

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

Vilius Nikitinas

AB „Lietuvos geležinkeliai“
Teisės departamento direktorius
Tel. (+370) 685 26693
El. paštas: vilius.nikitinas@gmail.com

Šiame straipsnyje nagrinėjami probleminiai vežėjų civilinės atsakomybės aspektai, pasireiškiantys tiek geležinkeliais vežant krovinius, tiek tiesiogiai nesusiję su krovinių gabenimu. Vadovaujantis tarptautiniais susitarimais (konvencijomis), teismų praktika ir kitais šaltiniais, straipsnyje siekiama visapusiškai išanalizuoti vežėjo civilinę teisinę atsakomybę, reglamentuojamą dviejų tarptautinių teisės aktų – COTIF ir SMGS. Lyginamoji vežėjų atsakomybės analizė atliekama pagal tam tikras atsakomybės sąlygas (ne teisėti veiksmai, kaltė, priežastinis ryšys ir žala).

This article analyses the problematic aspects of the carrier's civil liability, which arise while transporting the freights and which are not related to the freights transportation. In accordance with international agreements (conventions), case law and other legal sources this article aims to fully analyze the carrier's civil liability, governed by two international agreements – COTIF and SMGS. The comparative analysis of carriers' liability is made under different liability conditions (malpractice, fault, causal link and damage).

Įvadas

Lietuvos Respublika yra viena iš nedaugelio valstybių, kuriose vykstantis tarptautinis krovinių vežimas geležinkeliais gali būti reguliuojamas dviejų skirtingų tarptautinių teisės aktų: 1999 metų Bendrųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (toliau – CIM) [3] ir 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (toliau – SMGS) [1]. Ši teisinė situacija susidaro dėl to, kad Lietuvos Respublika, būdama netoli Europos ir Azijos susikirtimo juostos, priklauso dviem organizacijoms, ku-

ruojančioms šių dviejų teisės aktų įgyvendinimą – OTIF¹ bei OSŽD².

AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikia-
mais duomenimis, daugiau kaip trečdalis
visų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje

¹ Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinė organizacija (OTIF) įkurta 1985 metais ir sudaryta iš COTIF sutarties valstybių narių bei skirta administruoti būtent COTIF sutartį ir daugiausia vienyti Europos valstybes. OTIF pakeitė iki tol veikusį ir 1893 metais įkurtą Centrinį tarptautinių vežimų geležinkeliu biurą.

² Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD) įkurta 1956 m. birželio 28 d. Bulgarijos mieste Sofijoje įvykusiame valstybių ministrų, atsakingų už geležinkelių transportą, pasitarime. Paskirtis – vienyti Azijos valstybių vežėjus.

atliekamų vežimų yra tranzitiniai, todėl tokiems vežimams yra taikoma tarptautinė teisė. Dėl šios priežasties labai svarbu, kad vežimus atliekantys subjektai gerai suvoktų skirtingų tarptautinių teisės normų turinį ir galėtų tiksliai prognozuoti gresiančią riziką. Toks teisinis suvokimas ir atskirų konvencijose taikomų normų vertinimas ne ką mažiau svarbus teisės praktikams, pavyzdžiui, advokatams, atstovaujantiems ginčo šalims, draudimo bendrovėms, kurios siekia planuoti galimas draudžiamąsias išmokas už vežėjų veiksmus, bei teismams, kurie privalo tinkamai taikyti vežėjų atsakomybę reglamentuojančias normas. Pažymėtina, kad, nepaisant temos reikšmingumo ir galimos problematikos, Lietuvoje iki šiol nėra išsamių mokslinių darbų [6; 8; 15; 17; 18; 19], kurie sistemškai analizuotų vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, klausimus, todėl tai savaime suponuoja tyrimo naujumą. Užsienio literatūroje [7; 11; 12] daugiau dėmesio yra skiriama lyginant ne CIM ir SMGS atsakomybės modelius, bet analizuojant atskirai vieną iš šių tarptautinių susitarimų su kitos transporto rūšies reglamentavimu, pavyzdžiui, CMR konvencija [2; 23].

1. Bendroji atsakomybė pagal Lietuvos teisę

Tarptautinis vežimo santykių reglamentavimas yra specifinis, nes vežimas atliekamas pirmiausia pagal tarptautinį susitarimą (priklausomai nuo krovinio išvežimo vietos – pagal CIM arba SMGS), o nesant tam tikro santykių reguliavimo – pagal nacionalinę teisę (pvz., jeigu žala kroviniui atsiranda Lietuvoje, taikoma Lietuvos Respublikos nacionalinė teisė).

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 6.245 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad civilinė atsakomybė yra dviejų rūšių: sutartinė ir deliktinė. Sutartinė civilinė atsakomybė yra turtinė prievolė, kuri atsiranda dėl to, kad neįvykdoma ar netinkamai įvykdoma sutartis (pavyzdžiui, vežimo), kurios viena šalis turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo ar netesybų, o kita šalis privalo atlyginti dėl sutarties neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo padarytus nuostolius arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius) [4; 20, p. 104]. Pažymėtina, kad šiame straipsnyje plačiau aptariami tik su sutartinės civilinės atsakomybės taikymu susiję klausimai, nes geležinkelių transportą reguliuojančios konvencijos yra tik sutartinę civilinę atsakomybę reguliuojantys aktai [9; 16, p. 287–290].

Pabrėžtina, kad tai, ar bus taikoma civilinė atsakomybė, priklauso ne tik nuo to, ar konkrečiu atveju nustatyti skolininko civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindai, bet ir nuo to, ar nėra jo atsakomybę šalinančių aplinkybių [4, 6.253 str.; 32]. Taigi prieš taikant civilinę atsakomybę, svarbu patikrinti, ar tariamas prievolės skolininkas (pvz., geležinkelių įmonė) gali būti visiškai ar iš dalies atleistas nuo civilinės atsakomybės dėl tokių pagrindų kaip antai nenugalima jėga (pvz., audra, dėl kurios atgabenti krovinių laiku buvo neįmanoma), valstybės veiksmai (pvz., krovinio sulaukymas muitinėje dėl valstybės pareigūnų kaltės), trečiojo asmens veiksmai (pvz., trečiojo vežėjo, vežančio kitą krovinį, kaltės), nukentėjusiojo asmens veiksmai (pvz., nukentėjusysis žinojo ir vežėjas jį buvo išpėjęs, kad, vežant netinkamai supakuotą krovinį, jis gali būti sugadintas, tačiau nukentėjusysis vis tiek reikalavo jį

gabenti), būtinasis reikalingumas (pvz., užsidega vagonas ir vežėjas, siekdamas apsaugoti likusį krovinį, imasi priemonių izoliuoti likusius vagonus, užuot gelbėjęs užsidegusiame vagone esantį krovinį) ir kt.

Nukentėjusiojo veiksmai, kaip civilinė atsakomybę šalinanti aplinkybė, privalo būti atskirta nuo nukentėjusiojo neatsargumo instituto. Neatsargumo faktas nustatomas taikant *objektyvumo* kriterijų, todėl tokiu atveju atsiranda mišri kaltė – ir atsakovo, ir ieškovo. O atleidimas nuo civilinės atsakomybės dėl nukentėjusiojo asmens veiksmų apima atvejus, kai nukentėjusysis laisva valia patenka į jam pavojingą padėtį, t. y. taikomas *subjektyvumo* kriterijus – atsižvelgiama į nukentėjusiojo galimybę adekvačiai suvokti padėties pavojingumą [14, p. 352].

CK 6.252 straipsnio 2 dalyje numatytas imperatyvus draudimas šalims susitarimu pakeisti imperatyvių teisės normų, nustatančių civilinę atsakomybę, jos formą ar dydį taikymą civiliniams santykiams. Toks bendrasis draudimas numatytas ir COTIF bei SMGS sutartyse, nes vežimo santykių šalys negali sudaryti susitarimų dėl civilinės atsakomybės, kurie pažeistų minėtų susitarimų nuostatas, išskyrus šiose sutartyse esamas dispozityvias normas, leidžiančias šalims susitarimu nustatyti kitokias taisykles. Atkreiptinas dėmesys, kad šalys apskritai gali susitarti netaikyti atsakomybės arba nustatyti jos ribas tiek, kiek leidžia imperatyvias taisykles nustatantys teisės aktai. Pavyzdžiui, šalys gali susitarti, kad bus atlyginami tik tiesioginiai nuostoliai, o ne negautos pajamos. Tačiau visada draudžiama susitarti dėl atsakomybės ribojimo atsižvelgiant į kaltės formą ir laipsnį, jeigu žala padaryta tyčia ar dėl didelio neatsargumo.

Bendroji civilinės atsakomybės taikymo taisyklė numato, kad civilinė atsakomybė galima tik kai yra skolininko kaltė, o civilinė atsakomybė be kaltės gali atsirasti tik įstatymų arba sutarties numatytais atvejais [24]. Vis dėlto, kalbant apie sutartinę civilinę atsakomybę, svarbu pažymėti, jog pats sutartyje numatyto įsipareigojimo ir / ar bendros šalių bendradarbiavimo pareigos pažeidimas suponuoja kaltę, kuri, skirtingai nei kitų civilinės atsakomybės sąlygų, yra preziumuojama ir ieškovas jos neprivalo įrodyti [26]. Antraip, norėdamas išvengti civilinės atsakomybės, skolininkas turi įrodyti, kad nėra kaltas. Pavyzdžiui, pagal CIM, tam, kad būtų galima paduoti ieškinį prieš vežėją, ieškovas (paprastai – gavėjas) neturi įrodinėti vežėjo kaltės³. Tačiau imperatyvios nuostatos gali numatyti, kad skolininko kaltė nėra preziumuojama ir šią aplinkybę reikia įrodyti, pavyzdžiui, Geležinkelio transporto kodekso 61 straipsnyje nurodyti atvejai, kai preziumuojamas geležinkelio įmonės nekaltumas dėl krovinio praradimo [5].

Išsiaiškinus bendrąjį vežėjų atsakomybės reglamentavimą pagal Lietuvos teisę, toliau straipsnyje bus lyginamos CIM ir SMGS nuostatos, susijusios su vežėjų atsakomybe, nes minėti tarptautiniai aktai numato ribotą galimybę taikyti nacionalinius teisės aktus. Atsižvelgiant į ribotą darbo apimtį, pateikiami tik esminiai tarptautinių dokumentų panašumai ir skirtumai atsakomybės reguliavimo srityje. Šie klausimai

³ Pvz., CIM 24 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad kaip krovinius veždamas geležinkelių transporto priemonės, riedančias savo ratais, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus arba apgadinus transporto priemonės arba jų nuimamas dalis, kai tai įvyksta nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo ir už žalą, pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, jei neįrodo, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės.

analizuojami atskirai tiriant atsakomybės elementus (t. y. atskirai palyginami neteisėti veiksmai, žala (nuostoliai), kaltė ir kt.).

2. Neteisėti veiksmai kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

2.1. Panašumai

CIM ir SMGS numatyti panašūs vežėjo atsakomybės atsiradimo atvejai, t. y. neteisėti veiksmai, už kurių padarymą kyla vežėjo atsakomybė ir pareiga atlyginti siuntėjo ar gavėjo patirtus nuostolius. Pagrindiniai keturi atsakomybės pagrindai, bendri CIM ir SMGS:

1) *krovinio ar jo dalies praradimas* (pavyzdžiui, pagal SMGS 22 straipsnį geležinkelis atsako už vežimo sutarties vykdymą nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje [29]. Taigi geležinkelio atsakomybė apima laikotarpį, kuriuo geležinkelis privalo vykdyti sutartinius įsipareigojimus, susijusius su priimto krovinio nugabenimu į paskirties vietą. Pagal SMGS 8 straipsnio 6 paragrafą, pradinės stoties geležinkelio spaudu uždėjimas ant važtaraščio yra *prima facie* įrodymas, kad krovinyms buvo priimtas geležinkelio ir nuo šio momento pradeda galioti geležinkelio atsakomybės už krovinių prezumpcija⁴. Tačiau tais atvejais, kai krovinyms gabenamas iš valstybės, nesančios SMGS nare, nuostatos dėl krovinio priėmimo ir pakrovimo netaikomos ir geležinkelio atsakomybė atsiranda tik nuo SMGS važtaraščio įforminimo);

2) *krovinio sugadinimas ar apgadini-
mas*;

⁴ Jeigu važtaraštyje nėra pradinio geležinkelio kalendarinio spaudu, toks važtaraštis netenka krovinio priėmimo vežti fakto įrodomosios galios, todėl atsakomybės prezumpcija netaikoma, o siuntėjui tenka pareiga įrodyti vežimo sutarties sudarymo ir krovinio perdavimo geležinkeliui aplinkybes.

3) *pavėluotas krovinio pristatymas*;

4) *krovinio masės trūkumas*.

Abi sutartys riboja vežėjo atsakomybę laiko atžvilgiu, t.y. vežėjas atsako tik nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo. Aptariant krovinio praradimą paminėtina teismų praktikos suformuluota taisyklė, jog vežėjas yra vienintelis asmuo, kuriam tenka krovinio saugojimo atsakomybė krovinio vežimo metu. Krovinio siuntėjas nėra įpareigotas ir neturi teisės apsaugoti vagonų durų nuosavais užraktais. Atitinkamai krovinio siuntėjas negali būti ir solidariai atsakingas už krovinio dingimą [32].

Be to, tiek CIM, tiek SMGS numatyti ir kiti vežėjo atsakomybės už netinkamą įsipareigojimą pagal šias sutartis įvykdymą ar jų neįvykdymą atvejai.

2.2. Skirtumai

CIM detaliau aptariamai kiti vežėjo atsakomybės atvejai, kurie nesusiję su krovinio praradimu, sugadinimu, masės trūkumu ar jo pavėluotu pristatymu, ir nustatytos konkrečios vežėjo atsakomybės ribos (pirmuoju atveju – vežėjui kyla neribota civilinė atsakomybė, o visais kitais atvejais – ribota civilinė atsakomybė):

- CIM sutarties 7 straipsnio 1 paragrafo p) punkte numatyta, kad važtaraštyje privaloma įtraukti įrašą, jog, neatsižvelgiant į bet kurias kitas tam prieštaraujančias nuostatas, konkrečiam vežimui yra taikomos CIM nuostatos. CIM 8 straipsnio 3 paragrafe nurodoma, jog tuo atveju, kai važtaraštyje nėra minėto įrašo, vežėjas atsako suinteresuotam asmeniui už bet kokią šio asmens patirtą žalą (išlaidas), atsirandančią būtent dėl minėto įrašo nebuvimo;
- pagal CIM 15 straipsnio 3 paragrafą, vežėjas privalo atsakyti už pa-

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

- vadovaujantis CIM 19 straipsnio 6 paragrafu, vežėjas atsako už padarinius, kylančius dėl siuntėjo / gavėjo pavedimų neatlikimo arba netinkamo atlikimo, jeigu tai įvyko dėl vežėjo kaltės. Ši kompensacija negali viršyti kompensacijos, mokėtiną praradus visą krovinį;
- CIM 19 straipsnio 7 paragrafe įtvirtinta vežėjo pareiga atsakyti krovinio gavėjui už šio asmens patirtą žalą (nuostolius), kylančią iš to, jog vežėjas įgyvendino krovinio siuntėjo vežimo metu duotus nurodymų vežėjui pakeitimus, nepaprašydamas iš siuntėjo važtaraščio kopijos (dublikato), o ši kopija buvo perduota krovinio gavėjui. Tačiau ir šiuo atveju vežėjo mokama kompensacija negali būti didesnė už kompensaciją, mokėtiną praradus visą krovinį.

Taip pat CIM, skirtingai nuo SMGS, įtvirtinama vežėjo atsakomybė už visus suinteresuoto asmens nuostolius, patirtus dėl to, kad važtaraštyje nėra įrašo, jog konkrečiam vežimui yra taikomos CIM nuostatos.

3. Kaltė kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

3.1. Panašumai

CIM ir SMGS tiesiogiai neįtvirtinamas vežėjo griežtos atsakomybės (t. y. atsakomybės be kaltės) principas. Be to, juose yra nuostatų, kurios *expressis verbis* numato vežėjo atsakomybės atsiradimą tik tais atvejais, kai yra vežėjo kaltė⁵.

Taip pat SMGS ir CIM nenumatoma bendros vežėjo kaltės prezumpcijos išimčių, todėl vežėjas, siekdamas išvengti atsakomybės, privalo įrodyti, kad nėra jo kaltės dėl žalos atsiradimo [28]. Jeigu dėl atsiradusios žalos yra kalti keli vežėjai ar vežėjas ir kitas asmuo, vežėjas, atlyginęs padarytą žalą, turi teisę pagal CIM ir SMGS regreso tvarka reikalauti iš kitų subjektų atlyginti visą žalą ar jos dalį atlyginimo. CIM ir SMGS numatomi konkretūs vežėjo atleidimo nuo atsakomybės, pavyzdžiui, kai žala atsiranda dėl siuntėjo ar gavėjo kaltės, dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo vežėjo valios ir kurių vežėjas negalėjo kontroliuoti, ir kt. atvejai.

3.2. Skirtumai

Nors, kaip minėta, CIM konkrečiai *expressis verbis* neįtvirtinama griežta vežėjo at-

⁵ Pvz., CIM 24 straipsnio 1 paragrafe numatoma, kad kaip krovinius veždamas geležinkelių transporto priemonės, riedančias savo ratais, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus arba apgadinus transporto priemonės arba jų nuimamas dalis, kai tai įvyksta nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo ir už žalą, pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, jei neįrodo, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės. SMGS 23 straipsnio 1 paragrafe nustatyta, kad geležinkelis atsako už padarinius dėl jo kaltės praradus dokumentus, kuriuos pagal 11 straipsnio 2 ir 3 paragrafus prie važtaraščio pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga ar dėl jo kaltės neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, pareikštus pagal 20 straipsnio 2 ir 3 paragrafų reikalavimus.

sakomybė, iš esmės, daugelio autorių [7, p. 357; 21; 30, p. 19] vertinimu, vežėjo atsakomybė turi būti traktuojama kaip griežta (angl. *strict liability*), t. y. atsirandanti be kaltės. Pavyzdžiui, CIM šis absoliutusias atsakomybės pobūdis iš dalies yra ribojamas pačiose CIM nuostatose numatytais vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindais [3, 23 str.], tačiau toks ribojimas turėtų būti vertintinas tik kaip bendrosios taisyklės išimtis. Vis dėlto yra mokslo darbų, kuriuose nors ir pripažįstamas griežtosios atsakomybės egzistavimas, tačiau pabrėžiama, kad „būtų neteisinga pripažinti CIM sistema, kurioje kaltė, kaip atsakomybės sąlyga, nesvarbi“ [10, p. 283].

Analizuojant tarptautinius susitarimus, pastebima, kad SMGS numatoma daugiau vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejų nei CIM. Pavyzdžiui, remiantis CIM 23 straipsnio nuostatomis, vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tuo mastu, kiek kroviny yra prarandamas arba apgadinamas dėl: 1) suinteresuoto asmens kaltės ar tokio asmens duoto pavedimo (jei nėra vežėjo kaltės); 2) paties krovinio trūkumų (krovinio sugedimo ar nubyrėjimo kt.); 3) aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti (kontroliuoti) ar apsisaugoti nuo jų padarinių; 4) ypatingos rizikos, būdingos vienai ar kelioms iš šių aplinkybių: a) pagal bendrąsias vežimo sąlygas arba aiškų susitarimą (įrašytą važtaraštyje) kroviniai vežami pusvagoniais⁶; b) nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius

⁶ Kalbant apie atmosferos reiškinių kroviniams padaromą žalą, krovinių vežimas įvairiarūšio transporto vienetuose ir uždaroje kelių transporto priemonėse, vežamose vagonais, nelaikomas vežimu pusvagoniais. Be to, jei siuntėjas naudoja apdangalus vežti krovinius pusvagoniais, vežėjui tenka tokia pati atsakomybė kaip ir tais atvejais, kai kroviny vežamas pusvagoniais be apdangalų, net jei tai kroviniai, kurie pagal bendrąsias vežimo sąlygas nevežami pusvagoniais.

krovinius, kurie dėl savo specifinių savybių vežami neįpakuoti arba netinkamai įpakuoti gali būti prarasti arba apgadinti; c) krovinių pakrauna siuntėjas arba jį iškrauna gavėjas; d) vežami tokie kroviniai, kurie dėl savo specifinių ypatybių gali būti visiškai ar iš dalies prarasti arba apgadinti, t. y. gali sudužti, surūdyti, savaime sugesti iš vidaus, išdžiūti, ištekėti; e) klaidingai, netiksliai arba neišsamiai nurodomi arba sunumeruojami krovinio vienetai; f) vežami gyvi gyvūnai; g) kroviny, kurį pagal atitinkamas nuostatas arba pagal važtaraštyje nurodytus siuntėjo ir vežėjo susitarimus būtina vežti su palyda, prarandamas arba apgadinamas dėl rizikos, nuo kurios privalėjo apsaugoti palyda.

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

Pabrėžtina, kad CIM 23 straipsnyje vartojama formuluotė „tuo mastu, kiek...“ yra pasirinkta neatsitiktinai. Ši formuluotė pakeitė iki tol taikytą atleidimo nuo atsakomybės modelį „vežėjas neatsako, jei...“ Naujoji teisinė konstrukcija užtikrina vadinamąją *pro rata*⁷ atsakomybę, tai yra naujoji nuostata aiškiai parodo, kad vežėjas gali būti atleidžiamas ne nuo visos atsakomybės, o nuo tam tikros jos dalies [31]. Darytina išvada, kad CIM labiau ribojamos vežėjo galimybės išvengti žalos

⁷ Lot. *pro rata* – tam tikru santykiu, tam tikra proporcija.

atlyginimo pasinaudojus atleidimo nuo atsakomybės nuostatomis.

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

4. Priežastinis ryšys kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

SMGS ir CIM atskirai nereglamentuojama priežastinio vežėjo neteisėtų veiksmų ir žalos nustatymo principų ryšio. Todėl taikant abi sutarties turi būti remiamasi bendromis priežastinio ryšio teorijomis ir nustatymo taisyklėmis, įvertinant ir lyginant CIM ir SMGS numatytas atsakomybės taisykles, atsižvelgiant į šiose sutartyse įtvirtintas bendrųjų civilinės atsakomybės principų išimtis ir dispozityvias nuostatas, leidžiančias pačioms šalims apibrėžti jų atsakomybės ribas ir sąlygas.

Tuo atveju, jeigu tarptautiniai susitarimai, kuriais remiantis vykdomas vežimas, leidžia remtis nacionaline teise, būtina vadovautis LR CK 6.247 straipsnyje įtvirtinta *lankstaus priežastinio ryšio* doktrina: pažeidėjo elgesys gali būti ne vienintelė žalos atsiradimo priežastis. Taigi, kilus ginčui, teismas, vertindamas aplinkybių ir priežasčių visumą, turi nustatyti pakankamą neteisėtų veiksmų ir atsiradusių padarinių ryšį – kad pažeidėjo elgesys buvo pakankama priežastis žalai atsirasti, bei atsižvelgti į tokias aplinkybes: nukentėjusiojo asmens elgesys, žalą padariusio asmens kaltės laipsnis ir kt. Toks požiūris leidžia teismui priimti byloje teisingą sprendimą [14, p. 337–338].

5. Žala (nuostoliai) kaip vežėjo atsakomybės sąlyga

Žala yra asmens turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos, taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų. Piniginė žalos išraiška yra nuostoliai [4, 6.249 str. 1 d.]. Civilinėje teisėje žala (nuostoliai) nėra būtinai siejama su ekonomine prarasto (pažeisto) objekto verte, nes ginamos ir tokios neturtinės vertybės, kaip antai garbė, orumas, žmogaus kūnas ar sveikata [14, p. 337–338].

Vis dėlto Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nagrinėdamas žalos, atsiradusios vežant krovinį geležinkeliais, atsiradimo faktą konstatavo, kad „jeigu šalis nuostolių dydžio negali tiksliai įrodyti, tai jų dydį nustato teismas, reiškia, kad kai šalys nesutaria dėl nuostolių dydžio, konkretų jų dydį nustato teismas, įvertinęs abiejų šalių pateiktus įrodymus“ [27]. Ši nuostata negali būti aiškinama kaip įpareigojanti teismą visada savo iniciatyva rinkti įrodymus priteistinių nuostolių dydžiui nustatyti, todėl taikydamas CK 6.249 straipsnio 1 dalį, teismas turi paisyti rungimosi civiliniame procese principo, t. y. pateikti nuostolių dydį patvirtinančius ar paneigiančius įrodymus yra ginčo šalių pareiga. Įrodžius žalą, civilinių teisinių santykių dalyviams galioja bendrasis visiško nuostolių atlyginimo principas, reiškiantis, kad ieškovas privalo įrodyti žalos faktą ir žalos dydį, o iš atsakovo negali būti priteisiama daugiau, negu buvo padaryta žalos nukentėjusiajam. Visiško žalos atlyginimo principas, viena, neleidžia teisės pažeidėjui gauti naudos iš savo neteisėtų veiksmų, kita, užtikrina, kad civilinė atsakomybė atliktų kompensacinę, o ne nubaudimo funkciją [25].

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

5.1. Panašumai

Pagal CIM ir SMGS vežėjo atsakomybę ribojama, nustatomos maksimalios atlygintinos žalos sumos. Ribojimai priklauso nuo konkrečios situacijos, todėl jie aptariami pagal atskiras grupes:

- *Viso krovinio praradimas.* Pagal CIM ir SMGS viso krovinio praradimo atveju geležinkelis praranda teisę į važtapinigių ir muitinės rinkliavų bei kitų išlaidų kompensavimą ir turi šias sumas grąžinti jas sumokėjusiam siuntėjui ar gavėjui.
- *Krovinio apgadinimas.* CIM ir SMGS numato panašias žalos atlyginimo krovinių apgadinus nuostatas, t. y. bendrasis principas – kompensacija yra lygi krovinio vertės procentiniam sumažėjimui.
- *Krovinio masės trūkumas.* CIM ir SMGS nustato leistinus krovinio masės trūkumus, atsiradusius dėl ypatingų krovinio savybių, už kuriuos geležinkelis neatsako. Panašiai reglamentuojamos žalos atlyginimo taisyklės, kai vežėjai pripažįstami atsakingais už vežamo krovinio masės sumažėjimą. Šios taisyklės yra įtvirtintos CIM 31 straipsnyje ir turėtų būti vertinamos kaip *lex specialis* norma CIM 23 straipsnio („Atsakomybės pagrindas“) atžvilgiu. Šiuo atveju

nurodoma, kad, veždamas krovinius, kurie vežimo metu dėl savo ypatybių vien dėl vežimo fakto netenka krovinio masės dalies, vežėjas atsako, neatsižvelgiant į maršruto ilgį, tik už tą trūkstamo krovinio dalį, kuri viršija šiuos leistinus trūkumus: a) *skystų* krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti *drėgni*, masė negali sumažėti daugiau negu dviem procentais; b) *sausų* krovinių masė negali sumažėti daugiau negu vienu procentu.

- *Pavėluotas krovinio pristatymas.* Tiek CIM, tiek SMGS suteikia teisę šalims susitarti dėl kompensacijos, kai kroviny s paskirties vietą pristatomas pavėluotai, dydžio ir mokėjimo tvarkos. Jeigu kroviny s vėluojamas pristatyti ir atsiranda kitų neigiamų padarinių (pvz., kroviny s prarandamas ar apgadinamas), abi sutartys numato panašias kompensacijos sumų įskaitymo arba sudėjimo taisykles, atsižvelgiant į žalos pobūdį, t. y. praradus krovinių taikomas įskaitymas tokios apimties, kiek prarasta krovinio, o krovinių sugadinus – kompensacijos sumos sudedamos.

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

- *Negautų pajamų atlyginimas.* CIM ir SMGS nenumatoma teisė reikalauti iš geležinkelio atlyginti negautas pajamas. Toks reglamentavimas grindžiamas tuo, kad tiek SMGS ar CIM, tiek kitose transporto šakose priimtų tarptautinių susitarimų tikslas yra riboti vežėjų atsakomybę dėl

galimų labai didelių nuostolių, kurie gali sutrikdyti vežimo paslaugų teikimo rinką, jei jų atlyginimas nebūtų ribojamas, rizikos⁸;

- *Palūkanos*. CIM ir SMGS⁹ numatomos palūkanos, mokėtinos nuo kompensacijos sumos už laikotarpį nuo reikalavimo sumokėti kompensaciją pateikimo dienos.

Patirtą žalą (nuostolius) būtina įrodyti, todėl svarbus procesinis aspektas – įrodinėjimo pareiga. Įrodinėjimo pareigos paskirstymo taisyklės geležinkelio atleidimo nuo atsakomybės atvejais yra panašios tiek CIM (pvz., 24 str. 1 ir 2 par., 30 str. 3 ir 32 str. 3 par.), tiek SMGS, t. y. pagal abi sutartis vežėjui tenka pareiga įrodyti, kad kroviny buvo prarastas, apgadintas arba pavėluota jį pristatyti per jo pristatymo terminą dėl turinčio tam teisę asmens kaltės, dėl jo duoto pavedimo arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti nuo tokių padarinių.

5.2. Skirtumai

Nepaisant panašumų, išskirtini ir žalos nustatymo bei dydžio reglamentavimo skirtumai. Pagal bendrąją taisyklę SMGS

⁸ Pavyzdžiui, negautos pajamos neatlyginamos pagal CMR 23 straipsnio 4 dalį.

⁹ SMGS 28 straipsnio 4 paragrafe numatyta, kad krovinių siuntėjai ar gavėjai moka to paties dydžio, t. y. 4 proc. palūkanas už laiką, skaičiuojamą pagal SMGS 3 paragrafo taisyklės, jeigu reikalavimus pagal vežimo sutartis jiems pateikia geležinkelis. Taigi pagal SMGS 28 straipsnio 4 paragrafo nuostatas geležinkelis turi teisę reikalauti iš siuntėjo ar gavėjo palūkanų: a) kai mokėjimas gaunamas po 180 dienų nuo geležinkelio pretenzijos pateikimo dienos; b) už laiką nuo pretenzijos pateikimo dienos, o jeigu geležinkelis sumokėjo siuntėjui ar gavėjui kokias nors sumas, kurias jie turi grąžinti, – nuo šių sumų sumokėjimo siuntėjui ar gavėjui dienos iki atitinkamų sumų sumokėjimo geležinkeliui; c) tik jei geležinkelio reikalaujamo atlygio suma viršija 100 Šveicarijos frankų, o važtapiinių nepriemokos atveju – 10 Šveicarijos frankų.

riboja atlygintos žalos dydį viso krovinio verte [1, 23 str. 2 par.], o CIM numato 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam trūkstantam bendrosios masės kilogramui dydžio maksimalią atlygintos žalos sumą.

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

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

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

- *Viso krovinio praradimas*. CIM numatoma specialioji kompensavimo tvarka praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, arba

įvairiarūšio transporto vieneta, arba jų nuimamas dalis (šiuo atveju kompensacija yra ne didesnė nei prarastos transporto priemonės ar jos dalies vertė praradimo dieną). Kadangi SMGS, skirtingai nuo CIM, yra numatyta bendroji taisyklė, kad vežėjo atsakomybė negali viršyti viso krovinio vertės, tai papildomas atlygintinos žalos dydžio reguliavimas transporto priemonių kaip krovinių praradimo atveju nėra būtinas [22, p. 391]. Pagal CIM suteikiama teisė atgauti krovinį, jeigu jis būtų surastas per metus nuo kompensacijos už jo praradimą sumokėjimo, ir nustato šios teisės įgyvendinimo tvarką, o SMGS tokios teisės nenustatyta.

- *Krovinio apgadinimas.* Maksimali kompensacijos suma negali viršyti kiekvienoje iš sutarčių nustatytų maksimalių sumų už krovinio praradimą, t. y. SMGS – viso krovinio vertės, CIM – 17 atsiskaitymo vienetų (SDR¹⁰) kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui [13, p. 187].
- *Krovinio masės trūkumas.* SMGS detaliau negu CIM reguliuojamos leistinos krovinio masės sumažėjimo normos ir nustatoma didesnė jų diferenciacija pagal krovinio rūšį.

¹⁰ SDR – tarptautinė finansų priemonė, sukurta 1969 m. Tarptautinio valiutų fondo (TVF). SDR veikia kaip valstybių rezervo valiuta ir papildo valstybių turimus įprastuosius rezervus. SDR, skirtingai nuo įprastųjų atsargų, nelaikytinas nei auksu, nei pinigais. Tai tiesiog apskaitos vienetas. TVF naudoja SDR vidaus apskaitos tikslais. SDR turi valiutos kodą, kuris yra žymimas raidėmis XDR. Lietuvos bankas nustatydamas Lietuvos Respublikos lito ir užsienio valiutų santykį, nustato ir lito ir SDR santykį. 2008 m. sausio 1 d. 1 SDR valiutos vienetas prilygo 3,69 lito, o 2009 m. sausio 1 d. – 3,81 lito.

- *Pavėluotas krovinio pristatymas.* CIM numatyta maksimali kompensacijos už pavėluotą krovinio pristatymą suma negali viršyti keturių vežimo mokesčių sumos, o SMGS numatytas maksimalus kompensacijos dydis – 30 proc. važtapinių sumos. Be to, SMGS nustato skirtingus kompensacijos dydžius priklausomai nuo sugaišto laiko. SMGS numato papildomą geležinkelio teisę atsisakyti mokėti baudą už krovinio pristatymo termino pažeidimą tuo atveju, kai gavėjas neatsiima krovinio per vieną parą nuo geležinkelio pranešimo apie krovinio atvežimą. Pagal CIM tokios teisės geležinkeliui nesuteikiama.

Vertinant negautų pajamų atlyginimo ir palūkanų mokėjimo klausimus, būtina pažymėti šiuos reglamentavimo skirtumus:

- *Negautų pajamų atlyginimas:* pagal CIM šalims suteikiama teisė susitarti dėl siuntėjo deklaruojamo specialaus suinteresuotumo krovinį pristatyti ir įrašyti į važtaraštį atitinkamą sumą, kurios siuntėjas, įrodęs savo patirtą žalą (įskaitant ir negautas pajamas), gali pareikalauti iš geležinkelio krovinį praradus, apgadinus ar pavėluotai pristačius, o SMGS tokia galimybė nenumatyta;
- *Palūkanos:* CIM numatytos 5 proc. metinės palūkanos, o SMGS – 4 proc. metinės palūkanos. SMGS numatyta geležinkeliui papildomas 180 dienų lengvatinis terminas nuo pretenzijos pateikimo dienos, per kurį pateikus atsakymą ar sumokėjus kompensaciją, palūkanos neskaičiuojamos, o, CIM numatyta, kad palūkanos neskaičiuojamos

tuo atveju, kai geležinkeliui nepateikiami visi kompensacijos sumai nustatyti reikalingi dokumentai, iki šių dokumentų pateikimo dienos. Be to, SMGS, skirtingai nuo CIM, nustatyta reikalavimų sumos, kurių neviršijus negali būti reikalaujama mokėti palūkanas ir tai, kad palūkanų mokėjimo gali reikalauti ir vežėjas, kai yra siuntėjo ar gavėjo piniginiai išskolinimai vežėjui.

CIM ir SMGS pastebimi ir įrodinėjimo reglamentavimo skirtumai. Pagal CIM geležinkelis, siekdamas išvengti atsakomybės, turi įrodyti, kad žala atsirado dėl paties krovinio defektų¹¹, o SMGS nustatyta prezumpcija, kad kroviny iš dalies ar visiškai prarastas, trūksta jo masės, jis sugadintas ar dėl kitų priežasčių pablogėjusi jo kokybė dėl paties krovinio defektų ar kitų jo savybių, ir pareiga paneigti šią prezumpciją tenka siuntėjui ar gavėjui. Be to, CIM numatyta, kad geležinkelis gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, kai įrodo, kad žala padaryta dėl turinčio tam teisę asmens kaltės, dėl jo duoto pavedimo, tik jei nėra paties vežėjo kaltės. SMGS šios atleidimo nuo atsakomybės sąlygos taikymo neapriboja vežėjo kalte.

Skirtingai nuo CIM¹², SMGS nenumatoma krovinio praradimo ar jo apgadini-

¹¹ Tačiau reikia priminti, kad kai vežėjas, atsižvelgdamas į konkretaus atvejo aplinkybes, nustato, kad kroviny prarastas arba apgadintas dėl vienos arba kelių minėtų ypatingų rizikų (CIM 23 str. 3 par.), preziumuojama, jog kroviny būtent dėl šių priežasčių ir buvo prarastas ar apgadintas (CIM 25 str. 2 par.)

¹² CIM 28 straipsnio 1 paragrafe nurodyta, kad jeigu pagal CIM atiduotos vežti siuntos važtos dokumentai buvo performinti pagal tas pačias taisykles ir po tokio performinimo buvo nustatyta, kad krovinio dalis prarasta arba apgadinta, laikoma, kad krovinio dalis buvo prarasta arba apgadinta vykdant paskutinę vežimo sutartį, jeigu siuntą vis dar prižiūrėjo vežėjas ir performinant važtos dokumentus siunta buvo tokios būklės, kokios buvo atvežta į performinimo vietą.

mo, kai vežimas vykdomas pagal paskutinę vežimo sutartį, metu prezumpcijos tais atvejais, kai vežimo dokumentai krovinio gabenimo metu yra performinami. Todėl, vadovaujantis SMGS nuostatomis, paskutinis vežėjas ne visada privalo įrodyti, kad žala atsirado ne paskutinio vežimo metu. Pastaroji įrodinėjimo pareiga, sprendžiant bylą pagal SMGS, gali tekti nukentėjusiajai šaliai, kuri savo reikalavimus dėl žalos atlyginimo grindžia remdamasi minėta aplinkybe.

6. Atsakomybės subjektai

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

6.1. Panašumai

CIM ir SMGS numatoma, kad visi vežėjai¹³, kurie dalyvauja vežant, perimdami

¹³ Remiantis CIM nuostatomis galimi trys krovinių vežimo (ir atsakomybės) geležinkeliu modeliai: 1) vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, pats atlieka visą vežimą nuo išsiuntimo vietos iki paskirties vietos (esant poreikiui vežėjas naudojasi užsienio geležinkelio infrastruktūra); 2) vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, pats neatlieka viso vežimo nuo išsiuntimo vietos iki paskirties vietos. Daliai maršruto vežėjas naudojasi paskesnių (pačiliui vežančių) vežėjų paslaugomis. Kai pagal vieną vežimo sutartį veža keli vežėjai pačiliui, kiekvienas vežėjas atsako už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos; 3) vežėjas, sudaręs su siuntėju vežimo sutartį, naudojasi vieno ar kelių vykdomųjų vežėjų (angl. *substitute carriers*) paslaugomis. Vykdomieji vežėjai ar vykdomasis vežėjas neturi jokių sutartinių

važtaraštį ir krovinį, prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus ir yra atsakingi už vežimą nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo.

CIM ir SMGS nustatyta, kuriems konkretiems vežėjams siuntėjas ar gavėjas gali pareikšti reikalavimus:

- *CIM reglamentavimas*. Remiantis CIM 45 straipsnio 1 paragrafu, su vežimo sutartimi susijusius ieškinius galima pareikšti tik: a) pirmajam vežėjui; b) paskutiniam vežėjui¹⁴; arba c) vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys. CIM 45 straipsnio 3 ir 4 paragrafuose yra pateikiamos 45 straipsnio 1 paragrafe įtvirtintos bendrosios procesinės nuostatos išlygos: a) ieškinys dėl pagal vežimo sutartį sumokėtos sumos grąžinimo gali būti pareikštas tik tam vežėjui, kuris paėmė šią sumą, arba tam vežėjui, kurio vardu minėta suma buvo paimta (CIM 45 str. 3 par.); b) ieškinys dėl mokėjimo pristačius krovinį gali būti pareikštas tik tam vežėjui, kuris perėmė krovinį krovinio išsiuntimo vietoje (CIM 45 str. 4 par.).
- *SMGS reglamentavimas*. Ieškinio pagal vežimo sutartį pareiškimo tei-

įsipareigojimų nei krovinio siuntėjui, nei jo gavėjui. Būtent vežėjas, kuris yra sudaręs sutartį, yra atsakingas krovinio siuntėjui ir gavėjui už vežimą visą maršrutą iki pristatymo vietos. Šis vežėjas turi teisę regreso tvarka išieškoti nuostolius iš vykdomojo vežėjo. Vis dėlto suinteresuotas asmuo tam tikrais atvejais turi teisę ieškini (reikalavimą) nukreipti tiek į sutartinį vežėją, tiek į vykdomąjį vežėją (CIM 45 str.).

¹⁴ Paskutinis vežėjas turi būti suprantamas ne kaip vežėjas, kuris paskutinis prisidėjo prie sutarties perdavimas važtaraštį ir krovinį, bet kaip vežėjas, kuriam pagal išankstinį vežėjo, sudariusio vežimo sutartį, planą teko pareiga pristatyti krovinį krovinio gavėjui ir kuris iš anksto buvo įtrauktas į važtaraštį.

sės atsiradimas ir jos įgyvendinimas yra susijęs su keliomis sąlygomis, kurios turi būti nustatytos įvertinant, ar asmuo gali pareikšti ieškinį geležinkeliui, t. y.: a) teisė į ieškinio pareiškimą priklauso tam asmeniui, kuris turi teisę pareikšti pretenziją geležinkeliui (žr.: SMGS 30 str. 1 par); b) teisė į ieškinio pareiškimą atsiranda tik nuo to momento, kai geležinkelis atmeta pretenzijoje nurodytus reikalavimus; c) ieškinys turi būti pareikštas tam pačiam geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija; d) jeigu geležinkelis neatsako į pretenziją, ieškinys gali būti pareikštas tik praėjus 180 dienų po pretenzijos pateikimo; e) ieškinys turi būti pateiktas tik tos šalies teismui, kurios geležinkeliui buvo pareikšta pretenzija.

- Remiantis CIM ir SMGS vežėjas, sumokėjęs kompensaciją, įgyja atgręžtinio reikalavimo teisę kitiems vežėjams. Regreso teisės įgyvendinimo ir žalos atlyginimo paskirstymo taisyklės CIM ir SMGS yra beveik identiškos. Pavyzdžiui, 1) SMGS 33 straipsnio 4 ir 5 paragrafe numatyta, kad geležinkeliai gali reikšti vienas kitam reikalavimus pagal savarankiškas taisykles; 2) pagal CIM 50 straipsnio 1 paragrafo a) punkte vežėjas, nulėmęs (sukėlęs) žalą (nuostolius), už šią žalą (nuostolius) privalo atsakyti asmeniškai, o jei žalą (nuostolius) sukėlė keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už tą dalį žalos (nuostolių), kuri buvo padaryta konkrečiau vežėjo veiksmais (CIM 50 str. 1 par. b) p.) Jeigu neįmanoma įrodyti, ku-

ris vežėjas sukėlė žalą (t. y. neįmanoma atskirti, kokia dalimi konkretus vežėjas nulėmė kilusius nuostolius), kompensacija paskirstoma¹⁵ visiems vežant dalyvavusiems vežėjams. Nuo pareigos kompensuoti žalą yra atleidžiami tie vežėjai, kurie įrodo, jog neprisidėjo prie aptariamų žalos kilimo (CIM 50 str. 1 par. c) p.).

6.2. Skirtumai

CIM papildomai įtvirtinama vykdomojo vežėjo sąvoka, jos nėra SMGS, ir numatomos tokio vežėjo atsakomybės sąlygos ir ribos¹⁶.

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

Išvados

Išsami CIM ir SMGS tarptautinių susitarimų analizė atskleidė ne tik šių tarptautinių teisės aktų panašumus ir skirtumus, bet ir

¹⁵ Kompensacija paskirstoma proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai.

¹⁶ Žr. CIM 27 straipsnį. Šis skirtumas nereiškia, kad pagal SMGS geležinkelis negali pasitelkti vykdomųjų vežėjų. Tačiau pagal SMGS vykdomieji vežėjai atsakytų už padarytą žalą remiantis atitinkamos valstybės nacionalinės teisės nuostatomis. Todėl vežimo pagal SMGS sąlygas atveju iki šalių santykiams taikytinos teisės nustatymo išlieka neapibrėžtumas, kokia tvarka ir mastu vykdomieji vežėjai atsakys už vežimo metu atsiradusią žalą.

išryškino tam tikrus konkrečių nuostatų pranašumus ir trūkumus. Remiantis šiame straipsnyje pateiktu tyrimu, darytinos išvados, į kurias būtina atsižvelgti tiek praktikoje (vykdant vežimus), tiek derinant CIM ir SMGS reglamentavimą:

- Turinio požiūriu SMGS nuostatos yra daug detalesnės nei CIM. CIM nuostatos palieka gana daug susitarimo laisvės vežimo sutarties šalims (galimybė keisti vežėjų atsakomybės pagrindus ir ribas), SMGS – griežtai, imperatyviai reguliuoja gana smulkius, atskirus tarptautinio pervežimo geležinkeliais momentus.
- CIM įtvirtinta daug naujovių ir pakeitimų, lemiančių didesnę tarptautinio vežimo geležinkeliais santykių reguliavimo aiškumą ir modernumą. Taip pat CIM įtvirtintas krovinių vežimo geležinkeliais reguliavimas daugiausia suderintas su CMR nuostatomis, išskyrus tuos aspektus, kurie negali būti suvienodinti dėl krovinių vežimo geležinkeliais specifikos.
- Lyginant SMGS ir CIM įtvirtintas vežėjo atsakomybės nuostatas, darytina išvada, kad SMGS nuostatos labiau atitinka vežėjo interesus ir numato platesnes vežėjo teises išvengti tiek pačios atsakomybės, tiek įrodinėjimo naštos proceso metu ar palūkanų mokėjimo ir kt. Tačiau CIM, nustatydamas, kad vežėjas atsako už prarastą krovinį ne didesne kaip 17 atsiskaitymo vienetų kiekvienam trūkstantam bendrosios masės kilogramui suma, riboja geležinkelio atsakomybę labiau nei SMGS, kuris įtvirtina maksimalią atsakomybės ribą, sutampančią su krovinio verte.

- SMGS griežtai taikomas tik tais krovinų vežimo geležinkeliais atvejais, kai vežimas vykdomas SMGS valstybių narių teritorijoje. CIM šiuo atžvilgiu numatomos lankstesnės taisyklės ir leidžiama šalims susitarti dėl CIM privalomo taikymo net tais atvejais, kai vežimas apima tiek CIM, tiek SMGS valstybių narių teritorijose esančius geležinkelius.
- SMGS nuostatų aiškinimo ir taikymo praktika iki šiol dar nėra išplėtotą ir nusistovėjusi, be to, pačios

SMGS nuostatos daugeliu atvejų yra apibrėžtos gana abstrakčiai, todėl, iškilus atsakomybės reguliavimo pagal SMGS klausimams, lieka daug laisvės SMGS nuostatų interpretacijai, kuri priklauso nuo daugelio aspektų: OSŽD deklaruojamos pozicijos ir specialistų reiškiamų nuomonių, vežimo geležinkeliais srityje nusistovėjusios šalių santykių praktikos ir papročių, konkrečios valstybės nacionalinės teisės sistemos specifikos ir kt.

LITERATŪRA

Teisės aktai

1. Tarptautinio krovinų vežimo 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.
2. Tarptautinio krovinų vežimo sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932.
3. 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.
4. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.
5. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 72-2487.

Specialioji literatūra

6. ABROMAVIČIUS, G. *Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniai santykiai*. Magistro baigiamasis darbas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009.
7. CARR, I.; STONE, P. *International Trade Law*. 3rd Edition. Routledge-Cavendish, 2005.

8. DROBITKO, O. *Krovinų multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.
9. ЕВТИМОВ, З. *Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС* [interaktyvus]. 2006 [žiūrėta 2010 m. sausio 25 d.]. Prieiga per internetą: <osjd.plaske.ua/images/doklad/Evtimov_rus.ppt>.
10. FARIA, J. A. E. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. *Texas International Law Journal*, 2010, Vol. 44.
11. HAAK, K.; HOEKS, M. Intermodal transport under unimodal arrangements – conflicting conventions: the UNCITRAL/CMR draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts. *The Journal of International Maritime Law*, 2004, Vol. 10, No. 5.
12. HOEKS, M. *Multimodal Transport Law. The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Kluwer Law International, 2010.
13. LOWE, D. *Intermodal Freight Transport*. Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005.
14. MIKELĖNAS, V.; et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė (I)*. Vilnius: Justitia, 2003.
15. MORKELIŪNAITĖ, L. *Krovinų transportavimo dokumentai ir jų teisinė reikšmė*. Magistro

- baigiamasis darbas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008.
16. PHILIMORE, G. G. International Railway Transport. *Journal of the Society of Comparative Legislation*. New Series, 2009, Vol. 5, No. 2.
 17. PRIŽGINTAITĖ, R. *Vežėjo atsakomybės dydžio apribojimų teoriniai aspektai ir praktinė reikšmė*. Magistro baigiamasis darbas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2010.
 18. RUČYTĖ, D. *Vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turinys ir jos reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei*. Magistro baigiamasis darbas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009.
 19. SUŠINSKAITĖ, N. *Vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal COTIF CIM taisykles ir SMGS susitarimą, panašumai ir skirtumai*. Magistro baigiamasis darbas. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009.
 20. TAKAHASHI, K. *Claims for contribution and reimbursement in an international context. Conflict of laws dimensions. Third party procedures*. Oxford, 2000.
 21. TROLLIET, H. *COTIF 1999: new transport law relevant to the needs of the market*. Symposium on the Euro–Maghreb Freight Corridor, 2006.
 22. ZAMORA, S. Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport. *The American Journal of Comparative Law*, 1975, Vol. 23, No. 3.
- Praktinė medžiaga**
23. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) Nr. 31“.
 24. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2003 m. lapkričio 5 d. nutartis c. b. *UAB „Urticae“ v. Kauno žydų religinė bendruomenė ir A. K. firma*, Nr. 3K-3-1054/2003, kat. 39.2.4.
 25. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2005 m. sausio 24 d. nutartis c. b. *UAB „Rasa“, UAB „Druskininkų rasa“, UAB „Vegoplastas“ v. R. D. individuali įmonė*, Nr. 3K-3-66/2005, kat. 44.5.2.17, 44.8.
 26. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2006 m. kovo 1 d. nutartis c. b. *UAB „Sempeksimus“ v. UAB „Vombatas“, trečiasis asmuo AB „Šaldytuvų ūkis“*, Nr. 3K-3-128/2006, kat. 60.
 27. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. sausio 23 d. nutartis c. b. *B. L. v. UAB „Šiauleksa“, trečiasis asmuo A. R.*, Nr. 3K-3-11/2007, kat. 44.8.
 28. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gruodžio 10 d. nutartis c. b. *AB „Lietuvos draudimas“ v. AB „Lietuvos geležinkeliai“, UAB „PZU Lietuva“*, Nr. 3K-3-513/2010, kat. 24.1, 44.2.4.1, 60.
 29. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. spalio 8 d. nutartis c. b. *UADB „ERGO Lietuva“ v. AB „Lietuvos geležinkeliai“*, Nr. 2A-846-520/2010, kat. 37, 44.2.4.1, 44.5.1, 73.2.5.4.
 30. *Annual report 2007 of International Rail Transport Committee* [interaktyvus]. CIT, 2007 [žiūrėta 2010 m. sausio 15 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.cit-rail.org/en/objectives/>.
 31. *Central Office Report on the Revision of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 and Explanatory Reports on the texts adopted by the Fifth General Assembly*. [interaktyvus]. OTIF, 2000 [žiūrėta 2011 m. sausio 16 d.]. Prieiga per internetą: http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/COTIF_Rapport_explicatif_01_01_2011_e.pdf.
 32. 2004 m. *OTIF kasmetinis sutrumpintas biuletenis dėl tarptautinių pervažimų geležinkeliu* [interaktyvus]. OTIF, 2004 [žiūrėta 2010 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą: http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/05_zeitschr/bul_Sommaire_annuel_2004_d.pdf.

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE CARRIER'S CIVIL LIABILITY, AS REGULATED UNDER THE CIM AND SMGS INTERNATIONAL AGREEMENTS

Vilius Nikitinas

S u m m a r y

Freight traffic by rail between Europe, Russia and Asia has an enormous potential. Unfortunately, this traffic is not only hindered by technical difficulties such as differing track gauges and electrification systems but also by legal difficulties. In Europe, the CIM Uniform Rules apply; in Russia and Asia, the SMGS Convention applies. Eliminating these problems is the task of the joint CIT/OSJD project to make the CIM and SMGS legally interoperable, however, before these two laws are harmonised, a huge amount of rail transportation contracts in Lithuania are made under different provisions.

Analyzing the conditions of carriers' civil liability, the author concludes, that although there are some similarities in regulation, CIM and SMGS have many differences, which may and in practise do have a negative effect, especially if the legal aspects are not certain enough. Taking into account the content of two mentioned agreements, it is obvious, that SMGS conditions are more detailed but strict,

whereas CIM is more liberal and lets [allows?] the contracting parties decide on some aspects (change the grounds and boundaries of the liability).

CIMs liberalism arise from the fact, that this agreement is much newer and all the conditions are made compatible with the CMR convention, except for the legal aspects, which cannot match due to the specifics of the rail sphere. In addition, CIM limits the carrier's liability to 17 SDR for 1 kilogram of lost freight, whereas under SMGS regulation, the carrier is liable for the whole value of the freight.

However, after having examined all the conditions of both international agreements, the author discovered that SMGS conditions are still more in favour of the carrier, as it has more grounds (rights) for limiting the liability, better civil process rules (burden of proof) or the payment of interest and etc. This comparative analysis should be taken into account when harmonizing CIM and SMGS and creating a new international railway transport regulation.

Įteikta 2011 m. lapkričio 14 d.

Priimta publikuoti 2012 m. birželio 14 d.