojančias taisykles, taip išvengiant Vieningojo akto ir nacionalinio atskirų šalių reglamentavimo

kolizijos. Pažymėtina, kad tiek CIM (17 straipsnis), tiek SMGS (17 straipsnis) vienodai reglamentuoja krovinio pristatymą tuo aspektu, kad krovinys pristatomas gavėjui tik po visiško atsiskaitymo.

X straipsnis. Krovinio pristatymas

1. Vežėjas privalo atiduoti gavėjui važtaraštį ir pristatyti krovinį numatytoje krovinio pristatymo vietoje, kai gavėjas pateikia kvitą ir apmoka vežimo sutartyje numatytus mokesčius.

2. Kroviniui atvykus į paskirties vietą, gavėjas gali pareikalauti iš vežėjo perduoti jam važtaraštį ir pristatyti krovinį. Jeigu nustatoma, kad krovinys prarastas arba pasibaigė terminas jam pristatyti, gavėjas savo vardu gali pasinaudoti vežimo sutarties suteikiamomis teisėmis vežėjo atžvilgiu.

3. Net gavęs važtaraštį ir apmokėjęs vežimo sutartyje numatytus mokesčius, turintis tam teisę asmuo gali atsisakyti priimti krovinį tol, kol jo pageidavimu nebus atliktas patikrinimas siekiant nustatyti padarytą žalą.

4. Kitais atvejais, krovinys pristatomas pagal paskirties vietoje galiojančias taisykles.

5.9. Vežimo sutarties vykdymas ir pakeitimas

Šioje Vieningojo akto dalyje būtina aptarti:

- teisę disponuoti kroviniu ir jos įgyvendinimą;
- krovinio vežimo ir pristatymo kliūtis;
- krovinio vežimo ir pristatymo kliūčių padarinius.

SMGS 20 straipsnis „Sutarties pakeitimo teisė ir tvarka“, autoriaus nuomone, numato per daug imperatyvių taisyklių, kurių perkėlimas į Vieningąjį aktą būtų problematiškas ir ne visada tikslingas, todėl autorius siūlo vadovautis CIM ir CMR pavyzdžiu ir įtvirtinti tik principines būtinas nuostatas, susijusias su teise disponuoti kroviniu ir jos įgyvendinimu, t.y. numatyti kas turi teisę duoti papildomus pavedimus, kaip ši teisė įgyvendinama, koku principu turi būti atsiskaitoma už papildomų

pavedimų vykdymą, kada vežėjas turi teisę atsisakyti vykdyti papildomus pavedimus, kokios vežėjo atsakomybės ribos vykdant papildomus pavedimus:

X straipsnis. Teisė disponuoti kroviniu ir jos įgyvendinimas

1. Siuntėjas turi teisę disponuoti kroviniu ir keisti vežimo sutartį, duodamas tolesnius pavedimus. Visų pirma jis gali pareikalauti iš vežėjo:

- a) sustabdyti krovinio vežimą;
- b) atidėti krovinio pristatymą;
- c) pristatyti krovinį kitam, negu nurodyta važtaraštyje, gavėjui;
- d) pristatyti krovinį kitoje, negu nurodyta važtaraštyje, vietoje.

2. Nepaisant to, kad siuntėjas turi važtaraščio dublikatą, jis netenka teisės keisti vežimo sutartį tais atvejais, kai:

- a) gavėjas atsiėmė važtaraštį;
- b) gavėjas priėmė krovinį;
- c) gavėjas pasinaudojo savo teisėmis nustčius, kad krovins prarastas ar praleistas jo pristatymo terminas;
- d) gavėjui pagal 3 dalį suteikiama teisė duoti pavedimus; nuo to momento vežėjas vykdo gavėjo pavedimus ir nurodymus.

3. Gavėjas įgyja teisę keisti vežimo sutartį nuo važtaraščio užpildymo momento, jei važtaraštyje siuntėjas nepažymi priešingai.

4. Gavėjas netenka teisės keisti vežimo sutartį, jeigu jis:

- a) atsiėmė važtaraštį;
- b) priėmė krovinį;
- c) pasinaudojo savo teisėmis nustčius, kad krovins prarastas ar praleistas jo pristatymo terminas;
- d) pagal 5 dalies nuostatas pavedė pristatyti krovinį trečiajam asmeniui ir pastarasis pasinaudojo savo teisėmis nustčius, kad krovins prarastas ar praleistas jo pristatymo terminas;

5. Jeigu gavėjas paveda pristatyti krovinį kitam asmeniui, šis asmuo neturi teisės keisti vežimo sutartį.

6. Kai siuntėjas arba 3 dalyje nurodytu atveju gavėjas nori keisti

vežimo sutartį, duodamas tolesnius pavedimus, jis privalo pateikti vežėjui važtaraščio dublikatą, kuriame įrašomi pakeitimai.

7. Siuntėjas arba 3 dalyje nurodytu atveju gavėjas privalo apmokėti vežėjo patirtas išlaidas ir žalą, kuri atsirado vykdant pakeitimus.

8. Pakeitimai turi būti 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 ar gavėjams.

9. Pakeitimai, dėl kurių siunta būtų padalyta į dalis, neleidžiami.

10. Jei dėl 8 dalyje numatytų sąlygų vežėjas negali įvykdyti gautų pavedimų, jis privalo nedelsdamas apie tai pranešti pavedimus davusiam asmeniui.

11. Vežėjas atsako už dėl jo kaltės atsiradusius padarinius, jeigu pavedimai nebuvo atlikti arba jie buvo atlikti netinkamai. Tačiau kompensacija negali būti didesnė už tą, kuri numatyta praradus visą krovinį.

12. Vežėjas atsako gavėjui už krovinio praradimą ar apgadinimą, jei vykdo siuntėjo pakeitimus nepareikalavęs pateikti važtaraščio dublikatą, o dublikatas yra perduotas gavėjui. Nepaisant to, kompensacija negali būti didesnė už tą, kuri numatyta praradus visą krovinį.

SMGS 21 straipsnis „Kliūtys kroviniai vežti ir išduoti“, autoriaus nuomone, taip pat numato per daug imperatyvių taisyklių, kurių įgyvendinimas gali sukelti praktinių sunkumų, todėl Vieningajame akte siūlytina numatyti pagrindinius principus, numatančius, kad vežėjas turi pasirinkimo galimybę tuo atveju, kai iškyla krovinio vežimo kliūčių, tačiau yra galimybių vežti krovinį toliau; vežėjas privalo prašyti nurodymų tuo atveju, kai krovinį vežti toliau galimybių nėra; vežėjo pareigą nedelsiant informuoti siuntėją, kai iškyla krovinio pristatymo kliūčių:

X straipsnis. Krovinio vežimo ir pristatymo kliūtys

1. Kai iškyla krovinio vežimo kliūčių, vežėjas sprendžia, ar tikslinga vežti krovinį toliau pakeitus krovinio vežimo maršrutą, ar, kad būtų naudingiau

turinčiam tam teisę asmeniui, pateikti jam visą vežėjo turimą svarbią informaciją ir paprašyti, kad jis duotų nurodymus.

2. Jeigu nėra galimybių vežti krovinį toliau, vežėjas prašo asmens, kuris turi teisę disponuoti kroviniu, duoti nurodymus. Jeigu vežėjas negali gauti nurodymų per protingą terminą, jis imasi veiksmų, kurie, jo manymu, būtų naudingiausi asmeniui, kuris turi teisę disponuoti kroviniu.

3. Kai iškyla krovinio pristatymo kliūčių, vežėjas privalo nedelsdamas apie tai informuoti siuntėją ir paprašyti jo nurodymų, išskyrus atvejus, kai siuntėjas važtaraštyje buvo nurodęs, kad iškilus krovinio pristatymo kliūčių krovinsys būtų grąžintas jam.

4. Jeigu, dar vežėjui negavus siuntėjo nurodymų, krovinio pristatymo kliūčių nebelieka, krovinsys pristatomas gavėjui. Apie tai nedelsiant pranešama siuntėjui.

5. Jeigu gavėjas atsisako priimti krovinį, siuntėjas turi teisę duoti nurodymus net ir tada, kai jis negali pateikti važtaraščio dublikato.

6. Jeigu krovinio pristatymo kliūtys atsiranda po to, kai gavėjas pakeičia vežimo sutartį, vežėjas privalo apie tai pranešti gavėjui.

Galiausiai, vadovaujantis CMR ir CIM pavyzdžiu, Vieningajame akte būtina numatyti principines nuostatas, susijusias su krovinio vežimo ir pristatymo kliūčių padariniais ir numatyti, kad vežėjas visų pirma turi teisę į turėtų išlaidų atlyginimą jei šios išlaidos susidarė ne dėl jo kaltės, teisę iškrauti krovinį, jį parduoti, grąžinti siuntėjui ir (ar) sunaikinti:

X straipsnis. Krovinio vežimo ir pristatymo kliūčių padariniai

1. Vežėjas turi teisę susigrąžinti išlaidas, kurias jis patyrė:

- a) pateikdamas prašymą duoti nurodymus;
- b) vykdydamas gautus nurodymus;
- c) nes jis negavo nurodymų, kurių prašė, arba juos gavo ne laiku;
- d) nes priėmė sprendimą iškilus krovinio vežimo kliūčių nepaprašęs pateikti nurodymus,

jeigu šios išlaidos atsirado ne dėl jo kaltės. Visų pirma vežėjas gali susigražinti vežimo mokestį, taikomą maršrutui, kuriuo jis vyko, ir jam suteikiami tam maršrutui taikomi krovinio pristatymo terminai.

2. Iškilus krovinio pristatymo kliūtims ir vežimo kliūtims, kai nėra galimybės vežti krovinį toliau, vežėjas gali nedelsdamas iškrauti krovinį turinčio tam teisę asmens lėšomis. Iškrovus krovinį, laikoma, kad vežimas įvykdytas. Tuomet vežėjas saugo krovinį turinčio tam teisę asmens vardu. Tačiau jis gali atiduoti saugoti krovinį trečiajam asmeniui ir tokiu atveju atsako tik už tinkamą šio asmens parinkimą. Vežimo sutartyje numatyti ir kiti mokesčiai toliau mokėtini už krovinį.

3. Vežėjas gali parduoti krovinį, nelaukdamas turinčio tam teisę asmens nurodymų, jei tai pateisinama dėl to, kad krovinys yra greitai gendantis arba dėl krovinio būklės arba kai saugojimo išlaidos yra didesnės už krovinio vertę. Kitais atvejais jis taip pat gali parduoti krovinį, jei per protingą terminą negavo kitokių turinčio tam teisę asmens nurodymų, kuriuos įvykdyti gali būti protingai reikalaujama.

4. Jeigu krovinys buvo parduotas, gautos pajamos, atskaičiavus krovinio vežimo išlaidas, perduodamos turinčiam tam teisę asmeniui disponuoti. Jeigu pajamos mažesnės už išlaidas, siuntėjas privalo padengti susidariusį skirtumą.

5. Krovinio pardavimo tvarką nustato įstatymai ir kiti teisės aktai, galiojantys toje vietoje, kurioje yra krovinys, arba šios vietos paprotinės teisės normos.

6. Jei iškilus krovinio vežimo ar pristatymo kliūtims siuntėjas neduoda nurodymų per protingą terminą ir jei šių krovinio vežimo ar pristatymo kliūčių negalima pašalinti pagal 2 ir 3 dalių nuostatas, vežėjas gali grąžinti krovinį siuntėjui arba, jei tai pateisinama, jį sunaikinti pastarojo lėšomis.

5.10. Vežėjo atsakomybė

Kuriant bendrąjį CIM/SMGS atsakomybės modelį, turėtina omenyje, jog šie aktai iš esmės panašiai reguliuoja vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės klausimus. Dėl šios priežasties bendrojo atsakomybės modelio kūrimas labiau bus koncentruotas į vienodų CIM ir SMGS normų identifikavimą, nei į naujų nuostatų kūrimą. Toliau aptarsime tik tas CIM ir SMGS aktuose esančias nuostatas, kurių suderinimas būtų pakankamas Vieningajam aktui paruošti. Nors CIM konvencija atsakomybės skiltyje įtraukia daugiau ir įvairesnių normų nei SMGS, daugelis šių normų nebus analizuojamos, siekiant nesukelti aktų suderinamumo problemos. Kaip minėta, autorius laikosi nuomonės, jog pradiniam etape geriau pasiekti esminių nuostatų suderinimą ir tik vėliau siekti harmonizuoti smulkias detales.

Tarptautiniuose dokumentuose atsakomybės klausimas apibrėžiamas dvejopai: vienuose dokumentuose pateikiama bendroji atsakomybės taisyklė ir toliau ji detalizuojama, kituose dokumentuose iš karto yra pateikiami atskiri atsakomybės atvejai. Pavyzdžiui, Hamburgo taisyklės ar CMR konkrečiose normose pateikia bendrąją atsakomybės taisyklę²³⁰. Tuo tarpu Varšuvos konvencija nenumato vieno konkretaus atsakomybės principo, o kazuistiškai išvardija atskirus vežėjo atsakomybės variantus. Atsižvelgiant į tai, jog tiek CIM, tiek SMGS turi nuostatas, skirtas bendrosioms vežėjo atsakomybės taisyklėms suformuluoti, šis modelis turėtų išlikti ir naujajame akte. Juolab, jog bendrosios atsakomybės taisyklės suformulavimas vienoje nuostatoje suteikia dokumentui aiškumo ir sistemiškumo.

CIM ir SMGS numato panašius vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindus, t.y. neteisėtus veiksmus, už kurių atlikimą kyla vežėjo atsakomybė ir pareiga atlyginti siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius. Pagrindiniai keturi atsakomybės pagrindai yra bendri tiek CIM, tiek SMGS: a) krovinio ar jos dalies praradimas, b) krovinio

²³⁰ Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 1 dalis: „The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences“;

CMR 17 straipsnio 1 dalis: „Vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinio praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, ir iki jo perdavimo momento, taip pat už krovinio pavėluotą pristatymą“.

sugadinimas ar apgadinimas, c) pavėluotas krovinio pristatymas, d) krovinio masės trūkumas. Todėl nuo šių atsakomybės pagrindų logiška pradėti bendrosios vežėjo atsakomybės formulavimą:

X straipsnis. Atsakomybės pagrindas

Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią krovinį (ar jo dalį) praradus, apgadinus, sugadinus ar pavėluotai pristačius. Vežėjas yra atsakingas ir už krovinio masės trūkumą.

5.11. Atsakomybės ribojimas laike

Tiek CIM, tiek SMGS vežėjo atsakomybę apriboja laiko aspektu. Dėl šios priežasties analogiška nuostata privalo išlikti ir Vieningajame akte. Aiškinantis minėtų dviejų aktų tekstus, akivaizdu, jog vežėjo atsakomybė ribojama periodu, kai krovinys yra vežėjo dispozicijoje. „Dispozicijos“ sąvoka naudojama ir Hamburgo taisyklėse. Manytina, jog tai pakankamai tiksliai sąvoka, todėl galėtų būti pasitelkiama ir Vieningajame akte:

X straipsnis. Atsakomybės laikotarpis

Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią tuo metu, kai krovinys buvo vežėjo dispozicijoje: nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo krovinio gavėjui.

Pabrėžtina, jog atsakomybės termino pradžią CIM ir SMGS apibrėžia taip pat (t.y. nuo krovinio priėmimo). Tuo tarpu pervežimo pabaigai apibrėžti CIM naudoja konstrukciją „iki krovinio pristatymo“, o SMGS – „iki krovinio išdavimo galinėje stotyje“. Visiškai logiška, jog vežėjas privalo būti atsakingas iki to momento, kol krovinys yra pristatomas krovinio gavėjui. Iškrovimas stotyje gali būti laikomas pakankamu pagrindu atsakomybės periodui pasibaigti tik tuo atveju, kai tai bus aiškiai nurodyta vežėjo ir siuntėjo/gavėjo sutartyje. Vis dėlto tokiu atveju pristatymas į galutinę stotį taip pat bus laikomas pristatymu gavėjui - stotis veiks kaip gavėjo atstovas. Dėl šių priežasčių aukščiau pateiktoje siūlomoje normoje atsakomybės

periodo pabaiga apibrėžiama konkrečia išraiška „iki krovinio pristatymo gavėjui“. Kaip išsiaiškinome, tokia konstrukcija apims tiek atvejus, kai krovinys bus pristatomas pačiam gavėjui, tiek, kai krovinys bus pristatomas į galutinę stotį.

Manytina, jog apibrėžiant atsakomybės periodą netikslinga vadovautis SMGS logika ir išskirti vežėjo atsakomybės periodo pabaigą tuo atveju, kai krovinys persiųstas į šalis, kurių geležinkeliai nėra SMGS dalyviai. Kaip nurodyta aukščiau, šio darbo autorius rekomenduoja pasirinkti CIM naudojamą dokumento taikymo modelį, tai yra, net pervežimui vykstant ne tarp Vieningojo akto šalių, sutarties dalyviai turi turėti galimybę taikytina teise pasirinkti Vieningąjį aktą. Dėl šios priežasties tuo atveju, kai šalys pasirinks taikyti Vieningąjį aktą, atsakomybės periodo pabaiga bus nustatoma pagal bendrąją taisyklę (t.y. iki pristatymo krovinio gavėjui). O tuo atveju, kai šalys pasirinks taikyti kitą tarptautinį dokumentą, šis dokumentas analizuojamą klausimą ir išspręs.

5.12. Atleidimas nuo atsakomybės

Abu nagrinėjami tarptautiniai dokumentai (CIM ir SMGS) numato vežėjo atsakomybės ribojimą ne tik laiko aspektu, bet ir tam tikrų aplinkybių požįriu. Tam tikros situacijos yra laikomos pagrindu atleisti vežėją nuo atsakomybės. Neabejotina, jog atleidimo nuo atsakomybės pagrindai privalo būti numatyti ir Vieningajame akte. Klausimas kyla tik dėl šių pagrindų sąrašo. Autoriaus nuomone, toks detalus atleidimo nuo atsakomybės pagrindų aprašymas, kaip pasirinkta SMGS, yra ydingas. Reikėtų apibrėžti tik principinius atleidimo nuo atsakomybės momentus, o ne formuluoti itin konkrečias nuostatas. Kaip pavyzdį būtų galima paminėti SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 3 ir 4 punktus²³¹. Pakaktų numatyti 3 punktą, nes pastarojo turinys apima ir 4 punktą. Taip reikėtų apibendrinti ir visus kitus vardijamus pagrindus. Atsižvelgiant į CIM, SMGS, CMR, Hamburgo taisyklių ir Varšuvos konvencijos nuostatas bei šių aktų naudojamus atleidimo nuo atsakomybės pagrindų dėstymo modelius, siūlytina tokia Vieningojo akto norma:

²³¹ SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 3 punktą numato atleidimą nuo atsakomybės: „dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės ar jų reikalavimų, dėl kurių pasekmių negalima apkaltinti geležinkelio“;

SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 4 punktą numato atleidimą nuo atsakomybės: „dėl susijusių su pakrovimu arba iškrovimu priežasčių, jeigu pakrovė arba iškrovė siuntėjas arba gavėjas“.

X straipsnis. Atleidimas nuo atsakomybės

1. Vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės tuo mastu, kiek²³² kroviny yra prarandamas arba apgadinamas ar krovinio masės trūkumas atsiranda dėl:

a) aplinkybių, kurių vežėjas neturėjo ir negalėjo išvengti bei kontroliuoti²³³;

b) paties krovinio natūralių ar kitų iki vežėjo dispozicijon perduodant krovinį atsiradusių trūkumų;

c) krovinio siuntėjo, gavėjo, siuntėjo ar gavėjo vardu veikiančio asmens, kito suinteresuoto ar pretenzijas reiškiančio asmens kaltės, neatsargumo, neveikimo ar duoto pavedimo (nurodymo);

d) vežėjo atliktų būtiną reikalingumo veiksmų²³⁴;

e) ypatingos rizikos, būdingos vienai iš šių aplinkybių:

- pagal bendrąsias vežimo sąlygas arba aiškų susitarimą (įrašytą važtaraštyje) kroviniai vežami pusvagoniais²³⁵;

- nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius krovinius, kurie dėl savo specifinių savybių vežami neįpakuoti arba netinkamai įpakuoti gali būti prarasti arba apgadinti;

- klaidingai, netiksliai arba neišsamiai nurodomi arba sunumeruojami krovinio vienetai;

- vežami gyvi gyvūnai.

2. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės pagal šio straipsnio trečiame

²³² Kaip ir CIM tekste, konstrukcija „tuo mastu, kiek“ yra pasirinkta ne atsitiktinai – tokiu būdu užtikrinama dalinės vežėjo atsakomybės galimybė.

²³³ Ši nuostata privalo būti suprantama labai plačiai. Normos turinys apima tokias aplinkybes kaip karas ar kitas ginkluotas konfliktas, valdžios institucijų veiksmus bei kitas nuo vežėjo nepriklausomas aplinkybes.

²³⁴ Šios nuostatos idėja kyla Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 6 dalies.

²³⁵ Kalbant apie atmosferos reiškinių kroviniams padaromą žalą, krovinių vežimas įvairiarūšio transporto vienetuose ir uždaroje kelių transporto priemonėse, vežamose vagonais, nelaikomas vežimu pusvagoniais. Be to, jeigu siuntėjas naudoja apdangalus vežti krovinius pusvagoniais, vežėjui tenka tokia pati atsakomybė kaip ir tais atvejais, kai kroviny vežamas pusvagoniais be apdangalų, net jeigu tai kroviniai, kurie pagal bendrąsias vežimo sąlygas nevežami pusvagoniais.

punkte nurodytą pagrindą tik tuo atveju, jei įrodo, jog neturėjo ir negalėjo suprasti bei numatyti trečiame punkte nurodytų asmenų veiksmų ir (ar) neveikimo neigiamų padarinių.

3. Šio straipsnio 1 dalies „e“ punkte nurodyti vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai yra preziumuojami, tačiau suinteresuotas asmuo turi teisę įrodyti, jog šios ypatingos rizikos, nors ir egzistavo, bet nebuvo žalos kilimo priežastimi.

4. Vežėjas negali išvengti atsakomybės dėl to, kad sugedo transporto priemonė, kuria jis naudojos veždamas krovinį²³⁶.

5. Vežėjas yra atsakingas krovinio siuntėjui ir (ar) gavėjui už veiksmus tų asmenų, kuriuos vežėjas pasitelkė vežimui atlikti. Į tokių asmenų sąrašą patenka ir infrastruktūros, kurią vežėjas naudoja vykdydamas pervežimą, valdytojas²³⁷.

6. Vežėjas, pristatęs krovinį pavėluotai, taip pat yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu įrodo egzistavus šio straipsnio 1 dalies „a“, „b“, „c“ ir „d“ punktuose nurodytas aplinkybes.

7. Tiek vežėjo atsakomybės pagrindus, tiek atleidimo nuo atsakomybės pagrindus turi įrodyti tas asmuo, kuris šiomis aplinkybėmis remiasi²³⁸.

Formaliai (išoriškai) įvertinant aukščiau pateikto siūlomo Vieningojo akto straipsnio turinį, gali atrodyti, jog jis yra siauresnis už CMGS 23 straipsnio ar CIM 23 straipsnio nuostatas. Vis dėlto, nagrinėjant suformuluotas nuostatas, paaiškėja, jog apibendrintos formuluotės apima visus atskirai nepaminėtus atvejus ir didžiąją dalį darbo perkelia iš įstatymų leidėjo į teismo rankas. Pavyzdžiui, pagal CIM nuostatas netinkamas krovinio siuntėjo atliktas krovinio pakrovimas buvo preziumuojamas kaip aplinkybė, atleidžianti vežėją nuo atsakomybės. Tai yra, krovinio siuntėjas galėjo

²³⁶ Ši nuostata yra perkeliama iš CMR 17 straipsnio 3 dalies, kaip atitinkanti komercinę vežėjo bei siuntėjo ir gavėjo santykių logiką.

²³⁷ Tokios nuostatos tiesiogiai nebuvo įtvirtinta nei CIM, nei SMGS. Vis dėlto šio normos turinys visiškai atitinka CIM reguliaciją.

²³⁸ Ši taisyklė užtikrina protingą įrodinėjimo naštos paskirstymą tarp sutarties šalių.

nuginčyti šią prezumpciją ir įrodyti, jog netinkamas pakrovimas išties nebuvo žalos padarymo priežastimi, o dėl atsiradusių nuostolių iš tikrųjų yra kaltas pats vežėjas. Šiuo klausimu siūloma Vieningojo akto norma nustato, jog vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo mastu, kiek krovinys yra prarandamas arba apgadinamas dėl krovinio siuntėjo, gavėjo, siuntėjo ar gavėjo vardu veikiančio asmens, kito suinteresuoto ar pretenzijas reiškiančio asmens kaltės, neatsargumo, neveikimo ar duoto pavedimo (nurodymo). Vadinasi, nors tam tikros nuostatos yra panaikintos, išlieka tas pats atsakomybės modelis. Esant tokiai reglamentacijai ginčą nagrinėjančiam teismui yra suteikiama prerogatyva kūrybingai vertinti faktines aplinkybes ir nuspręsti dėl atsakomybės klausimų. Tokia pozicija atitinka šiuolaikinę teisės teoriją bei užtikrina Vieningojo akto universalumą.

SMGS atskirai reglamentuoja atleidimą nuo atsakomybės esant krovinio masės trūkumui: nustatomi konkretūs procentiniai kiekiai, kurių praradimas nelemia vežėjo atsakomybės. Vis dėlto, autoriaus nuomone, tai atitinka archajišką įstatymų leidybą ir visiškai neatitinka šiandieninės teisinių santykių logikos. Ne įstatymų leidėjas *a priori*, o teismas *ad hoc* turi vertinti, koks konkretaus krovinio trūkumas turi būti vertinamas kaip vežėjo kaltė ir koks – kaip natūralus nubyrejimas. Dėl šios priežasties, autoriaus nuomone, atleidimą nuo atsakomybės esant krovinio masės trūkumui reikėtų vertinti vadovaujantis aukščiau suformuluotais bendraisiais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais.

5.13. Vežėjo atsakomybės ribojimai

Iš esmės visi transporto sektorių reguliuojantys tarptautiniai susitarimai didele dalimi yra skirti nustatyti vežėjų sutartinės civilinės atsakomybės ribas. Ne išimtis ir CIM bei SMGS. Nors abu šie aktai apriboja vežėjų geležinkeliu atsakomybę, konkretūs ribojimų dydžiai šiuose dokumentuose yra nustatyti skirtingi. Šiuo metu neegzistuoja ir, autoriaus nuomone, apskritai sudėtinga pateikti vienareikšmį atsakymą dėl to, kokio dydžio atsakomybės ribos turėtų būti numatytos. Viena vertus, patys geležinkelio vežėjai pastaruoju metu prabyla apie tai, jog atsakomybės ribos turėtų būti

išplėstos, kita vertus, praktiniai statistiniai duomenys rodo, jog dažniausiai pervežamų krovinių vertė yra gerokai mažesnė nei konvencijų nustatyti atsakomybės dydžiai²³⁹.

Autorius laikosi nuomonės, jog, aptariant atsakomybės ribojimo klausimą, dėl vieno aspekto galima sutikti tikrai – ribojimai privalo egzistuoti, kadangi leidžia užtikrinti vežimo santykių apibrėžtumą, šių santykių dalyvių teisėtus lūkesčius bei įvertinti pasirinkto krovinio pervežimo būdo galimą riziką, prognozuoti būsimus galimus nuostolius. Tai yra, lyginant CIM ir SMGS reguliavimą, geriau vertintinas CIM modelis. Tokios SMGS nuostatos kaip 25 straipsnio normos, numatančios atsakomybės ribojimą krovinio verte, sukelia daug praktinių kliūčių. Pavyzdžiui, norint apdrausti savo vykdomą veiklą, visada labai svarbu žinoti, kokį maksimalų nuostolį gali lemti vienas ar kitas veiksmas. Žinodamas maksimalius gresiančius kaštus, draudikas nustato subalansuotą draudimo įmokos dydį. Draudėjui neįvardijant maksimalaus nuostolių dydžio, draudikas privalo papildomai drausti savo riziką (t.y. riziką, jog nuostoliai bus labai dideli) ir taip draudimo įmokos natūraliai didėja.

Vienas iš klausimų, kuris turi itin didelę reikšmę krovinius geležinkelių gabenančiam vežėjui, yra susijęs su krovinio (ar jo dalies) praradimo atveju atlygintinų nuostolių dydžiu. Savaime suprantama, kad tais atvejais, kai prarandamas kroviny ar jo dalis, atsiranda vežėjo pareiga atlyginti patirtą žalą. Tačiau itin aktualu Vieningajame akte numatyti, kaip bus apskaičiuojama vežėjo mokėtina kompensacija bei nuspręsti, ar turės būti taikomas vežėjo atsakomybės ribojimas.

Toliau išanalizuosime tuos atsakomybės ribojimo atvejus, kurie yra numatyti abiejuose lyginamuose teisės aktuose (kompensacija praradus krovinį, sumažėjus krovinio masei, apgadinus krovinį ir pavėlavus pristatyti krovinį). Papildomai apžvelgsime CIM dokumente įtrauktą, tačiau SMGS akte nereglamentuojamą atsakomybės ribojimą deklaravus krovinio vertę ir suinteresuotumą pristatyti.

²³⁹ Šiame darbe jau buvo minėta, jog 1999 m. Europos Sąjungoje buvo atlikta analizė, atskleidusi, jog vidutinė vertė tarp tuo metu buvusių 15 ES valstybių narių geležinkelių vežamo krovinio siekia vos 0.93 euro už kilogramą, t.y. apytiksliai 0.8 SDR/kg. Ši suma yra išties labai maža ir puikiai parodo, kokie pagrįsti yra nustatyti limitai.

5.14. Kompensacija praradus krovinį

CIM ir SMGS skirtingai reglamentuoja kompensacijos, kurią vežėjas privalo sumokėti praradus visą gabenamą krovinį ar jo dalį, apskaičiavimo principus. Vadovaujantis CIM 30 straipsnio 1 paragrafu, vežėjas privalo sumokėti krovinio (i) biržos kainą, (ii) rinkos kainą (jei biržos kainos negalima nustatyti) arba (iii) tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę, buvusią krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje (jei nei biržos, nei rinkos kainos negalima nustatyti). Taigi pagal bendrąją CIM numatytą taisyklę atlygintinos žalos dydis susiejamas ne su prarasto krovinio įsigijimo verte, o su objektyviai nustatomais kriterijais – biržos kaina, rinkos kaina ar įprastine verte. Pažymėtina, kad panašus principas įtvirtintas ir krovinių gabenimą keliais reglamentuojančioje CMR konvencijoje, kurios 23 straipsnio 1 paragrafas numato, jog praradus visą ar dalį krovinio, vežėjas privalo atlyginti žalą, apskaičiuojamą pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežti, t.y. kompensacijos dydis susiejamas su krovinio verte, o krovinio vertė nustatoma pagal biržos kainas, o jeigu tokių nėra, – pagal rinkos kainas, o jei nėra ir tokių, – pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę (23 straipsnio 2 paragrafas).

Tuo tarpu SMGS 25 straipsnio 1 paragrafas numato, kad praradus krovinį ar jo dalį atlygintinos žalos dydis apskaičiuojamas pagal kainą, nurodytą užsienio tiekėjo sąskaitoje arba nustatyta tvarka patvirtintame šalies, kurioje pateikta pretenzija, šios sąskaitos išrašė. Jeigu krovinys yra įkainotas ir kaina nurodyta važtaraštyje, tai geležinkelis turi sumokėti kainos sumą. Tačiau, kai krovinio kaina negali būti nustatyta, ją nustato valstybinė ekspertizė. Taigi pagrindinis SMGS taikomas kriterijus yra sąskaitoje arba važtaraštyje nurodyta suma ir vežėjo kompensacija nėra siejama su rinkos vertėmis bei biržų kainomis. Vis dėlto manytina, kad, Vieningajame akte apibrėžiant atlygintinos žalos dydį, yra tikslinga vadovautis aiškesniais ir konkretesniais SMGS principais, juos šiek tiek modifikuojant bei numatant, kad:

X straipsnis. Kompensacija praradus krovinį

1. Kai prarandamas visas krovinys arba jo dalis, vežėjas privalo sumokėti kompensaciją, kuri lygi krovinio važtaraštyje numatytai krovinio

vertei, jei krovinys įkainotas, arba siuntėjo sąskaitose nurodytai krovinio kainai. Tuo atveju, kai krovinys nebuvo įkainotas arba krovinio vertė negali būti nustatyta pagal sąskaitas, kompensacijos dydis apskaičiuojamas pagal įprastą krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai krovinys buvo paimtas vežti.

Atsižvelgiant į tai, kad vežėjų geležinkeliu gabenamų krovinių vertė gali būti itin didelė, todėl visos kompensacijos už prarastą krovinį sumokėjimas gali lemti vežėjo nuostolius, jau pirmuosiuose vežėjų (ne tik vežančių geležinkelių transportu) civilinę atsakomybę reglamentuojančiuose teisės aktuose numatyti atsakomybės ribojimai. Pavyzdžiui, dar 1956 m. priimtoje CMR konvencijoje buvo numatyta, kad praradus krovinį (ar jo dalį) vežėjo mokama kompensacija negali būti didesnė kaip 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio (23 straipsnio 3 dalis). Tokiu būdu siekiama nuostolių atsiradimo riziką perkelti ne tik vežėjui, bet ir siuntėjui, kadangi krovinių vežimo veikla yra pakankamai rizikinga ir ne visuomet pavyksta išvengti krovinio praradimo.

Pažymėtina, kad ir Varšuvos konvencija numato, kad vežėjo atsakomybė ribojama 17 atsiskaitymo vienetų dydžiu už kiekvieną trūkstamą kilogramą. Tokia pačia linkme buvo pasekta ir kuriant CIM nuostatas bei numatant, kad kompensacija negali būti didesnė negu 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui.

Tuo tarpu SMGS nuostatos vežėjų atsakomybės už krovinio praradimą ribojimo nenumato. Taigi galima laikyti šio dokumento trūkumu. Vadovaujantis daugelio konvencijų praktika, manytina, kad vežėjo atsakomybės ribos vis dėlto turėtų būti nustatytos. Šiuo metu CIM numatyta 17 SDR riba galėtų būti numatyta ir Vieningajame akte. Kita vertus, atsižvelgiant į egzistuojančius ekonominius skirtumus tarp Europos bei Azijos valstybių, gali būti pakankamai sunku surasti tokias vežėjų atsakomybės ribas, kurios būtų priimtinos besivystančioms valstybėms ir neadekvačiai nesumažintų išsivysčiusių valstybių vežėjų atsakomybės.

X straipsnis. Kompensacija praradus krovinį

2. Kompensacija negali būti didesnė negu 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui.

Vežėjui praradus geležinkeliu gabenamą krovinį, atsiranda ne tik jo pareiga atlyginti prarasto krovinio vertę, bet ir grąžinti siuntėjui visas sumokėtas sumas, nes jos laikytinos krovinio siuntėjo ar gavėjo patirtais nuostoliais. Remiantis CIM 30 straipsnio 4 paragrafu, vežėjas privalo grąžinti vežimo užmokestį ir kitas sumokėtas sumas, susijusias su prarasto krovinio vežimu. Negrąžintini tik akcizo mokesčiai už tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą. Kitaip tariant, turi būti grąžintos visos sumokėtos sumos, kurios būtų patirtos vežant kitą tokį patį krovinį pagal kitą vežimo sutartį, išskyrus akcizą.

Taip pat ir SMGS 25 straipsnio 2 paragrafas numato, be kompensacijos už krovinio praradimą, turi būti grąžinti važtapinigiaai, muitinės rinkliavos ir kitos išlaidos, susijusios su prarasto krovinio arba jo dalies vežimu, jeigu jie neįtraukti į kainą. Be to, SMGS aiškiai pabrėžiama, kad siuntėjo arba gavėjo išlaidų bei nuostolių, nesusijusių su krovinio vežimo sutartimi, geležinkelis nekompensuoja. Taigi tiek CIM, tiek SMGS panašiai reglamentuoja vežėjo pareigą grąžinti sumokėtas sumas ir tokiu būdu atlyginti tiesioginius siuntėjo ar gavėjo nuostolius (t.y. patirtas išlaidas). Todėl ir naujajame Vieningame akte šis klausimas galėtų būti reglamentuojamas panašiai:

X straipsnis. Kompensacija praradus krovinį

1. Be krovinio vertės atlyginimo, vežėjas privalo grąžinti užmokestį už vežimą, sumokėtus muitinės mokesčius bei kitas turėtas išlaidas, kurios neatsiejamai susijusios su prarasto krovinio ar jo dalies vežimo sutartimi.

5.15. Kompensacija sumažėjus krovinio masei

Vežėjo atsakomybės ribos sumažėjus krovinio masei CIM ir SMGS yra reguliuojamos beveik identiškai. Tai itin supaprastina šių nuostatų vienodinimą. Iš esmės aktualių straipsnių analizė atskleidžia, jog vienintelis dviejų aktų skirtingai reguliuojamas klausimas – leistinos krovinio masės sumažėjimo dydis. Kaip ir daugeliu kitų atvejų, SMGS šiuos dydžius reguliuoja detaliau nei CIM. Dar daugiau, SMGS pateikia konkrečių pervežamų krovinių rūšis. Autoriaus vertinimu tai nėra reikalinga. Šiuo metu egzistuojanti CIM reglamentacija pateikia trumpas, konkrečias ir

aiškus taisyklės, koks krovinio masės sumažėjimas yra tinkamas. Tad Vieningame akte siūlytina įtraukti tokį straipsnį, reguliuojantį kompensacijas sumažėjus krovinio masei:

X straipsnis. Kompensacija vežimo metu sumažėjus krovinio masei

1. Veždamas krovinį, kuris vežimo metu dėl savo ypatybių vien tik dėl vežimo netenka krovinio masės dalies, vežėjas atsako, nepriklausomai nuo maršruto ilgio, tik už tą trūkstamą krovinio dalį, kuri viršija šiuos leistinus trūkumus:

a) skystųjų krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti drėgni, masė negali sumažėti daugiau negu 2 (dviem) procentais;

b) sausų krovinių masė negali sumažėti daugiau negu 1 (vienu) procentu.

2. 1 dalyje numatytas atsakomybės sumažinimas netaikomas, kai atsižvelgus į konkretaus atvejo aplinkybes įrodoma, kad krovinys buvo prarastas ne dėl priežasčių, pateisinančių nurodytus leistinus trūkumus.

3. Vežant kelis krovinio vienetų su vienu važtaraščiu, kiekvieno krovinio vieneto masės sumažėjimas vežimo metu apskaičiuojamas atskirai, jeigu išsiuntimo metu važtaraštyje kiekvieno krovinio vieneto masė buvo nurodyta atskirai arba jeigu šią masę galima nustatyti kitokiais būdais.

4. Jeigu prarandamas visas krovinys arba krovinio vienetas, apskaičiuojant kompensacijos dydį leistinas masės sumažėjimas vežimo metu neišskaičiuojamas.

5.16. Kompensacija apgadinus krovinį

Vežėjo atsakomybės ribos sumažėjus krovinio masei CIM ir SMGS yra reguliuojamos panašiu principu, t.y. bendras principas, nustatytas abiejose sutartyse, kad kompensacija yra lygi krovinio vertės procentiniam sumažėjimui, kas palengvina šios dalies nuostatų unifikavimą.

Konkrečiai, CIM 32 straipsnis numato, kad jeigu krovinys apgadinamas, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, lygią krovinio vertės procentiniam sumažėjimui²⁴⁰. Apgadinus krovinį vežėjo mokama kompensacija visais atvejais neviršija sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus visą siuntą, jeigu dėl apgadinimo nebeteke vertės visa siunta arba sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus dalį siuntos, jeigu dėl apgadinimo nuvertėjo tik siuntos dalis.

SMGS 26 straipsnis numato, kad jeigu krovinys sugadinamas, yra sugedęs ar jo kokybė pablogėjusi dėl kitokių priežasčių, geležinkelio atsakomybės klausimas pagal SMGS nuostatas yra sprendžiamas panašiai kaip ir krovinio visiško ar dalinio praradimo atveju. Bendroji taisyklė yra ta, kad geležinkelis privalo sumokėti atlygį, kurio suma lygi netektai krovinio vertei²⁴¹. Tačiau geležinkelio atsakomybės dydis yra ribojamas atlygio sumomis, kurios būtų taikomos visiško ar dalinio krovinio praradimo atveju²⁴².

Vieningame akte siūlytina įtraukti tokį straipsnį, reguliuojantį kompensacijas sumažėjus krovinio masei ir numatantį kompensacijos skaičiavimo principą, maksimalios kompensacijos dydį bei patirtų tiesioginių nuostolių atlyginimą:

X straipsnis. Kompensacija apgadinus krovinį

1. 1. Jeigu krovinys apgadinamas, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, lygią krovinio vertės procentiniam sumažėjimui. Ši suma apskaičiuojama šiame Vieningame akte apibrėžtai krovinio vertei taikant krovinio vertės sumažėjimo, nustatyto paskirties vietoje, procentą.

2. 2. Kompensacija neviršija sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus

²⁴⁰ Krovinio vertė nustatoma pagal žaliavų biržoje kotiruojamą kainą arba (tuo atveju, jei žaliavų biržos kainos negalima nustatyti) tuometinę rinkos kainą arba (tuo atveju, jei žaliavų biržos bei rinkos kainos negalima nustatyti) tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę buvusią krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje.

²⁴¹ Krovinio vertė šiuo atveju nustatoma pagal tas pačias taisykles kaip ir krovinio praradimo atveju. Jeigu krovinys buvo įkainotas, tai skaičiuojant atlygį atsižvelgiama į įkainojimo sumą (SMGS 26 straipsnio 2-3 paragrafai).

²⁴² Tokio apribojimo nustatymas iš esmės atkartoja bendrą geležinkelio atsakomybės ribojimą principą, kad atlygintinų nuostolių suma bet kuriuo atveju negali viršyti atlygio, nustatyto už viso krovinio praradimą, dydžio.

visą siuntą, jeigu dėl apgadinimo nebeteke vertės visa siunta arba sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus dalį siuntos, jeigu dėl apgadinimo nuvertėjo tik siuntos dalis.

3. 3. Be krovinio vertės atlyginimo, vežėjas privalo grąžinti užmokestį už vežimą, sumokėtus muitinės mokesčius bei kitas turėtas išlaidas, kurios neatsiejamai susijusios su sugadinto krovinio ar jo dalies vežimo sutartimi šio straipsnio 1 dalyje nustatytu santykiu.

5.17. Kompensacija pavėlavus pristatyti krovinį

Reguliuodamos vežėjo atsakomybę pavėlavus pristatyti krovinį konvencijos CIM ir SMGS yra panašios tuo, jog abi suteikia teisę šalims susitarti dėl kompensacijos pavėluotai pristačius krovinį dydžio ir mokėjimo tvarkos. Vis dėlto kompensacijos pavėlavus pristatyti klausimu, šiuose tarptautiniuose aktuose yra ir skirtumų. Štai CIM numatyta maksimali kompensacijos už pavėluotą krovinio pristatymą suma negali viršyti keturių vežimo mokesčių sumos, o SMGS numatytas maksimalus kompensacijos dydis – 30 proc. važtapinigių.

Autoriaus nuomone, tiek CIM, tiek SMGS pasirenka sudėtingą kompensacijos pavėlavus pristatyti krovinį aprašymo mechanizmą²⁴³. Adekvačios nuostatos CMR ar Hamburgo konvencijoje atrodo ženkliai paprasčiau. Būtent dėl šios priežasties siūlytina Vieningame akte suformuluoti straipsnį, paremtą kitų tarptautinių transporto aktų modeliu. Atsižvelgiant į tai, jog tuo atveju, kai krovinys vėluojamas pristatyti ir atsiranda kitos neigiamos pasekmės (krovinys prarandamas ar apgadinamas), abi sutartys numato panašias kompensacijos sumų įskaitymo arba sudėjimo taisykles priklausomai nuo žalos pobūdžio (t.y. praradus krovinį taikomas įskaitymas toje apimtyje kiek prarasta krovinio, o krovinio sugadinimo atveju – kompensacijos sumos sudedamos), normų vienodinimas tampa daug paprastesnis, o pačios normos suteikia didesnę teisinį aiškumą asmenims, kurie jomis vadovaujasi vežimo santykiuose.

²⁴³ Žr. šio darbo 1.5.1.4. ir 2.4.1.3. dalis.

Tad pagrindinę kompensacijos taisyklę perkeliant į Vieningąjį aktą iš CMR, o likusias nuostatas paliekant tokias, kaip šiuo metu yra CIM ir SMGS, sukuriamas toks straipsnis:

X straipsnis. Kompensacija pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą

1. Tuo atveju, kai krovinio pristatymo terminas viršijamas ir pagal sutartį įgaliojimus turintis asmuo įrodo, kad dėl to padaryta žala, vežėjas privalo kompensuoti nuostolius, kurie neturi būti didesni kaip keturi užmokesčiai už vežimą.

2. Jeigu prarandamas visas krovinyš ir jei sumokama kompensacija už krovinio praradimą, 1 dalyje numatyta kompensacija nemokama.

3. Jeigu prarandama dalis krovinio, 1 dalyje numatyta kompensacija negali viršyti sumos, 4 (keturis) kartus didesnės už vežimo mokestį, apskaičiuotą už likusią krovinio dalį.

4. Jeigu krovinyš apgadinamas ne dėl vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą, 1 dalyje numatyta kompensacija atitinkamais atvejais sumuojama su kompensacija, numatyta už krovinio apgadinimą.

5. Bendra 1 dalyje numatytos kompensacijos ir kompensacijų už krovinio praradimą ar apgadinimą suma jokių atvejų negali būti didesnė už kompensaciją, numatytą praradus visą krovinį.

Šiame straipsnyje paliktas CIM akte įtvirtintas maksimalios kompensacijos dydis – keturių vežimo užmokesčių suma. Toks dydis, būdamas ženkliai didesniu už SMGS konvencijos numatytus dydžius, užtikrina geležinkelio vežėjų konkurencingumą kitų transporto rūšių atžvilgiu. Be to, šiame straipsnyje yra atsisakyta kompensacijos pavėlavus pristatyti krovinį diferencijavimo priklausomai nuo vėluojamo periodo trukmės. Viena vertus tokia diferenciacija apsunkina kompensacijos apskaičiavimo mechanizmą, kita vertus Varšuvos konvencija, CMR ir

Hamburgo taisyklės įtvirtina vieną bendrą už vėlavimą mokėtinos kompensacijos dydį, nepriklausantį nuo vėlavimo termino, o tai galėtų drausmingi vežėjus ir užtikrinti, kad jie laiku ir tinkamai vykdytų prisiimtus įsipareigojimus.

5.18. Kiti vežėjo atsakomybės ribojimo atvejai

SMGS dokumentas nenumato vežėjo atsakomybės ribojimo/neribojimo atvejo, kai yra atskirai deklaruojama krovinio vertė ir suinteresuotumas pristatyti krovinį. Atsižvelgiant į svarbiausią sutarčių ir komercinės teisės principą (t.y. sutarties laisvę), yra būtina šalims suteikti galimybę nukrypti nuo konvencijose reguliuojamų atsakomybės ribų ir leisti susitarti taip, kaip kontrahentai pageidauja, tai yra, pasinaudoti jos dispozityvumu. Tokiais atvejais vežėjas galėtų nuspręsti, prisiimti didesnę atsakomybę, ar ne. Nusprendus atsakomybę prisiimti, vežėjas atitinkamai galėtų nuspręsti padidinti pervežimo kainą. Dėl šios priežasties kuriant Vieningąjį aktą būtina pasiremti CIM modeliu ir papildyti SMGS reglamentaciją tokiomis normomis:

X straipsnis. Kompensacija deklaravus krovinio vertę

Siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, kad siuntėjas važtaraštyje deklaruos krovinio vertę, kuri yra didesnė negu Vieningame akte numatyta riba. Tokiu atveju vietoj šios ribos remiamasi deklaruota suma.

X straipsnis. Kompensacija deklaravus suinteresuotumą pristatyti

Siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, kad siuntėjas deklaruos specialų suinteresuotumą pristatyti, važtaraštyje įrašydamas sumą skaičiais tam atvejui, jei krovinys bus prarastas ar apgadintas, ir tam atvejui, jei bus vėluojama jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą. Deklaravus suinteresuotumą pristatyti, galima reikalauti, kad kartu su kituose Vieningojo akto straipsniuose numatytais kompensacijomis būtų sumokėta ir įrodytos žalos kompensacija, tačiau neviršijant deklaruotos sumos.

5.19. Atsakomybės subjektai

CIM ir SMGS vienodai numato, kad visi vežėjai, kurie dalyvauja vežime, perimdami važtaraštį ir krovinį, prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus ir yra atsakingi už vežimą nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo momento. CIM papildomai įtvirtina vykdomojo vežėjo sąvoką, kurios nėra SMGS, ir numato tokio vežėjo atsakomybės sąlygas ir ribas²⁴⁴. Manytina, jog pradiniam CIM ir SMGS aktų derinimo etape nereikėtų apsunkinti harmonizacijos. Dėl šios priežasties siūlytina Vieningąjį aktą papildyti nuostata apie vežėjų solidarumą, tuo tarpu CIM sukuriama „vykdomos vežėjo“ sąvoka – atsisakyti:

X straipsnis. Solidari geležinkelių atsakomybė

Kai pagal vieną vežimo sutartį veža keli vežėjai paeiliui, kiekvienas vežėjas, perimdamas vežti krovinį su važtaraščiu, tampa solidariaja vežimo sutarties šalimi pagal važtaraščio sąlygas ir vykdo šioje sutartyje numatytas pareigas. Šiuo atveju kiekvienas vežėjas atsako už vežimą visą maršrutą iki pristatymo.

5.20. Teisių įgyvendinimas, pretenzijos, ieškiniai. Pretenzijų ir ieškinių senatis

Atsižvelgiant į tai, kad teisės į gynybą / teisių įgyvendinimo tvarkos nustatymas lemia ir pačią subjektinę teisę (neturėdamas teisės į gynybą, asmuo neturi ir subjektinės teisės – *ubi remediis, ibi ius*²⁴⁵), kuriant bendrąjį CIM/SMGS atsakomybės modelį ir rengiant Vieningąjį aktą, būtina suderinti ir suvienodinti ne tik materialines teisės normas (t.y. šalių teises ir pareigas, atsakomybės taikymo sąlygas), bet ir tiesiogiai su jomis susijusias procesines nuostatas, reguliuojančias teisių įgyvendinimo tvarką, t.y. nustatančias kas, kokias atvejis ir dėl ko gali reikšti

²⁴⁴ Žr. CIM 27 straipsnį. Šis skirtumas nereiškia, kad pagal SMGS geležinkelis negali pasitelkti vykdomųjų vežėjų. Tačiau pagal SMGS vykdomieji vežėjai atsakytų už padarytą žalą remiantis atitinkamos valstybės nacionalinės teisės nuostatomis. Todėl vežimo pagal SMGS sąlygas atveju iki šalių santykiams taikytinos teisės nustatymo išlieka neapibrėžtumas, kokia tvarka ir mastu vykdomieji vežėjai atsakys už vežimo metu atsiradusią žalą.

²⁴⁵ Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V. Civilinio proceso teisė I tomas, 2003, p. 18.

pretenzijas ir ieškinius vežėjams, kas kompetentingas nagrinėti dėl krovinių vežimo geležinkeliais iškilusius ginčus, kokie yra ieškinio senaties terminai, ir pan.

Tiek CIM, tiek SMGS konvencija numato atskiras nuostatas, aiškiai įtvirtinančias, kas turi teisę reikšti pretenzijas ir ieškinius vežėjui. Tiek CIM, tiek SMGS konvencijoje numatyta, kad teisę reikšti pretenzijas turi tie patys asmenys, kurie turi teisę reikšti ieškinius. Įdomu tai, kad CIM konvencija ir SMGS konvencija aukščiau minėtą nuostatą įtvirtina atvirkštinėmis formuluotėmis. Konkrečiai, CIM konvencijos 43 straipsnyje numatyta, jog pateikti reikalavimą gali asmenys, kurie turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui, o SMGS konvencijos 30 straipsnyje numatyta, jog teisę pateikti ieškinį dėl vežimo sutarties turi tas asmuo, kuris turi teisę pateikti pretenziją geležinkeliui. Pagal bendrąją taisyklę, ieškinį ar pretenziją vežėjui turi teisę pareikšti arba krovinio siuntėjas, arba krovinio gavėjas.

Nors taisyklė, nurodanti, kad pretenzijas gali reikšti tik tie asmenys, kurie gali reikšti ieškinius vežėjui, galėtų būti numanoma, vis dėlto, autoriaus nuomone, teisinės technikos atžvilgiu, siekiant nuostatų nuoseklumo ir aiškumo, Vieningojo akto nuostata šiuo aspektu galėtų atitikti CIM konvencijos 43 straipsnio 2 pastraipą ir būti išdėstyta taip:

X straipsnis. Pretenzijos

1. Teisę pateikti pretenzijas ir jose išdėstyti su vežimo sutartimi susijusius reikalavimus turi tie asmenys, kurie turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui.

Tiek CIM, tiek SMGS konvencijos numato, kad reikalavimai/pretenzijos turi būti suformuluoti raštu. Be to, abiejose konvencijose numatyta, kad teisę pareikšti reikalavimą turintis asmuo kartu su pretenzija turi pateikti tokią jo teisę patvirtinančius dokumentus. Pagrindinis tokią teisę patvirtinantis dokumentas, žinoma, yra važtaraštis arba jo dublikatas. Visgi SMGS konvencijoje reikalaujama pateikti ir papildomus dokumentus, pavyzdžiui, užsienio sąskaitą ir kitus dokumentus, kurie patvirtina krovinio vertę arba jo vertės sumažėjimą arba kurie pagrindžia pretenziją (siuntos arba jo dalies, pagal kurią teikiama pretenzija, turinio specifikacija, ekspertizės aktas ir kt.).

Be to, SMGS konvencijos 29 straipsnio 7 paragrafe numatyta, jog pretenzijų pareiškėjai turi pateikti visų dokumentų originalus, o ne kopijas. Autorius sutinka, kad reikalavimas pretenzijas išdėstyti raštu yra reikalingas vien dėl to, jog padeda aiškiai nustatyti tiek pretenzijos pateikimo laiką, tiek pagrindą, tiek patį pretenzijos pateikimo faktą. Tačiau itin detalus reglamentavimas, kokie konkrečiai dokumentai turi būti pridėti prie pretenzijos ir SMGS konvencijoje įtvirtintas imperatyvus reikalavimas prie pretenzijos pridėti visų dokumentų originalus, o ne kopijas yra perteklinis ir ribojantis asmenų galimybes ginti savo teises. Todėl šio darbo autoriaus nuomone, Vieningajame akte galėtų būti įtvirtinta tokia kompromisinė pretenzijos pateikimo tvarką apibrėžianti taisyklė:

X straipsnis. Pretenzijos

2. Pretenzijos turi būti pateikiamos raštu tam vežėjui, kuriam gali būti pareiškiamas ieškinys. Prie pretenzijos privalo būti pridėti važtaraščio, važtaraščio dublikato ir kitų dokumentų, kuriuos turintis tam teisę asmuo mano esant tinkamus pridėti prie pretenzijos (įgaliojimai, sąskaitos, siuntos turinio specifikacija, ekspertizės aktas ir kt.) originalai arba kopijos, kurios, vežėjui pareikalavus, būtų tinkamai patvirtintos. Išnagrinėjęs pretenziją, vežėjas gali pareikalauti pateikti važtaraščio, važtaraščio dublikato ir/arba kito dokumento originalus, kad būtų patvirtinta, jog reikalavimas išnagrinėtas.

Kaip jau buvo minėta, SMGS 29 straipsnyje (taip pat į SMGS tekstą įterptoje tarnybinėje 29 straipsnio instrukcijoje²⁴⁶), pretenzijos surašymo, pateikimo ir nagrinėjimo tvarka aprašyta daug plačiau ir detaliau negu CIM 43 straipsnyje²⁴⁷. Svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad SMGS konvencijoje papildomai numatyta, jog

²⁴⁶ Tarnybinė 29 straipsnio instrukcija galioja tik geležinkeliams, kurie yra SMGS dalyviai, ir jų darbuotojams bei naudojama reguliuoti geležinkelių tarpusavio santykiams, tarp jų ir teisiniais. Tarnybinė SMGS instrukcija nereguliuoja teisinių santykių tarp siuntėjo, gavėjo ir geležinkelių.

²⁴⁷ Pavyzdžiui, SMGS 29 straipsnyje numatyta, jog pretenzijos turi būti pateiktos geležinkeliui raštu nurodant reikalavimo pagrindus ir sumą, kurią prašoma atlyginti. Pažymėtina, kad pretenzijos turi būti reiškiamos atskirai pagal kiekvieną gabenimo etapą, t.y. siuntėjas reiškia pretenzijas pradinės stoties geležinkeliui, o gavėjas – galinės stoties geležinkeliui. Teisė pateikti vieną pretenziją už visą pervežimą yra galima tik tuo atveju, kai visam krovinio pervežimo maršrutui yra surašytas vienas komercinis aktas. Išskiriamos tam tikros pretenzijų rūšys ir įvardijami asmenys, kurie gali reikšti konkretaus pobūdžio pretenzijas ir pan.

netenkinamos ir neteikiamos pretenzijos, kuriose reikalaujama suma ne didesnė kaip 23 Šveicarijos frankai, o privačių asmenų pretenzijos - mažesnei kaip 5 Šveicarijos frankai sumai (imtinai). Be to, SMGS 29 straipsnio 7 paragrafe numatyta, jog netinkamai surašytos pretenzijos arba pretenzijos, prie kurių pridėti netinkamai patvirtinti dokumentai arba jų trūksta, yra grąžinamos. Autoriaus nuomone, toks detalus ir formalus pretenzijų pareiškimo tvarkos reglamentavimas yra perteklinis, nes per daug detalizuota ir formalizuota pretenzijų pareiškimo tvarka tik daro pačią procedūrą sudėtingesnę, neaiškesnę, neprieinamesnę ir daugeliu atveju brangesnę bei ilgesnę. Todėl, autoriaus nuomone, Vieningajame akte turėtų nelikti nei taisyklių, numatančių, jog mažos piniginės vertės pretenzijos yra nepriimamos ir netenkinamos, nei kitų detalių, vienpusiškai ir nelanksčiai suformuluotų pretenzijų pateikimo tvarką numatančių taisyklių.

Nors CIM atskirai nereglamentuojami pretenzijų išnagrinėjimo terminai, SMGS 29 straipsnio 8 paragrafe numatyta, jog „geležinkelis pretenziją privalo išnagrinėti per 180 dienų nuo pretenzijos pateikimo dienos, patvirtintos išsiuntimo punkto pašto spaudu, geležinkelio rašteliu, patvirtinančiu tiesioginį pateiktos pretenzijos gavimą“. Manytina, kad nuostata, nustatanti maksimalų pretenzijos išnagrinėjimo terminą yra drausminanti vežėją ir galėtų išlikti Vieningame akte, be to, terminas galėtų sutrumpėti. Taigi Vieningajame akte galėtų būti įtvirtinta tokia taisyklė:

X straipsnis. Pretenzijos

3. Vežėjas gautą pretenziją dėl vežimo sutarties vykdymo privalo išnagrinėti ne vėliau kaip per 60 dienų nuo pretenzijos įteikimo vežėjui dienos, išskyrus tuos atvejus, kai dėl objektyvių ir nuo vežėjų nepriklausančių priežasčių būtinas ilgesnis terminas pretenzijai išnagrinėti. Visais atvejais pretenzijos nagrinėjimo laikas negali būti ilgesnis nei 180 dienų.

SMGS 30 straipsnio 1 punkte aiškiai įtvirtinta, kad norint pareikšti ieškinį teisme ikiteisminė procedūra rašytinės pretenzijos pareiškimo forma yra būtina.

Tuo tarpu CIM nėra numatyta privaloma ikiteisminė procedūra rašytinės pretenzijos pareiškimo forma. Tačiau CIM 48 straipsnio 3 paragrafe numatyta, jog reikalavimo raštu pateikimas yra reikšmingas ieškininės senaties skaičiavimo eigai²⁴⁸.

Jeigu paanalizuotume konvencijas, reglamentuojančias krovinių vežimą oru, jūra ir keliais pamatytume, kad beveik visos konvencijos numato privalomą ikiteisminę procedūrą rašytinės pretenzijos forma, pavyzdžiui:

- Varšuvos konvencija numato beveik neribotą privalomą ikiteisminę procedūrą rašytinės pretenzijos forma²⁴⁹, t.y. konvencijoje numatyta, jog jokie ieškiniai vežėjui nepriimami, jei per nustatytą terminą pretenzija jam nepareiškama, išskyrus vežėjo apgavystės atvejus;
- CMR normų analizė leidžia daryti išvadą, kad privaloma ikiteisminė procedūra rašytinės pretenzijos pareiškimo forma yra būtina tik reiškiant ieškinį dėl pavėlavimo pristatyti krovinį (30 straipsnio 3 dalis)²⁵⁰. Kitais krovinio visiško ar

²⁴⁸ Konvencijos 48 straipsnio 3 dalyje numatyta, jog „raštu pateikus reikalavimą, senaties terminas sustabdomas iki tos dienos, kai vežėjas rašytiniu pranešimu atmeta reikalavimą ir grąžina pridėtus dokumentus. Jeigu reikalavimas pripažįstamas tik iš dalies, senaties terminas toliau skaičiuojamas ginčytinai reikalavimo daliai. Pareiga įrodyti, kad reikalavimas yra gautas ar į jį atsakyta arba kad dokumentai yra grąžinti, tenka šaliai, kuri remiasi atitinkamu faktu. Dėl vėliau pateiktų reikalavimų tuo pačiu pagrindu senaties terminas nestabdomas“.

²⁴⁹ Šios konvencijos 26 straipsnyje nurodyta, jog „jei bagažą ir prekes gavėjas priėmė nepareikšdamas priekaištų, kol nebus įrodyta priešingai, bus laikoma, kad prekės atgabentos geroje būklėje ir pagal važtaraštį. Sugadinimo atveju gavėjas, pastebėjęs sugadinimą, turi tuoj pat arba vėliausiai per tris dienas bagažo atveju ir septynias dienas prekių atžvilgiu, skaičiuojant nuo jų gavimo dienos, pareikšti vežėjui pretenziją. Jei šis terminas praleidžiamas, pretenzija turi būti pareikšta ne vėliau kaip per keturiolika dienų, kai bagažas arba prekės buvo perduotos jo disponavimui. Bet kokia pretenzija turi būti pareiškama įrašant tai į vežimo dokumentą arba per laiką, nustatytą pretenzijai pareikšti, pasiunčiant atskirą pranešimą. Jei per nustatytą terminą pretenzija nepareiškama, jokie ieškiniai vežėjui nepriimami, išskyrus tuos atvejus, kai pastarasis apgavo“.

²⁵⁰ CMR konvencijoje įtvirtintos taisyklės, jog: „Jeigu gavėjas priima krovinį, neįvertindamas kartu su vežėju krovinio būklės ir nepareikšdamas jam pretenzijų dėl dalies krovinio praradimo ar sugadinimo, tai iki bus įrodyta priešingai, manoma, kad gavėjas priėmė krovinį tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje; akivaizdžių nuostolių ar sugadinimo atvejais pretenzijos turi būti pareiškiamos vėliausiai krovinio priėmimo metu arba, jeigu nuostoliai ar sugadinimas neakivaizdūs, - ne vėliau kaip per 7 darbo dienas po krovinio priėmimo (neskaitant sekmadienių ir šventės dienų). Tuo atveju, kai krovinio nuostoliai ar sugadinimas išoriškai nėra akivaizdūs, pretenzijos turi būti pateikiamos raštu. Jeigu gavėjas ir vežėjas kartu patikrino krovinio būklę, tai įrodymas, reikalingas paneigti patikrinimo rezultatą, gali būti pateiktas tik tuo atveju, jeigu kalba eina apie išoriškai nežymius nuostolius ar sugadinimus ir jeigu gavėjas per 7 darbo dienas po patikrinimo (neskaitant sekmadienių ir šventinių dienų) pateikė vežėjui pretenzijas raštu. Kompensacijos dėl pristatymo termino viršijimo gali būti pareikalauta, jeigu per 21 dieną po to, kai krovinyje buvo perduotas gavėjui, buvo pateiktos raštiškos pretenzijos“.

dalinio praradimo, sugadinimo atvejais pretenzijų pareiškimas nėra privalomas, bet yra reikšmingas ieškininės senaties eigai²⁵¹;

- Į CMR 30 straipsnyje įtvirtintas taisyklės panašios taisyklės įtvirtintos ir Hamburgo taisyklių 20 straipsnyje.

Vadovaujantis teisės doktrina, reikalavimas prieš kreipiantis į teismą bandyti ginčą išspręsti neteismine tvarka negali būti vertinamas kaip prigimtinės žmogaus teisės kreiptis į teismą varžymas ar ribojimas, jeigu tokia tvarka yra nustatyta norminiu teisės aktu, nėra pernelyg biurokatiška ar sudėtinga, ir jeigu po to, kai asmuo šį reikalavimą įvykdo, jam yra suteikiama galimybė kreiptis į teismą. Jeigu šių trijų kriterijų yra paisoma, išankstinė neteisminė ginčo sprendimo tvarka vertinama kaip racionalus teisės institutas. Jis įgalina ginčus išspręsti mažesnėmis laiko ir finansinėmis sąnaudomis tiek ginčo šalims, tiek valstybei. Sprendžiant klausimą, ar išankstinė neteisminė ginčo sprendimo tvarka iš tiesų yra nustatyta pagrįstai ir ar ji neprieštarauja prigimtinei žmogaus teisei kreiptis į teismą, taip pat reikia atsižvelgti į ginčo specifiką bei į teismo ir kitų valstybės institucijų kompetencijos atribojimo būtinumą²⁵².

Atsižvelgiant į tai, kad ne tik SMGS, bet ir kitoms tarptautinėms sutartims, reguliuojančioms pervežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, būdinga numatyti bent ribotą privalomą ikiteisminę procedūrą rašytinės pretenzijos pareiškimo forma, autoriaus nuomone, Vieningojo akto 1 straipsnio 4 paragrafe galėtų būti įtvirtinta tokia taisyklė:

X straipsnis. Pretenzijos

4. Ieškinys vežėjui gali būti pateikiamas tik po to, kai buvo pateiktos rašytinės pretenzijos, išskyrus atvejus, kai dėl objektyvių aplinkybių nėra galimybės teikti pretenzijos konkrečiam vežėjui tiesiogiai.

²⁵¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14.

²⁵² Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V. Civilinio proceso teisė I tomas, 2003, p. 140. LAT CBS teisėjų kolegijos 1999 m. balandžio 12 nutartis c. b. *M. Jankauskas v. Jonavos rajono žemėtvarkos skyrius*, Nr. 3K-3-49/1999, kat. 35.

5.21. Asmenys, turintys teisę pareikšti ieškinį vežėjui

CIM 44 straipsnyje numatyta, jog krovinio siuntėjas turi teisę pareikšti ieškinį²⁵³ vežėjui tol, kol krovinio gavėjas: 1) neperima važtaraščio, 2) nepriima krovinio arba 3) nepasinaudoja jam priklausančia teise nuo važtaraščio užpildymo momento keisti vežimo sutartį arba kroviniui atvykus į paskirties vietą pareikalauti vežėjo perduoti krovinio gavėjui važtaraštį ir pristatyti jam krovinį. Atitinkamai krovinio gavėjas tokią teisę į ieškinio pareiškimą²⁵⁴ įgyja tik nuo momento, kai jis: 1) perima važtaraštį, 2) priima krovinį, 3) pasinaudoja jam priklausančia teise nuo važtaraščio užpildymo momento keisti vežimo sutartį arba kroviniui atvykus į paskirties vietą pareikalauti vežėjo perduoti krovinio gavėjui važtaraštį ir pristatyti jam krovinį.

SMGS konvencijoje ieškinio pagal pervežimo sutartį reiškimo teisės atsiradimas ir jos įgyvendinimas yra susietas su keliomis sąlygomis, kurios turi būti nustatytos įvertinant, ar asmuo gali pareikšti ieškinį geležinkeliui, t.y.: a) teisė į ieškinio pateikimą priklauso tam asmeniui, kuris turi teisę pareikšti pretenziją geležinkeliui²⁵⁵; b) teisė į ieškinio pateikimą atsiranda tik nuo to momento, kai geležinkelis atmeta pretenzijoje nurodytus reikalavimus; c) ieškinys turi būti pareikštas tam pačiam geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija; d) jeigu geležinkelis neatsako į pretenziją, ieškinys gali būti pareikštas tik praėjus 180 dienų po pretenzijos pateikimo; e) ieškinys turi būti pateiktas tik tos šalies teismui, kurios geležinkeliui buvo pareikšta pretenzija. Pažymėtina, kad SMGS, detalai apibrėždama asmenis turinčius teisę pareikšti pretenziją geležinkeliui, iš esmės šį klausimą reglamentuoja panašiai, kaip CIM ir pagrindiniai asmenys, galintys reikšti tiek pretenzijas, tiek ieškinius, yra siuntėjai ir gavėjai.

²⁵³ Krovinio siuntėjas, pareikšdamas ieškinį, privalo pateikti važtaraščio dublikatą. Jeigu jo nėra, siuntėjas privalo pateikti gavėjo sutikimą (įgaliojimą) priimti krovinį arba įrodyti, kad gavėjas atsisakė jį priimti. Prireikus siuntėjas privalo įrodyti, jog važtaraščio nėra arba jis buvo prarastas.

²⁵⁴ Krovinio gavėjas, pareikšdamas ieškinį, privalo pateikti ir važtaraštį. Važtaraščio pateikti nereikia, jei krovinio gavėjui jis nebuvo perduotas. Ieškinio pareiškimo teisės gavėjas apskritai netenka, kai jam pačiam pavedus pristatyti krovinį kitam asmeniui, šis asmuo paima važtaraštį, priima krovinį arba teise kroviniui atvykus į paskirties vietą pareikalauti vežėjo perduoti jam važtaraštį ir pristatyti krovinį.

²⁵⁵ SMGS 30 straipsnio 1 paragrafas

Iš esmės ši bendroji nuostata gali būti apibendrinta taip: „teisę pareikšti ieškinį turi tas asmuo, kuriam priklauso disponavimo kroviniu teisė“²⁵⁶. Tačiau minėta bendroji nuostata turi ir išlygų, t.y. išskirtinai tik a) **asmuo** pagal vežimo sutartį **sumokėjęs** tam tikras **sumas**, turi teisę reikšti ieškinį dėl šių sumų grąžinimo; b) **krovinio siuntėjas** turi teisę reikšti ieškinį dėl mokesčio, mokėtino pristačius krovinį, sumokėjimo. Pabrėžtina, jog krovinio siuntėjo ar gavėjo teisė pareikšti ieškinį yra išimtinė ir alternatyvi, t.y. ji nepriklauso pirmajam arba antrajam. Ši teisė priklauso tik vienam iš jų. Tačiau tokios teisės turėjimas nėra nustatytas *a priori*, o priklauso nuo to, kuriam iš šių subjektų priklauso teisė disponuoti kroviniu.

Autoriaus nuomone, Vieningajame akte šiuo aspektu galėtų būti įtvirtintos tokios taisyklės:

X straipsnis. Asmenys, turintys teisę pareikšti ieškinį vežėjui

1. Teisę pareikšti ieškinį vežėjui turi siuntėjas arba gavėjas priklausomai nuo to, kuriam priklauso disponavimo kroviniu teisė.
2. Tačiau tik asmuo pagal vežimo sutartį sumokėjęs tam tikras sumas, turi teisę reikšti ieškinį dėl šių sumų grąžinimo.
3. Tik krovinio siuntėjas turi teisę reikšti ieškinį dėl mokesčio, mokėtino pristačius krovinį, sumokėjimo.
4. Krovinio siuntėjo ar gavėjo teisė pareikšti ieškinį yra išimtinė ir alternatyvi.

5.22. Teisės pareikšti ieškinį išnykimas

CIM numatyta, jog kai suinteresuotas asmuo priima krovinį²⁵⁷, išnyksta teisė pareikšti vežėjui bet kokią su vežimo sutartimi susijusį ieškinį dėl krovinio dalies praradimo, apgadinimo arba vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą (CIM 47 straipsnio 1 paragrafas). Tačiau teisė pareikšti ieškinį neišnyksta: a) krovinio

²⁵⁶ CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000. P. 40.

²⁵⁷ Ruošiant naują CIM redakciją buvo atsisakyta minties atkartoti CMR 30 straipsnio nuostatą, pagal kurią prekių priėmimas nepadarant jokių išlygų reiškia **tik nuginčijamą įrodymą**, kad vežėjas pristatė krovinį tokios būklės, koks yra pageidaujamas pagal važtaraštį. CIM autorių nuomone, CIM 47 straipsnio 2 paragrafas yra visiškai pakankamas užtikrinti klientų interesus.

dalies praradimo arba apgadinimo atveju, jeigu: 1) turintis tam teisę asmuo, prieš priimdamas krovinį, pagal CIM 42 straipsnį²⁵⁸ nustato, kad krovinio dalis prarasta arba apgadinta, 2) krovinio praradimo ar apgadinimo faktas, kuris turėjo būti nustatytas pagal CIM 42 straipsnį, nebuvo nustatytas tik dėl vežėjo kaltės; b) iš išorės nepastebimos žalos atveju, kai turintis tam teisę asmuo tai pastebėjo tik priėmęs krovinį ir jis: 1) pareikalavo nustatyti krovinio praradimo ar apgadinimo faktą pagal 42 straipsnį iš karto po to, kai buvo pastebėta žala, bet ne vėliau kaip po septynių dienų nuo krovinio priėmimo, ir 2) kartu įrodė, kad žala atsirado jau priėmus krovinį vežti, bet jo dar nepristačius; c) krovinio vėlavimo pristatyti per jo pristatymo terminą atveju, jeigu turintis tam teisę asmuo per 60 dienų pasinaudoja savo teisėmis prieš vieną iš vežėjų, prieš kuriuos galima pareikšti ieškinį dėl vežimo sutarties; d) jeigu turintis tam teisę asmuo įrodo, kad kroviniui padaryta žala atsirado dėl veiksmų arba neveikimo, siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų žala gali būti padaryta. Jeigu krovinio vežimo metu vadovaujantis CIM nuostatomis yra performinami važtos dokumentai, teisė pareikšti ieškinį dėl krovinio dalies praradimo ar apgadinimo pagal vieną iš ankstesnių vežimo sutarčių išnyksta tarsi būtų buvusi tik viena vežimo sutartis.

Nors SMGS atskirai ir konkrečiai teisės pareikšti ieškinį išnykimas nėra reglamentuojamas, tačiau atsižvelgiant į tai, jog kitoms tarptautinėms sutartims, reguliuojančioms pervežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, pavyzdžiui, CMR²⁵⁹, Hamburgo taisyklėms (20 straipsnis), būdinga numatyti teisės pareikšti

²⁵⁸ Šis straipsnis numato, jog tuo atveju, kai vežėjas nustato arba laiko, kad krovinio dalis prarasta ar apgadinta, arba jeigu tai pareiškia turintis tam teisę asmuo, vežėjas privalo, jei įmanoma dalyvaujant minėtam asmeniui, nedelsdamas surašyti protokolą, kuriame būtų pagal žalos pobūdį nustatyta krovinio būklė, masė ir, jei galima nustatyti, žalos dydis, žalos atsiradimo priežastis ir laikas. Kai minėtas asmuo nepripažįsta protokole užfiksuotų faktų, jis gali pareikalauti, kad krovinio būklę ir masę, taip pat žalos atsiradimo priežastį ir jos dydį nustatytų vežimo sutarties šalių arba teismo ar specialiojo teismo paskirtas ekspertas. Procedūrai taikomi valstybės, kurioje nustatinėjami faktai, teisės aktai.

²⁵⁹ CMR konvencijos 30 straipsnyje įtvirtintos taisyklės numato, jog: „Jeigu gavėjas priima krovinį, neįvertindamas kartu su vežėju krovinio būklės ir nepareikšdamas jam pretenzijų dėl dalies krovinio praradimo ar sugadinimo, tai iki bus įrodyta priešingai, manoma, kad gavėjas priėmė krovinį tokios būklės, kokia nurodyta važtaraštyje; akivaizdžių nuostolių ar sugadinimo atvejais pretenzijos turi būti pareiškiamos vėliausiai krovinio priėmimo metu arba, jeigu nuostoliai ar sugadinimas neakivaizdūs, - ne vėliau kaip per 7 darbo dienas po krovinio priėmimo (neskaitant sekmadienių ir šventės dienų). Tuo atveju, kai krovinio nuostoliai ar sugadinimas išoriškai nėra akivaizdūs, pretenzijos turi būti pateikiamos raštu. Jeigu gavėjas ir vežėjas kartu patikrina krovinio būklę, tai įrodymas, reikalingas paneigti patikrinimo rezultatą, gali būti pateiktas tik tuo atveju, jeigu kalba eina apie išoriškai nežymius nuostolius ar sugadinimus ir jeigu gavėjas

ieškinį išnykimą numatančias taisykles, į Vieningojo akto nuostatas galėtų būti perkeltos CIM įtvirtintos taisyklės, konkrečiai:

X straipsnis. Teisės pareikšti ieškinį išnykimas

1. Kai turintis tam teisę asmuo priima krovinį, išnyksta teisė pareikšti vežėjui bet kokią ieškinį, susijusį su vežimo sutartimi, dėl krovinio dalies praradimo, apgadinimo arba vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą.

2. Tačiau teisė pareikšti ieškinį neišnyksta:

a) krovinio dalies praradimo arba apgadinimo atveju, jeigu: 1) turintis tam teisę asmuo, prieš priimdamas krovinį, pagal x straipsnį nustato, kad krovinio dalis prarasta arba apgadinta, 2) krovinio praradimo ar apgadinimo faktas, kuris turėjo būti nustatytas pagal x straipsnį, nebuvo nustatytas tik dėl vežėjo kaltės;

b) iš išorės nepastebimos žalos atveju, kai turintis tam teisę asmuo tai pastebėjo tik priėmęs krovinį, jeigu jis: 1) pareikalauja nustatyti krovinio praradimo ar apgadinimo faktą pagal x straipsnį iš karto po to, kai buvo pastebėta žala, bet ne vėliau kaip po 7 (septynių) dienų nuo krovinio priėmimo, ir 2) kartu įrodo, kad žala atsirado jau priėmus krovinį vežti, bet dar jo nepristačius;

c) krovinio vėlavimo pristatyti per jo pristatymo terminą atveju, jeigu turintis tam teisę asmuo per 60 (šešiasdešimties) dienų pasinaudoja savo teisėmis prieš vieną iš x straipsnio x dalyje nurodytų vežėjų;

d) jeigu turintis tam teisę asmuo įrodo, kad kroviniui padaryta žala atsirado dėl veiksmų arba neveikimo siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų gali būti padaryta ši žala.

per 7 darbo dienas po patikrinimo (neskaitant sekmadienių ir šventinių dienų) pateikė vežėjui pretenzijas raštu. Kompensacijos dėl pristatymo termino viršijimo gali būti pareikalauta, jeigu per 21 dieną po to, kai krovins buvo perduotas gavėjui, buvo pateiktos raštiškos pretenzijos“.

5.23. Teismai, kuriems adresuotini reikalavimai (teisingumas)

CIM grindžiami ieškiniai gali būti pareiškiama išskirtinai tik tuose teismuose, kurie yra: bet kurioje valstybėje narėje ir buvo pasirinkti bendru šalių sutarimu; arba a) atsakovo gyvenamosios vietos/nuolatinės gyvenamosios vietos, pagrindinės buveinės arba filialo ar atstovybės, per kuriuos buvo sudaryta konkreti vežimo sutartis, teritorijoje; arba b) krovinio paėmimo vežti (t.y. išsiuntimo) vietos teritorijoje; arba c) krovinio pristatymo (t.y. paskirties) vietos teritorijoje. Kai CIM grindžiamas ieškinys yra nagrinėjamas kompetentingame teisme arba kai toks teismas jau yra paskelbęs sprendimą, joks naujas ieškinys tuo pačiu pagrindu tarp tų pačių šalių jokioje kitoje šalyje negali būti pareikštas. Ši taisyklė netaikoma, kai toks pakartotinis ieškinys yra reiškiamas toje valstybėje, kurioje pirmojo teismo sprendimas negali būti priverstinai įgyvendintas. Ši nuostata užtikrina tarptautiniu mastu plačiai žinomų *lis pendens*²⁶⁰ ir *res judicata*²⁶¹ taisyklių įgyvendinimą. CIM normose įtvirtintą teisingumo taisyklę reikėtų vertinti kaip turinčią prioritetą prieš 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos Reglamento (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo užtikrinimo²⁶² nuostatas. Kartu atkreiptinas dėmesys, jog CIM nuostatos nenumato jokių išlygų, leidžiančių valstybėms narėms sudaryti susitarimus dėl specialiosios jurisdikcijos.

SMGS 30 straipsnyje numatyta, jog: „ieškinį gali pateikti tik tas asmuo, kuris turi tam teisę, ir tik tam geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija ir tik tais atvejais, jeigu šis nesilaikė 29 straipsnio 8 paragrafe nustatytų pretenzijos nagrinėjimo terminų arba jeigu geležinkelis per tą laikotarpį pranešė pareiškėjui apie visos arba dalies pretenzijos atmetimą“. Be to, konvencijos 30 straipsnyje numatyta, jog „ieškinys gali būti pateikiamas tik tos šalies teismui, kurios geležinkeliui buvo pateikta pretenzija“.

²⁶⁰ *Lis pendens* taisyklė tarptautiniame civiliniame procese reiškia, kad, pareiškus ieškinį vienos valstybės teisme, prarandama teisė pareikšti ieškinį kitos valstybės teisme. *Lis pendens* esmė yra paremta pirmiau pradėtos bylos prioritetu.

²⁶¹ *Res judicata* galia nurodo, kad šalys netenka teisės kitoje byloje ginčyti įsiteisėjusiu teismo sprendimu nustatytų faktų bei teisinių santykių ir reikšti tų pačių reikalavimų tuo pačiu pagrindu.

²⁶² Dar vadinamas „Briuselis I“.

Autoriaus nuomone, CIM numatyta taisyklė yra modernesnė, aiškesnė ir atitinka kitose tarptautinėse sutartyse, reguliuojančiose pervežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, numatytas teisingumo taisykles, todėl būtent CIM įtvirtintos teisingumo taisyklės turėtų būti perkeltos į Vieningąjį aktą. Manytina, kad analogiškai kitoms tarptautinėms sutartims, reguliuojančioms pervežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, pavyzdžiui, CMR (33 straipsnis), Hamburgo taisyklėms (22 straipsnis), Vieningajame akte galėtų būti numatyta galimybė šalims spręsti jų ginčą, kilusį iš tarptautinio pervežimo geležinkeliu, arbitraže, bet su sąlyga, kad arbitražas, sprenddamas ginčą, vadovausis Vieningojo akto nuostatomis.

X straipsnis. Teisingumas

1. Šiomis taisyklėmis grindžiami ieškiniai gali būti pareiškiami valstybių narių teismuose ar kitose ginčą nagrinėti kompetentingose institucijose, kurias bendru sutarimu pasirinko šalys, arba teismuose ar kitose kompetentingose institucijose tos valstybės narės, kurios teritorijoje: a) yra atsakovo gyvenamoji vieta arba nuolatinė gyvenamoji vieta, pagrindinė buveinė, filialas arba įstaiga, sudariusi vežimo sutartį; b) yra vieta, kurioje vežėjas perėmė krovinį, arba vieta, į kurią numatoma pristatyti krovinį.

2. Ieškiniai negali būti pareiškiami kituose teismuose ar kitose kompetentingose institucijose, išskyrus tas kurios nurodytos šio straipsnio 1 dalyje.

3. Kai šiomis taisyklėmis grindžiamas ieškinys yra nagrinėjamas 1 dalyje minėtame kompetentingame teisme ar kitoje kompetentingoje institucijoje arba kai šis teismas ar kita kompetentinga institucija paskelbė sprendimą, joks naujas ieškinys tuo pačiu pagrindu tarp tų pačių šalių negali būti pareikštas, išskyrus kai teismo ar kompetentingos institucijos, kuriai buvo pareikštas pirmasis ieškinys, sprendimo neįmanoma įvykdyti valstybėje, kurioje pareiškiamas naujas ieškinys.

4. Vežimo sutartyje gali būti tokia nuostata, kuria pripažįstama arbitražo kompetencija, bet su sąlyga, jeigu ši nuostata numato, kad arbitražas vadovausis šiame Vieningame akte išdėstytomis taisyklėmis.

5.24. Reikalavimų pareiškimo senaties terminai

CIM nuostatos (48 straipsnis) įtvirtina specialiuosius ieškinio senaties terminus. Bendroji nuostata yra tokia, jog ieškinių, susijusių su vežimo sutartimi, senaties terminas – vieneri metai (CIM 48 straipsnio 1 paragrafas). Dvejų metų senaties terminas taikomas: a) ieškiniams dėl vežėjo iš gavėjo paimto mokesčio, mokamo pristačius krovinį, susigrąžinimo; b) ieškiniams dėl už parduotą krovinį vežėjo gautų pajamų susigrąžinimo; c) ieškiniams dėl žalos, sąlygotos veiksmų arba neveikimo siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų gali būti padaryta ši žala. Kuriant CIM nuostatas buvo aktyviai siūloma šiuo atveju numatyti 3 metų senaties terminą (t.y. tokį, koks yra numatytas CMR), tačiau šis pasiūlymas nebuvo priimtas; d) ieškiniams dėl vežimo sutarčių, sudarytų prieš važtos dokumentų performinimą CIM 28 straipsnyje numatytu atveju.

CIM nustato ne tik specialiuosius senaties terminus, bet ir specialiąsias šių terminų pradžios skaičiavimo taisykles. Remiantis CIM 48 straipsnio 2 paragrafu, senaties terminai pradedami skaičiuoti: a) ieškiniams dėl kompensacijos už visą prarastą krovinį – trisdešimt pirmą dieną po krovinio pristatymo termino pasibaigimo; b) ieškiniams dėl kompensacijos už krovinio dalies praradimą, apgadinimą arba vėlavimą jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą – dieną, einančią po krovinio pristatymo dienos; c) visais kitais atvejais – kitą dieną po tos dienos, kai asmuo gali įgyvendinti turimas teises.

Teisine prasme įdomu yra tai, jog senaties termino sustabdymą ir nutraukimą reglamentuoja nacionalinė teisė, išskyrus vieną išimtį, nurodytą CIM 48 straipsnio 3 paragrafe, t.y. pagal CIM nuostatas raštu pateikus vežėjui reikalavimą, senaties terminas sustabdomas iki tos dienos, kai vežėjas rašytiniu pranešimu atmeta reikalavimą ir grąžina pridėtus dokumentus.

SMGS taip pat numato pretenzijų bei ieškinių senaties terminus, kuriuos praleidusi šalis gali prarasti teisę į reikalavimų patenkinimą, jeigu kita šalis pasirems ieškinio senaties termino praleidimo faktu teismo proceso metu. SMGS numato du skirtingus pretenzijų ir ieškinių senaties terminus priklausomai nuo reiškiamų

reikalavimų pobūdžio²⁶³: a) 9 mėnesių pretenzijų ir ieškinių senaties terminas nustatytas reikalavimams, kylantiems iš vežimo sutarties, kuriuos reiškia siuntėjas ar gavėjas geležinkeliui, taip pat geležinkelio ieškiniams, teikiamiems siuntėjui ar gavėjui; b) 2 mėnesių pretenzijų ir ieškinių senaties terminas nustatytas reikalavimams dėl krovinio pristatymo termino praleidimo. Pagal SMGS senaties termino pradžia yra skirtinga ir ji priklauso nuo reiškiamų reikalavimų pobūdžio, t.y. senaties terminas pradedamas skaičiuoti: a) reikalavimams dėl krovinio dalinio praradimo, sugedimo, kokybės pablogėjimo ar kitokio sugadinimo bei dėl pristatymo termino praleidimo – nuo krovinio išdavimo dienos; b) reikalavimams dėl žalos atlyginimo už viso krovinio praradimą – nuo 30 dienos po krovinio pristatymo termino pasibaigimo, kuris nustatomas pagal SMGS 14 straipsnio taisykles; c) reikalavimams dėl papildomų mokesčių sumokėjimo ar permokų grąžinimo – nuo mokesčių sumokėjimo dienos, o jeigu jie nebuvo sumokėti – nuo krovinio išdavimo dienos; d) reikalavimams dėl sumų, likusių po krovinio realizavimo, sumokėjimo – nuo krovinio realizacijos dienos; e) visiems kitiems reikalavimams – nuo aplinkybių, suteikiančių teisę reikšti atitinkamus reikalavimus, nustatymo dienos. Į senaties termino pradžią nėra įskaičiuojama diena, nuo kurios prasideda senaties termino eiga, todėl pirma ieškinio senaties termino diena laikytina kita po jos einanti diena²⁶⁴. Rašytinės pretenzijos pateikimas geležinkeliui sustabdo ieškinio senaties termino eigą. Tokiu atveju senaties termino skaičiavimas atnaujinamas, kai geležinkelis atsako į pretenziją, nurodydamas, kad atsisako visiškai ar dalinai patenkinti siuntėjo ar gavėjo reikalavimus. Atsakymo pateikimo data laikoma jo išsiuntimo diena, nurodyta pašto spaude, arba diena, kai siuntėjas ar gavėjas savo parašu patvirtino atsakymo gavimą²⁶⁵. Fakto, kad geležinkeliui buvo pateikta pretenzija, ar kad siuntėjui ar gavėjui buvo išsiųstas atsakymas į pateiktą pretenziją, įrodinėjimo pareiga tenka tai šaliai, kuri šiuo faktu remiasi. Pakartotinės pretenzijos, kuriose nurodyti tie patys reikalavimai, kuriuos geležinkelis jau anksčiau

²⁶³ Žr. SMGS 31 straipsnio 1 paragrafą

²⁶⁴ Žr. SMGS 31 straipsnio 2 paragrafą. Pažymėtina, kad SMGS nenustato, ar ieškinio senaties termino skaičiavimui įtakos turi tai, ar diena, kurią pasibaigia šis terminas, yra darbo ar poilsio diena. Todėl manytina, kad tai neįtakoja ieškinio senaties termino trukmės ir jo pabaigos atidėjimo.

²⁶⁵ Jeigu negaunamas geležinkelio atsakymas nustatytais terminais, pagal SMGS 31 straipsnio 3 paragrafą, senaties termino eiga atnaujinama nuo tos dienos, kai suėjo terminas atsakymui į pretenziją pateikti.

yra atsisakęs patenkinti, nesustabdo ieškinio senaties termino eigos. Be to, jeigu pretenzijos ir reikalavimai buvo pareikšti pasibaigus jiems nustatytam senaties terminui, jie negali būti iš naujo teikiami ieškinio teisenos tvarka, t.y. pasibaigus pretenzijos reiškimo senaties terminui pasibaigia ir ieškinio senaties terminas. Geležinkeliai gali reikšti vienas kitam reikalavimus pagal savarankiškas taisykles, numatytas SMGS 33 straipsnio 4 ir 5 paragrafuose. Pagrindinis reikalavimas, kurį turi tenkinti geležinkelis, siekdamas išvengti savo atsakomybės pagal pateiktas pretenzijas – laiku nukreipti reikalavimus kitam geležinkeliui, atsakingam už padarytą žalą, t.y. reikalavimai turi būti pateikti per SMGS nurodytą 75 dienų terminą nuo sumos faktinio išmokėjimo arba teismo sprendimo įsigaliojimo dienos.

Atsižvelgiant į tai, kad tiek CIM, tiek SMGS, tiek kitoms tarptautinėms sutartims, reguliuojančioms pervežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, būdinga pakankamai trumpus ir diferencijuotus ieškinio senaties terminus, autoriaus nuomone, Vieningajame akte galėtų būti įtvirtintos tokios taisyklės:

X straipsnis. Ieškinių senatis

1. Ieškinių, susijusių su vežimo sutartimi, senaties terminas – 1 (vieneri) metai. Tačiau dvejų metų senaties terminas taikomas: a) ieškiniams dėl išperkamojo mokesčio, kurį vežėjas yra paėmęs iš gavėjo, susigrąžinimo; b) ieškiniams dėl pajamų, gautų vežėjui pardavus krovinį, susigrąžinimo; c) 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 ši žala; d) ieškiniams dėl vežimo sutarčių, sudarytų prieš važtos dokumentų performinimą.

2. Ieškinių senaties terminas pradedamas skaičiuoti: a) nuo 30 (trisdešimtų) dienos pasibaigus krovinio pristatymo terminui – ieškiniams dėl kompensacijos už visą prarastą krovinį; b) nuo krovinio pristatymo dienos – ieškiniams dėl kompensacijos už krovinio dalies praradimą, apgadinimą arba vėlavimą jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą; c) nuo tos dienos, kai galima įgyvendinti savo teises, – visais kitais atvejais. Nurodyta senaties termino pradžios diena į senaties terminą neįskaičiuojama.

3. Pateikus rašytinę pretenziją, senaties terminas sustabdomas iki tos dienos, kai vežėjas rašytiniu pranešimu atmeta reikalavimą ir grąžina pridėtus dokumentus. Jeigu reikalavimas pripažįstamas tik iš dalies, senaties terminas toliau skaičiuojamas ginčytinai reikalavimo daliai. Pareiga įrodyti, kad reikalavimas yra gautas ar į jį atsakyta arba kad dokumentai yra grąžinti, tenka šaliai, kuri remiasi atitinkamu faktu. Dėl vėliau pateiktų reikalavimų tuo pačiu pagrindu senaties terminas nestabdomas.

4. Pasibaigus senaties terminui, nebegalima pareikšti ieškinio net priešieškinio ar prieštaravimo forma.

5.25. Atgręžtinio reikalavimo teisė

CIM 50 straipsnyje numatyta, jog vežėjas, sumokėjęs kompensaciją, turi atgręžtinio reikalavimo teisę į vežusius vežėjus pagal šias nuostatas: a) už tai atsako tik žalą padaręs vežėjas; b) jei žalą padarė keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už savo padarytą žalą; jeigu to nustatyti neįmanoma, kompensacija paskirstoma vežėjams pagal c punktą; c) jeigu neįmanoma įrodyti, kuris vežėjas padarė žalą, kompensacija paskirstoma visiems vežusiems vežėjams, išskyrus tuos, kurie įrodo, kad jie nepadarė tos žalos; d) kompensacija paskirstoma proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai. Jei vienas iš šių vežėjų yra nemokus, jam tenkanti, bet nesumokėta dalis padalijama visiems kitiems vežusiems vežėjams proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai.

CIM 51 straipsnyje numatyta atgręžtinio reikalavimo teisės įgyvendinimo tvarka, pagal kurią: „Vežėjas, prieš kurį pasinaudota atgręžtinio reikalavimo teise, negali užginčyti atgręžtinio reikalavimo teise pasinaudojusio vežėjo atlikto mokėjimo teisėtumo, jei kompensaciją nustatė teismas ar specialusis teismas ir jei pirmajam vežėjui, gavusiam šaukimą į teismą, buvo suteikta galimybė pačiam dalyvauti teismo procese. Teismas ar specialusis teismas, kuriame pareikštas pagrindinis ieškinys, nustato šaukimo į teismą įteikimo ir dalyvavimo teisme terminus. Vežėjas, kuris naudojasi atgręžtinio reikalavimo teise, privalo pateikti vieną reikalavimą tame pačiame teismo procese visiems vežėjams, su kuriais jam nepavyko susitarti, kitu atveju jis praranda atgręžtinio reikalavimo teisę į tuos vežėjus, kuriems jis neiškėlė

bylos. Teismas ar specialusis teismas turi priimti vieną sprendimą dėl visų atgręžtinių reikalavimų, kuriuos jis nagrinėjo. Vežėjas, norintis pasinaudoti savo atgręžtinio reikalavimo teise, gali pareikšti ieškinį valstybės, kurios teritorijoje yra vieno iš vežusių vežėjų pagrindinė buveinė arba filialas, arba įstaiga, sudariusi vežimo sutartį, teismuose ar specialiuosiuose teismuose. Jeigu ieškinys turi būti pareikštas keliems vežėjams, ieškovas gali pasirinkti, kuriame iš kompetentingų teismų ar specialiųjų teismų jis iškels bylą. Atgręžtinio reikalavimo nagrinėjimo byla negali būti sujungta su pagal vežimo sutartį turinčio tam teisę asmens iškelta byla dėl kompensacijos“. Pažymėtina, kad šios aukščiau išvardintos CIM konvencijos nuostatos nėra imperatyvios, todėl vežėjai gali sudaryti susitarimus ir numatyti kitokias negu Konvencijoje numatytos atgręžtinio reikalavimo teisės taikymo ir įgyvendinimo tvarkos sąlygas.

SMGS 33 straipsnyje taip pat detalai numatyta vežėjų atgręžtinio reikalavimo teisės taikymo ir įgyvendinimo tvarka²⁶⁶, be to, yra parengta tarnybinė 33 straipsnio

²⁶⁶ SMGS 33 straipsnyje nurodyta, jog: „geležinkelis, kuris <...> sumokėjo atlygį už viso ar dalies krovinio praradimą arba sugadinimą arba už krovinio pristatymo termino pažeidimą, turi teisę gauti iš dalyvaujančių vežime geležinkelių išmokėtą atlygį, tačiau: 1) geležinkelis, dėl kurio kaltės padaryta žala visiškai atsako už ją; 2) jeigu žala padaryta dėl kelių geležinkelių kaltės, tai kiekvienas iš jų atsako už jo padarytą žalą; 3) jeigu neįmanoma įrodyti, kad žala padaryta dėl vieno arba kelių geležinkelių kaltės, tai atsakomybė dėl kiekvienos siuntos paskirstoma tarp geležinkelių proporcingai pagal tarifinius kilometrus, atitinkančius atstumą, kurį ši siunta buvo vežama per kiekvieną vežime dalyvavusį geležinkelį, išskyrus tuos, kurie įrodys, kad žala padaryta ne jų ruožuose. Jeigu krovinių pristatymo terminas pažeistas kelių geležinkelių, tai baudos paskaičiavimo procentas nustatomas <...> pagal bendrąją sugaištį visuose geležinkeliuose ir išmokamas iš kiekvieno geležinkelio, kuriame buvo sugaišta, gautų važtapinigių. Pristatymo terminai <...> paskirstomi tarp dalyvavusių vežime geležinkelių taip: 1) išsiuntimo terminas-vienodomis dalimis tarp pradinio ir galinio geležinkelio; 2) vežimo terminas – kiekvienam geležinkeliui atskirai pagal vežimo atstumą; 3) papildomi terminai <...> pridedami atitinkamiems geležinkeliams. Geležinkelis, kuriam pateiktas reikalavimas dėl atlygio neturi teisės ginčytis su geležinkeliu, kuris pateikė šį reikalavimą, dėl sumokėto atlygio teisėtumo, jeigu atlygį nustatė teismas ir jeigu geležinkelis, kuriam pateiktas reikalavimas, iš anksto buvo įspėtas apie iškvietimą į teismą. Reikalavimai dėl atlygio išmokėjimo pagal pretenzijas turi būti pateikti per 75 dienas nuo reikiamos pagal pretenziją sumos faktinio išmokėjimo dienos. Reikalavimai dėl teismo paskirto atlygio išmokėjimo turi būti pateikti per 75 dienas nuo teismo nuosprendžio įsigaliojimo dienos. Terminas skaičiuojamas nuo datos, nurodytos išsiuntimo punkto pašto spaude. Nurodytų terminų pažeidimo atvejais visa atsakomybė pagal pretenziją priskiriama pažeidusiam šiuos terminus geležinkeliui. Reikalavimai dėl atlygio, kurie sukelia ginčą tarp geležinkelių, pagal suinteresuotos šalies pareiškimą nagrinėjami OSŽD Komitete. Komiteto sprendimas pagal tokius reikalavimus yra galutinis. Du arba keletas geležinkelių dėl vežamų jų keliais krovinių gali sudaryti susitarimą, pagal kurį bus nustatyta, kad vieno iš geležinkelių sumokėtų sumų asmeniui, kuris tam turi teisę, atlygiai bus dalijami proporcingai tarifinių kilometrų skaičiui, kuriuos krovins faktiškai buvo vežamas geležinkeliais, sudariusiais tarpusavio susitarimą. Šiuo atveju geležinkeliai, kurie sudarė tokį susitarimą, atleidžiami nuo kaltės, dėl kurios išmokėtas atlygis, įrodymo“.

instrukcija, kurioje apibendrinta geležinkelių tarpusavio atsakomybė ir vieno geležinkelio teisė reikalauti grąžinti išmokėtą atlygį iš kito geležinkelio.

Atsižvelgiant į tai, kad atgręžtinio reikalavimo teisės taikymo ir įgyvendinimo tvarkos reglamentavimas CIM ir SMGS yra panašus, be to, abiejose konvencijose numatyta, kad šalys tarpusavio susitarimu gali susitarti ir dėl kitokios atgręžtinio reikalavimo teisės taikymo ir įgyvendinimo tvarkos, tai Vieningojo akto straipsnis šiuo aspektu galėtų būti suformuluotas taip:

X straipsnis. Atgręžtinio reikalavimo teisė

1. Vežėjas, sumokėjęs kompensaciją, turi atgręžtinio reikalavimo teisę į kitus vežusius vežėjus, jeigu: a) už tai atsako tik žalą padaręs vežėjas; b) jei žalą padarė keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už savo padarytą žalą; c) jeigu neįmanoma įrodyti, kuris vežėjas padarė žalą, kompensacija paskirstoma visiems vežusiems vežėjams, išskyrus tuos, kurie įrodo, kad jie nepadarė tos žalos; kompensacija paskirstoma proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai; d) jei vienas iš šių vežėjų yra nemokus, jam tenkanti, bet nesumokėta dalis padalijama visiems kitiems vežusiems vežėjams proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai.

2. Vežėjas, prieš kurį pasinaudota atgręžtinio reikalavimo teise, negali užginčyti atgręžtinio reikalavimo teise pasinaudojusio vežėjo atlikto mokėjimo teisėtumo, jeigu kompensaciją nustatė teismas, arbitražas ar kita kompetentinga ginčą nagrinėjusi institucija ir jei pirmajam vežėjui, gavusiam šaukimą į teismą ar kitą instituciją, buvo suteikta galimybė pačiam dalyvauti teismo procese.

3. Vežėjas, kuris naudojasi atgręžtinio reikalavimo teise, privalo pateikti vieną reikalavimą tame pačiame teismo procese visiems vežėjams, su kuriais jam nepavyko susitarti; kitu atveju jis praranda atgręžtinio reikalavimo teisę į tuos vežėjus, kuriems jis neiškėlė bylos.

4. Teismas, arbitražas ar kita kompetentinga institucija turi priimti vieną sprendimą dėl visų atgręžtinių reikalavimų, kuriuos jis nagrinėjo.

5. Vežėjas, norintis pasinaudoti savo atgręžtinio reikalavimo teise, gali

pareikšti ieškinį valstybės, kurios teritorijoje yra vieno iš vežusių vežėjų pagrindinė buveinė arba filialas, arba įstaiga, sudariusi vežimo sutartį, teismuose, arbitraže ar kitoje kompetentingoje institucijoje.

6. Atgręžtinio reikalavimo nagrinėjimo byla negali būti sujungta su pagal vežimo sutartį turinčio tam teisę asmens iškelta byla dėl kompensacijos.

7. Vežėjai gali susitarimuose numatyti kitokias nuostatas, negu įtvirtintos šiame straipsnyje.

5.26. Kitos, su civiline atsakomybe tiesiogiai nesusijusios Vieningojo akto nuostatos

Ankstesniuose šios dalies skyriuose buvo pateiktas atliktos analizės pagrindu parengtas naujai kuriamo akto nuostatų, susijusių su civilinės atsakomybės taikymu, projektas. Tačiau kaip ir bet koks tarptautinis susitarimas, Vienigasis aktas be specialiųjų nuostatų turi apimti ir normas, susijusias su šio akto įsigaliojimu, prisijungimu, denonsavimu. Todėl šiame skyriuje bus pateiktos tokių nuostatų siūlymas bei trumpai aptarti pasiūlymus sąlygojusios priežastys.

5.26.1. Imperatyvus sutarties pobūdis

Atsižvelgiant į tai, kad naujosios tarptautinės sutarties, reglamentuojančios krovinių gabenimo geležinkeliu teisinius santykius, nuostatos numatys vežėjų atsakomybės ribojimo bei kitas taisykles, susijusias su viešo intereso užtikrinimu, svarbu aiškiai įvardinti imperatyvų sutarties pobūdį. Šiuo metu galiojančios CIM redakcijos 5 straipsnis numatyta, kad bet kuri nuostata, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti CIM taisyklėms, yra niekinė ir negalioja. Tokios nuostatos negaliojimas neturi įtakos kitų vežimo sutarties nuostatų galiojimui. Tačiau vežėjas gali priimti didesnę atsakomybę ir didesnius įsipareigojimus, negu numatyta CIM taisyklėse.

Pažymėtina, kad imperatyvus teisės normų pobūdis įtvirtintas ir CMR konvencijoje, skirtoje reglamentuoti krovinių pervežimus kelių transportu, kurioje taip pat vienareikšmiškai įtvirtinta, kad susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, laikomi negaliojančiais. SMGS sutartyje analogiškai skambančios nuostatos nerasime, tačiau abejonių dėl imperatyvaus

konvencijos pobūdžio neturėtų kilti. Lyginant CIM bei SMGS turinį, galima teigti, kad, rengiant naująjį Vieningąjį aktą, reikėtų pasinaudoti CIM praktika ir vis dėlto aiškiai pabrėžti imperatyvų vežėjų atsakomybę reglamentuojančių nuostatų pobūdį bei joms prieštaraujančių susitarimų negaliojimą, tačiau kartu numatyti, kad konkrečios nuostatos negaliojimas nedaro viso susitarimo negaliojančio:

X straipsnis. Taikymo sritis

5. Susitarimai, kurių nuostatos prieštarauja Vieningajame akte numatytoms taisyklėms, negalioja, išskyrus atvejus, kai Vieningasis aktas numato galimybę šalims susitarti kitaip. Jeigu šalių sudaryto susitarimo nuostata negalioja dėl prieštaravimo imperatyvioms Vieningojo akto normoms, tokios nuostatos negaliojimas nedaro viso susitarimo negaliojančiu.

5.26.2. Vežėjų tarpusavio santykiai, atsiskaitymai tarp geležinkelių

Tiek CIM, tiek SMGS reglamentuoja vežėjų tarpusavio santykius: numato atsiskaitymus, atgręžtinio reikalavimo teisės taikymo ir įgyvendinimo tvarką.

CIM 49 straipsnis numato, jog „Bet kuris vežėjas, kuris, priimdamas vežti krovinį ar jį pristatydamas gavėjui, gavo arba turėjo gauti mokestį už vežimą arba kitas vežimo sutarties vykdymo išlaidas, privalo vežusiems vežėjams sumokėti jiems priklausančią dalį. Mokėjimo tvarka nustatoma vežėjų tarpusavio susitarimuose“.

SMGS 32 straipsnis numato, jog „Kiekvienas geležinkelis privalo sumokėti vežime dalyvavusiems geležinkeliams dalį važtapinigių, išieškotų priimant vežti arba išduodant krovinį, numatytą vežimo sutartyje. Pradinis geležinkelis atsako prieš kitus geležinkelius už jiems priklausančius iš siuntėjų neišieškotus važtapinigių, jeigu pagal važtaraščio duomenis siuntėjas juos sumokėjo arba, vadovaujantis važtaraščiu, turėjo juos sumokėti. Jeigu galinis geležinkelis išdavė krovinį, neišieškojęs mokesčių, kuriuos pagal vežimo sutartį turėjo išieškoti iš gavėjo, tai jis atsako už šiuos mokesčius prieš visus vežime dalyvavusius geležinkelius. Atsiskaitymai tarp geležinkelių, atsiradę pagal SMGS, atliekami pagal specialias sudarytas tarp geležinkelių sutartis dėl atsiskaitymo tvarkos“.

Atsižvelgiant į tai, kad CIM ir SMGS panašiai reguliuoja vežėjų tarpusavio atsiskaitymo santykius, tačiau CIM konvencijos tekstas yra suformuluotas vėliau, todėl yra tikslesnis ir aiškesnis, be to, abi konvencijos numato galimybę atskiromis tarpusavio sutartimis nusimatyti konkrečią tarpusavio atsiskaitymo tvarką, tai Vieningajame akte galėtų būti numatytos tokios taisyklės:

X straipsnis. Vežėjų tarpusavio atsiskaitymai

1. Bet kuris vežėjas, kuris, priimdamas vežti krovinį ar jį pristatydamas gavėjui, gavo arba turėjo gauti mokestį už vežimą arba kitas vežimo sutarties vykdymo išlaidas, privalo vežusiems vežėjams sumokėti jiems priklausančią dalį. Tiksli mokėjimo tvarka nustatoma vežėjų tarpusavio susitarimuose.

2. Vežėjai gali raštu susitarti ir dėl kitokios negu šio straipsnio 1 punkte nurodyta tarpusavio atsiskaitymo tvarkos.

5.26.3. Baigiamosios nuostatos

Naujojo Vieningojo akto, numatančio modernų vežėjų geležinkeliais civilinės atsakomybės modelį, baigiamosios nuostatos galėtų reglamentuoti aspektus, susijusius su tarptautinės sutarties įsigaliojimu, prisijungimo prie jos tvarka, narystės sustabdymu, sutarties denonsavimu ir pan.

Prisijungimui prie Vieningojo akto galėtų būti įtvirtintos nuostatos, panašios į šiuo metu galiojančios COTIF redakcijos 37 straipsnį, numatantį, kad prisijungti prie šios sutarties gali kiekviena valstybė, kurios teritorijoje eksploatuojama geležinkelio infrastruktūra. Tokia valstybė turi pateikti paraišką depozitarui, kuris apie tai praneša valstybėms narėms, ir jeigu bent penkios valstybės narės nepareiškia depozitarui tam prieštaraujančios, paraiška laikoma priimta praėjus trimis mėnesiams nuo pranešimo apie paraišką valstybėms narėms. Siekiant kuo greitesnio naujų narių prisijungimo prie Vieningojo akto, terminas, per kurį kitos valstybės narės gali pareikšti prieštaravimus, turėtų būti sutrumpintas iki 1 mėnesio. Be to, atsižvelgiant į tai, kad Vieningasis aktas turėtų apimti kuo daugiau valstybių, siūlytina padidinti būtiną prieštaravimų skaičių, kuriuos pareiškus, nauja narė būtų nepriimama. Taip pat svarbu numatyti galimybę prie sutarties prisijungti ne tik atskiroms valstybėms, bet ir organizacijoms.

X straipsnis. Prisijungimas prie Vieningojo akto

1. Kiekviena valstybė, kurios teritorijoje eksploatuojama geležinkelio infrastruktūra, gali prisijungti prie šio Vieningojo akto, pateikdama paraišką depozitarui, kuris apie tai praneša valstybėms narėms.

2. Paraiška laikoma priimta praėjus vienam mėnesiui nuo šio straipsnio 1 dalyje nurodyto pranešimo, jei bent aštuonios valstybės narės nepareiškia depozitarui tam prieštaraujančios. Depozitaras nedelsdamas apie tai, kad paraiška priimta, praneša valstybei pareiškėjai ir valstybėms narėms. Prisijungimas įsigalioja pirmąją antro mėnesio dieną po pranešimo dienos.

3. Jei per šio straipsnio 2 dalyje nurodytą laiką bent aštuonios valstybės narės pareiškia prieštaravimą, paraiška dėl prisijungimo pateikiama spręsti Generalinei Asamblėjai.

4. Prie Vieningojo akto prisijungti gali ekonominės integracijos regioninės organizacijos, kurios turi teisę šio Vieningojo akto reglamentuojamais klausimais priimti savo teisės aktus, privalomus jų valstybėms narėms ir kurių narės yra viena ar daugiau valstybių narių.

Kalbant apie Vieningojo akto įsigaliojimą, šis tarptautinės teisės aktas, kuriam būtinas ratifikavimas, galėtų įsigalioti jį ratifikavus bent dviem trečdaliams susitariančiųjų valstybių ir ratifikavimo raštus perdavus depozitarui. Remiantis kitų tarptautinių sutarčių patirtimi, kiekvienai valstybei turėtų būti suteikiama teisė denonsuoti Vieningąjį aktą, o denonsavimas galėtų įsigalioti praėjus 12 mėnesių po informavimo apie denonsavimą. Taip pat Vieningasis aktas turėtų numatyti kiekvienos valstybės teisę sustabdyti narystę, nedenonsuojant tarptautinės sutarties.

X straipsnis. Sutarties įsigaliojimas ir denonsavimas

1. Šis Vieningasis aktas įsigalioja nuo 60 (šešiasdešimtųjų) dienos, kai bent du trečdaliai pasirašiusių ar prisijungusių valstybių perduos saugoti ratifikacinius raštus ar prisijungimo dokumentus depozitarui.

2. Kiekviena valstybė turi teisę denonsuoti šį Vieningąjį aktą apie tai pranešusi depozitarui. Denonsavimas įsigalioja praėjus 12 mėnesių nuo informavimo apie denonsavimą.

3. Valstybė narė gali, nedenonsuodama šio Vieningojo akto, prašyti sustabdyti narystę, jei jos teritorijoje nutraukiamas tarptautinis geležinkelių susisiekimas dėl priežasčių, nepriklausančių nuo tos valstybės narės.

Galiausiai, turėtų būti išvardinamos visos valstybės, kurių tinkamai įgalioti atstovai pasirašė Vieningą aktą:

X straipsnis. Valstybės narės

Šis Vieningasis aktas sudaromas ir pasirašomas anglų, prancūzų, rusų ir kinų kalbomis. Iškilus nesutarimams, vadovaujamasi tekstu prancūzų kalba.

Tai patvirtindami, toliau nurodyti savo vyriausybių tinkamai įgalioti atstovai pasirašė šį Vieningąjį aktą.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

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

be to, jų taikymas nėra imperatyvus, todėl leidžia vežimo civilinių santykių dalyviams remtis senosiomis CIM ir SMGS teisės normomis.

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

LITERATŪRA

Knygos ir vadovėliai:

1. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Valentinas Mikelėnas. 1995 m., UAB „Justitia“;
2. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Dangutė Ambrasienė, Egidijus Baranauskas ir kt. 2006 m., Mykolo Romerio universitetas;
3. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė (I). V. Mikelėnas ir kt. 2003, UAB „Justitia“;
4. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов в Европейском Союзе и Российской Федерации. Душина Ирина Николаевна. Москва. 2007.
5. Васильева В.В. Договор перевозки: юридические аспекты. Москва: Российский Бухгалтер, 2008;
6. Indira Carr, Peter Stone. International Trade Law. Edition: 3, illustrated, revised Published by Routledge Cavendish, 2005;
7. Международное частное право, Богуславский М. М., Москва, 1997;
8. Michael Wendler, Bernd Tremml, Bernard Buecker. Key Aspects of German Business Law: A Practical Manual. Edition: 4, illustrated Published by Springer, 2009;
9. Meltem Deniz Güner-Özbek. The Carriage of Dangerous Goods by Sea. Springer, 2007.
10. Chia-Jui Cheng. Basic Documents on International Trade Law. Second revised Editon. 1989;
11. Clarke Malcolm A, Yates David. Contracts of carriage by land and air. London LLP, 2004;
12. Michael McNicholas, Maritime securities, 2008;
13. Marian Hoeks, Multimodal transport law, The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods, 2010;

14. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Dangutė Ambrasienė, Edvardas Sinkevičius. Mykolo Romerio Universitetas, 2004 m.;

15. International trade law, Indira Carr, 3rd Edition, 2005 m.;

16. Carrier liability for damage or loss in International transport, Stephen Zamora, 1975 m., Vol. 23, No. 3;

17. Hakan Karan, The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions, 2005 m.;

18. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов по российскому законодательству. Горюнов, Алексей Владимирович. Москва. 2006.

19. Обязательство перевозки груза железнодорожным транспортом: особенности ответственности участников и перспективы ее оптимизации, Джигоева Елена Георгиевна, диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, 2010 m.;

20. Hakan Karan, The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions, 2005.

Straipsniai:

21. International Railway Transport. G. G. Philimore // Journal of the Society of Comparative Legislation, New Series, Vol. 5, No. 2;

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

23. Intermodal transport under unimodal arrangements – conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts. Prof. Dr. Krijn Haak and Marian Hoeks, LL.M. // Transportrecht, 2005;

24. Carriage of goods by rail – the new CIM rules. David Glass // Shipping & Transport Lawyer International, Volume 5, Number 3;

25. JTO EEK vidaus transporto komiteto darbo grupės 73 sesijos protokolas [interaktyvus]. 2011.03-01-03 [žiūrėta 2012 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/sc2/ECE-TRANS-2011-03r.pdf>.

26. JTO EEK vidaus transporto komiteto darbo grupės 66 sesijos protokolas [interaktyvus]. 2012.11-08-09 [žiūrėta 2012 m. lapkričio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-217r.pdf>.

27. 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 8 May 1980 // Uniform law review, 1999-3;

28. Study of compliance regarding EU-Railway law and OSJD-Railway law for European Commission Directorate – General for energy and transport directorate of 12 March 2007. Dr. Mansur Pour Rafsendjani, Christian-Tomas Stempfle // http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf;

29. Carrier's obligations and liabilities, Francesco Berlingieri // <http://www.cmi2008athens.gr/sub3.5.pdf>.

Internetiniai puslapiai:

30. www.otif.org;

31. www.osjd.org;

32. www.cit-rail.org;

33. <http://www.uic.org/>

Organizacijų leidiniai:

34. 2004 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu;

35. 2007 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu;

36. CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000;

37. 2009 m. sausio mėn. OTIF informacinis biuletenis apie OTIF organizaciją;

38. 2003 m. OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervežimų geležinkeliu;

39. Annual report 2007 of International Rail Transport Committee. CIT. 2007;

40. The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport. Final report. European Commission. London, 10 January 2001;

41. Žurnalas OTIF 2004/1.

Norminė medžiaga:

42. 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis su visais vėlesniais pakeitimais (COTIF) (Valstybės Žinios, 2008, Nr. 1-1);

43. 1924 m. Tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. vasario 23 d. Protokolu (Visbiu taisyklės);

44. 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra Konvencija (Hamburgo taisyklės);

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

46. 1951 m. tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas su visais vėlesniais pakeitimais (SMGS) (Valstybės Žinios, 2002, Nr. 88-3773);

47. 1929 m. Varšuvos konvencija „Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo“ su visais vėlesniais pakeitimais (Valstybės Žinios, 1997, Nr. 19-415);

48. 1969 m. Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ (Valstybės Žinios, 2002, Nr. 13-480);

49. Lietuvos Respublikos Konstitucija (Valstybės Žinios, 1992, Nr. 33-1014);

50. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262);

51. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas (Valstybės žinios 2002, Nr. 36-1340);

52. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas (Valstybės Žinios, 1999, Nr. 60-1948);

53. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. sausio 7 d. nutarimas Nr. 5 „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių“ įgyvendinimo tvarkos“ (Vyriausybės Žinios, 1992, Nr. 12-321);

54. Lietuvos Respublikos Geležinkelių transporto kodeksas. (VŽ, 2004, įstatymu Nr. IX-2152)

55. 1992 m. birželio 1-5 d. OSŽD Ministrų pasitarimo XX sesijos protokolas;

56. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo bei vykdymo užtikrinimo;

Teismų praktika:

57. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1995 m. spalio 17 d. nutarimas;

58. House of Lords in Buchanan & Co. v. Babco Forwarding & Shipping (UK) [1978];

59. 1999 m. balandžio 12 d. nutartis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-49/1999;

60. 1999 m. balandžio mėn. 20 d. Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-90/1999;

61. 1999 m. birželio 23 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-344/1999;

62. 2001 m. birželio 15 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimo Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR);

63. 2001 m. spalio 31 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1037/2001;

64. 2002 m. lapkričio mėn. 25 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1410/2002;

65. 2003 m. sausio 8 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje 3K-3-33/2003;

66. 2003 m. vasario 28 d. Atėnų apeliacinio teismo sprendimas;

67. 2003 m. gruodžio 8 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-1180/2003;
68. 2003 m. lapkričio 5 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-1054/2003;
69. 2004 m. birželio 14 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-364/2004;
70. 2004 m. balandžio 5 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-252/2004;
71. 2005 m. sausio 24 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-66/2005;
72. 2005 m. rugsėjo 12 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-394/2005;
73. 2005 m. lapkričio 9 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-556/2005;
74. 2006 m. kovo 1 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartyje civilinėje byloje Nr. 3K-3-128/2006;
75. 2006 m. spalio 11 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-518/2006;
76. 2007 m. lapkričio 26 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-345/2007;
77. 2008 m. rugpjūčio 5 d. Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-425/2008;
78. 2008 m. rugsėjo 9 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-412/2008;
79. 2008 m. gruodžio 15 d. Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-650/2008;
80. 2010 m. balandžio mėn. 27 d. Vilniaus apygardos teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-199-340/2010;
81. 2010 m. rugsėjo mėn. 13 d. Lietuvos apeliacinio teismo nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-612/2010.

Publikacijų disertacijos tema sąrašas

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

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