

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS  
TEISĖS FAKULTETAS  
VERSLO TEISĖS KATEDRA

SANDROS ŽALANDAUSKAITĖS  
VERSLO TEISĖS STUDIJŲ PROGRAMA

**MULTIMODALINIŲ KROVINIŲ PERVEŽIMŲ TEISINIO  
REGLAMENTAVIMO PROBLEMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –  
Doc. dr. Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2014

## TURINYS

<b>ĮVADAS</b> .....	3
<b>1. MULTIMODALINIŲ KROVINIŲ PERVEŽIMŲ SAMPRATA</b> .....	7
1.1. Multimodalinių krovinių pervežimų sąvokos problematika .....	7
1.2. Pagrindinės naudojamos multimodalinių krovinių pervežimų sistemos .....	9
<b>2. MULTIMODALINIO KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES SAMPRATA</b> .....	10
2.1.1. Krovinio multimodalinio vežimo sutarties atskyrimas nuo tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties .....	12
2.1.2. Krovinio multimodalinio vežimo sutarties atskyrimas nuo ekspedicijos sutarties .....	13
<b>3. KROVINIŲ MULTIMODALINIO VEŽIMO SUTARTIES DALYVIAI</b> .....	14
<b>4. MULTIMODALINIO TRANSPORTO OPERATORIAUS ATSAKOMYBĖS DYDŽIO IR TAIKYTINO TEISINIO REŽIMO NUSTATYMO PROBLEMATIKA</b> .....	17
4.1. Krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus atsakomybės sistemos .....	20
4.1.1. Vienarūšė krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema .....	21
4.1.2. Segmentinė (tinklinė) krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema .....	22
4.1.2.1. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius kelių transportu .....	24
4.1.2.2. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius geležinkelių transportu .....	32
4.1.2.3. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius oro transportu .....	38
4.1.2.4. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius jūrų transportu .....	41
4.1.2.5. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant vidaus vandenų transportu .....	44
4.1.3. Modifikuotos krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema .....	45
4.2. Vežėjui taikytino teisinio režimo nustatymo problematika .....	47
<b>IŠVADOS IR PASIŪLYMAI</b> .....	50
<b>LITERATŪROS SĄRAŠAS</b> .....	52
<b>SANTRAUKA</b> .....	58

## IVADAS

**Baigiamojo darbo aktualumas ir problematika.** Multimodalinio transporto koncepciją atskleidžia krovinių gabenimo būdą apibūdinanti sąvoka „nuo durų iki durų“, reiškianti, kad krovins bus gabenamas keliomis skirtingomis transporto rūšimis pagal vieną sudarytą sutartį su vežėju, prisiimančiu atsakomybę už krovinį nuo jo priėmimo iki pat pristatymo gavėjui momentu.

Multimodaliniai krovinių pervežimai, lyginant su kitomis krovinių pervežimo rūšimis, užtikrina greitesnį krovinių pristatymą, didesnę ekonominę naudingumą, mažesnius krovinio pristatymo kaštus. Derinant skirtingas transporto rūšis, krovins, kirsdamas kelių valstybių sienas, gali būti gabenamas geležinkeliu, plukdomas laivu, pervežamas kelių transportu. Multimodalinio krovinio vežimo specifika lemia tai, kad krovinio pervežime dalyvauja skirtingų transporto rūšių vežėjai. Kiekvieno jų atsakomybę už krovinio praradimą ar sugadinimą reglamentuoja skirtingi teisiniai režimai. Tuo tarpu visus krovinio pervežimo etapus į multimodalinį pervežimą apjungia viena vežimo sutartis, kurią krovinio siuntėjas sudaro su multimodalinio transporto operatoriumi, prisiimančiu atsakomybę ne tik už visą krovinio vežimo proceso organizavimą, bet ir už krovinio išsaugojimą pervežimo metu ir pristatymą gavėjui nustatytu laiku.

Pagrindinės teisinio reglamentavimo problemos, vykdant krovinių multimodalinius pervežimus, kyla nustatant atsakomybę krovinio praradimo, sugadinimo, ar pavėluoto pristatymo atveju. Dabartinis multimodalinių krovinių pervežimų teisinis reglamentavimas ne visada leidžia aiškiai nustatyti, kokios atsakomybės taisyklės turi būti taikytinos.

Vieningos tarptautinės teisinės sistemos, reglamentuojančios krovinio vežėjų teisinę atsakomybę nebuvimas lemia tai, kad multimodalinio transporto teisinių santykių dalyviai susiduria su atsakomybės taikymo neapibrėžtumu ir nenuspėjamumu. Dabartinė teisinė sistema, reglamentuojanti vežėjo atsakomybę, susideda iš nacionalinių teisės aktų, tarptautinių konvencijų. Kiekvienas teisės aktas taiko iš esmės skirtingas atsakomybės taisykles ir skirtingus atsakomybės dydžius. UNCTAD siūlo tris galimus pagrindinius multimodalinio krovinio operatoriaus atsakomybės režimus: segmentinį, vienaarūšį ir modifikuotą<sup>1</sup>, jungiantį pirmų dviejų režimų savybes.

---

<sup>1</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument. P. 44-59. <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1818>; prisijungimo laikas: 2014-03-24.

Šiuo metu multimodalinių krovinių pervežimus vykdančių subjektų teisinę atsakomybę nustato eilė nacionalinių bei tarptautinių teisės aktų, kadangi bendro atsakomybę nustatančio teisės akto tarptautinėje transporto teisėje vis dar nėra. Taigi, kiekvienu atveju taikomi konkrečią transporto rūšį reglamentuojantys teisės aktai. Tai savaime suponuoja vienodo teisės aiškinimo trūkumą ir teisės normų vienodo taikymo praktikoje problemų atsiradimą, bei sutartinių teisinių santykių tarp siuntėjo ir vežėjo papildomą apsunkinimą.

Be to, privalomos taisyklės kartais kertasi viena su kita, sukurdamos vežimo sutarties šalims teisinį netikrumą. Šiuo metu tarptautinė bendruomenė siekia sukurti multimodalinių krovinių pervežimų procesui vienodą taikytiną režimą teisinei atsakomybei reglamentuoti, bet kol kas apčiuopiamų rezultatų nėra – naują teisinį reglamentavimą nustatančios konvencijos pasirašomos, tačiau valstybės jas ratifikuoja vangiai, todėl jos šiuo metu egzistuoja tik teoriniame lygmenyje.

**Baigiamojo darbo temos iširtumas** – multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo problemas atskirais aspektais (pagal atskiras transporto rūšis) Lietuvoje nagrinėjo V. Staskonis, D. Ambrasienė, E. Sinkevičius, O. Drobitko, V. Nikitinas, A. Gineitis, L. Jasutienė.

Tarptautiniu mastu multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo ypatumus išsamiausiai nagrinėjo R. De Witt, M. van Beelen, A. D. Glass, M. Hoeks, T. Nikaki. Pažymėtina, kad dažniausiai Lietuvos mokslininkai nagrinėja atskiros transporto rūšies vežėjų teisinės atsakomybės problemas. Tuo tarpu nuoseklios analizės, kuri apjungtų svarbiausius visų transporto rūšių, naudojamų multimodaliniuose krovinių pervežimuose, klausimus, taikytino reglamentavimo nustatymą sąlygojančius trūkumus, atsižvelgiant į naujausius pasikeitimus ir tendencijas, šiuo metu nėra.

**Baigiamojo darbo objektas** – multimodalinių krovinių pervežimuose dalyvaujančių subjektų teisinių santykių reglamentavimo problemos.

**Baigiamojo darbo dalykas** – multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo ypatumai Lietuvos ir tarptautiniuose teisės aktuose, teismų praktikoje ir mokslinėje literatūroje.

**Baigiamojo darbo tikslas** – nustatyti Lietuvos ir tarptautinių teisės aktų reglamentuojamų multimodalinių krovinių pervežimų santykiams būdingas teisinio reglamentavimo problemas, ir pateikti pasiūlymus šių problemų sprendimui.

### **Baigiamojo darbo tikslą pasiekti, keliami šie uždaviniai:**

1. Apibrėžti multimodalinių krovinių pervežimų sampratą, dažniausiai praktikoje naudojamas šių pervežimų sistemas.
2. Atskleisti multimodalinių krovinių vežimo sutarties esminius aspektus, skiriančius šią sutartį nuo tiesioginio kombinuoto susisiekimo ir ekspedicijos sutarčių, ir nustatyti multimodalinio krovinio vežimo sutarties dalyvius.
3. Išskirti ir išanalizuoti pagrindines problemas, kylančias multimodalinių krovinių pervežimų teisinių santykių dalyviams dėl esamo teisinio reglamentavimo neišsamumo.
4. Pateikti pasiūlymus dėl teisės norminių aktų tobulinimo multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo srityje.

**Baigiamojo darbo hipotezė** – pagrindinės problemos vykdant multimodalinius krovinių pervežimus kyla nustatant šių teisinių santykių dalyvių atsakomybei taikytiną režimą ir atsakomybės dydį, atsižvelgiant į esamą teisinį reglamentavimą.

**Baigiamajame darbe panaudoti tyrimo metodai** – siekiant įgyvendinti tyrime nustatytus uždavinius, taikomi šie tyrimo metodai:

*Sisteminės analizės* metodo pagalba baigiamojo darbo dalykas išskaidomas į dalis, kurias nagrinėjant nustatomi esminiai multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo problematiką įtakojantys aspektai.

*Lyginimo metodu* bus analizuojamos teisės aktų normos, nustatančios atskirų transporto rūšių vežėjų teisinės atsakomybės reglamentavimą.

*Dokumentų analizės metodas* taikytas kaip empirinis metodas, analizuojant teisės aktų normas. Remiantis šiuo metodu nagrinėjami nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai, siekiant išskirti ir nustatyti vežėjų atsakomybei taikytino režimo ir atsakomybės dydžio nustatymo klausimus. Teismų praktika nagrinėjama siekiant nustatyti, kaip tam tikros teisės normos konkrečiose situacijose vertinamos nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu.

*Apibendrinimo metodas* taikomas siekiant išskirti esminius tyrimo objekto požymius, apibendrinti analizuotus teisės šaltinius, suformuluoti išvadas ir pateikti pasiūlymus dėl teisinio reglamentavimo tobulinimo krypties.

**Baigiamojo darbo struktūra** – magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstomoji dalis ir išvados, pateikiamas literatūros sąrašas, darbo santrauka užsienio kalba.

Dėstomoji dalis susideda iš keturių skyrių, suskirstytų į poskyrius. Pirmasis skyrius skirtas atskleisti multimodalinių krovinių pervežimų sampratą, dažniausiai naudojamas šių pervežimų sistemas. Kituose skyriuose analizuojami multimodalinio vežimo sutarties esminiai aspektai bei šių teisinių santykių dalyvių teisinio reglamentavimo klausimai, ir iš to kylančios multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo problemos.

Darbą užbaigia išvados ir pateikiami pasiūlymai.

## 1. MULTIMODALINIŲ KROVINIŲ PERVEŽIMŲ SAMPRATA

Kaip teigia De Witt R., „multimodalinio transporto sėkmę lemia transporto operacijų integracija, kuri paspartėjo po konteinerinės revoliucijos“<sup>2</sup>. Atsiradus pervežimų „nuo durų iki durų“ paslaugai, per gana trumpą laiką transporto sektoriuje smarkiai išaugo tarptautinių krovinių gabenimo mastai. Žinoma, naujų technologijų įvedimas reikalauja tobulinti ne tik technines ir organizacines priemones, bet ir verčia esamą teisinę sistemą keistis ir prisitaikyti prie naujų rinkos sąlygų. Vežimo santykių teisinis reglamentavimas turi pasižymėti aiškumu, tam kad teisinių santykių dalyviams būtų užtikrinamas greitas ir efektyvus problemų sprendimas.

### 1.1. Multimodalinių krovinių pervežimų sąvokos problematika

Krovinių pervežimui esant tarptautiniam, kroviniai dažniausiai pervežami skirtingomis transporto priemonėmis, išnaudojant atskirų transporto priemonių pranašumus, tam kad kroviniai gavėjams būtų pristatyti greitai ir ekonomiškai. Čia atsiranda multimodalinių krovinių pervežimų sąvoka, kuris nors ir plačiai naudojama tarptautiniu mastu, Lietuvos teisės aktuose vis dar nėra įtvirtinta. Tuo tarpu Lietuvos teismai jau pradėjo šią sąvoką naudoti: 2010 m. gegužės 10 d. Lietuvos aukščiausias teismas byloje Nr. 3K-3-210/2010 pagal ieškovo UAB „Arijus“ kasacinį skundą dėl Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. spalio 19 d. nutarties peržiūrėjimo civilinėje byloje pagal ieškovo UAB „Arijus“ ieškinį atsakovui bendrovei „If P&C Insurance“ AS dėl draudimo išmokos priteisimo, nustatė, kad buvo vykdomas multimodalinis pervežimas.

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 26 str. nurodo, kad „krovinių vežimas yra jų gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos į gavėjo paskirties vietą transporto priemonėmis“<sup>3</sup>. Taigi, krovinių vežimas bendraja prasme suprantamas kaip objekto, šiuo atveju krovinio, perkėlimas (pergabenimas) iš vienos vietos į kitą. Gamybos produktai, medžiagos, įranga, įvairios detalės ir kt. – visa tai yra kroviniai, kurie gavėją pasiekia dažnai tą patį krovinių pervežant skirtingomis transportavimo rūšimis.

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 9 str. vežimus klasifikuoja į vidaus ir tarptautinius. Vidaus vežimai - tokie vežimai, kai kelių transporto priemonėmis vežama Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tarptautiniai vežimai - tokie vežimai, kai kelių transporto priemonė

<sup>2</sup> De Witt R. Multimodal transport. Carrier liability and documentation. London. 1995. P. 5.

<sup>3</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

kerta valstybės sieną“<sup>4</sup>. Taigi, jeigu kroviniai transportuojami tik vienos valstybės teritorijoje, nekertant valstybės sienos ribų, toks krovinių vežimas bus laikomas vidaus vežimu, ir vežimui reglamentuoti bus taikomi valstybės vidaus teisės aktai.

Tarptautinių vežimų apibrėžimas šioje normoje pateikiamas gana neišsamus. Praktikoje gali pasitaikyti situacija, kada krovins gavėjui, esančiam kitos valstybės teritorijoje, negu krovinio siuntėjas, gali būti nepristatytas ir dėl objektyvių priežasčių likti siuntėjo šalies teritorijoje. Manytina, kad tokiu atveju krovinio vežimas turėtų būti laikomas tarptautiniu.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.811 str. pateikia tik tiesioginio kombinuoto susisiekimo instituto esmę: „transporto įmonių santykius, susijusius su krovinių, keleivių ar bagažo vežimu skirtingų transporto rūšių priemonėmis pagal vieną vežimo dokumentą (tiesioginis kombinuotas susisiekimas), taip pat tokių vežimų organizavimą reglamentuoja atitinkamų transporto organizacijų sudarytos sutartys. Kai vežėjas perduoda visas savo prievoles ar jų dalį kitam vežėjui, šis taip pat pripažįstamas vežimo sutarties šalimi. Siuntėjas (gavėjas), atsiskaitęs su vienu iš kelių vežėjų, pripažįstamas įvykdžiusiu savo prievoles“<sup>5</sup>.

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 12 str. detalizuojama kombinuotų vežimų sąvoka: „Kombinuoti vežimai - krovinių gabenimas naudojant ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, kai tas pats krovins esantis sunkvežimyje, priekaboje ar puspriekabėje (su vilkiku ar be jo), keičiamoje talpykloje arba 20 ar daugiau pėdų konteineryje didžiąją maršruto dalį yra gabenamas geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu, o pradinę ir (arba) galutinę maršruto dalį - kelių transporto priemonėmis“<sup>6</sup>.

Multimodalinių pervežimų sąvoką tarptautiniu mastu bandyta įtvirtinti priėmus Jungtinių Tautų konvenciją „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“. Konvencijos 1 str. 1 d., tarptautinis multimodalinis pervežimas reiškia „krovinių vežimą mažiausiai dviem skirtingomis transporto rūšimis multimodalinio vežimo sutarties pagrindu, iš vietos vienoje šalyje, kurioje krovins perduodamas multimodalinio transporto operatoriui, į pristatymo vietą kitoje šalyje“. Nors ši Jungtinių Tautų konvencija buvo pasirašyta Ženevoje dar 1980 m. gegužės 24 d., tačiau taip ir neįsigaliojo, nes jos neratifikavo nustatytas skaičius valstybių. Tačiau tai buvo reikšmingas dokumentas, kuris materializavo idėjas ir padarė pradžią bandymams sukurti vieningą tarptautiniu mastu multimodalinius krovinių pervežimus reglamentuojantį teisės aktą.

Unimodalinio vežimo atveju, vežėjas vežą krovinį vienu ir tuo pačiu transportavimo būdu. Pavyzdžiui krovins gabenamas vien tik kelių transportu, arba vien tik jūra. Jungtinių

---

<sup>4</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>5</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.



Tautų Europos Ekonominės Komisijos (UNECE) parengtoje Kombinuotų vežimų terminologijoje 1.0.p. multimodalinis vežimas apibrėžiamas kaip „krovinių vežimas dviem ir daugiau transporto rūšimis“<sup>7</sup>. Kombinuotą vežimą ši terminologija 1.2. p. apibrėžia kaip „intermodalinį vežimą, kurio pagrindinė europinio reiso dalis atliekama geležinkeliais, vidaus vandenų ar jūrų transportu, o kelių transporto atliekama pradinė ar galutinė vežimo dalis yra kiek tai įmanoma trumpesnė“.

Dr. O. Drobitko disertacijoje pažymėjo, kad „krovinių multimodaliniai pervežimai yra savarankiška krovinių pervežimo rūšis, turinti savo specifiką ir daug įvairių porūšių, priklausomai nuo dalyvaujančių pervežime transporto priemonių ir multimodalinių vežimų technologijų. Krovinių multimodalinių pervežimų specifikos esmė – krovinių gabenimą atlieka du ir daugiau skirtingų transporto rūšių vežėjai, o technologinis šių pervežimų progresas neįmanomas be transporto terminalų, krovos kompanijų, talmanų bendrovių darbo“<sup>8</sup>.

Glass D. A. apibendrina, jog „nepaisant skirtingų terminų naudojimo (multimodalinis vežimas, kombinuotas vežimas, intermodalinis vežimas ar tiesioginis susisiekimas) juos visus vienija viena idėja – visi šie vežimai atliekami skirtingomis transporto rūšimis pagal vieną transporto dokumentą“<sup>9</sup>. Taigi, atsižvelgiant į pateiktas mokslininkų literatūroje naudojamas krovinių pervežimų sąvokas, galima daryti išvadą, jog iš esmės multimodalinių krovinių pervežimų sąvoka plati, apimanti krovinių ir kombinuotuosius pervežimus, ir intermodalinius pervežimus.

## **1.2. Pagrindinės naudojamos multimodalinių krovinių pervežimų sistemos**

Organizacija UNESCAP akcentuoja tokius multimodalinio transporto pranašumus – multimodalinis transportas:

- „minimizuoja laiko sąnaudas perkrovimo punktuose;
- pagreitina krovinių tranzitą; sumažina dokumentų bei formalumų našta;
- sumažinta kaštus; įgaliojamas vienas agentas problemoms spręsti;
- sumažina eksporto išlaidas“<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Terminology on Combined Transport. 2001. <http://www.unece.org/index.php?id=26168>

<sup>8</sup> Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. Soc. Mokslai: teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. P. 44.

<sup>9</sup> Glass A. D. Freight forwarding and multimodal transport contracts. London, 2004. P. 4.

<sup>10</sup> UNESCAP Multimodal Transport Operations Training Module. 2006. P. 2.

Žemiau lentelėje pateikiamos pagrindinės sistemos, susidaranti praktikoje organizuojant multimodalinius krovinių pervežimus.

1. **Lentelė.** Multimodalinių pervežimų pagrindinės sistemos<sup>11</sup>

MP organizavimo sistemos	Transporto rūšis				
	Auto transporto	Geležinkelis	Jūrų transportas	Upės transportas	Oro transportas
<i>Konteinerinė</i>	Sunkvežimis su priekaba, autotraukinys	Platforma su ilga baze	Konteinervežis	Barža konteinervežis	Krovininis lėktuvas
<i>Paketinė</i>	Sunkvežimis	Vagonas, pusvagonas, platforma	Sausakrūvis laivas	Sausakrūvis laivas, barža	Krovininis lėktuvas
<i>Treilerinė</i>	Sunkvežimis	Platforma	Ro – ro laivas	Ro – ro laivas	Krovininis lėktuvas
<i>Freidžerinė</i>	-	Lokomotyvas	Keltas	Keltas	Krovininis lėktuvas
<i>Fiderinė</i>	Sunkvežimis su priekaba	-	Konteinervežis universalinis laivas	Fiderinis konteinervežis	Krovininis lėktuvas

## 2. MULTIMODALINIO KROVINIO VEŽIMO SUTARTIES SAMPRATA

1980 m. Jungtinių Tautų konvencija multimodalinio pervežimo sutartį apibrėžia kaip susitarimą, pagal kurį „multimodalinio vežimo operatorius įsipareigoja atlygintinai atlikti arba pasirūpinti tarptautiniu multimodaliniu pervežimu“<sup>12</sup>. Būtent naujo subjekto krovinių pervežimų teisiniuose santykiuose atsiradimas yra multimodalinių krovinių pervežimų esmė. Remiantis konvencijos 1 str. 2 d., multimodalinio transporto operatorius reiškia „bet kurį asmenį, kuris savo vardu arba per kitą jo vardu veikiančią asmenį, sudarantis multimodalinio vežimo sutartį, ir kuris neveikia kaip krovinio siuntėjo ar vežėjo, dalyvaujančių multimodalinio pervežimo operacijose atstovas, ir kuris prisiima atsakomybę už sutarties vykdymą“. Taigi, multimodalinio vežimo operatorius priima visą atsakomybę už krovinio vežimo procesą, savo iniciatyva pasirenka krovinio vežėjus, sprendžia, kokia transporto rūšimi bei koku maršrutu bus gabenamas krovinsys.

<sup>11</sup> Baublys A. Transporto ekonomika. Vilnius: Technika, 1996. P. 274.

<sup>12</sup> 1980 m. Jungtinių Tautų konvencijos „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“ 1 str. 3 p.

Remiantis LR Civilinio kodekso 6.808 str., krovinio vežimo sutartimi „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 užmokestį. Vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu“<sup>13</sup>. Taigi, remiantis šia Civilinio kodekso pateikiama krovinio vežimo sutarties sąvoka, akivaizdu, kad krovinio vežimo sutarties pagrindu atsirandantys teisiniai santykiai turi tris dalyvius: krovinio siuntėją, vežėją ir gavėją.

Krovinio multimodalinio vežimo sutarčiai *mutatis mutandis* takomos vežimo sutarties teisinės normos, nustatytos civiliniame kodekse. Taigi, krovinio multimodalinio pervežimo sutartis yra dvišalė sutartis, kadangi visi sutarties subjektai turi teises ir pareigas: krovinio siuntėjas įsipareigoja perduoti vežėjui krovinį, turi teisę disponuoti kroviniu iki jo perdavimo gavėjui; vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui, ir turi teisę gauti atlyginimą už krovinio pervežimą; krovinio gavėjas turi teisę gauti krovinį, ir įsipareigoja sumokėti vežėjui atlyginimą už krovinio pervežimą.

LR Civilinio kodekso pateiktas vežimo sutarties apibrėžimas lyg ir suponuotų išvadą, jog krovinio multimodalinio pervežimo sutartis yra realinė, t. y. sutartis laikoma sudaryta nuo krovinio perdavimo vežėjui momento. Tačiau LR Civilinio kodekso 6.807 str. 2 d. nurodo, kad „vežimo sąlygas nustato šis kodeksas, atskirų transporto šakų kodeksai ir kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys bei kiti transporto teisės aktai“<sup>14</sup>. Kadangi tai nurodomojo pobūdžio norma, reikalinga apžvelgti ir kitus teisės aktus, kuriuose nurodyta krovinio vežimo sutarties sąvoka.

LR kelių transporto kodekso 27 str. nurodo, kad „krovinio vežimo sutartyje vežėjas pagal priimtą užsakymą įsipareigoja priimti krovinį, pateikti transporto priemonę, pagal važtaraštį nuvežti jam patikėtą krovinį į paskirties punktą ir išduoti jį gavėjui, o siuntėjas įsipareigoja pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį“<sup>15</sup>. Šio kodekso 53 str. nustato, kad „už kelių transporto priemonės prastovą dėl pavėluoto pakrovimo ar iškrovimo, ar dėl dokumentų, susijusių su vežimu, neiforminimo ar nepateikimo nustatytu laiku ir kitus pažeidimus, dėl ko įvyko prastova, šalys gali nustatyti netesybas. Netesybų nustatymas turi būti įformintas raštu“<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.

<sup>14</sup> Ten pat. 6.807 str. 2 d.

<sup>15</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>16</sup> Ten pat. 53 str.

Analogišką krovinio vežimo sutarties apibrėžimą pateikia ir LR vidaus vandenų transporto kodeksas, kurio 66 str. taip pat numato, kad „už laivo prastovą dėl pavėluoto pakrovimo ar iškrovimo, ar dėl dokumentų, susijusių su pervežimu, neįforminimo ar nepateikimo nustatytu laiku ir kitus pažeidimus, dėl ko įvyko laivo prastova, šalys gali nustatyti netesybas. Netesybų nustatymas turi būti įformintas raštu“<sup>17</sup>.

Šie teisės aktai nustato papildomas pareigas krovinio vežėjui ir krovinio siuntėjui, ir numato galimybę šalims susitarti dėl netesybų taikymo šias pareigas pažeidus (transporto priemonės nepateikimo/krovinio nepateikimo, dėl kurių vienai sutarties šaliai susidaro prastova). Taigi, darytina išvada, kad krovinio pervežimo sutartis nėra realinė, kadangi būtent teisės reikalavimo netesybų numatymo galimybė atspindi krovinio vežimo sutarties konsensualinį pobūdį.

### **2.1.1. Krovinio multimodalinio vežimo sutarties atskyrimas nuo tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties**

LR civilinio kodekso 6.811 straipsnis tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties sampratos neapibrėžia, o tik nusako tiesioginio susisiekimo instituto esmę. Remiantis šiuo straipsniu laikytina, kad jeigu kroviny s vežamas pagal vieną vežimo dokumentą skirtingomis transporto priemonėmis, bus laikoma, kad sudaryta sutartis dėl krovinio tiesioginio kombinuoto susisiekimo. Be to, remiantis LR CK 6.811 str. 2 d., „kai vežėjas perduoda visas savo prievoles ar jų dalį kitam vežėjui, šis taip pat pripažįstamas vežimo sutarties šalimi. Siuntėjas (gavėjas), atsiskaitęs su vienu iš kelių vežėjų, pripažįstamas įvykdžiusiu savo prievoles“<sup>18</sup>. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 12 str. detalizuojama kombinuotų vežimų sąvoka: „Kombinuoti vežimai - krovinių gabenimas naudojant ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, kai tas pats kroviny s esantis sunkvežimyje, priekaboje ar puspriekabėje (su vilkiku ar be jo), keičiamoje talpykloje arba 20 ar daugiau pėdų konteineryje didžiąją maršruto dalį yra gabenamas geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu, o pradinę ir (arba) galutinę maršruto dalį - kelių transporto priemonėmis“<sup>19</sup>.

Taigi, tiesioginio kombinuoto susisiekimo atveju krovinių gabena keli vežėjai pagal vieną transporto dokumentą. Krovinio vežimo sutartį su siuntėju sudaro pirmasis krovinio vežėjas. Kiti sekantys vežėjai nedalyvauja sudarant sutartį, tačiau vėliau prie krovinio vežimo

<sup>17</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

<sup>18</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262. 6.811 str. 2 d.

<sup>19</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

sutarties prisijungia nuo krovinio ir transporto dokumento perėmimo momento, o krovinio gavėjas taip pat prisijungimo būdu prisijungia prie šios sutarties priėmęs krovinį. Sekančiam vežėjui prisijungus prie tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties konkludentiniais veiksmais, atsiranda daugiašaliai teisiniai santykiai. Taigi, darytina išvada, kad nors tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutartis turi panašumų su multimodalinio pervežimo sutartimi, akivaizdus skirtumas yra tai, kad vežėjas ir kiti subvežėjai yra tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties šalys. Tuo tarpu multimodalinio pervežimo operatorius šioje sutartyje nedalyvauja.

### **2.1.2. Krovinio multimodalinio vežimo sutarties atskyrimas nuo ekspedicijos sutarties**

LR civilinio kodekso 6.824 str. pateikia krovinių ekspedijavimo ir krovinių ekspedicijos sutarties sampratą. Remiantis šiuo straipsniu, „krovinių ekspedijavimas – krovinių vežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai, numatyti krovinių ekspedijavimo sutartyje. Ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus. Krovinių ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies – užsakovo (užsakovo kliento) – lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu, sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina gautą užsakymą“.

LR civilinis kodeksas taip pat nustato, kad krovinių ekspedicijos sutartyje gali būti numatytos ekspeditoriaus pareigos organizuoti krovinių vežimą ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ir maršrutu, ekspeditoriaus pareiga savo arba kliento vardu sudaryti vežimo ir kitas sutartis, užtikrinti krovinių išsiuntimą, pakrovimą ar iškrovimą, taip pat kitos su krovinių vežimu susijusios pareigos, taip pat krovinių ekspedicijos sutartyje gali būti numatyta, kad ekspeditorius teikia papildomas paslaugas: gauna iš atitinkamų įstaigų krovinio eksportui ar importui reikalingus dokumentus, atlieka muitinės ir kitus formalumus, tikrina krovinio kiekį ir būklę, iškrauna ir pakrauna krovinius, sumoka rinkliavas, mokesčius bei kitas sumas, kurias privalo mokėti užsakovas (užsakovo klientas), saugo, sandėliuoja krovinį, bei teikia kitas paslaugas.

Taigi, apibendrinant galima teigti, jog krovinių ekspedijavimo sutartis yra: dvišalė atlygintinė, ekvivalentinė, konsensualinė sutartis. Aiškiai ir konkrečiai skiriančiąją ribą tarp ekspeditoriaus ir vežėjo funkcijų nubrėžė prof. R. de Witt, kuris teigia, jog „vežėjas įsipareigoja

vežti krovinį, o ekspeditorius – organizuoti krovinio vežimą<sup>20</sup>. Jo nuomone ekspeditorius yra ne vežėjas (operatorius), o „subjektas, kuris vykdo pagalbinę veiklą ir tarpininkauja tarp transporto naudotojų (subjektų, suinteresuotų, kad jų ar jų atstovaujамųjų asmenų krovinys būtų pervežtas) ir vežėjų. Ekspeditoriai organizuoja vežimą, bet neįsipareigoja vežti krovinį, ir neprisiima atsakomybės kaip vežėjai, be to įsipareigojimų nevykdymo atveju, ekspeditoriaus kaltė pasireiškia *culpa eligento*<sup>21</sup>. Taigi, esminis skirtumas, neleidžiantis sutapatinti krovinio vežėjo ir ekspeditoriaus, yra teisės aktuose nenumatyta ekspeditoriaus pareiga nugabenti krovinį į paskirties vietą.

Tačiau tuo tarpu LR civilinio kodekso 6.824 str. 7 d. nustato, kad LR CK XLI skyriaus taisyklės, reglamentuojančios krovinių ekspedijavimą, taikomos tais atvejais, kai pagal sutartį ekspeditoriaus pareigas atlieka vežėjas. Taigi, kai krovinio vežimo sutartyje tai yra nustatyta, krovinio ekspedijavimo paslaugas gali teikti ir krovinio vežėjas. Be to, LR civilinio kodekso 6.824 str. 2 d. pateikiamas ekspeditoriaus apibrėžimas leidžia ekspeditoriui veikti ir kaip krovinio multimodalinio vežimo operatoriui, ir kaip ekspeditoriui.

### **3. KROVINIŲ MULTIMODALINIO VEŽIMO SUTARTIES DALYVIAI**

Kaip jau minėta anksčiau, 1980 m. Jungtinių Tautų konvencija multimodalinio pervežimo sutartį apibrėžia kaip susitarimą, pagal kurią „multimodalinio vežimo operatorius įsipareigoja atlygintinai atlikti arba pasirūpinti tarptautiniu multimodaliniu pervežimu<sup>22</sup>. Remiantis šios konvencijos 1 str. 2 d., multimodalinio transporto operatorius reiškia „bet kurią asmenį, kuris savo vardu arba per kitą jo vardu veikiantį asmenį, sudarantis multimodalinio vežimo sutartį, ir kuris neveikia kaip krovinio siuntėjo ar vežėjo, dalyvaujančių multimodalinio pervežimo operacijose atstovas, ir kuris prisiima atsakomybę už sutarties vykdymą“. Siuntėjas apibūdinamas kaip bet kuris asmuo, „su kuriuo arba kurio vardu arba kurio interesais multimodalinio vežimo sutartis buvo sudaryta su multimodalinio vežimo operatoriumi, arba bet kuris asmuo, kuriam arba kurio vardu arba kurio interesais krovinys yra iš tikrųjų pristatomas multimodalinio vežimo operatoriui, atsižvelgiant į multimodalinio vežimo sutartį<sup>23</sup>.

Taigi, pagal šios konvencijos nuostatas, multimodalinio krovinių vežimo sutarties subjektai yra multimodalinio vežimo operatorius ir krovinio siuntėjas. Visą atsakomybę už

<sup>20</sup> De Witt R. Multimodal transport. Carrier liability and documentation. London. 1995. P. 20.

<sup>21</sup> Ten pat. P. 219.

<sup>22</sup> 1980 m. Jungtinių Tautų konvencijos „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“ 1 str. 3 p.

<sup>23</sup> Ten pat. 1 str. 5 p.

vežimo procesą prisiima multimodalinio vežimo operatorius, kas reiškia, jog tokiu atveju krovinio siuntėjas neturi jokio teisinio santykio su kitais vežimo proceso dalyviais.

Remiantis LR Civilinio kodekso 6.808 str., „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 užmokestį. Vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu“<sup>24</sup>. Taigi, remiantis šia LR Civilinio kodekso pateikiama krovinio vežimo sutarties sąvoka, akivaizdu, kad krovinio vežimo sutarties pagrindu atsirandantys teisiniai santykiai turi tris dalyvius: krovinio siuntėją, vežėją ir gavėją.

Teisės aktuose nustatytas krovinio siuntėjo pareigas galima suskirstyti į tokias grupes: pateikti krovinį ir už jo vežimą sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį; atsakomybę už krovinio tinkamą įpakavimą ir paruošimą vežti; už visų reikalingų dokumentų vežti (tarp jų ir transporto dokumento) kroviniui pateikimą; visapusiškos informacijos, reikalingos muitinės bei kitiems formalumams atlikti, vežėjui pateikimą.

Jungtinių Tautų Europos Ekonominės Komisijos (UNECE) parengtoje Kombinuotų vežimų terminologijoje Multimodalinio vežimo operatorius apibūdinamas kaip „bet kuris sudarantis krovinių multimodalinio vežimo sutartį asmuo, prisiimantis visą atsakomybę už šio vežimo vykdymą kaip vežėjas arba kaip vežimo operatorius“<sup>25</sup>. Jungtinių tautų konvencijos „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“ 1 str. 2 d. nurodo, kad „Multimodalinio krovinio operatorius – bet kuris asmuo, sudarantis pats arba per kitą asmenį multimodalinio vežimo sutartį, ir veikiantis kaip sutarties šalis, o ne kaip agentas, veikiantis krovinio siuntėjo arba vežėjo, dalyvaujančio multimodalinio pervežimo operacijose, ir kuris priima visišką atsakomybę už šios sutarties vykdymą“. Tuo tarpu ir pagal Unifikuotų multimodalinio transporto dokumento taisyklių 2.2. p., „multimodalinio vežimo operatorius (MTO) – bet koks asmuo, kuris sudaro multimodalinio vežimo sutartį ir prisiima atsakomybę už jos įvykdymą kaip vežėjas“<sup>26</sup>.

Taigi, remiantis pateiktomis multimodalinio vežimo operatoriaus sampratomis, galima daryti išvadą, kad multimodalinio vežimo operatorius pagrindinė pareiga pristatyti krovinį į paskirties punktą, nepriklausomai nuo to, ar jis faktiškai krovinį veža ar jo neveža. Krovinio siuntėjas, kitaip negu krovinio tiesioginio kombinuoto susisiekimo ir krovinio tiesioginio susisiekimo sutartyse, neturi jokių teisinių santykių su vežėjais.

---

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.

<sup>25</sup> Terminology on Combined Transport. 2001.

<sup>26</sup> UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document.

Tuo tarpu daug diskusijų kelia krovinio gavėjo teisinės padėties klausimas. Atsižvelgiant į tai, kaip apibrėžiama krovinio vežimo sutartis teisinėje literatūroje, sutinkami visiškai skirtingi požiūriai: D. Ambrasienės nuomone, krovinio vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai<sup>27</sup>. Tokį patį požiūrį išsako ir E Borevičienė<sup>28</sup> bei K. Jaičikovas, kuris taip pat laiko krovinio vežimo sutartį įvykdyta, kai krovinyš įteikiamas trečiajam asmeniui<sup>29</sup>. Tuo tarpu M. Tarasovas laiko ją tokia sutartimi, kurioje krovinio gavėjas yra savarankiškas subjektas<sup>30</sup>. M. Dolnikas krovinio gavėją ir siuntėją laiko viena sutarties šalimi<sup>31</sup>. I. Petrovas krovinio vežimo sutartį traktuoja trišale sutartimi, kurioje kiekviena šalis turi savo teises bei pareigas<sup>32</sup>. Ch. Cashmoor krovinio siuntėją laiko krovinio gavėjo agentu, kuris veikia krovinio gavėjo interesais<sup>33</sup>.

D. Ambrasienės teigimu, „krovinio gavėjas nelaikytinas vežimo sutarties šalimi. Tais atvejais, kai Konvencija suteikia jam teisę atlikti tam tikrus teisiškai reikšmingus veiksmus, jis vis dėlto netampa sutarties šalimi, o yra trečiasis asmuo, kurio naudai sudaryta vežimo sutartis. Aptariant gavėjo teisinę padėtį pažymėtina, kad gavėjas nėra sutarties šalis, todėl jis nėra įpareigotas priimti krovinį. Bet jei jis reikalauja perduoti jam krovinį ir antrąjį važtaraščio egzempliorių, atsiranda jo (gavėjo) pareiga padengti skolas, susijusias su važtaraštyje nurodytais mokėjimais (CMR konvencijos 13 str. 2 p.)“<sup>34</sup>.

Krovinio gavėjo teisinį statusą analizavusio O. Drobitko nuomone, „krovinio vežimo sutartis yra trišalė sutartis, kurioje visi dalyviai turi tik jiems būdingas teises ir pareigas. Šios sutarties dalyvių valia nukreipta į sutarties tikslo siekimą, t. y. nugabenti krovinį į paskirties vietą kuo ekonomiškesniu būdu, atsižvelgiant į visų šios sutarties dalyvių, įskaitant ir gavėją, interesus“<sup>35</sup>. O. Drobitko pateikta išvada, jog krovinio vežimo sutartyje krovinio gavėjas yra savarankiškas subjektas ir kad jis sudaro vežimo sutartį prie jos prisijungdamas yra kritikuotina, tačiau ši teorija labiausiai atitinka šiuo metu galiojančius teisės aktus.

---

<sup>27</sup> Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius, 2004. T. 55(47). P. 25.

<sup>28</sup> Borevičienė E. Sutartis trečiojo asmens naudai // Jurisprudencija: Vilnius, 2012, 4(4).

<sup>29</sup> Яичков К. Договор железнодорожной перевоз-ки грузов по советскому праву. – Москва, 1958. P. 144.

<sup>30</sup> Тарасов М. Договор перевозки по советскому праву. – Москва, 1954. P. 34.

<sup>31</sup> Александров-Дольник М. Содеожание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. № 4. P. 107.

<sup>32</sup> Петров И. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. Nr. 11. P. 13.

<sup>33</sup> Cashmore Ch. Title to sue on a contract of carriage in anglo-american law // Anglo-american law review. 1994. P. 500.

<sup>34</sup> Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija: Vilnius, 2004, T. 55 (47). P. 25.

<sup>35</sup> Drobitko O. Krovinių gavėjo teisinė padėtis // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, Nr. 4(82). P. 28.



Sutiktina su O. Drobitko požiūriu, jog krovinio vežimo sutartis nesuteikia galimybės prisijungti prie šios sutarties neapibrėžtam civilinės apyvartos subjektų skaičiui: „tai leidžiama tik konkrečiam asmeniui, kuris visada palaiko kitokius, ne transporto, teisinius santykius su krovinio siuntėju, taigi pagal sutarties sudarymo dinamiką krovinio vežimo sutartį galima padalyti į du etapus: a) siuntėjo bei krovinio vežėjo sutarties sudarymas; b) krovinio gavėjo prisijungimas prie sutarties“<sup>36</sup>. Taigi, atsižvelgiant į šiuo metu esamas krovinio gavėjo teisinės padėties teorijas, jų praktinį pritaikomumą, bei į krovinio gavėjo teisinę padėtį reglamentuojančius teisės aktus, vykdant krovinių pervežimus skirtingomis transporto rūšimis, laikytina, jog krovinio vežėjas yra savarankiškas krovinių multimodalinio pervežimo sutarties subjektas, sutartį sudarantis prisijungdamas konkliudentiniais veiksmais.

Tai iliustruoja Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) 13 str. 1 d., kuriame nustatyta, kad pristačius krovinį į paskirties vietą, gavėjas turi teisę pareikalauti iš vežėjo jam perduoti antrąjį važtaraščio egzempliorių ir krovinį, parašu patvirtindamas apie krovinio gavimą. Tuo tarpu jei nustatoma, kad kroviny s dingo ar nepristatytas pasibaigus krovinio pristatymo terminui, gavėjas, remdamasis vežimo sutartyje numatyta teise, gali savo vardu pateikti vežėjui reikalavimus.

Taigi, krovinio gavėjui konkliudentiniais veiksmais išreiškus vežėjui sutikimą priiimti gavėjo teises ir pareigas, krovinio gavėjas tampa krovinio vežimo sutarties šalimi prisijungimo prie sutarties būdu. Tokią galimybę sudaryti sutartį nustato ir LR civilinio kodekso 6.160 str. 2 d., nustatanti, kad pagal sudarymo būdą sutartys skirstomos į abipusėmis derybomis sudaromas sutartis ir prisijungiant sudaromas sutartis.

#### **4. MULTIMODALINIO TRANSPORTO OPERATORIAUS ATSAKOMYBĖS DYDŽIO IR TAIKYTINO TEISINIO REŽIMO NUSTATYMO PROBLEMATIKA**

Sudarydamos sutartį šalys žinoma tikisi, kad sutarties bus laikomasi. Tuo tarpu vėliau sutartį vykdant, dažnai iškyla situacijų, kada kroviniui padaroma žala, kroviny s pristatomas gavėjui sugadintas ar dingsta. Tuomet iškyla teisinės atsakomybės klausimas – kas ir koku mastu turi atlyginti patirtą žalą. Prof. V. Mikelėnas teisinę atsakomybę apibūdino kaip prievolę,

---

<sup>36</sup> Drobitko O. Krovinių gavėjo teisinė padėtis // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, Nr. 4(82).P. 29.

atsirandančią pažeidus teisės saugomą viešąjį interesą<sup>37</sup>. Taigi, civilinė atsakomybė yra vienas pažeistos teisės gynimo būdų, kuriai būdingas turbinis pobūdis.

Remiantis LR civilinio kodekso 6.245 str. 3 d., sutartinė civilinė atsakomybė yra „turtinė prievolė, kuri atsiranda dėl to, kad neįvykdoma ar netinkamai įvykdoma sutartis, kurios viena šalis turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo ar netesybų (sumokėti baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti dėl sutarties neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo padarytus nuostolius arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius)“<sup>38</sup>. Būtinios sąlygos civilinei atsakomybei atsirasti pagal LR civilinį kodeksą yra neteisėti veiksmai, priežastinis ryšys, kaltė kaip civilinės atsakomybės sąlyga, žala ir nuostoliai. Vežėjo sutartinė civilinė atsakomybė atsiranda vežėjui netinkamai vykdant sutartį – „kai sutartinės prievolės neįvykdo ar netinkamai ją įvykdo įmonė (verslininkas), tai ji atsako visais atvejais, jei neįrodo, kad prievolės neįvykdė ar netinkamai ją įvykdė dėl nenugalimos jėgos, jeigu įstatymai ar sutartis nenumato ko kita“<sup>39</sup>. Taigi, galima teigti, jog šiame straipsnyje netgi numatyta vežėjo kaip verslininko kaltės prezumpcija, jam nevykdant savo sutartinių prievolių. Vežėjo civilinės atsakomybės taisyklės dar patikslina LR civilinio kodekso 6.817-6.820 straipsnių nuostatos.

Nors vežėjo civilinė atsakomybė kyla dėl vežėjo kaltų veiksmų, kuri atrodytų turėtų būti laikoma deliktine atsakomybe. Tačiau pažymėtina, kad vežėjo civilinė atsakomybė laikytina sutartine atsakomybe. Tokią išvadą suponuoja sutartinės teisės ginamas teisėtų lūkesčių interesas. Pasak S. Selelionytės – Drukteinienės, esminis skirtumas susijęs su ginamų interesų prigimtimi, t. y.: „sutarčių teisė gina lūkesčių interesą, o deliktinė teisė – tikrumo interesą“<sup>40</sup>. Apibendrinant, teisėtų lūkesčių interesas reiškia, kad „šalis tikisi atsidurti tokioje padėtyje, kurioje būtų tinkamai įvykdžiusi sutartį, todėl sutartinės atsakomybės tikslas – užtikrinti, kad nukentėjusioji šalis tokioje padėtyje atsidurtų“<sup>41</sup>. Tuo tarpu tikrumo interesas reiškia, kad „asmuo tikisi išlikti tokioje padėtyje, kokioje yra, t. y. tikisi, kad padėtis nepablogės“<sup>42</sup>. Taigi, deliktinė atsakomybė turi tikslą grąžinti asmenį į tą padėtį, kurioje jis buvo iki teisės pažeidimo.

Vežėjo civilinę atsakomybę detaliam reglamentuoja LR civilinio kodekso 6.817 - 6.820 str. nuostatos, kurios numato pagrindinius vežėjo atsakomybės atvejus: už transporto priemonės nepateikimą ir nepanaudojimą; vežėjo atsakomybę už transporto priemonės vėlavimą; vežėjo atsakomybę už krovinių neišsaugojimą. Be to atkreiptinas dėmesys, jog LR civilinio kodekso

<sup>37</sup> Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995. P.22.

<sup>38</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.

<sup>39</sup> Ten pat. 6.256 str. 4 d.

<sup>40</sup> Selelionytė- Drukteinienė S. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija // Justitia. 2008, Nr. 1 (67). P. 2-3

<sup>41</sup> Ten pat. P. 2-3

<sup>42</sup> Ten pat. P. 2-3

6.817 str. 2 d. nustatyta, kad vežimo sutarties sąlygos, panaikinančios ar ribojančios vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, išskyrus įstatymo nustatytas išimtis.

Kaip jau pažymėta ankstesnėje darbo dalyje, vykdant multimodalinius krovinių pervežimus, kroviniai vežami ne mažiau kaip dviem skirtingomis transporto rūšimis. Transporto veiklos pagrindų įstatymas 5 str. išskiria geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenu transporto rūšis, ir nurodo, jog „šių transporto rūšių, taip pat kombinuotų vežimų veiklos ypatumus nustato specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti teisės aktai“<sup>43</sup>.

Vienodos multimodalinių krovinių pervežimus reglamentuojančios teisės sistemos nebuvimas vis dar smarkiai stabdo konteinerizacijos krovinių pervežimuose panaudojimą, bet ir naujų inovatyvių technologijų pervežimuose atsiradimą. Unifikuotos multimodalinių krovinių vežimo teisės nebuvimas tampa rimta kliūtimi šios srities pervežimų plėtrai. Be to, šiuo metu multimodalinius krovinių pervežimus reglamentuoja eilė tarptautinių sutarčių, kurių kiekviena reguliuoja tik atskiromis transporto rūšimis vykdomus krovinių pervežimus. Multimodaliniai krovinių pervežimai tuo tarpu pasižymi tuo, jog kroviniai pervežami vieno dokumento pagrindu ir skirtingomis transporto rūšimis.

Nesant unifikuoto multimodalinius krovinių pervežimus reglamentuojančio teisės akto, atsiranda teisinis neapibrėžtumas nustatant ne tik krovinio vežėjo civilinės atsakomybės režimą, bet ir atsakomybės ribas, jeigu būtų prarastas ar sugadintas kroviny, t. y. kokio dydžio atsakomybė turi būti taikoma. Taigi, bendros ir vieningos unifikuotos multimodalinių krovinių vežimo teisės nebuvimas lemia teisinio netikrumo atsiradimą vykdant multimodalinius krovinių pervežimus. Taigi, darytina išvada, kad multimodalinių krovinių vežimų dalyviai susiduria su tokiomis pagrindinėmis teisinio reguliavimo problemomis: teisinės atsakomybės režimo ir teisinės atsakomybės ribų nustatymo problemomis.

Taigi, kol nėra sukurto vieno teisės akto, kuris reglamentuotų krovinių multimodalinį pervežimą, multimodalinio krovinių pervežimas reguliuojamas pervežimus skirtingomis transporto rūšimis reglamentuojančių sutarčių pagalba. Tai reiškia, kad lieka daug neišskumų net ik dėl taikomo teisinio režimo, bet ir dėl atsakomybės dydžio nustatymo. Žinoma, yra teisės ekspertų, manančių, kad naujos reguliavimo teisinės sistemos poreikis neegzistuoja, ir kad šiuo metu naudojamos privatinės teisės priemonės yra pakankamos. Tačiau šiai dienai turima griozdiška teisinė sistema neužtikrina pakankamai aiškaus teisinio reguliavimo multimodalinių teisinių santykių dalyviams.

---

<sup>43</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

#### 4.1. Krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus atsakomybės sistemos

Po neįsigaliojusios 1980 m Jungtinių Tautų konvencijos „Dėl krovinų tarptautinio multimodalinio pervežimo“, sėkmingesnis bandymas unifikuoti multimodalinių krovinų vežimų dalyvių teisinę atsakomybę buvo UNCTAD/ICC Unifikuotos multimodalinio transporto dokumento taisyklės. Žinoma, jos siekė užpildyti tarptautinio multimodalinio pervežimo atsakomybės reguliavimo spragą, likusią nepriėmus Jungtinių Tautų konvencijos „Dėl krovinų tarptautinio multimodalinio pervežimo“. Tačiau M. Hoeks teigimu, „šios taisyklės apima tik dalį įprasto multimodalinio vežimo sutarties turinio, taigi multimodalinis vežėjas, norintis naudotis šias taisykles, kaip savo multimodalinio transporto sutarties pagrindą, turės pridėti kitų papildomų sąlygų, susijusių su tokiais klausimais, kaip jurisdikcija, arbitražas, ar taikytina teisė, siekdamas patenkinti savo poreikius“<sup>44</sup>.

Kartu su multimodaliniais krovinų pervežimais transporto pasaulyje atsiradusio naujo subjekto - multimodalinio vežimo operatoriaus – teisinė atsakomybė už krovinio neišsaugojimą ar praradimą, reguliuojama bendraisiais pagrindais. Gabenant krovinis pagal multimodalinių pervežimų sutartis, teisiniai santykiai tarp krovinų siuntėjo ir faktinių vežėjų (subvežėjų) nesusidaro. Atsakomybę už multimodalinių krovinų pervežimą prisiima tik multimodalinio vežimo operatorius. Multimodalinio pervežimo operatoriaus teisinės atsakomybės klausimas kelia daug diskusijų, kadangi sunku nustatyti kokia civilinė teisinė atsakomybė jam bus taikoma ir kokia apimtimi, kai iš esmės kroviniai gabenami skirtingomis transporto rūšimis ir skirtingų vežėjų.

Šiuo metu išskiriamos tokios pagrindinės krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistemos<sup>45</sup>:

1. Vienarūšė (unifikuota) krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema;
2. Segmentinė (tinklinė) krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema, kurioje MTO už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą atsako vadovaudamasis nacionalinių įstatymų arba tarptautinių konvencijų nuostatomis.
3. Modifikuota krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus atsakomybės sistema.

---

<sup>44</sup> Hoeks M. MULTIMODAL TRANSPORT LAW. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Erasmus Universiteit Rotterdam.2009. P. 19.

<sup>45</sup> United Nations Conference on Trade and Development, *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*. P. 44-59. <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1818>; prisijungimo laikas: 2014-03-24.

#### **4.1.1. Vienarūšė krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema**

Šios atsakomybės sistemos esmė O. Drobitko teigimu, „multimodalinio krovinio operatorius už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą visada atsako vienodai, nepriklausomai nuo žalos atsiradimo vietos“<sup>46</sup>. Taigi, darytina išvada, kad svarbiausias šios atsakomybės sistemos privalumas yra paprastumas ir skaidrumas - vežėjui taikomos atsakomybės ribos bus žinomos nuo pat pradžių. Tačiau tas lemia, kad vienarūšės multimodalinio transporto operatoriaus teisinės atsakomybės sistemos taikymas praktikoje neišvengiamai gali sukelti konfliktus tarp konvencijų, šiuo metu reglamentuojančių nuostolių reguliavimo ir atlyginimo klausimus tarp vežimo teisinių santykių dalyvių. Be to nustatyti, kurios konvencijos taikymui turėtų būti suteikiama pirmenybė, yra pakankamai sunku. Iš vienos pusės toks vežėjo atsakomybės nustatymo būdas reikštų, jog multimodalinio krovinių pervežimo dalyviai galėtų žinoti, kokia atsakomybė bus taikoma. Tačiau tuo pačiu, turint galvoje tai, kad multimodalinių krovinių pervežimo procese dalyvauja dažnai daug vežėjų, ir pats procesas apima eilę skirtingų transporto rūšių, tai automatiškai lemtų, jog multimodalinio transporto operatorius gali atsidurti pranašesnėje pozicijoje, negu faktiniai krovinio vežėjai, arba atvirkščiai.

Lyginant šiuo metu taikomas vežėjo atsakomybės ribas, taikant vienarūšę atsakomybės sistemą, viena vertus vežėjo atsakomybė gali padidėti. Taigi taikant vienodas atsakomybės taisykles neatsižvelgiant krovinio į vežimo etapus, vežėjas nebegalėtų pasinaudoti jo atsakomybę lengvinančiomis atsakomybės ribomis.

Taigi, iš to išplaukia, kad operatoriaus atsakomybės ribą nustatyti yra pakankamai sunku, kadangi šiuo metu įvairios konvencijos nustato skirtingas vežėjo atsakomybės ribas. Taip pat galima nuostolių atlyginimo regresio teise problema - ten, kur multimodalinio transporto vežėjas atskaitingas krovinio siuntėjui pagal vienarūšės atsakomybės sistemą ir tarp jų sudarytą multimodalinio vežimo sutartį, tuo tarpu faktiškai vykdomas vežimą vežėjas gali būti saistomas ne tokios didelės atsakomybės kaip multimodalinis vežėjas. Taigi, tokiu atveju MTO atsakomybė bus didesnė, negu jis galėtų reikalauti žalos atlyginimo iš kalto subvežėjo.

---

<sup>46</sup> Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija. Teisės mokslai: (Teisė 01 S). P. 136.

#### **4.1.2. Segmentinė (tinklinė) krovinio multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema**

Šios atsakomybės esmė – multimodalinio vežimo operatorius už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą atsako vadovaudamasis nacionalinių įstatymų arba tarptautinių konvencijų nuostatomis, nustatančiomis atsakomybę pagal unimodalinių konvencijų, reglamentuojančių pervežimus atskiromis transporto rūšimis, nuostatas.

Esant vienodos teisės multimodalinio transporto sutarčiai vakuuumui, teismai šiuo metu yra linkę nustatyti multimodalinio vežėjo atsakomybę „remiantis tarptautinėmis arba nacionalinėmis unimodalinės atsakomybės taisyklėmis, atsižvelgiant į tai, kuriame vežimo etape atsirado nuostoliai“<sup>47</sup>. Kaip nurodo Hoeks M., „segmentinė sistema nėra struktūra, kuri reiškia savarankiškas materialiąsias taisykles; o tik jungia esamus taisyklių rinkinius. Pagal tinklinę sistema pagrįstą režimą, multimodalinio vežimo susitarimas padalintas į dalis, ir viena dalis transporto rūšies įtraukta į sutartį“<sup>48</sup>. Kitaip tariant kiekvienam vežimo etapui taikytina teisė nustatoma taip, tarsi tai būtų atskira sutartis - multimodalinio vežimo sutartis apjungia visą grandinę skirtingų režimų į vientisą junginį. Skirtingos režimų sistemos sudedamos į bendrą dëlionę – multimodalinio krovinio vežimo sutartį.

Taigi, kai nuostoliai gali būti priskiriami tam tikro vežimo etapo sutarčiai, tos pačios taisyklės taikomos nuostolių atlyginimo reglamentavimui pagal multimodalinio vežimo sutartį, sudarytą tarp siuntėjo ir multimodalinio vežėjo, bei pagal subrangos sutartį, sudarytą tarp multimodalinio vežėjo ir faktinio vežėjo. Todėl kompensacijos suma, už kurią multimodalinis vežėjas yra atsakingas prieš siuntėją, neviršys tos sumos, kurią jis galėtų reikalauti pasinaudodamas regreso teise prieš subrangos (faktinį) vežėją. O. Drobitko nuomone, ši sistema naudinga multimodalinio krovinio vežimo operatoriui būtent dėl to, kad „jis gali naudotis visais atsakomybės apribojimais, nustatytais atskirų rūšių transporto teisiniais aktais“<sup>49</sup>.

Kaip šios sistemos pagrindinį trūkumą, O. Drobitko nurodo, kad „jos negalima panaudoti situacijoje, kai negalima nustatyti, kuriame vežimo etape atsirado žala. Kita sistemos spraga – atsakomybės režimo nustatytas tuo atveju, jei žala padaryta ne vežant krovinį, o perduodant jį nuo vieno vežėjo kitam ir pan.“<sup>50</sup> Taigi, segmentinė sistema nėra pritaikyta

<sup>47</sup> Van Beelen, *Multimodaal vervoer*, 1996. P. 35.

<sup>48</sup> V. Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimo raida ir teisinė reikšmė. // *Vilnius, Teisė*, 2012 83

<sup>48</sup> Hoeks M. *MULTIMODAL TRANSPORT LAW. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Erasmus Universiteit Rotterdam.2009. P. 22.

<sup>49</sup> Drobitko O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. Soc. Mokslai: teisė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. P.103.

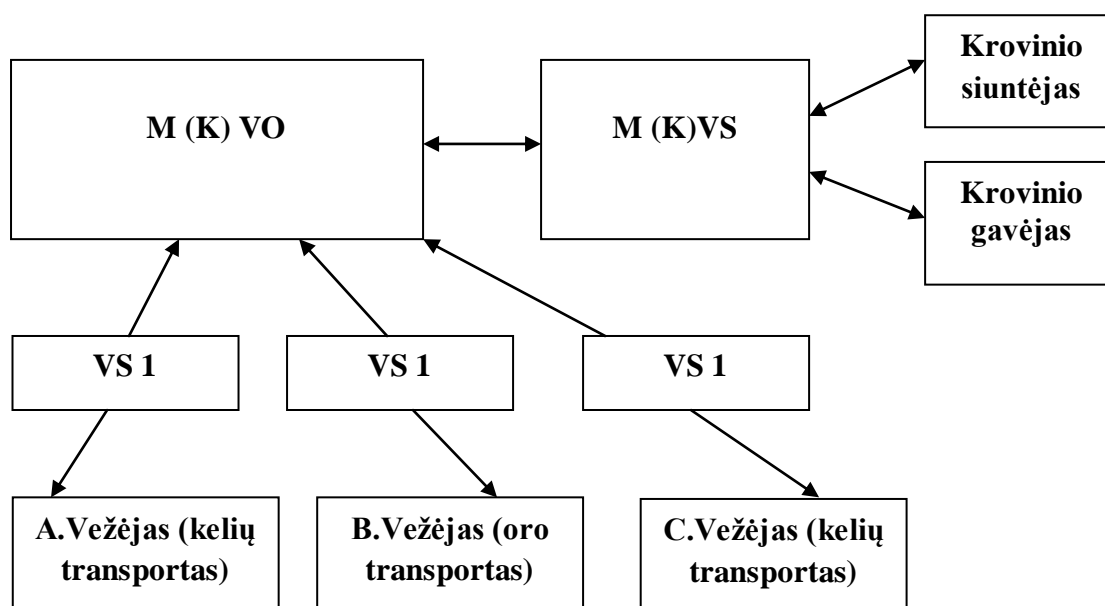
<sup>50</sup> Ten pat. P.103.

reglamentuoti situacijas, kuriose transporto etapas, kai įvyko rūšių nuostoliai arba žala prekėms, negali būti nustatytas.

Hoeks M teigimu, neigiama segmentinės sistemos savybe paminėtinas faktas tai, kad „esant segmentinei atsakomybei, su kiekvienu krovinio pervežimo etapu teisinė spalva keičiasi, yra klausimų, kuriuos geriau susieti su visa sutartimi, nei su vienu atskiru etapu“<sup>51</sup>. Tokius M. Hoeks nurodo nustatytus terminus veiksams ir išpėjimui apie padarytą žalą.

Taigi, apibendrinant segmentinę (kitų autorių dar vadina „tinkline“) multimodalinio vežimo operatoriaus atsakomybės sistema reiškia, kad už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą atsakomybė bus taikoma vadovaujantis imperatyviomis nacionalinių įstatymų arba tarptautinių konvencijų nuostatomis, pagal tai, kuriame vežimo etape padaryta žala kroviniumi, jeigu tai pavyks nustatyti (Žr. žemiau pateiktą lentelę).

**2 Lentelė.** Multimodalinio (kombinuoto) vežimo operatoriaus „segmentinės“ atsakomybės schema<sup>52</sup>



1. „Jei žala padaryta vežant krovinį kelių transportu (A), tai operatorius atsako pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliai sutarties konvencijos (CMR) nuostatas.

<sup>51</sup> Hoeks M. MULTIMODAL TRANSPORT LAW. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Erasmus Universiteit Rotterdam.2009. P. 24.

<sup>52</sup> Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. Soc. Mokslai: teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. P.104.

2. *Jei žala padaryta vežant krovinį oro transportu (B), tai operatorius atsako pagal Varšuvos konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo nuostatomis.*
3. *Jei žala padaryta vežant krovinį kelių transportu (C), tai operatorius atsako pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliai sutarties konvencijos (CMR) nuostatas.*
4. *M (K)VS – Krovinio multimodalinio (kombinuoto) vežimo sutartis.*
5. *VS – Krovinio vežimo sutartis*<sup>53</sup>.

#### **4.1.2.1. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius kelių transportu**

Šalys sudarydamos krovinio vežimo sutartį, laisva valia susitaria dėl vežimo sąlygų. Krovinio vežimo sutartys reguliuojamos privatinės teisės normų, todėl šalys yra laisvos susitarti dėl visų sąlygų. Tačiau sutarties šalys negali tarpusavio sutarimu pakeisti tų sąlygų, kurias imperatyviai reglamentuoja nacionalinės arba tarptautinės teisės normos. Vežėjui nevykdant arba netinkamai vykdant krovinio vežimo sutartimi nustatytų vežėjo pareigų, kyla šių neteisėtų vežėjo veiksmų pasekmės – prarandamas ar sužalojamas kroviny, vėluojama krovinį pristatyti laiku į paskirties vietą. Taigi, tarp vežėjo neteisėtų veiksmų ir žalos atsiradimo sąlygojamas priežastinis ryšys, ir konstatavus visas šias aplinkybes, vežėjui kyla pareiga atlyginti jo neteisėtais veiksmais padarytą žalą.

Jeigu kroviniai pervežami tik vienos valstybės teritorijoje, t. y. krovinio siuntėjas ir gavėjas yra Lietuvos Respublikos teritorijoje, ir pervežant krovinį nėra kertama valstybės siena, bei krovinio vežimo sutarties šalys sutartyje vežimo santykiams nesusitaria taikyti tarptautinės sutarties nuostatų (pvz.: CMR), taikomi nacionaliniai teisės aktai. LR civilinio kodekso XL skyrius („vežimas“), LR kelių transporto kodeksas ir LR Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklės yra pagrindiniai teisės aktai, kurie reglamentuoja keleivių, bagažo ir krovinių vežimų organizavimą ir vykdymą, vežimų valstybinį valdymą ir kontrolę, atsakomybę už turtinę žalą Lietuvos Respublikos teritorijoje.

Remiantis LR civilinio kodekso 6.820 str. 1 d., vežėjas atsako už krovinio ar bagažo neišsaugojimą (praradimą, trūkumą, sužalojimą) po krovinio ar bagažo priėmimo iki jų išdavimo gavėjui ar kitam įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad kroviny ar bagažas buvo visiškai ar iš dalies prarastas ar sužalotas dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir kurių pašalinimas

---

<sup>53</sup> Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis. Soc. Mokslai: teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. P.104.



nuo jo nepriklauso<sup>54</sup>. LR kelių transporto kodekso 45 str. 1 d. nustato, kad „vežėjas, priėmęs nustatyta tvarka iš siuntėjo krovinį ar bagažą, atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės“<sup>55</sup>. Tokias pačias vežėjo atsakomybės sąlygas nustato ir LR Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių 13.1. p. „krovinio ar bagažo praradimu laikomas jų nepristatymas nustatytu laiku į paskirties vietą, trūkumu - jo kiekio sumažėjimas, o sužalojimu - jo kokybinių savybių pablogėjimas“.

Pagrindine problema išlieka klausimas, kaip turi būti nustatomas atsakomybės dydis krovinio praradimo, trūkumo arba sužalojimo atveju. Šiuo atveju esminę reikšmę turi dvi aplinkybės: ar krovinsys siuntėjo pareiškimu buvo įvertintas; ar už krovinį buvo apmokėta.

Remiantis LR kelių transporto kodekso 46 str. 1 d., „vežėjas padarytą žalą kroviniui, kuri krovinio siuntėjo pareiškimu įvertinta ir už jį apmokėta, atlygina įvertinto turto suma, jeigu nėra įrodymų, kad ši suma viršija siuntėjui padarytos žalos tikrąjį dydį. Tuo tarpu jeigu krovinsys nebuvo įvertintas ir už jį apmokėta, tai už padarytą žalą vežėjas atsako taip: už jo praradimą ar trūkumą – prarasto ar trūkstamo turto verte, už sužalojimą – tokia suma, kokia sumažėjo krovinio vertė“ (LR kelių transporto kodekso 46 str. 1 d.). Be to, remiantis LR kelių transporto kodekso 46 str. 5 ir 6 d., „kompensacija už prarastą krovinį ar jo trūkumą negali viršyti 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencijos nustatytų maksimalių nuostolių atlyginimo ribų, o šalių susitarimu priimant krovinį gali būti nustatyta didesnė jo vertė negu tikroji“.

Jeigu krovinių vežimas vykdomas tarptautiniu mastu, t. y. krovinsys gabenamas per kelių valstybių teritoriją, ir krovinio pakrovimo ir iškrovimo vietos yra skirtingose valstybėse, kyla vežimo santykius reglamentuojančių teisės aktų taikymo kolizijos problema. Pagrindinis požymis, kad bus taikomi tarptautiniai krovinių pervežimą reglamentuojantys teisės aktai – jeigu krovinio siuntimo ir krovinio gavimo ir gavimo vieta yra skirtingose valstybėse.

„Tarptautinės sutartys, kurias ratifikavo Lietuvos Respublikos Seimas, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis“<sup>56</sup>. „Pacta sunt servanda“ - kiekviena įsigaliojusi sutartis jos šalims yra privaloma, ir šalys privalo sąžiningai ją vykdyti<sup>57</sup>. Valstybė, pasirašydama ir ratifikuodama tarptautinį dokumentą prisiima atsakomybę už jo vykdymą. Taigi, tarptautinis teisės aktas vežėjo teisinės atsakomybės taikymo atveju esant nacionalinės ir tarptautinės teisės normų kolizijai bus viršesnis už nacionalinio teisės akto, kuris taikomi subsidiariai, t.y. tiek, kiek

<sup>54</sup> Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262

<sup>55</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>56</sup> Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014. 128 str.

<sup>57</sup> Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480. 26 str.

to nereglamentuoja tarptautinio teisės akto normos. Be to, „valstybės, sudariusios tarptautinius susitarimus, negali pasitelkti savo vidaus teisės nuostatų, kad pasiteisintų dėl sutarties nesilaikymo“<sup>58</sup>.

1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), laikytina svarbiausiu praktikoje naudojamu tarptautinius krovinių pervežimus kelių transportu reglamentuojančiu dokumentu. Ši konvencija taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinių už užmokestį sutarčiai, kai krovinių siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra konvencijos narė, ir taikoma nepriklausomai nuo sutartį pasirašančių šalių gyvenamosios vietos ir tautybės. Šia CMR konvencija pirmą kartą buvo suvienodintos tarptautinius krovinių pervežimus keliais reglamentuojančios tarptautinės privatinės teisės nuostatos.

Civilinio kodekso kaip Lietuvos Respublikos bendrojo teisės akto atžvilgiu, CMR konvencija yra specialusis teisės aktas. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senatas nutarime konstatavo, kad „CMR konvencija numato ypatingas taisykles, kurios turi būti taikomos pervežant krovinius tarptautiniais maršrutais kelių transportu, t.y. pervežimo sutarties šalių teises ir pareigas, unifikuotą dokumentų sistemą, pretenzijų ir ieškinių pareiškimo tvarką ir pan. Tokių ypatingų taisyklių nenustato joks kitas Lietuvos teisės aktas. Vadovaujantis principu „lex specialis generali derogat“ (specialus įstatymas pakeičia bendrąjį) ir kolizijos atveju privalu remtis CMR konvencija“<sup>59</sup>.

CMR konvencija reglamentuoja tokius pagrindinius klausimus: krovinių vežimo sutarčių sudarymą ir vykdymą, sutarčių, prieštaraujančių konvencijai, negaliojimą, bei CMR važtaraščio turinį; vežėjo atsakomybę, nurodymus, susijusius su krovinių vežimais, kai krovinius veža keli vežėjai; pretenzijų ir ieškinių dėl tarptautinių pervežimų pareiškimo tvarką ir ieškinio senatį. Tačiau CMR konvencija nereglamentuoja vežėjo atsakomybės už transporto priemonės nepateikimą laiku siuntėjui krovinių pakrauti, vežėjo teisės palikti jo vežamą krovinį kaip užstatą arba jį areštuoti, pavojingų krovinių vežimo specifikos, muitinės procedūrų, vežėjo regreso tvarka savo darbuotojams ir agentams, transporto priemonių nuoma ar panauda pervežimams ir kt. Tokie ginčai, kaip nurodo Lietuvos Aukščiausiasis teismas, sprendini pagal nacionalinius įstatymus.

LR kelių transporto kodekso 39 str. nurodo, jog „krovinių tarptautinių vežimų už atlyginimą santykius reguliuoja 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties

---

<sup>58</sup> Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480. 27 str.

<sup>59</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)“ // „Teismų praktika“, Nr. 15.

konvencija (CMR), pasirašyta Ženevoje<sup>60</sup>. Kad ginčui, kilusiam iš tarptautinio pervežimo, būtų taikoma ši konvencija, būtina nustatyti tam tikrų sąlygų visumą, t. y. ar kroviny s vežamas kelių transportu už užmokestį; ar krovinio išsiuntimo ir jo gavimo vieta yra skirtingų šalių teritorijose, kurių bent viena yra CMR konvencijos narė. Bet kuris LR teismas, spręsdamas iš tarptautinio krovinių pervežimo kilusį ginčą, *ex officio* turi patikrinti, ar egzistuoja šios aukščiau išvardintos sąlygos pagal CMR Konvencijos 1 str. 1 p., sudarančios prielaidą CMR Konvencijos taikymui.

Lietuvos Aukščiausiasis teismas nurodė, kad „tuo atveju, jei nėra kurios nors iš sąlygų, nurodytų Konvencijos 1 str. 1 p., bet vežimo sutarties šalys numatė savo susitarime CMR konvencijos taikymą, teismas, spręsdamas ginčą, turės vadovautis sutartimi, išskyrus atvejus, kai taikoma ginčo sprendimui teisė imperatyviai nustato kitokias taisykles, arba kai pačioje Konvencijoje yra nurodyta, kad ji netaikoma“<sup>61</sup>. Tuo tarpu CMR konvencija netaikoma pašto siuntų, palaikų, būsto apstatymo vežimams.

Atkreiptinas dėmesys į CMR 2 str. 1 p., kuris nurodo, kad kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu, ir kroviny s iš transporto priemonės neperkraunamas, ši Konvencija taikoma visam vežimo procesui. Tokį krovinio pervežimą Lietuvos Aukščiausiasis teismas nurodė esant multimodaliniams vežimams<sup>62</sup>.

Kaip nurodė Lietuvos aukščiausiasis teismas, tokiam „pervežimui CMR konvencija taikoma tik esant šių sąlygų visetui:

- į laivą pakraunama pati transporto priemonė su kroviniu;
- kroviny s nėra perkraunamas, o laivu transportuojama pati transporto priemonė su kroviniu;
- tarp siuntėjo ir vežėjo, vežančio transporto priemone, sudaryta viena sutartis, apjungianti ir pervežimą jūra;
- vežėjas, vykdamas pervežimą, yra sudaręs subrangos sutartį su jūros transporto kompanija;
- vykdomas tarptautinis pervežimas<sup>63</sup>.

Pagal CMR 17 str. 1 d. vežėjo atsakomybė atsiranda pagal **keturis pagrindus**: t. y. 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. Ši atsakomybės prezumpcija nėra absoliuti – „vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo

<sup>60</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772. 45 str. 4 d.

<sup>61</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)“ // „Teismų praktika“, Nr. 15.

<sup>62</sup> Ten pat. 5 p.

<sup>63</sup> Ten pat.

sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti“<sup>64</sup>. Taigi, „tik įrodęs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, vežėjas gali tikėtis, kad bus atleistas nuo atsakomybės“<sup>65</sup>.

Sąvoka priimtas vežti, reiškia, kad krovins yra vežėjo priimtas vežimui, bet ne kitais tikslais (pavyzdžiui, krovinio pakavimui, saugojimui prieš pervežant ir pan.)“<sup>66</sup>. Krovinio priėmimo vežti momentas siejamas su CMR konvencijos 9 str. 1 p. numatyta taisykle, kad važtaraštis yra *prima facie* įrodymas, kad krovins perėjo vežėjo dispozicijon, iki tol, kol bus įrodyta priešingai. Taigi, darytina išvada, kad nuo to momento, kai vežėjas prima krovinį ir pasirašo važtaraštyje, vežėjas tampa atsakingu už krovinį.

*Dalinis krovinio praradimas* yra tada, kai „dalis krovinio nėra pristatyta, o kita dalis pristatyta gavėjui“<sup>67</sup>. *Krovinio sugadinimas* yra jo sugadinimas, dėl kurio krovins tampa „netinkamu naudoti, arba krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą“<sup>68</sup>. Krovinio visiško sugadinimo atveju vežėjas turi kompensuoti krovinio vertę pagal CMR konvencijos 23 str. Krovinio vertės sumažėjimo atveju vežėjas turi kompensuoti krovinio vertės sumažėjimo sumą pagal CMR konvencijos 25 str., bei kitas su krovinio vertės sumažėjimu susijusias išlaidas (mokestis ekspertams už vertės nustatymą ir kt.).

Krovins laikomas *prarastu*, jei jis nepristatytas gavėjui arba pristatytas netinkamam gavėjui remiantis CMR konvencijos 20 str. 1 p. „per 30 dienų nuo pristatymo termino pabaigos, o tais atvejais, kai pristatymo terminas nebuvo suderintas, – per 60 dienų nuo to momento, kai krovinį priėmė vežėjas“. Jeigu atsitinka tokia situacija, jeigu šiems terminams pasibaigus vežėjas vis tik pristato krovinį, ieškovas turi teisę (bet ne pareigą) reikšti ieškinį dėl pavėluoto pristatymo patirtų nuostolių, bet ne dėl krovinio praradimo. Siekiant užtikrinti, kad krovinio gavėjas ar kitas ieškinį reiškiantis asmuo nepiktnaudžiautų savo teise reikšti ieškinį dėl krovinio praradimo tik remdamasis termino praleidimu, teismas turėtų atsižvelgti į bendrus sutarčių teisės principus, kad sutartys būtų vykdomos tinkamai ir sąžiningai, šalims kooperuojantis ir bendradarbiaujant, kuo ekonomiškiausiu kitai šaliai būdu, remiantis sąžiningumo ir protingumo kriterijais.

---

<sup>64</sup> Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932. 17 str. 2 p.

<sup>65</sup> Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006, Nr. 2 (80). P. 91

<sup>66</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)“ // „Teismų praktika“, Nr. 15. 24 p.

<sup>67</sup> Ten pat. 39 p.

<sup>68</sup> Ten pat. 39 p.

*Pavėluotas krovinių pristatymas* gali būti dvejopas: šalims susitarus dėl pristatymo termino, bet laiku nepristačius krovinių vežėjui kyla pareiga kompensuoti nuostolius pagal CMR konvencijos 23 str. 5 p.; šalims nesusitarus dėl pristatymo terminų, pavėluotu pristatymu laikytini tie atvejai, jei pristatymo laikas viršija laiką, kuris normaliomis sąlygomis reikalingas pareigingam vežėjui pervežti krovinį – jei kroviny s nepristatomas per 60 dienų nuo to momento, kai krovinį perėmė vežėjas, jis yra laikomas prarastu pagal CMR konvencijos 20 str. 1 p.

Siekiant modernizuoti krovinių keliais vežimo procesą, buvo priimtas ir šiuo metu jau įsigaliojęs papildomas CMR konvencijos papildomas protokolas dėl elektroninio važtaraščio. Pasirengimo CMR papildomo protokolo dėl elektroninio važtaraščio aspektus gana plačiai nagrinėjo prof. J. Putzeys<sup>69</sup>. Elektroninį važtaraštį „elektroninio pranešimo būdu perduoda vežėjas, siuntėjas ar bet kuri kita šalis, suinteresuota vykdyti vežimo sutartį, kuriai taikoma Konvencija, įskaitant išsamią informaciją, logiškai susietą su elektroniniu pranešimu, perduodamą kaip prisegami priedai ar kitu būdu susijusią su elektroniniu pranešimu, perduodamą kartu su juo ar vėliau taip, kaip elektroninio važtaraščio dalį“<sup>70</sup>. Remiantis šio protokolo 3 str. 1 d., vežimo sutarties šalys elektroninio važtaraščio autentiškumą nustato patikimu elektroninio parašo metodu, užtikrinančiu parašo ryšį su elektroniniu važtaraščiu. Taigi, elektroninis važtaraštis, kuris atitiks CMR konvencijos papildomo protokolo nuostatas, numatoma, kad bus lygiavertis dabartiniam popieriniam CMR važtaraščiui.

Tikėtina, jog sparčiai vystantis technologijų procesams, elektroninio važtaraščio panaudojimas ateityje ženkliai sumažins administracinių procedūrų trukmę vežėjams - krovinių pervežimo dokumentacijos tvarkymo procedūros taps paprastesnės, kadangi elektroninio parašo naudojimas užtikrins patikimesnę duomenų apsaugą, sumažins klaidų tikimybę, padės lengvai identifikuoti sutarties šalis, krovinių pristatymo vietą. Tačiau elektroninio parašo naudojimas dar laukia vyriausybių techninių standartų suderinimo, kas leistų naudoti ir atpažinti elektroninius parašus.

Remiantis CMR konvencijos 17 str. 2d., „vežėjas neatsako už krovinių praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl krovinių disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinių defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti“. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinių praradimą,

---

<sup>69</sup> Putzeys J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR concerning the Electronic Consignment Note. P. 534// 10 Unif. L. Rev. n.s. 532 (2005)  
[http://heinonline.org.skaitykla.mruni.eu/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2005&div=33&collection=journals&set\\_as\\_cursor=1&men\\_tab=srchresults&terms=Preparation\[of\]a\[Protocol\]Additional\[to\]the\[CMR\]concerning&type=matchall#522](http://heinonline.org.skaitykla.mruni.eu/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2005&div=33&collection=journals&set_as_cursor=1&men_tab=srchresults&terms=Preparation[of]a[Protocol]Additional[to]the[CMR]concerning&type=matchall#522). Prisijungimo laikas: 2014-03-24 d.

<sup>70</sup> Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomas protokolas dėl elektroninio važtaraščio // Valstybės Žinios. 2010, Nr. 151-7713. 1 str.

sužalojimą ar pavėluotą pristatymą, jei jis įrodo bent vieną iš pagrindų, nurodytų CMR konvencijos 17 str. 2 p.: „Vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti“. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad reikalingi (būtinai) nurodymai apskritai nebuvo pateikti. Tačiau esant tokioms aplinkybėms, jai nurodymai patiekti netikslūs arba neaiškūs ir vežėjas dėl savo paties aplaidumo nepaprašė krovinio siuntėją jų patikslinti, vežėjas gali būti pripažintas atsakingu.

Dėl krovinio paslėptų defektų - nustatinėjama, kad buvo defektų, įprastinėmis sąlygomis nebūdingų tokio pobūdžio kroviniams. Vežėjas turi įrodyti, kad jis tinkamai, kaip įprasta, rūpinosi kroviniu. Šiuo atveju vežėjas turi įrodyti „būtent tokias aplinkybes ir pasekmes, taip pat priežastinį ryšį tarp aplinkybių ir krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėlavimo pristatyti“<sup>71</sup>.

Tuo tarpu, jei vežėjas įrodinėja jo atsakomybę šalinančias ypatingos rizikos aplinkybes, numatytas 17 str. 4 p., teismas turėtų vadovautis šiomis nuostatomis: „jei vežėjas įrodinėja, kad žala atsirado dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visiškai arba iš dalies prarasti ar sugadinti: sudužę, surūdiję, supuvę, sudžiūvę, nubyrėję, suslūgę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan. (CMR konvencijos 17 str. 4 p. d papunktis), jis privalo įrodyti: 1) kad krovinio natūralios savybės (gedimas, rūdijimas ir pan.) buvo rizikos pagrindas; 2) kad jis padarė viską, kas būtina, kad išsaugotų krovinį“<sup>72</sup>.

CMR konvencija nustato, kad „vežėjas, praradus dalį arba visą krovinį, privalo atlyginti žalą, kompensacijos suma apskaičiuojama pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežti“<sup>73</sup>. Be to, remiantis CMR konvencijos 23 str. 4 d., „turi būti kompensuojamas visas užmokestis už vežimą, muitų rinkliavas ir mokesčius bei kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos, jeigu prarastas visas kroviny, ir proporcingai nuostolio dydžiui, praradus dalį krovinio; kiti nuostoliai nekompensuojami“. Tačiau bet kokių atveju, CMR konvencija nustato, kad kompensacija negali būti didesnė kaip 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstantį kilogramą svorio.

Kelių transportas užima svarbią vietą multimodaliniame krovinių vežime, nes jis sudaro žymią dalį pervežimų beveik visose multimodalinio krovinio vežimo sutartyse. Tai dažnai

---

<sup>71</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)“ // „Teismų praktika“, Nr. 15. 26 p.

<sup>72</sup> Ten pat. 30 p.

<sup>73</sup> Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107–2932. 23 str. 1 d.

vienintelė galimybė pervežti krovinį per infrastruktūros mazgus – per jūrą ar aerouostuos, sandėlius, geležinkelio stotis. Multimodaliniame vežime CMR konvencijos vežimo keliais etapui galiojimo klausimas vis dar yra diskusijų objektas. CMR 2 str. apima tik „Ro-ro“ rūšies multimodalinio vežimo operacijas. „Aiškios pozicijos nebuvimas dėl kitų vežimo rūšių, leidžia egzistuoti skirtingoms nuomonėms dėl CMR taikymo srities“<sup>74</sup>.

Byloje Quantum Corp. v. Plane Trucking Ltd and Air France<sup>75</sup> vykdant kietųjų diskų multimodalinį pervežimą, krovinyms buvo gabenamas oru iš Singapūro į Paryžių, o vėliau vilkiku (įskaitant keltu) iš Prancūzijos į Airiją. Krovinio transportavimo kelių transportu metu krovinyms buvo pavogtas. Nors krovinio savininkas „Air France“ pateikė avia važtaraštį, kuriame buvo atspindėtas pervežimas oro/sausuma, ir „Air France“ kroviniu pervežimo taisyklės leido vežėjui transportuoti krovinį kitų rūšių transporto priemonėmis, be atskiro raštiško įspėjimo. Tačiau krovinio savininkas argumentavo, jog nebuvo iš anksto susitarta, kad krovinyms iš Paryžiaus pasieks Dubliną sausumos keliais, o tik pažymėta, jog bet koku „Air France“ pasirinktu transportavimo būdu, todėl CMR konvencija negali būti taikoma. Anglijos ir Velso apeliacinis teismas šioje byloje rėmėsi Ženevos CMR konvencijos 1 str. 1 d., ir priėmė sprendimą, kad CMR konvencija taikoma ne tik tuomet, kai abi šalys susitaria dėl transportavimo sausumos keliais, tačiau ir tuomet, kai vežėjas rinkdamasis transporto priemonę, turi galimybę pasirinkti sausumos kelius. Taigi, CMR konvencija taikoma remiantis krovinio transportavimo kelių transportu faktų, o šiuo atveju toks transportavimas buvo apibrėžtas arba leistas pervežimo sutartyje.

Vokietijos federalinio aukščiausiojo teismo praktikoje buvo svarstytas atvejis, kai krovinyms (24 konteineriai su kopijavimo aparatais) buvo plukdomi jūra iš Tokijo į Roterdamą. Vežėjui pasiėmus konteinerius Roterdame, vilkikas uosto teritorijoje apsvirtė ir buvo stipriai apgadintas konteineris su jame buvusiais kopijavimo aparatais. Krovinio savininkui vežėjo išrašytame važtaraštyje buvo nustatyta Japonijos teismų jurisdikcija. Krovinio savininkas pateikė ieškinį Vokietijos teismams. Tuo tarpu Vokietijos federalinis aukščiausiasis teismas 2008 m. liepos 17 d. šioje byloje Nr. I ZR 181/05<sup>76</sup>, išaiškino, kad CMR konvencija „tiesiogiai“ netaikoma transportavimui sausuma, esant multimodaliniam pervežimui. Teismas argumentavo, kad tik ypatingais atvejais, apibrėžtais antrame konvencijos paragrafe (kai krovinyms neperkraunamas, net ir gabenant kita transporto priemone), ši gali būti taikoma multimodaliniam

<sup>74</sup> A. MESSENT and D.A. GLASS, Hill & Messent: CMR: Contracts for the international carriage of goods by road, London, LLP, 2000. P. 39.

<sup>75</sup> 2002 m. kovo 7 d. Byla „Quantum Corp. v. Plane Trucking Ltd.“ <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1016&step=Abstract>; prisijungimo laikas 2014-03-22.

<sup>76</sup> Vokietijos federalinio aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. byla Nr. I ZR 181/05 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=cbe1c434683317de826ad1e54e0dfd82&nr=44860&pos=1&anz=2>; prisijungimo laikas: 2014-03-24.

krovinio pervežimui. Be to, vienas argumentų buvo važtaraštyje nurodyta Japonijos teismų jurisdikcija, kai tuo tarpu Japonija nėra CMR narė, be to, nurodyta, kad taikytina Japonijos teisė, dar ir dėl to nebuvo negalima taikyti CMR konvencijos. Taigi, nors šioje byloje viena iš nurodomų sąlygų taikyti Vokietijos teismų jurisdikciją buvo tai, kad remiantis CMR konvencijos 31 (1) str. važtaraštyje buvo nurodyta, kad multimodalinio pervežimo vienas etapas turėjo vykti sausuma, tačiau šioje byloje ieškinyms buvo atmestas, ir krovinio savininkas privalėjo kreiptis į Japonijos teismą, kadangi važtaraštyje buvo nurodyta Japonijos teismų jurisdikcija ir taikytini Japonijos įstatymai.

#### **4.1.2.2. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius geležinkelių transportu**

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas nustato „geležinkelių transporto veiklos sąlygas, reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams ir reglamentuoja santykius, atsirandančius iš keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu“<sup>77</sup>. Šio Kodekso nuostatos suderintos su Europos Sąjungos teisės aktais, nurodytais šio Kodekso priede. Be to, krovinių vežimo sąlygas ir tvarką, taip pat geležinkelio įmonės (vežėjo), krovinio siuntėjo (gavėjo) teises be šio kodekso, nustato ir Civilinis kodeksas, taip pat Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys, Krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklės<sup>78</sup> ir kiti teisės aktai.

LR geležinkelių transporto kodekso (toliau tekste – GTK) 3 str. 2 d. pateikiama tokia geležinkelio įmonės (vežėjo) sąvoka – „licencijuota įmonė (juridinis asmuo, kita organizacija, juridinio asmens, kitos organizacijos filialas), kurios veikla yra teikti keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo geležinkelių transportu vietiniais ir (ar) tarptautiniais maršrutais paslaugas ir užtikrinti trauką, taip pat įmonė (juridinis asmuo, kita organizacija, juridinio asmens, kitos organizacijos filialas), kuri užtikrina tik trauką“<sup>79</sup>. GTK 3 str. 17 d. nustatyta, kad „krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais paslauga – krovinių vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai traukinys su visais traukinio vagonais kerta mažiausiai vienos Europos Sąjungos valstybės narės sieną, net jeigu traukinys buvo perdarytas, o jo dalys yra skirtingos kilmės ar paskirties“<sup>80</sup>.

<sup>77</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas. Geležinkelių transporto kodeksas. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.

<sup>78</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. 174 „Dėl Krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių tvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 52-1507.

<sup>79</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas. Geležinkelių transporto kodeksas. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.

<sup>80</sup> Ten pat.



GTK 35 str. 2 d. nustatyta, kad „geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudaro krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis“. Remiantis GTK 56 str. 1 d., „už keleivių ir bagažo, krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutarčių pažeidimą atsako geležinkelio įmonė (vežėjas), keleiviai, krovinių siuntėjai ir gavėjai“.

Pagal GTK sutartinė vežėjo atsakomybė pervežant krovinius geležinkelių transportu atsiranda dviem pagrindais: dėl organizacinės sutarties pažeidimo (GTK 62 str.); dėl krovinio vežimo sutarties pažeidimo: krovinio praradimą, trūkumą ar sužalojimą (GTK 57 str.), už vežimo termino praleidimą (GTK 60 str.), už prarastus ar sužalotus krovinio siuntėjo (gavėjo) riedmenis, konteinerius ar specialiąją krovinių tvirtinimo įrangą (GTK 61 str.), už prarastus ar sugadintus geležinkelio įmonės (vežėjo) riedmenis, konteinerius ar specialiąją krovinių tvirtinimo įrangą (GTK 65 str.), už prarastus ar sugadintus geležinkelio įmonės (vežėjo) riedmenis, konteinerius ar specialiąją krovinių tvirtinimo įrangą (GKT 66 str.).

Vežėjas visiškai atsako už priimto vežti krovinio ir bagažo praradimą, trūkumą ir sužalojimą nuo jų priėmimo vežti iki atidavimo gavėjui arba perdavimo nustatyta tvarka kitam jo įgaliotam asmeniui, jeigu „neįrodo, kad krovinio ar bagažo praradimas, trūkumas ar sužalojimas kilo ne dėl jos kaltės“<sup>81</sup>. Taigi, „nuo priėmimo krovinių vežti momento t.y. uždėjus pradinės stoties antspaudą važtaraštyje“<sup>82</sup> vežėjas tampa atsakingas už krovinio vežimo sutarties pažeidimą.

GTK 58 str. nustato kad geležinkelio įmonė (vežėjas) neatsako už krovinio praradimą, trūkumą ar sužalojimą, jeigu: 1) tai įvyko dėl krovinio siuntėjo (gavėjo) kaltės; 2) tai įvyko dėl natūralių vežamo krovinio ar bagažo savybių; 3) tai įvyko dėl taros ar įpakavimo trūkumų, kurių nebuvo galima pastebėti priimant krovinių ar bagažą vežti, jei nėra taros ar įpakavimo sužalojimo požymių; 4) krovinio ar bagažo trūkumas neviršija šio GTK 44 str. 2 d. numatytų nuostolio (natūralaus sumažėjimo), svarstyklių arba krovinio svėrimo tikslumo normų ir krovinyje ar bagaže atvežtas techniškai tvarkingu vagonu (konteineriu) su nepažeistomis siuntėjo plombomis; 5) krovinyje pateiktas gavėjui su nepažeistomis siuntėjo plombomis; 6) krovinyje atvežtas tvarkingais atviraisiais vagonais, jis nebuvo pakeliui perkrautas, nepažeistas apsauginis ženklavimas, krovinyje yra tvarkingai sutvirtintas; 7) krovinyje atvežtas lydimas siuntėjo ar gavėjo palydovo; 8) tai įvyko dėl nenugalimos jėgos.

Taigi, vežėjui nepavykus įrodyti šių atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų, vežėjo atsakomybė už krovinio praradimą bus preziumuojama, ir vežėjas turės atlyginti žalą.

---

<sup>81</sup> Ten pat. 57 str.

<sup>82</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. 174 „Dėl krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių tvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-1507. 95 p.

Remiantis GTK 59 str. 1d. „už žalą, padarytą vežant krovinį ar bagažą, geležinkelio įmonė (vežėjas) atsako: krovinį ar bagažą praradus arba esant jo trūkumui – prarasto arba trūkstamo krovinio ar bagažo vertės dydžiu; krovinį ar bagažą sužalojus – sumos, kuria sumažėjo jo vertė, dydžiu; praradus krovinį ar bagažą, kurio vertė nurodyta perduodant vežti, – nurodytosios krovinio ar bagažo vertės dydžiu. Jeigu geležinkelio įmonė (vežėjas) įrodo, kad tikroji krovinio ar bagažo vertė yra mažesnė už nurodytąją, – tikrosios jo vertės dydžiu“.

GTK 59 str. 2 d. nustatyta, kad jeigu dėl „sužalojimo, už kurį geležinkelio įmonė (vežėjas) atsako, krovinio ar bagažo kokybė pasikeitė tiek, kad jo nebegalima naudoti pagal tiesioginę paskirtį, krovinio ar bagažo gavėjas turi teisę jo atsisakyti ir pareikalauti atlyginti už krovinį ar bagažą kaip už prarastą. Tačiau jeigu krovinytis ar bagažas, už kurio praradimą ar trūkumą geležinkelio įmonė (vežėjas) sumokėjo atitinkamą atlyginimą, vėliau surandamas, geležinkelio įmonės (vežėjo) apie tokį suradimą informuotas gavėjas (siuntėjas) per vienus metus turi teisę pareikalauti, kad tas krovinytis ar bagažas būtų jam išduotas. Šiuo atveju jis turi grąžinti geležinkelio įmonei (vežėjui) atlyginimą, gautą už prarastą ar trūkstamą krovinį, tačiau turi teisę išreikalauti iš geležinkelio įmonės (vežėjo) prarasto ar trūkstamo krovinio vertės dydžio nuostolius, padarytus jam dėl pavėluoto krovinio ar bagažo pristatymo“<sup>83</sup>. Geležinkelio įmonė (vežėjas) taip pat atsako „už krovinio ar bagažo vežimo termino, nustatyto vežimo sutartyje, praleidimą, jeigu neįrodo, kad terminas praleistas ne dėl jos kaltės. Be to, geležinkelio įmonė (vežėjas), pavėluotai pristačiusi krovinį ar bagažą, atlygina padarytus nuostolius“<sup>84</sup>.

Galima teigti, jog Lietuvos Respublika dėl savo geografinės padėties, yra beveik pačioje Europos ir Azijos šalių sankirtoje. Taigi, savaime suprantama, kodėl Lietuva yra viena iš nedaugelio Europos valstybių, per kurią kroviniai dažnai pervežami iš Europos į Aziją ir atvirkščiai. Būtent tai ir lemia, kad Lietuvos Respublikoje geležinkeliais tarptautiniai krovinių pervežimai reguliuojami dviejų tarptautinių teisės aktų, iš esmės nustatančių skirtingą teisinį reguliavimą, t.y.: 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (SMGS), prie kurios Lietuvos Respublika prisijungė 1992 m., ir 1980 m. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF), kurios priedas B - Vienodosios tarptautinio krovinių geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM), prie kurios Lietuvos Respublika prisijungė 1992 m. Atitinkamai pažymėtina, jog SMGS reglamentuoja tarptautinius krovinių pervežimus geležinkeliais Azijos ir NVS šalyse, o tuo tarpu CIM taikytinos reguliuojant pervežimus Europos šalyse.

Galimybė reguliuoti tarptautinius krovinių pervežimus vykdomus geležinkeliais šiais dviem teisės aktais, bei jų tarpusavio santykis praktinio taikymo metu - tai savaime suponuoja

<sup>83</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas. Geležinkelių transporto kodeksas. // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489. 59 str. 3d.

<sup>84</sup> Ten pat. 60 str.

teisinio reguliavimo problemas siekiant nustatyti krovinių vežėjo civilinę teisinę atsakomybę. Be to svarbu įvertinti ir šiuo metu vykstantį šių dviejų teisės aktų unifikavimo procesą, kuriuo siekiama švelniai suvienodinti krovinių vežimo proceso reglamentavimą. 2004 m. tarptautinis geležinkelių transporto komitetas, vadinamas CIT, pradėjo projektą „Transporto teisinių sistemų CIM/SMGS sąveika“, kurio pagrindu pradėta kurti bendra CIM/SMGS teisinė sistema. Kaip nurodo Nikitinas V. „nors CIT teisininkų pradėto projekto pagrindinis tikslas yra unifikuoti CIM ir SMGS teisės aktus, tačiau tai įmanoma pasiekti tik laipsniškai, pradedant švelniosios teisės (angl. „soft law“) kūrimu ir pereinant prie bendrojo privalomojo reglamentavimo“<sup>85</sup>.

Pirmieji žingsniai CIM ir SMGS vienodinimo link buvo padaryti sukūrus bendrąjį CIM / SMGS važtaraštį, „kurio taikymas yra pagrįstas siuntėjo ir vežėjo susitarimu“<sup>86</sup>. To pasekoje nuo 2006 m. rugsėjo 11 d. galima naudoti bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį, kurio taikymą reguliuoja CIM/SMGS važtaraščio žinynas (SMGS sutarties 22 priedas). Kaip nurodė V. Nikitinas, „CIM / SMGS važtaraščio naudojimas vežant krovinį iš vieno teisinio režimo teritorijos į kito režimo teritoriją išimtinai priklauso nuo pačių vežimo sutarties šalių valios“<sup>87</sup>. Taigi, vežimo sutarties šalys gali pasirinkti – naudoti atskirus CIM ar SMGS važtaraščius, ir kertant sieną ir keičiantis reguliavimo sričiai, perrašyti važtaraščius, arba naudoti iš karto bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį, kuris automatiškai CIM galiojimo teritorijoje bus naudojamas kaip CIM važtaraštis, o SMGS galiojimo teritorijoje – kaip SMGS važtaraštis.

Nors bendrasis CIM / SMGS važtaraštis atsiradimą paskatino vežėjų atsakomybės nustatymo problemos vykdant krovinių tarptautinius pervežimus, tačiau vežėjų atsakomybės reguliavimas dėl jo atsiradimo iš esmės nepasikeitė. Taikant bendrąjį CIM/SMGS važtaraštį nebuvo įvestas naujas teisinis krovinių pervežimų geležinkeliais reguliavimas, o vežimo geležinkeliais vežimo sutarties dalyviai ir toliau remiasi CIM ir SMGS normomis.

Pagal žinyno A dalies 4 punktą, šis žinynas galioja CIT nariams ir jų klientams, taip pat SMGS dalyviams ir jų siuntėjams bei gavėjams, ir taikomas siuntoms: „vežamoms vadovaujantis CIM vienodosiomis teisės nuostatomis ir SMGS; pateikiamoms vežti su CIM/SMGS važtaraščiu; kurias veža šio žinyno 1 priede nurodyti CIM vežėjai ir SMGS geležinkeliai; kurios persiuntimo vietoje pasilieka vieno CIM vežėjo arba vieno SMGS geležinkelio priežiūroje“.

---

<sup>85</sup> Nikitinas V. Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimo raida ir teisinė reikšmė. // Vilnius, Teisė, 2012 83. P. 236.

<sup>86</sup> HOEKS, M. The harmonization of intermodal liability arrangements. In European Transport Law. Kluwer Law International, 2005. P.261.

<sup>87</sup> Nikitinas V. Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimo raida ir teisinė reikšmė. // Vilnius, Teisė, 2012 83. P. 237.

Be to, kaip nurodoma šio žinyno A dalies 4 punkte, žinyno taikymo sritis: CIM srityje šio žinyno nuostatos taikomos, jei „dėl to susitarė klientas ir vežėjas bei vežėjai tarpusavyje. CIM/SMGS važtaraščio naudojimas taip pat galioja kaip susitarimas. SMGS srityje šio žinyno nuostatos galioja tik tiems vežimo maršrutams, kuriuos yra nustatė SMGS dalyviai, taikantys šį žinyną. Svarbu yra tai, kad žinyno 12 p nurodyta, kad CIM vienodųjų teisės nuostatu ir SMGS atsakomybės nustatymas, naudojant CIM/SMGS važtaraštį, nesikeičia“.

COTIF susitarimo B priedo CIM 3 str. a) p., apibrėžia vežėjo sąvoką, tai vežėjas, „su kuriuo siuntėjas yra sudaręs vežimo sutartį pagal šias Vienodąsias taisykles, arba paskesnis vežėjas, atsakingas pagal tą sutartį“; pagal šio str. b) p., „vykdomasis vežėjas“ – vežėjas, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su siuntėju, bet kuriam vežėjas, nurodytas a punkte, yra patikėjęs vykdyti visą arba tam tikrą dalį vežimo geležinkeliais<sup>88</sup>. Tuo tarpu nors SMGS nepateikia vežėjo sąvokos, tačiau darytina išvada, kad vežėjas taip pat yra suprantamas kaip geležinkelio įmonė.

Remiantis CIM 6 str. 1 paragrafu, kuris numato, kad „vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti gavėjui“, krovinio vežimo sutartis laikytina pagal CIM konsensualine, kadangi sudaryta ji laikoma nuo šalių valios išreiškimo momento. Tuo tarpu pagal SMGS krovinio vežimo sutartis laikytina realine, t.y. sutartis laikoma sudaryta nuo krovinio perdavimo momento. Ši išvada išplaukia ir SMGS 22 str. 1 paragrafo, kuriame 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 krovinytis vežamas į šalis, kurių geležinkeliai nėra šio Susitarimo dalyviai, – po važtaraščio įforminimo kroviniui vežti“. Šio straipsnio 2 paragrafe numatyta, kad „visi kiti geležinkeliai, priimdami vežti krovinį kartu su važtaraščiu, prisijungia prie vežimo sutarties ir prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus“. Taigi, vežėjui atsakomybė už krovinį tenka nuo krovinio priėmimo vežti iki jo išdavimo momento.

Vežėjo atsakomybę pagal SMGS reglamentuoja SMGS V skyrius. SMGS 23 str. 1 paragrafas nustato, kad „geležinkelis atsako 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 per visą laiką nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo galinėje stotyje, o jeigu krovinytis persiųstas į šalis, kurių geležinkeliai nėra šio Susitarimo dalyviai, - iki važtaraščio pagal kitą susitarimą dėl tiesioginių tarptautinių vežiojimų įforminimo“. Tačiau bet koku atveju, kaip nustato šios

---

<sup>88</sup> 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.

straipsnio 2 paragrafas, „bet kuriuo atveju geležinkelis neturi atlyginti didesnių nuostolių sumų negu būtų viso krovinio praradimo suma“.

SMGS susitarimo 23 str. 3 paragrafas nustato ir apibūdina geležinkelių atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, tačiau remiantis SMGS 23 str. 8 paragrafu, „geležinkelis turi įrodyti, kad prarastas visas kroviny ar jo dalis, trūksta masės, kroviny sugadintas, sugedęs arba dėl kitokių priežasčių pablogėjo jo kokybė tik dėl 23 str. 3 paragrafo 1 ir 3 punktuose nurodytų priežasčių: (t.y. dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo geležinkelio, kurių jis negalėjo numatyti ir dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės ar jų reikalavimų, dėl kurių pasekmių negalima apkaltinti geležinkelio“. Taigi, SMGS nustato palankesnę reguliavimą vežėjui, nei krovinio gavėjui (siuntėjui).

CIM 23 str. 1 paragrafas nustato, jog „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, taip pat už žalą, atsiradusią pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, nesvarbu, kokia geležinkelių infrastruktūra buvo naudota“. CIM 30 str. 1 paragrafas nustato, kad „kai prarandamas visas kroviny ar jo dalis, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, kuri apskaičiuojama pagal biržos kainą arba, jei jos negalima nustatyti, pagal rinkos kainą, o jeigu negalima nustatyti nei biržos, nei rinkos kainos, pagal tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje“. CIM 30 str. 2 paragrafas nustato, kad „kompensacija negali būti didesnė negu 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui, t.y. 17 SDR“. Tačiau nepaisant to, 4 paragrafas nustato, kad „vežėjas privalo grąžinti vežimo mokestį, sumokėtus muitus ir kitas sumas, sumokėtas vežant prarastą krovinį, išskyrus akcizo mokestį už tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą“. Vokietijos federalinis aukščiausiasis teismas 2003 m. birželio 26 d. byloje Nr. I ZR 206/00<sup>89</sup> išaiškino sąvokos „kitos su vežimu susijusios išlaidos“ reikšmę. Šioje byloje teismas nurodė, kad tabako mokestis nėra padengiamas pagal CIM 30 str. 4 d., kadangi šios išlaidos buvo dalis krovinio siuntėjo rizikos, ir atsirado dėl to, kad cigaretės buvo pavogtos. Kompensuojamos tik muitinės rinkliavos, vežimo mokesčiai ir kiti mokesčiai, susiję su vežimu.

Pagal CIM 23 str. 2 paragrafą, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, jei „kroviny prarandamas, apgadinamas arba pavėjuojama jį pristatyti per jo pristatymo terminą dėl turinčio tam teisę asmens kaltės, dėl jo duoto pavedimo, jei nėra vežėjo kaltės, dėl paties krovinio defektų

---

<sup>89</sup> Vokietijos federalinio aukščiausiojo teismo 2003 m. birželio 26 d. byla Nr. I ZR 206/00 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=1fa8ded3195f819f968d2faf6647e595&nr=27308&pos=0&anz=1> prisijungimo laikas: 2014-03-24.

(krovinio sugedimo iš vidaus, krovinio masės sumažėjimo ir kt.) arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti nuo jų pasekmių“. Remiantis 3 paragrafu vežėjas atleidžiamas nuo šios atsakomybės, kai „kroviny s prarandamas arba apgadinamas dėl ypatingos rizikos, būdingos vienai ar kelioms iš aplinkybių, nurodytų šiame paragrafe“.

Krovinio pristatymo terminus reglamentuoja SMGS 14 str., o atsakomybę už krovinio pavėluotą pristatymą reglamentuoja 27 str. SMGS 27 str. nustatyta, kad „už krovinio pristatymo termino pažeidimą geležinkelis sumoka baudą, kurios dydis nustatomas atsižvelgiant į pažeidusiam terminą geležinkeliui priklausančius važtapinigių ir sugaišties dydį (trukmę), kuris nustatomas kaip sugaišties (parų) ir bendro krovinio pristatymo termino santykis, išreikštas atitinkama procentine važtapinigių išraiška pagal vėlavimo trukmę“.

Atitinkamai krovinio pristatymo terminus reglamentuoja CIM 16 str. Tuo tarpu CIM 30 str. 1 paragrafas nustato, kad „turintis tam teisę asmuo gali, neprivalėdamas pateikti papildomų įrodymų, laikyti krovinį prarastu, jeigu per 30 dienų nuo krovinio pristatymo termino pabaigos jis nebuvo pristatytas arba perduotas disponuoti“.

#### **4.1.2.3. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius oro transportu**

Pirmasis tarptautinis dokumentas, kuriuo buvo reguliuojami krovinių pervežimai oru buvo 1929 m. Varšuvos konvencija. Konvencija ne kartą buvo keista protokolais. Tuo tarpu ne visi jos pakeitimai buvo ratifikuoti visų Varšuvos sistemos narių. Šios konvencijos nuostatom s konsoliduoti ir modernizuoti buvo parengta nauja Monrealio konvencija, pasirašyta 1999 m. gegužės 28 d., kadangi Varšuvos konvencija dėl savo sudėtingos sistemos ja u negalėjo patenkinti nuostatų taikymo vienodumo reikalavimų. Tačiau iki dabar tik apie pusė visų Varšuvos konvencijos narių yra ratifikavę Monrealio konvenciją. Be to, pažymėtina, kad Monrealio konvencija nereikalauja Varšuvos konvencijos denonsavimo, taigi šiuo metu abi sistemos veikia lygia greta viena šalia kitos.

Kadangi krovinių pervežimas oru dažniausiai vyksta tarp aerouostų, dauguma sutarčių dėl krovinių pervežimo oru tampa multimodalinio pervežimo sutarties dalimi. Varšuvos konvencija vežimą oru apibrėžia kaip laikotarpį, „kurio metu vežėjas saugo bagažą arba prekes, nepriklausomai nuo to, ar tai yra oro uoste, orlaivyje arba kurioje nors kitoje vietoje, jei įlaipinama ne oro uoste“<sup>90</sup>. Remiantis šio straipsnio 1 p., „vežėjas atsako už žalą, atsiradusią

---

<sup>90</sup> Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija) // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414. 18 str. 2 d.

sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą arba prekes, jei atsitikimas, dėl kurio atsirado žala, įvyko vežimo oru metu“. Akivaizdu, jog ši sąvoka yra per plati, kadangi apima laikotarpį, kai vežėjas krovinio faktiškai nekontroliuoja. Anglijos teismas dar 1986 m. vasario 06 d. *Swiss Bank Corp v Brink's-MAT Ltd* [1986] Q.B. 853 byloje konstatavo, kad „jei kroviny yra vagone, puspriekabėje ir vežamas į vežėjo sandėlį, nepaisant to, kad jis yra vežėjo teritorijoje, už jį oro vežėjas neatsako, kadangi jis neturi krovinio savo valdyme ir jo nekontroliuoja“.

Tuo tarpu Monrealio konvencijos 18 str. nurodo, kad vežimas oru, apima „laikotarpį, per kurį už krovinį atsako vežėjas“<sup>91</sup>. Be to, abi šios konvencijos numato, kad vežimo oru laikotarpis neapima jokio vežimo žeme, jūra arba upe, atlikto už oro uosto ribų. Tačiau, jei toks vežimas (vežimo žeme, jūra arba upe) vykdomas siekiant pakrauti, išduoti arba perkrauti krovinį ir atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, tada bet kokie nuostoliai, kol nebus įrodyta priešingai, laikomi kilusiais iš įvykio, atsitikusio vežimo oru metu.

Monrealio konvencijos 18 str. 4 d. nustatyta, kad „jeigu vežėjas be siuntėjo sutikimo pakeičia vežimą, dėl kurio šalys susitarė, jog jis bus vykdomas oru, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežimo, toks vežimas kita transporto rūšimi priskiriamas vežimo oru laikotarpiui“<sup>92</sup>.

Varšuvos konvencijos 22 str. 2. a) punktas nustato, kad „vežant registruotą bagažą ir prekes, vežėjo atsakomybė ribojama dviejų šimtų penkiasdešimties frankų suma už kilogramą, išskyrus tuos atvejus, kai keleivis arba siuntėjas vietos perdavimo vežėjui momentu padaro specialų pareiškimą apie suinteresuotumą nuvežti į paskirties vietą ir sumoka, jei to reikia, papildomą rinkliavą“<sup>93</sup>. Remiantis Varšuvos konvencijos 22 str. 5 d., „frankais nurodytos sumos bus laikomos valiutiniu vienetu, kurį sudaro šešiasdešimt penki su puse miligramai aukso devyni šimtai tūkstantųjų prabos“. Monrealio konvencijos 22 str. 3 d. numato tokias vežėjos atsakomybės ribas: „vežant krovinį, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo neviršija 17 STT vienam kilogramui, nebent siuntėjas, perduodamas siuntą vežėjui, pateikė specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju reikalaujama“<sup>94</sup>. Šioje konvencijoje nurodytas dydis STT - suma, išreikšta specialiosiomis skolinimosi teisėmis, atitinka Tarptautinio valiutos fondo apibrėžtas specialiąsias skolinimosi teises, t.y. SDR.

<sup>91</sup> Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435. 18 str. 3 d.

<sup>92</sup> Ten pat.

<sup>93</sup> Hagos Protokolas apie konvencijos "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo", pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-413.

<sup>94</sup> Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435.

Be to, pažymėtina, kad remiantis Monrealio konvencijos 23 str. 2 d., tos valstybės, kurios nepriklauso Tarptautiniam valiutos fondui gali ratifikuodamos, prisijungdamos ar bet kada po to paskelbti, jog vežėjo atsakomybės riba pagal yra „250 piniginių vienetų kilogramui pagal 22 str. 3 d. Šis piniginis vienetas atitinka 65,5 miligramus devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso“<sup>95</sup>.

Taigi, galima daryti pagręstą išvadą, jog abu teisės aktai nustato vienodą vežėjo atsakomybės dydį - vežant krovinį, dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo vežėjo atsakomybės riba neviršija 17 SDR vienam kilogramui. Išimtis – jeigu krovinio siuntėjas, perduodamas siuntą vežėjui, pateikė specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju reikalaujama.

Iš šių dviejų konvencijų, tik Monrealio konvencija nustato vežėjo atsakomybę krovinio pavėluoto pristatymo gavėjui atveju. Pagal Varšuvos konvencijos 20 str. 1 d. vežėjas neatsako, jei jis „įrodys, kad jis ir jo agentai ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti arba jiems buvo neįmanoma jų imtis“. Tuo tarpu pagal Monrealio konvencijos 20 str., “jeigu vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Jeigu dėl keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo kompensacijos reikalauja kitas asmuo, o ne pats keleivis, vežėjas taip pat visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės tiek, kiek jis įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė to keleivio neatsargumas ar kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas“.

Varšuvos konvencijos 31 str. 1 d. nustato, kad „kombinuotų vežimų atvejais, kai jie iš dalies vykdomi oru ir iš dalies kokia nors kita vežimų rūšimi, šios Konvencijos nuostatos taikomos tik vežimui oru, jei jis atitinka 1 straipsnio sąlygas, t.y. už užmokestį vykdomas tarptautinis krovinių vežimas arba orlaiviu vežimo oru įmonė vykdomiems nemokamiems vežimams“. Tokiu atveju šalys, esant kombinuotam pervežimui, gali įtraukti į vežimo oru dokumentą sąlygas, susijusias su kitų vežimų rūšimis, su sąlyga, kad šios Konvencijos nuostatos bus taikomos vežimams oru.

---

<sup>95</sup> Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435.



#### 4.1.2.4. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant krovinius jūrų transportu

LR Prekybinės laivybos įstatymas reglamentuoja santykius, atsirandančius vežant jūrų laivais krovinius, taip pat reglamentuoja kitus civilinius teisinius santykius, susijusius su laivyba jūroje tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys. Šio įstatymo 14 str. 2 d. numato, kad „kroviniai jūroje vežami vadovaujantis 1924 m. tarptautine 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 pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės)“<sup>96</sup>.

Hagos taisyklių 1 str. a) p. nustatyta, kad vežėjas – „laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo sutartį su siuntėju“. Šių taisyklių 1 str. e) punkte nustatyta, kad „prekių vežimas apima laikotarpį nuo momento, kai prekės yra pakrautos į laivą iki momento, kai jos iškraunamos iš laivo“. Darytina išvada, kad į šių taisyklių reguliavimo sferą patenka vežimo laikotarpis, tik faktiškai pakrovus krovinį į laivą ir tik iki krovinio iškrovimo momento. Žinoma, toks reguliavimas laikytinas ydingu, nes iškrovimo procedūra yra sudėtingas procesas, galintis trukti daugiau nei vieną dieną. Be to, Hagos taisyklių 4 str. 5 d. nustatė pakankamai mažą 100 svarų sterlingų limitą už vieną paketą arba už vienetą arba tos sumos ekvivalentą kita valiuta, „už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su jomis susijusius netekimą ar sužalojimą, jei siuntėjas, prieš siųsdamas prekes, nenurodė ir į konosamentą neįrašė tokių prekių rūšies ir vertės“.

Remiantis Hagos taisyklių 3 str. 1 d. „vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai: a) paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti; b) tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti; c) parengti triumus, šaldymo ir vėsinimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriuose yra vežamos prekės, kad šie būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes“.

Vadovaujantis Hagos taisyklių 4 str. 1 d. nuostatomis, „nei vežėjas, nei laivas neatsako už netekimą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukioti, jeigu tai nebuvo padaryta dėl vežėjo nesugebėjimo deramai kruopščiai parengti laivą plaukiojimui bei užtikrinti, kad jo įgula būtų tinkamai sukomplektuota, jis būtų parengtas kelionei ir aprūpintas, o triumai, šaldymo ir vėsinimo kameros bei visos kitos laivo dalys, kuriuose yra vežamos prekės,

<sup>96</sup> Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300

parengti, kad būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes pagal 3 straipsnio 1 dalies nuostatas”. Jeigu netekimas ar sužalojimas atsirado dėl laivo netinkamumo plaukianti, pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis pripažinti išimtį pagal šį straipsnį. Taigi, vežėjui prieš reisą atlikus pareigas, nustatytas Hagos konvencijos 3 str. 1 d., vežėjas galės pasinaudoti Hagos taisyklių 4 str. 2 d. nustatytais atsakomybės išimtimis už krovinio netekimą ar sužalojimą. Be to, Hagos taisyklių 3 str. 2 d. nustatyta, kad vadovaudamasis taisyklių 4 str. nuostatomis, „vežėjas tinkamai ir rūpestingai pakrauna, tvarko, sukrauna, veža, laiko prižiūri ir iškrauna vežamas prekes“.

Vežėjo atsakomybės už krovinio pavėluotą pristatymą nei Hagos taisyklės, nei Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas nereglamentuoja, todėl darytina išvada, kad sutarties šalys gali pačios nustatyti savo atsakomybės sąlygas dėl krovinio pavėluoto pristatymo.

Hagos taisyklės nepatenkino esminių poreikių, kadangi jų numatytas vežėjo atsakomybės reguliavimas buvo neišsamus, ir 1968 m. buvo priimtas Hagos taisyklių pakeitimų projektas, pakeičiantis ir papildantis 1924 m. Briuselio konvenciją. Protokolas įsigaliojo 1977 m. ir vadinamas Visbiu taisyklėmis, kurios pakeitė vežėjo civilinės atsakomybės apribojimus. Hagos - Visbiu taisyklės nustatė vežėjo atsakomybės maksimalias ribas. Taisyklių 4 str. 5 d. a) p. nustatyta, kad „jei siuntėjas, prieš siūsdamas prekes, nenurodė ir į konosamentą neįrašė tokių prekių rūšies ir vertės, nei vežėjas, nei laivas jokių atveju nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusį turto netekimą ar sužalojimą, kurių suma yra didesnė kaip 666,67 atsiskaitymo vienetai už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vieneta arba 2 atsiskaitymo vienetai už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis“<sup>97</sup>. Šiame straipsnyje nurodytas atsiskaitymo vienetas Tarptautinio valiutos fondo nustatyta speciali skolinimosi teisė - SDR<sup>98</sup>.

1978 metais Hamburge buvo priimta Jungtinių Tautų Konvencija dėl krovinių vežimo jūra - „Hamburgo taisyklės“. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublika nėra 1978 m. Jungtinių tautų konvencijos dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės) dalyve, tačiau vykdant multimodalinius pervežimus, šių taisyklių nustatytas vežėjo atsakomybės dydžio ribojimo klausimas aktualus, kadangi šios taisyklės iš dalies keitė Hagos Visbiu taisykles. Hamburgo taisyklės nustato vežėjo atsakomybę jau nuo momento, kai vežėjas perima krovinį savo žinion išvykimo uoste, iki pat to momento, kai jis krovinio gavėjui perduoda krovinį paskirties uoste.

<sup>97</sup> Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 91 (1)-4122.

<sup>98</sup> SDR – *Special Drawing Rights*. SDR ir lito santykį skelbia Lietuvos bankas ([www.lb.lt/exchange/default.asp](http://www.lb.lt/exchange/default.asp)).

Taisyklės be to sukonkretina krovinių priėmimo ir krovinių perdavimo momentus, kuriuos galima nustatyti pagal pakrovimo ar iškrovimo uosto taisykles Hamburgo taisyklių 4 straipsnis).

Hamburgo taisyklių 5 str. 1 d. yra nustatyta, kad „vežėjas atsako už krovinių praradimą, sužalojimą ar pavėluotą pristatymą, jei tik jis neįrodys, kad jis, jo darbuotojai ar agentai tinkamai atliko savo pareigas ir padarė visas įmanomas pastangas žalai atsirasti“. Taigi galima teigti, kad Hamburgo taisyklių pagrindas yra vežėjo kaltės prezumpcija. Pažymėtina, kad Hamburgo taisyklių 5 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad „vežėjas atlygina žalą atsiradusią dėl gaisro tik tuo atveju, kada įrodyta, jog gaisras atsirado dėl jo kaltės“. Reikėtų pabrėžti, kad šiose taisyklėse skirtingai nuo Hagos ir Hagos - Visbiu taisyklių nėra vežėjo atleidimo nuo atsakomybės baigtinio sąrašo.

Tiek Hagos, tiek Hagos - Visbiu taisyklės nenurodo, kada laikoma, jog kroviny yra prarastas. Tačiau Hamburgo taisyklių normos, reguliuojančios vežėjo atsakomybę už parastą bei sugadintą krovinį nurodo, kad kroviny laikomas parastu, jei kroviny nėra pristatytas per 60 dienų nuo nurodyto termino. Be to, Hamburgo taisyklės, padidino vežėjo atsakomybės maksimumą iki 835 atsiskaitymo vienetų už krovinių vietą ar vienetą bei 2,5 atsiskaitymo vienetų už vieną parastą bruto kilogramą, priklausomai nuo to, kuri suma didesnė. Atsakomybė už pavėlavimą pristatyti krovinį lygi frachto už pavėluotai pristatyta krovinį kainai, padaugintai iš 2,5, tačiau negali būti didesnė nei bendra frachto suma. Bet kuriuo atveju kompensacijos suma negali būti didesnė nei krovinių vertė jo viso praradimo atveju.

Svarbią reikšmę turės šiuo metu jau priimta 2008 m. gruodžio 11 d. Jungtinių tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra, kitaip dar vadinama Roterdamo taisyklėmis. L. Jasutienės teigimu „konvencija įneš pasikeitimų į krovinių vežimo tarptautinių jūrų transportu rinką, ypač vežėjo pareigų reglamentavimo srityje“<sup>99</sup>. Roterdamo taisyklės įsigalios praėjus metams nuo to laiko, kai paskutinė iš būtinų ne mažiau nei 20 joms įsigaliooti numatytų šalių jas ratifikuos (94 str.), taigi šiuo metu konvencija dar neįsigaliojusi. Priimti Roterdamo taisykles paskatino daugybė priežasčių, tarp jų pažymėtina ir „multimodalinių bei nuo durų iki durų vežimų (jiems taip pat taikomos Roterdamo taisyklės, jei kroviny yra vežamas bent vienoje atkarpoje jūrų transportu) poreikis bei naujausių IT technologijų taikymas sudarant ir vykdant vežimo sutartis“<sup>100</sup>.

Lietuvos mokslininkai nėra visapusiškai analizavę krovinių vežimo jūrų transportu tarptautiniais maršrutais vežėjo pareigų, įtvirtintų Roterdamo taisyklėse, sudėties. Tokios

<sup>99</sup> Jasutienė L. Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transportu vežėjo pareigas // Socialinių mokslų studijos. Vilnius, 2013, Nr. 5 (3). P. 928.

<sup>100</sup> Jasutienė L. Krovinių siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių tautų konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė // Jurisprudencija: Vilnius, 2012, 4(3). P. 1126.

analizės trūkumas Lietuvoje taip pat suponuoja teisinį netikrumą dėl šios Konvencijos ratifikavimo reikalingumo.

#### **4.1.2.5. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pervežant vidaus vandenų transportu**

Lietuvos Respublikos Vidaus vandenų transporto kodeksas reguliuoja vidaus vandenų laivybos, uostų veiklos, keleivių, krovinių, bagažo, pašto vežimo, buksyravimo santykius, taip pat nustato atsakomybę už žalą, padarytą vidaus vandenų transporto, ir už kitus šio kodekso nuostatų pažeidimus<sup>101</sup>. 2001 m. birželio 22 d. Budapešte pasirašyta Konvencija dėl sutarčių vežti krovinius vidaus vandenų keliais (CMNI). Lietuva nėra šios konvencijos narė.

Pagal CMNI konvencijos 16 str. 1 d. vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl „krovinio praradimo ar sugadinimo, nuo to momento, kai jis paėmė jį vežti ir iki jo pristatymo momento, arba dėl pavėluoto pristatymo, nebent jis gali įrodyti, kad nuostoliai atsirado dėl aplinkybių, kurių rūpestingas vežėjas negalėjo numatyti ir kurių pasekmių negalėjo išvengti. CMNI 17 str. 1 d. nustato vežėjo atsakomybę ir neveikimą savo agentų ir atstovų, kurių paslaugomis jis naudojasi krovinių vežimo metu ir kurie veikia jo interesais. CMNI 20 str. 1 d. nustato vežėjo atsakomybės ribas – „ne daugiau kaip 666,67 apskaitos vienetų už pakuotę ar kitą laivybos krovinio vienetą arba 2 vienetus krovinio svorio kilogramui, nurodytus vežimo dokumentuose, kai krovinyje prarastas arba sugadintas, atsižvelgiant į tai, kuris dydis gaunasi didesnis“<sup>102</sup>.

Tuo tarpu jeigu pakuotė ar kitas laivybos vienetas yra konteineris ir transporto dokumente neužsimenama apie jokią pakuotę ar laivybos vienetą, konsoliduotą į konteinerį, vežėjo atsakomybę CMNI atitinkamai riboja 1500 apskaitos vienetų ir 25 000 apskaitos vienetų.

Vežėjas ir faktinis vežėjas atleidžiamas nuo savo įsipareigojimo kai nuostoliai, žala arba vėlavimas yra rezultatas vienos iš aplinkybių išvardytų CMNI 18 str. Pagal CMNI 21 str. 1 d. „vežėjas arba faktinis vežėjas neturi teisės į atsakomybės ribas, numatytas šioje Konvencijoje arba vežimo sutartyje netaikymą, jeigu įrodoma, kad jis pats sukėlė žalą savo veiksmais ar neveikimu, arba sąmoningai siekiant padaryti tokią žalą, arba dėl neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta“.

Žemiau pateikiamoje lentelėje apibendrinamos aukščiau aptartos ir tarptautinių teisės aktų nustatytos vežėjo atsakomybės ribos.

<sup>101</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

<sup>102</sup> 2001 m. birželio 22 d. Budapešte pasirašyta Konvencija dėl sutarčių vežti krovinius vidaus vandenų keliais (CMNI). [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf); prisijungimo laikas: 2014-03-24.

**3 lentelė.** Atsakomybės ribų apžvalga pagal transporto rūšis ir tarptautines konvencijas<sup>103</sup>

Jūrų transportas			Vidaus vandenų transportas	Kelių transportas	Geležinkelių transportas	Oro transportas
Hagos taisyklės	Hagos – Visbiu taisyklės	Hamburgo taisyklės	CMNI	CMR	COTIF - CIM	Varšuvos/ Monrealio konvencijos
£ 100/pkg	2 SDR/kg arba 666,67 SDR/pkg	2,5 SDR/kg arba 835 SDR/pkg	2 CDR/kg arba 666,67 SDR/collo	8,33/kg	17 SDR/kg	17 SDR/kg

Krovinių multimodalinių pervežimų pagrindinis tikslas – greitas ir optimalus krovinių pervežimas. Kadangi šiame procese dalyvauja ne viena transporto rūšis, natūralu, kad aktualiausia šio vežimo dalyvių atsakomybės ribų nustatymo problema. Pateikiamoje lentelėje matyti, kokia transporto rūšimi gabenant kokia apimtimi nustatomos vežėjo atsakomybės ribos.

#### **4.1.3. Modifikuotos krovinių multimodalinio vežimo operatoriaus teisinės atsakomybės sistema**

Praktikoje sunku taikyti tik vieną – grynai vienaarūšę, arba grynai tik segmentinę - multimodalinio vežimo operatoriaus civilinę atsakomybės sistemą. Šiuo metu ginčai dėl multimodalinio pervežimo operatoriaus civilinės atsakomybės sprendžiami praėjusiam amžiuje priimtų atskiroms transporto rūšims reglamentuoti skirtų unimodalinių konvencijų pagalba, priklausomai nuo to, kokiame pervežimo etape prarastas krovinytis arba atsirado nuostoliai. Ieškant optimalios multimodalinio operatoriaus atsakomybės sistemos, pasirodė nauja modifikuota teisinės atsakomybės sistema, kuri iš esmės yra bandymas apjungti vienaarūšės ir segmentinės atsakomybės sistemas į vieną bendrą sistemą.

Naujos atsakomybės sistemos poreikį lėmė situacijos, kai iš esmės sunku pasakyti, kuriame pervežimo etape kroviniui padaryta žala. Naują multimodalinio vežimo operatoriaus civilinės atsakomybės sistemą įtvirtina 1980 m. Jungtinių Tautų konvencija „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“. Modifikuotos MTO civilinės atsakomybės esmė pagal

<sup>103</sup> Hoeks M. MULTIMODAL TRANSPORT LAW. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Erasmus Universiteit Rotterdam.2009. P. 12.

šià konvencijà – atsakomybės ribojimas analogiškai kaip ir vienuose sistemoje. Tačiau jeigu nėra galimybės nustatyti žalos kroviniui padarymo vietos, MTO atsako pagal nacionalinių įstatymų imperatyvias teisės normas arba pagal tarptautinius dokumentus, kurie reglamentuoja krovinio pervežimą tam tikra transporto rūšimi.

1980 m. Jungtinių Tautų konvencija „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“ multimodalinio vežimo operatoriaus civilinę atsakomybę riboja 2,75 SDR/kg, jeigu krovinyje kuriame nors etape buvo gabenamas jūrų transportu (konvencijos 18 str. 1 p.). Šio konvencijos 18 str. 3 d. nustato, kad 8,33 SDR/kg taikomas už prarastą ar sugadintą krovinį, kai buvo gabenama keliomis transporto rūšimis, tačiau kai krovinyje negabenamas jūra arba vidaus vandenų keliais. Pažymėtina, kad kaip jau anksčiau minėta, ši Konvencija iki šiol neišsigaliojusi, kadangi jos neratifikavo nustatytas skaičius valstybių.

Kitas dokumentas, beje taip pat rekomendacinio pobūdžio, yra 1991m. Tarptautinių Prekybos Rūmų (ICC) patvirtintos UNCTAD/ICC Taisyklės dėl Multimodalinio gabenimo dokumentų. Šiose taisyklėse nustatyta MTO civilinė atsakomybė 2 SDR/kg dydžio, jei krovinyje gabenamas jūra arba vidaus vandenų transportu. Multimodalinio transporto operatoriaus teisinę atsakomybę šios taisyklės didina iki 8,33 SDR/kg, jeigu krovinyje buvo gabenamas keliomis transporto rūšimis, tačiau nebuvo gabenamas jūra arba vidaus vandenų transportu. Tarptautinė ekspeditorių asociacijų federacija - FIATA šias UNCTAD/ICC taisykles yra įtraukusi į FIATA konosamentą (FIATA bill of lading) - vieningą transportavimo dokumentą.

Pagal šių taisyklių 4.2 punktą, multimodalinio transporto operatorius yra atsakingas už „veiksmus ir neveikimą savo darbuotojų arba agentų, jei toks darbuotojas arba agentas veikia pagal savo tarnybines pareigas, arba už bet kurį kitą asmenį, kurį yra pasitelkęs sutarčiai vykdyti, taip kaip už savo paties veikimą arba neveikimą“.

Be to, pažymėtina, kad jei „lokalizuotų nuostolių“ atveju, kai taikoma tarptautinė konvencija arba privaloma nacionalinė teisė, būtų nustatyta būtų numatyta kita atsakomybės riba, jeigu buvo sudaryta atskiras vežimo sutartis tam tikram pervežimo transportu etapui, tada MTO atsakomybės riba būtų nustatoma atsižvelgiant į tokios konvencijos arba privalomų nacionalinių teisės aktų nuostatas.

Modifikuotos teisinės atsakomybės sistemos privalumas yra tai, kad ji galėtų padėti veiksmingai įvesti bendrą sutarimą, atsižvelgiant į priešingus interesus ir vežimo procese dalyvaujančių šalių tikslus. Tačiau ji taip pat gali padaryti atsakomybės taikymo nuostatas dar sudėtingesnes, nes ji nesuteikia visapusiškos naudos iš unifikavimo teisinės atsakomybės požiūriu, nei segmentinės atsakomybės požiūriu. Suvienodintos nuostatos greičiausiai gali prieštarauti

imperatyvioms nuostatomis, bandant sureguliuoti identiškus dalykus, o segmentinės atsakomybės nuostatos vis dar lems painiavą, nustatant žalą.

#### **4.2. Vežėjui taikytino teisinio režimo nustatymo problematika**

Multimodalinių krovinių vežėjų atsakomybę reglamentuojančios atsakomybės sistemos dažnai tarpusavyje kontrastuoja. „Segmentinė“ atsakomybės sistema apima skirtingus atsakomybės taikymo režimus kiekvienai multimodaliniame pervežime dalyvaujančiai transporto rūšiai. Atsakomybės dydis už prarastą ar sugadintą krovinį nustatomas pagal unimodalinio reguliavimo taisykles, taikomas tuo metu ir toje vietoje, kai įvyko atitinkamas įvykis. Tuo tarpu vienarūšė sistema apima vieną taisyklių rinkinį dėl atsakomybės, taikytinos visuose multimodalinio režimo etapuose. Vienarūšė (unifikuota) atsakomybės sistema galėtų vežėjo atsakomybės nustatymą supaprastinti labiau negu bet kuri kita atsakomybės sistema. Tačiau lyginant ją su šiuo metu taikomomis sistemomis, vežėjui vienu atveju ši sistema suteiktų nepagrįstą pranašumą siuntėjo atžvilgiu, kitais atvejais pranašumą kaip tik įgautų krovinio siuntėjas (gavėjas), priklausomai nuo tam tikrai transporto rūšiai šiuo metu taikomos vežėjo atsakomybės ribos.

Dabartinė vežėjo atsakomybės sistema yra ypatingai sudėtinga, kadangi žala atsiranda sąveikaujant skirtingoms transporto rūšims. Be to, būna situacijų, kai netgi neįmanoma nustatyti, kuriame vežimo etape krovinyje buvo prarastas, sugadintas arba padaryta žala, ir todėl nėra aišku, pagal kurią transporto rūšį reguliuojantį režimą turėtų būti atlyginami nuostoliai. Taigi, sukurti bendras taisykles dėl žalos nustatymo vykdant multimodalinius krovinių pervežimus yra pakankamai sudėtingas uždavinys, tačiau kurį būtina kaip įmanoma greičiau išspręsti.

Nustatant ginčui taikytinos konvencijos nuostatas, dažniausi konfliktai nustatant taikytiną teisę, kyla dėl CMR konvencijos 2 str. taikymo ribų. Iš esmės šis straipsnis tampa daugelio konvencijų reguliuojamų santykių ribų sutapimo priežastimi. Multimodalinio transporto sutartis sudaroma tarp siuntėjo ir multimodalinio transporto operatoriaus. Multimodalinis operatorius įsipareigoja siuntėjui gabenti jam priklausantį krovinį, multimodalinio vežimo sutarties objektas – siuntėjo krovinio vežimas. Taigi, krovinio vežimas kelių transportu gali būti sudarytas tik tarp multimodalinio krovinio operatoriaus ir subvežėjo. Taigi neturi reikšmės tai, kad sunkvežimis pridedamas krovinio ne kelių etape ir neturi įtakos krovinio siuntėjo ir multimodalinio vežėjo santykiui. Pavyzdžiui gali kilti konfliktas tarp CMR tarp 2 str., išplečiančio CMR taikymo sritį, ir CIM 1 str. 3 d. Toks pavyzdys galėtų būti, kai krovinyje gabenamas neperkraunant sunkvežimiu ir po to geležinkeliu. Krovinį sugadinus per pasirengimą

gabenti, atliekamą prieš pradedant krovinį gabenti keliu - tokiu atveju krovinio vežėjo atsakomybei nustatyti gali būti taikomos tiek CMR konvencijos, tiek CIM konvencijos nuostatos. Taigi, natūraliai kyla klausimas, kuri konvencija turi viršenybę. Tokias situacijas vėliau sprendžia teismai, ir nebūtinai jų nuomonės sutampa.

Pažymėtina, kad tik Varšuvos, Monrealio ir Hamburgo taisyklėse nustatyti režimai aiškiai nurodo, kad jie taikomi multimodalinio krovinių vežimo, kurios susijusios su vežimo transporto rūšies, kad jie ketina reguliuoti etapais.

Pažymėtina ir tai, kad krovinio siuntėjui (savininkui) ir krovinio multimodaliniam vežėjui ne visada leidžiama susitarti dėl specialios sutartinės atsakomybės taikymo – tokius susitarimus ne visada leidžia imperatyvios tarptautinių teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios pervežimus tam tikra transporto rūšimi. Žinoma, daugiausia problemų kyla dėl vienos transporto rūšies pervežimus reglamentuojančių konvencijų gausos. Įmanoma ir tokia situacija, kai multimodalinio vežimo sutarties šalys gali susitarti dėl taikytinos teisės – pavyzdžiui kurios nors jūrinės konvencijos taikymo. Tuo tarpu teismui nusprendus taikyti nuostatos CMR arba CIM konvencijų nuostatas, sutartis gali būti pripažįstama iš dalies negaliojančia, kadangi tam tikros sąlygos būtų pripažintos kaip iš dalies prieštaraujančios imperatyvioms konvencijų normoms.

Pavyzdžiui Hagos-Visbiu taisyklių 1 str. b punktas nustato, kad „vežimo sutartis taikoma tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius“. Tuo tarpu priešingai, Roterdamo taisyklės taikomos vežimo sutarčiai, kuri pagal taisyklių 1 str. 1 p. apibūdinama kaip sutartis, kuria „vežėjas, prieš mokėjimą už vežimą, įsipareigoja pervežti krovinį iš vienos vietos į kitą“. Pagal šią sutartį krovinytis turi būti gabenamas jūrų transportu ir dar be vežimo jūra, gali būti atliekamas vežimas kitomis transporto rūšimis. Šių nuostatų rezultatas kad pagal vieną multimodalinio vežimo sutartį vykdomas krovinių vežimas, reglamentuojamas kelių privalomų konvencijų pagal skirtingas transporto rūšis.

Daugiausia panašumų turi tarptautiniai taisyklių rinkiniai, reglamentuojantys krovinių pervežimus kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu. Jų panašumą lemia tai, kad vežėjo atsakomybė už krovinio paradimą ar sugadinimą preziumuojama, nebent būtų įrodyta priešingai. Be to, kiekviena iš šių konvencijų įtvirtina sąrašą sąlygų, kurioms esant vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės. Tačiau būdinga ir tai, kad vežimo sutarties šalims nėra nustatytos taisyklės, nustatančios vežėjo atsakomybės režimo taikymą multimodalinio krovinio vežimo atveju. Negana



to, jeigu sutarties šalys nukrypsta nuo konvencijų nustatomų atsakomybės taisyklių, jų vežimo sutarties sąlygos yra niekinės ir negalioja.

## IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Galima tvirtinti, kad magistriniame darbe iškelti tyrimo tikslai yra pasiekti. Išanalizavus multimodalinių krovinių pervežimą reglamentuojančius teisės aktus, galima daryti tokias išvadas:

1. Multimodalinių krovinių pervežimą organizuoja vienas subjektas - multimodalinio transporto operatoriaus, prisiimantis visą atsakomybę už krovinio vežimo procesą, kurio metu kroviny s gabenamas į paskirties vietą skirtingomis transporto rūšimis pagal vieną transporto dokumentą. Multimodalinių pervežimų sąvoką tarptautiniu mastu bandyta įtvirtinti priėmus Jungtinių Tautų konvenciją „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“. Nors ši konvencija neįsigaliojo, tačiau jos pateikta multimodalinio pervežimo samprata šiuo metu remiasi visa teisės doktrina.

2. Multimodalinio vežimo sutarties šalimis yra multimodalinio transporto operatorius ir krovinio siuntėjas. Multimodalinio transporto operatorius sudaro sutartis su kitais krovinio vežėjais, tuo tarpu krovinio siuntėjas neturi jokių teisinių santykių su krovinio faktiniais vežėjais. Už krovinio praradimą, sugadinimą, pavėluotą pristatymą atsakomybę prisiima multimodalinio transporto operatorius.

3. Multimodalinio vežimo sutartis atskiriama nuo ekspedicijos sutarties pagal tai, kokie susitariančių šalių ketinimai sudarant sutartį, kokia atsiskaitymo tvarka ir transporto dokumentacijos sudarymo tvarka. Ekspedicijos sutartimi ekspeditorius įsipareigoja organizuoti krovinio vežimą, bet neįsipareigoja krovinio vežti pats ir neprisiima atsakomybės kaip krovinio vežėjas. Esamas teisinis reglamentavimas ekspeditoriui leidžia veikti ir kaip krovinio multimodalinio transporto operatoriumi, ir kaip ekspeditoriumi, o krovinio vežėjas, sudaręs sutartį su krovinio siuntėju, ir prisiėmęs atsakomybę už visą krovinio vežimą, gali veikti ir kaip multimodalinio transporto operatorius.

4. Tiesioginio kombinuoto susisiekimo atveju krovinių gabena keli vežėjai pagal vieną transporto dokumentą. Krovinio vežimo sutartį su siuntėju sudaro pirmasis krovinio vežėjas, kiti sekantys vežėjai nedalyvauja sudarant sutartį, o prie krovinio vežimo sutarties prisijungia nuo krovinio ir transporto dokumento perėmimo momento. Tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutartis turi panašumų su multimodalinio pervežimo sutartimi, tačiau pagrindinis skirtumas yra tai, kad vežėjas ir kiti subvežėjai yra tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutarties šalys. Tuo tarpu multimodalinio pervežimo operatorius šioje sutartyje nedalyvauja.

5. Pagrindinės multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo problemos kyla nustatant multimodalinių krovinių vežimų dalyvių teisei atsakomybei taikytiną režimą, ir nustatant minėtų subjektų teisinės atsakomybės ribas. Šiuo metu egzistuoja trys pagrindinės multimodalinio transporto operatoriaus teisinės atsakomybės sistemos: segmentinė (tinklinė), viengarūšė (unifikuota) ir modifikuota teisinės atsakomybės sistemos. Pažymėtina tai, kad nei segmentinė, nei viengarūšė teisinės atsakomybės sistemos nenaudojamos grynu pavidalu. Šias atsakomybės sistemas apjungia modifikuota sistema, kurios idėja - multimodalinio transporto operatoriaus atsakomybė ribojama pagal viengarūšę sistemą, tačiau esant galimybei nustatyti žalos kroviniui padarymo vietą, operatorius atsako pagal nacionalinius teisės aktus arba tarptautinius dokumentus, nustatančius atsakomybę vykdant pervežimą būtent ta transporto rūšimi, kuria pervežant kroviniui padaryta žala arba atsirado nuostoliai.

## **PASIŪLYMAI**

1. Europos Sąjunga turi nemažai patirties vienodinant valstybėms narėms taikytiną teisę. Atsižvelgiant į tai, kad derybose dėl bendro multimodalinių krovinių vežimą reglamentuojančio teisės akto kūrimo dalyvautų mažesnis valstybių skaičius, negu šiuo metu dalyvauja kuriant tarptautines konvencijas, tai galėtų žymiai paspartinti dokumento, galiosiančio visos Europos Sąjungos mastu, priėmimo procesą. Pažymėtina, kad Europos Sąjunga jau turi teisinę infrastruktūrą, kuri leistų pakankamai efektyviai sukurti teisiškai privalomą multimodalinių krovinių vežimą reglamentuojantį taisyklių rinkinį. Be to, vienodą šių taisyklių aiškinimą, privalomumą ir vienodumą užtikrintų Europos Teisingumo Teismas. Bendro Europos sąjungos valstybėms privalomo dokumento priėmimas paspartintų tiek tarptautinių konvencijų ratifikavimą, tiek derybas dėl naujų tarptautinių teisės aktų priėmimo.

2. Vežimo sutarties šalims tarptautiniais teisės aktais turėtų būti suteikta galimybė sudarant multimodalinio krovinio vežimo sutartį, iš karto pasirinkti krovinio praradimo ar sugadinimo atveju taikytiną teisinį režimą. Pavyzdžiui, šalys galėtų pasirinkti režimą, taikomą transporto rūšiai, kuria krovinyms multimodalinio gabenimo atveju būtų gabenamas didžiausią atstumą. Toks išankstinis sutarties šalių susitarimas dėl taikytinos teisinės atsakomybės krovinio praradimo ar sugadinimo atveju iš esmės palengvintų žalos nustatymo procesą ir suteiktų didesnę teisinį aiškumą sutarties šalims.

2014 m. kovo 24 d.

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

### NORMINĖ LITERATŪRA

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.
3. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.
4. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.
5. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) papildomo protokolo dėl elektroninio važtaraščio ratifikavimo // Valstybės žinios. 2010, Nr. 137- 7006.
6. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489.
7. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.
8. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.
9. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.
10. 2001 m. birželio 22 d. Budapešte pasirašyta Konvencija dėl sutarčių vežti krovinius vidaus vandenų keliais (CMNI). [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf).
11. Hagos Protokolas apie konvencijos "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo", pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-413.
12. 1978 m. JTO Konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės),
13. 1980 m. Jungtinių Tautų konvencija „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“.
14. 2008 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra (Roterdamo taisyklės). [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/2008rotterdam\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html)

15. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) // Valstybės žinios. 2004, Nr. 174-6435.
16. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija) // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414.
17. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamo asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-415.
18. Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 91-4122.
19. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 91(1)-4123.
20. Tarptautinio krovinių geležinkeliais susitarimas (SMGS) // Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1992 m. 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. 2004 07 12 AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus įsakymu Nr. Į-383 (Valstybės žinios, 2004, Nr. 130-4698) pakeistas vertimas.
21. 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.
22. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) // Valstybės žinios, 2003, Nr. 91-4124.
23. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.
24. Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480.
25. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 116 „Dėl bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklių“, patvirtintų 2000 m. rugsėjo 28 d. įsakymu Nr. 270, dalinio pakeitimo // Valstybės žinios. 2001, Nr. 34-1141.

26. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. 174 „Dėl krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių tvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-1507.

27. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas 2006 m. balandžio 20 d. Dėl Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklių patvirtinimo Nr. 3-147 // Valstybės žinios, 2006, Nr. 45-1640.

28. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1997 m. rugpjūčio 08 d. įsakymas Nr. 300 „Dėl Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 76-1963.

### SPECIALIOJI LITERATŪRA

1. Ambrasienė D.; Sinkevičius E., Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. Vilnius: MRU leidybos centras, 2004.

2. Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. /red. Ambrasienė D., Baranauskas E. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

3. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija: Vilnius, 2004, T. 55 (47).

4. Baublys A. Transporto ekonomika. Vilnius: Technika, 1996.

5. Borevičienė E. Sutartis trečiojo asmens naudai // Jurisprudencija: Vilnius, 2012, 4(4).

6. Cashmore Ch. Title to sue on a contract of carriage in anglo-american law // Anglo-american law review. 1994.

7. Drobotko O. Krovinių gavėjo teisinė padėtis // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, Nr. 4 (82).

8. Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. Daktaro disertacija. Teisės mokslai: (Teisė 01 S), 2006.

9. De Witt R. Multimodal transport. Carrier liability and documentation. London. 1995.

10. Gineitis.A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro disertacija. socialiniai mokslai: teisė (01 S), 2003.

11. Glass A. D. Freight forwarding and multimodal transport contracts. London, 2004.
12. Hoeks M. MULTIMODAL TRANSPORT LAW. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Erasmus Universiteit Rotterdam.2009.
13. Hoeks, M. The harmonization of intermodal liability arrangements. In European Transport Law. Kluwer Law International, 2005.
14. Jasutienė L. Krovinio siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: Jungtinių tautų konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinų vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė // Jurisprudencija: Vilnius, 2012, 4(3).
15. Jasutienė L. Roterdamo taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinų vežimo jūrų transportu vežėjo pareigas // Socialinių mokslų studijos. Vilnius, 2013, Nr. 5 (3).
16. Jurkauskas A. Transporto sistemų analizė. Kaunas: KTU leidykla Technologija, 2008.
17. A. Messent and D.A. Glass, Hill & Messent: CMR: Contracts for the international carriage of goods by road, London, LLP, 2000.
18. Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995.
19. Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. I tomas. Vilnius: Justitia.
20. „Multimodal Transport Reform and the European Union: A Treaty Change Approach“ (2012) 36 Tulane Maritime Law Journal.
21. Nikitinas V. Bendros CIM/SMGS teisinės sistemos kūrimo raida ir teisinė reikšmė. // Vilnius, Teisė, 2012 83.
22. Nikitinas V. Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Vilnius, Teisė, 2012 84.
23. Nikitinas V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacijos santrauka. Socialiniai mokslai. Teisė (01 S).
24. Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika. Vilnius: Technika, 2010.
25. Putzeys J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR concerning the Electronic Consignment Note. P. 534// 10 Unif. L. Rev. n.s. 532 (2005) [http://heinonline.org.skaitykla.mruni.eu/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2005&div=33&collection=journals&set\\_as\\_cursor=1&men\\_tab=srchresults&terms=Preparation|of|a|Protocol|Additional|to|the|CMR|concerning&type=matchall#522](http://heinonline.org.skaitykla.mruni.eu/HOL/Page?handle=hein.journals/droit2005&div=33&collection=journals&set_as_cursor=1&men_tab=srchresults&terms=Preparation|of|a|Protocol|Additional|to|the|CMR|concerning&type=matchall#522).

26. Selelionytė- Drukteinienė S. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės konkurencija // Justitia. 2008, Nr. 1 (67).
27. Sinkevičius E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Mykolo Riomerio universitetas, 2008, Nr. 1(103).
28. Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisė perėjimo probleminiai aspektai // Vilnius: Socialinių mokslų studijos. 2009, Nr. 2 (2).
29. Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija. 2006, Nr. 2 (80).
30. Terminology on Combined Transport. 2001. <http://www.unece.org/index.php?id=26168>.
31. United Nations Conference on Trade and Development, Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument. <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1818>.
32. UNESCAP Multimodal Transport Operations Training Module. 2006.
33. Яичков К. Договор железнодорожной перевоз-ки грузов по советскому праву. – Москва, 1958.
34. Александров-Дольник М. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. № 4.
35. Тарасов М. Договор перевозки по советскому праву. – Москва, 1954.
36. Петров И. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11.Р. 13.

## TEISMŲ PRAKTIKA

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 “Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR)” // „Teismų praktika“, Nr. 15.
2. 2010 m. gegužės 10 d. Lietuvos Aukščiausiojo teismo nutartis byloje Nr. 3K-3-210/2010 pagal ieškovo UAB „Arijus“ kasacinį skundą dėl Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. spalio 19 d. nutarties peržiūrėjimo civilinėje



byloje pagal ieškovo UAB „Arijus“ ieškinį atsakovui bendrovei „If P&C Insurance“ AS dėl draudimo išmokos priteisimo.

3. 2002 m. kovo 7 d. Anglijos ir Velso apeliacinio teismo sprendimas byloje „Quantum Corp. v. Plane Trucking Ltd“ <http://www.unidroit.info/case.cfm?pid=1&do=case&id=1016&step=Abstract>.

4. Vokietijos federalinio aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas byloje Nr. I ZR 181/05 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=cbe1c434683317de826ad1e54e0dfd82&nr=44860&pos=1&anz=2>.

5. Vokietijos federalinio aukščiausiojo teismo 2003 m. birželio 26 d. sprendimas byloje Nr. I ZR 206/00 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=1fa8ded3195f819f968d2faf6647e595&nr=27308&pos=0&anz=1>.

6. 1986 m. vasario 06 d. Anglijos teismo sprendimas byloje Swiss Bank Corp v Brink's-MAT Ltd [1986] Q.B. 853.

## SANTRAUKA

### Multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo problemos

Šio baigiamojo darbo tikslas yra atlikti visapusišką multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo problemų analizę. Baigiamajame darbe siekiama apibrėžti multimodalinių krovinių pervežimų sampratą ir išskirti dažniausiai praktikoje naudojamas šių pervežimų sistemas. Analizuojami multimodalinių krovinių vežimo sutarties esminiai aspektai, skiriantys šią sutartį nuo tiesioginio kombinuoto susisiekimo ir ekspedicijos sutarčių. Nustatomi multimodalinio krovinio vežimo sutarties dalyviai. Išskiriamos ir analizuojamos pagrindinės problemos, kylančios multimodalinių krovinių pervežimų teisinių santykių dalyviams dėl esamo teisinio reglamentavimo neišsamumo. Aptariama naujausia ir aktualiausia teismų praktika, pateikiami pasiūlymai, dėl norminių teisės aktų tobulinimo multimodalinių krovinių pervežimų teisinio reglamentavimo srityje.

**Reikšminiai žodžiai:** multimodalinių krovinių pervežimai, multimodalinio transporto operatorius, vežėjo atsakomybės ribos nustatymas, reguliavimas tarptautiniais teisės aktais.

## SUMMARY

### **Problems of the legal regulation of the multimodal freight transportation**

The goal of this thesis is to conduct a comprehensive analysis of legal regulation problems concerning multimodal freight transportation. The paper aim to define the concept of multi-modal freight transportation and distinguish the most commonly used systems of this transportation. The essential aspects of multimodal freight contract, which distinguish this contract from the direct combined transportation and forwarding contracts, are analyzed. The multimodal transport contract participants are defined. The main problems, arising from incompleteness of the existing legal framework which regulates the legal relations of multi-modal freight forwarding participants are identified and analyzed. The latest and most relevant case law is discusses and proposals for regulatory improvement of multi-modal freight forwarding are submitted.

**Key words:** multimodal freight transportation, the multimodal transport operator, the definition of limit carrier's liability, regulation by international law.