

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedra**

Jovitos Razmaitės
V kurso, komercinės teisės
studijų šakos studentės

Magistro darbas

**Tarptautinės transporto teisės šaltinių ypatumai vežėjo civilinės
atsakomybės kontekste**

Vadovas: lekt. dr. Vilius Nikitinas
Recenzentas: lekt. dr. Stasys Drazdauskas

Vilnius 2016

Turinys

Ižanga	2
1. Tarptautinės transporto teisės šaltiniai	5
1.1. Teisės šaltinių kolizijos ir jų taikymas	6
2. Vežėjo civilinė atsakomybė.....	16
2.1. Vežėjo civilinės atsakomybės kilmė, samprata, sąlygos.....	16
2.2. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pagal transporto rūšį.....	28
2.2.1. Vežėjo civilinė atsakomybė pervežimuose kelių transportu.....	28
2.2.2. Vežėjo civilinė atsakomybė vežant geležinkelių transportu	36
2.2.3. Vežėjo atsakomybė už krovinio vežimą jūra	47
2.2.4. Vežėjo atsakomybė vežant krovinį oro transportu.....	52
3. Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai	57
3.1. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl suinteresuoto asmens kaltės ar tokio asmens duoto pavedimo	57
3.2. Paties krovinio trūkumų (paslėptų krovinio defektų).....	59
3.3. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės dėl aplinkybių kurių, jis negalėjo išvengti - Force majeure	60
3.4. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos	61
Išvados	65
Literatūros sąrašas.....	66
Santrauka.....	75
Summary	76

Ižanga

Temos aktualumas ir originalumas. Nagrinėjama tema yra aktuali teorijoje ir praktikoje dėl socialinių bei ekonominių aspektų, tarptautinių įsipareigojimų ir sutarčių taikymo, jų santykio su nacionaline teise, ginčių gausos. Visų pirma, ši sritis yra sparčiai besivystanti, tačiau jai nėra skiriama pakankamai dėmesio teisės moksle, ši sritis teisės doktrinoje nėra plačiai nagrinėjama. Tuo tarpu teisės šaltinių, reglamentuojančių vežimo santykius yra labai daug. Nors vežėjo atsakomybės klausimas anksčiau buvo nagrinėtas atskirų transporto rūšių kontekste, tačiau Lietuvoje dar nebuvo rašto darbų, kuriuose tirti visų transporto rūšių teisės šaltiniai, vežėjo civilinės atsakomybės analizės aspektu. Taigi šitaip pasireiškia šio darbo originalumas. Transporto dėka, suteikiamos palankios sąlygos efektyvios tarptautinės prekybos vykdymui, laisvo prekių judėjimo įgyvendinimui, sukuriama daug darbo vietų, užtikrinama ekonominė apyvarta. Antra, tarptautiniai pervežimai yra sritis, reikalaujanti tam tikrų taisyklių unifikuojamumu tarptautiniu mastu, itin reikalingas pagrindinių nuostatų vienodas supratimas bei aiškinimas. Dėl šios priežasties transporto srityje yra priimta nemažai tarptautinių sutarčių, konvencijų, pasirašyta dvišalių tarpvalstybinių sutarčių.¹ Pažymėtina, kad bendroji transporto politika – viena iš Europos Bendrijos bendrųjų politikos sričių, numatytų Europos Ekonominės bendrijos steigimo sutartyje. Teigiama, kad tik turėdama konkurencingas transporto sistemas Europa bus pajėgi konkuruoti pasaulyje.² Pripažįstama, kad transportas yra globalus, todėl norint imtis našių veiksmų būtinas aktyvus tarptautinis bendradarbiavimas.³ Be to, 2011 m. kovo 28 d. priimtoje Baltojoje knygoje dėl transporto, Komisija tarp savo iniciatyvų nurodė poreikį parengti darnaus ir veiksmingo vykdymo užtikrinimo sistemą, siekiant visam sektoriui užtikrinti vienodas sąlygas ir nustatyti piliečių apsaugai taikytiną Europos standartą.

Tarptautinės transporto teisės šaltinių ypatumų analizė leis tinkamai pasirinkti taikytiną teisę konkreitiems susiklosčiusiems teisiniams santykiams. Šitaip bus teisingai nustatytas vežėjui civilinės atsakomybės taikymas, jos forma bei žalos dydis. Trečia, būtent krovinių vežėjo atsakomybė ir jo pareigų apimtis yra nuolatinis ginčų objektas. Todėl šiame magistriniame darbe bus analizuojami tarptautinės transporto teisės šaltiniai vežėjo civilinės atsakomybės kontekste, tikintis iširti jo atsakomybės

¹ Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga. Aprobauta Lietuvos aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu NR. 31.

² Europos Parlamento Kelių transporto tikslai. Faktų apie ES suvestinė.

³ Europos Komisija. Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyvių išteklių naudojimu grindžiamas transporto sistemos kūrimas. Bruselis, 2011.03.28.

paskirstymo ribų aspektus bei atsakomybės taikymo išvengimo galimybes, jų teisinį pagrindumą.

Tyrimo tikslas. Ištirti transporto teisės šaltinių ypatumus, jų taikymą, pabrėžiant pervežimų teisės specifiką, nustatyti ar vežėjui tenkanti civilinės atsakomybės forma bei dydis yra pagrįstas ir kokių teisinių priemonių pagalba vežėjas gali būtų atleidžiamas nuo atsakomybės.

Tyrimo uždaviniai. Atsižvelgiant į mokslinės analizės tikslus, keliami šie uždaviniai:

1. Išnagrinėti tarptautinės transporto teisės šaltinių ypatumus, jų taikymo klausimą kolizijų teisės normų atveju;
2. Atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės aspektus ir ištirti jų praktinę reikšmę;
3. Išanalizuoti skirtingų transporto rūšių ypatumus civilinės atsakomybės kontekste;
4. Išanalizuoti vežėjo civilinės atsakomybės išvengimo teises galimybes ir ištirti šio instituto praktinę reikšmę;

Tyrimo objektas. Tarptautinės transporto teisės šaltinių tema yra itin abstrakti, norminių teisės aktų yra labai daug, jų reguliavimo sritis apima visą transporto sektorių, tačiau daugiausia klausimų ir ginčų kyla sprendžiant civilinės atsakomybės taikymo problemą. Tyrimo objektą lemia vežėjo civilinės atsakomybės specifiška, šitaip pasireiškia transporto teisės savitumas. Kaltė šiuo atveju yra aksioma⁴, tačiau yra baigtinis sąrašas atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų. Todėl šiuo darbu siekiama ištirti teisės šaltinius, analizuojant jų tinkamą taikymą, daugiausia dėmesio skiriant vežėjo civilinės atsakomybės klausimui.

Tyrimo metodai. Siekiant įgyvendinti nustatytus uždavinius, tyrimui atlikti bus naudojami šie metodai:

Lyginamuoju metodu lyginama atskirų transporto rūšių reglamentavimas bei užsienio valstybių praktika. Didelis dėmesys skiriamas ne tik užsienio valstybių, bet ir atskirų teisės dokumentų, lyginimui bei vertinimui. Būtent šio metodo pagalba buvo lyginamos vežėjo civilinės atsakomybės sąlygos, įtvirtintos atitinkamose konvencijose.

Lyginamuoju istoriniu metodu tiriama šioje srityje suformuotų doktrinų, atliekant teisės šaltinių analizę, jų normų istorinė kaita bei teismų praktikos suformuluotų pozicijų dinamika. Taikant istorinį tyrimo metodą analizuojama doktrina, kai kurios teisės normos,

⁴Aksioma – savaime suprantama tiesa, įrodymų nereikalaujantis teiginys. VAITKEVIČIŪTĖ, V. *Tarptautinių žodžių žodynas*. 4-asis leidimas). Vilnius, 2007 m.

įtvirtintos atitinkamose sutartyse bei jų raida. Šio metodo naudojimui itin reikšminga teisės aktų gausa, kadangi tarptautinės teisės normos, reglamentuojančios vežėjų atsakomybę, egzistuoja ir yra vystomos daugiau kaip 50 metų.

Sisteminės analizės metodu tiriama kaip vežėjo civilinės atsakomybės samprata atsiskleidžia skirtinguose tarptautiniuose transporto teisės šaltiniuose. Sisteminiu, loginiu metodu siekiama atskleisti dabartinio teisinio reguliavimo esmę, tikslus, sistemiškumą, įvertinti prieštaravimus teisės šaltiniuose bei atskirose normose ir pagrįsti daromas išvadas.

Empirinio metodo pagalba tiriami teisės aktai bei jų specifinis reglamentavimas, taikomas vežėjo atsakomybei. Šiame darbe buvo remiamasi ekonomikos mokslo išvadomis, statistiniais duomenimis, siekiant pagrįsti teisinio reguliavimo ypatybes.

Lingvistiniu metodu buvo lingvistiškai aiškinamos teisės normos, jų struktūra bei tikslai. Taip pat atkreipiamas dėmesys į teisės akto, paskelbto keliomis kalbomis, vertimo ypatybes.

Teleologinis metodas nėra pagrindinis atliekant tyrimą, tačiau taip pat svarbus tiriant teisės šaltinius, aiškinantis kokių tikslų turėjo įstatymų leidėjai, įtvirtindami tam tikras sąvokas. Be to, šis metodas padeda išvelgti atitinkamų nuostatų aiškinimą praktikoje.

Šaltiniai. Analizuojant teisės šaltinių taikymą bei jų kolizijų klausimą, remtasi prof. V. Mizaro išvalgomis, bendrųjų civilinės atsakomybės pagrindų analizei itin reikšmingi buvo prof. V. Mikelėno atlikti tyrimai. Gilinantis į atskiras transporto rūšis, ne mažai įtakos šiam darbui turėjo Dangutės Ambrasienės, Edvardo Sinkevičiaus monografija, kurioje analizuota vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos Tarptautinio Krovinių vežimo keliais konvenciją, bei doc. Dr. Viliaus Nikitino daktaro disertacija, kurioje pateikiama išsami vežėjo geležinkelių transportu sutartinių santykių analizė. Taip pat buvo analizuojami užsienio autorių darbai, suformuota teismų praktika, ir, žinoma, tarptautiniai norminiai teisės aktai. Šių šaltinių analizė leido atskleisti temą bei pasiekti numatytus tyrimo tikslus.

1. Tarptautinės transporto teisės šaltiniai

Teisės šaltiniai plačiąja prasme yra laikytini visuomeniniai santykiai, kuriems reikia tam tikro norminio reguliavimo. Teisės normų šaltiniai skirtoji į materialiuosius ir formaliuosius. Materialūs – tai žmonių interesai, nuostatos, įsitikinimai, kurie kuriant teisę transformuojami į visuotinai privalomą elgesio taisyklę, formalūs – teisėkūros subjekto kompetencija ir teisėkūros procedūros, per kurias įvardyti materialūs šaltiniai tampa teisės normomis. Formalius teisės normų šaltinius, pasak A. Vaišvilos, galima vadinti teisės normų išorinės formos šaltiniais.⁵ Teisės šaltiniai formaliąja prasme laikytina išorinė teisės principų ir normų išraiškos forma, tai yra tam tikra teisinio pobūdžio informacija, kuri padeda atskleisti teisę – principus ir normas.⁶ Paminėtina, kad bendrieji teisės papročiai yra laikomi teisės šaltiniu, jų normos, kaip ir principų, yra daugiausia perkelti į teisėkūros subjektų leidžiamus teisės aktus. Būtent formalūs teisės šaltiniai – Konstitucija, įstatymų leidžiamosios valdžios (Lietuvoje – Seimo) priimti įstatymai ir kiti teisės aktai, vykdomosios valdžios patvirtintos teisės normos, viešojo administravimo subjektų priimti teisės aktai, teismų sprendimai, tarptautinės dvišalės ir daugiašalės (konvencijos) tarptautinės sutartys, paktai, ES teisės aktai ir t.t. ir bus daugiausiai nagrinėjami šiame darbe.

Šiuo metu tarptautinėje transporto teisėje yra reglamentuojamas transporto paslaugų teikimas visomis transporto rūšimis – kelių, geležinkelių, oro bei vandens transportu. Lietuva yra tranzitinė valstybė ir Europos Sąjungos narė, todėl itin reikšmingas Sąjungos teisinis reglamentavimas, jos santykis su nacionaline bei tarptautine teise. Europos Sąjungoje teisės šaltiniai, reglamentuojantys transporto paslaugų teikimą, gali būti skirstomi į tokias grupes: pirma, bendrijos steigimo sutarčių nuostatai; antra, antrinės teisės šaltiniai (institucijų priimti reglamentai, direktyvos, rekomendacijos, sprendimai ir kt.); trečia, tarptautiniai susitarimai; ketvirta, teismų (iš esmės Europos teisingumo teismo) sprendimai.

Didžiausią teisės aktų dalį sudaro dokumentai, kuriais nustatomi įvairių sričių standartai – eismo saugumo (pavyzdžiui, vairuotojų darbo ir poilsio režimas), profesinės kvalifikacijos, techninių reikalavimų (pavyzdžiui, maksimalaus ilgio ir aukščio standartai), licencijų suteikimo, reikalavimų, nustatančių subjektų patekimo į transporto rinką. Kadangi šio tyrimo objektas yra ištirti teisės šaltinius, reguliuojančius jau

⁵VAIŠVILA, A. *Teisės teorija: vadovėlis. 2-asis leidimas*. Vilnius: Justitia, 2004, p. 299.

⁶MIKELĖNAS, V. *Civilinė teisė. Bendroji dalis: vadovėlis (moksl. Red. Vytautas Mizaras)*. Vilnius: Justitia, 2009, p. 45.

susiklosčiusius teisinius santykius, todėl bendrieji šaltiniai, taikomi visai transporto sričiai nebus nagrinėjami.

Nors daugumą teisės šaltinių nustato privalomo elgesio taisyklės, yra ir neprivalomų, tačiau teisės šaltiniais laikomų dokumentų, mokslo darbų aktų, pavyzdžiui Europos Komisijos rekomendacijos, ES institucijų teisinės nuomonės ar teisės doktrina. Šie šaltiniai gali būti svarbūs nustatant bendrąsias politikos gaires, sprendžiant ginčus, kai teismai atsižvelgia į tam tikru klausimų išplėtotą doktriną. Todėl rekomendacinio pobūdžio teisės normų (angl. *soft law*) svarba taip pat bus analizuojama. Be to, paminėtina, kad transporto organizacijų dalyvavimas išsakant tam tikrą poziciją atitinkamais klausimais, turi netiesioginės įtakos ir įstatymų leidybai. Taip pat svarbu išskirti precedentes, konkrečiuose bylose priimtus teismų sprendimus, kaip teisės šaltinių kategoriją. Todėl ir šiame darbe bus pateikiama teismo išaiškinimų pavyzdžių, kurie formuoja praktinį teisės taikymą, taip pat vienodą sprendimų priėmimą analogiškose bylose.

Toliau bus analizuojama kaip yra sprendžiamas teisės šaltinių taikymas, jų tarpusavio santykis, ir, žinoma, bendrosios nuostatos, kiek tai svarbu transporto teisei analizuojant vežėjo civilinę atsakomybę.

1.1. Teisės šaltinių kolizijos ir jų taikymas

Transporto teisė yra tarptautinė sritis, reguliuojama tarptautinių sutarčių, konvencijų o taip pat ir nacionalinės teisės, todėl kyla taikytinos teisės klausimas tam tikru konkrečiu atveju. Ginčo su užsienio elementu nagrinėjimas automatiškai nereiškia nacionalinės teisės taikymo, todėl prieš nagrinėjant bylą iš esmės, teismui būtina atsakyti į preliminarinius klausimus ir remiantis kolizinėmis taisyklėmis, nustatyti, kurios iš egzistuojančių teisės sistemų, skirtingai reguliuojančių tuos pačius teisinius santykius, normas reikia taikyti.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad istoriškai keitėsi tarptautinės teisės ir nacionalinės teisės santykis. Materialinės teisės vienodinimo ir derinimo pradžia siejama su XIX amžiuje išaugusiu tarptautiniu ekonominiu bendradarbiavimu ir globalizavimu, gamybos ir paskirstymo kooperacija, specializacija, tarptautinės prekybos mastų išaugimu.⁷ Todėl teisė turėjo prisitaikyti prie visuomenės poreikių, kintančių sąlygų. Taigi vadinamieji „materialūs teisės šaltiniai“ – žmonių interesai, ekonominiai santykiai, ekonominė

⁷ MIKELĖNAS, V. Civilinio proceso teisės vienodinimas bei derinimas ir naujasis Lietuvos civilinio proceso kodeksas. *Jurisprudencija*, 2002, nr. 28(20), p. 183.

socialinė santvarka, visuomenės gyvenimo sąlygos, kurios vertė išleisti tam tikras teisės normas.⁸ Buvo teigiama devynioliktojo amžiaus pabaigoje, jog teisinių sistemų skirtingumas reiškė, kad nacionalinės teisės sistemos buvo per daug nesuderintos priimti kokias nors universalias taisykles. Tačiau neišvengiamai tarptautinė privatinė teisė tapo nacionalinės teisės dalimi – tai Kembridžo universiteto profesorius Alex Mills vadina devynioliktojo amžiau fenomenu.⁹ Dėl itin didėjančių tarptautinių komercinių santykių, prekybos sutarčių, transporto sritis tarptautiniu mastu yra neišvengiamai aktuali. Todėl yra jaučiama būtinybė tirti šios srities šaltinių taikymą.

Lietuvos teismų praktikoje tarptautinės privatinės teisės terminu yra apibūdinama teisės normų visuma, kuri reguliuoja privatinis asmenų santykius, turinčius užsienio (tarptautinį) elementą. Atkreiptinas dėmesys, kad įvairiose valstybėse tarptautinės privatinės teisė yra apibūdinama ir kitomis sąvokomis, kaip kad konfliktų, kolizijų, tarpnacionalinė, abipusio pripažinimo teisė.¹⁰ Profesorius Valentinas Mikelėnas, įvertinęs įvairių valstybių teisės doktriną, padarė išvadą, kad daugelio valstybių teisės doktrinoje tarptautinės privatinės teisė laikoma tik kolizinių normų visuma.¹¹ Dėl šios priežasties ir šiame darbe minimos sąvokos bus laikomos tapačiomis. Kolizijos problema kyla tada, kai dviejų ar daugiau valstybių materialioji teisė pretenduoja reguliuoti ginčo santykį.¹² Todėl teismas nustato, kurios iš kelių valstybių teisę reikia taikyti. Taigi, išspręsti kolizinį klausimą reiškia nustatyti ginčo santykiui, susijusiam su keliomis teisės sistemomis, taikytiną teisę. Ji nustatoma taikant tam tikrus kriterijus, kuriais vadovaujantis ginčo santykis susiejamas su konkrečios valstybės teise, išsiaiškinama pagal kurios materialiosios teisės sistemą bus nustatomos teisinio santykio subjektų teisės ir pareigos. Transporto teisės aktų sisteminimas svarbus ne tik vienos šalies, bet ir tarptautiniu mastu, siekiant tiems patiems santykiams vieningo taikymo. Kiekviena valstybė savo nacionaliniais teisės aktais įtvirtina taikytinos teisės nustatymo kolizines normas, tai reiškia taisykles, kuriomis vadovaujantis nustatoma konkrečios valstybės taikytina teisė. Dėl šios priežasties net kai kolizinės normos yra unifikuotos, jos gali būti apibrėžiamos nevienareikšmiškai arba interpretuojamos pagal valstybių nacionalinę teisę.¹³

⁸ MACHOVENKO, J. Lietuvos teisės šaltinių istorinė raida. Vilniaus Universitetas, Teisės fakultetas, 2011/2012, P. 1.

⁹ MILLS, A. *The Confluence of Public and Private International Law*. UK: Cambridge, 2009, p. 67.

¹⁰ Pavyzdžiui, Liverpulio Universiteto profesorius Abla Mayss sąvokas konfliktų teisė (angl. conflict of laws) ir tarptautinė privatinė teisė (angl. private international law) laiko tapačiomis. MAYSS, A. *Conflict of Laws*. 3rd ed. UK: Cavendish Publishing Limited, 1999, 11.

¹¹ MIKELĖNAS, V. *Tarptautinės privatinės teisės įvadas*. Vilnius: Justitia, 2001, p. 30.

¹² *Ibid.*, p. 95.

¹³ GRIGIENĖ, J; LAURIŠAITĖ, E. Piktnaudžiavimas taikytinos teisės kolizinėmis normomis. *VDU Teisės apžvalga. Law review*, 2012, Nr. 1(8), p. 5-24.

Tarptautinėje teisėje nėra sutariama dėl universalios tarptautinių sutarčių kolizijos sampratos. Yra mokslininkų tarptautinių sutarčių kolizijas vertinančių kaip tarptautinių sutarčių normų prieštaravimus, kai „neįmanoma paklusti dviem skirtingomis tarptautinių sutarčių normomis numatytiems reikalavimams“¹⁴. Tai atvejis, kurio metu kolizija kyla kai yra tam tikras santykis reguliuojamas tarptautinių sutarčių ir reikia pasirinkti kurios iš jų nuostatas taikyti. Tarptautinei transporto teisei tai yra reikšminga todėl, kad ši sritis daugiausia reguliuojama tarptautinių dvišalių ir daugiašalių sutarčių (konvencijų).

Pagrindinis teisės šaltinis, reguliuojantis sutarčių kolizijas, yra 1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. Šios konvencijos preambulėje įtvirtinta, kad ginčai dėl sutarčių, kaip ir kiti tarptautiniai ginčai, turi būti sprendžiami taikiomis priemonėmis ir vadovaujantis teisingumo principais bei tarptautinės teisės normomis.¹⁵ Todėl yra akivaizdu, kad svarbu reglamentuoti tarptautinių sutarčių aiškų taikymą bei užtikrinti tinkamą jų vykdymą. Ypatingas dėmesys sutarčių kolizijų kontekste atkreipiamas į Konvencijos 30 straipsnį „Vėliau sudarytų sutarčių taikymas“. Valstybės įpareigojamos minėto straipsnio pirmos dalies, esant skirtingo pobūdžio sutarties ir Jungtinių Tautų Chartijos kolizijai¹⁶, taikyti chartiją. Kilus kitų sutarčių kolizijai šis straipsnis *expressis verbis* nurodo taikyti Konvencijos normas, reguliuojančias sutarties pakeitimą tik tarp kai kurių sutarties šalių (Konvencijos 41 straipsnis). Be to, remiantis Konvencija, valstybės sutikimo laikyti sutartį įpareigojančia galiojimas gali būti ginčijamas tik sutarties šalies ir tik remiantis Konvencijos nuostatomis¹⁷, o sutarčių kolizija *per se* nėra į vieną tokių pagrindų nepatenka.¹⁸ Todėl daroma išvada, kad sutarčių kolizija *per se* nepadaro nė vienos sutarties negaliojančia.¹⁹ Taigi kiekvienu konkrečiu atveju būtina analizuoti teisės šaltinius ir spręsti jų taikymo klausimą, gilintis į sutarčių turinį bei nustatyti iš jų kylančias teises ir pareigas. Be to, iš Konvencijos matome, kad *expressis verbis* yra įtvirtintas Chartijos taikymo prioritetas, sutarčių kolizijos atveju, todėl ji laikytina kaip pagrindas kilus kolizijos problemai.

Išskiriama Europos Sąjungos teisinės sistemos svarba transporto sektoriui, kadangi viršnacionalinė teisė šiuo atveju ir apima daugiausiai ES teisę – pirmiausiai iš ES sutarčių kylančią teisę, reglamentus, direktyvas, sprendimus, rekomendacijas (kurios yra

¹⁴AKHFAVI, S. S.A. *Methods of Resolving Conflicts Between Treaties*. Leiden/Boston: Brill Academic Publishers, 2003, p. 5. Iš MAMONTOVAS, A. Tarptautinių sutarčių kolizija ir jos kvalifikavimas remiantis bendrosios tarptautinės teisės normomis. *Socialinių mokslų studijos*, 2009, Nr. 3(3), p. 96.

¹⁵1969-05-23. Vienos Konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. Valstybes žinios, 2001-02-06, Nr. 13-480.

¹⁶1945-06-26. Jungtinių Tautų Chartija, Valstybės žinios. 2002-02-13, Nr. 15-557.

¹⁷*Cit. op.* 15.

¹⁸*Ibid.*, 46-53 str.

¹⁹MAMONTOVAS, A. Tarptautinių sutarčių kolizija ir jos kvalifikavimas remiantis bendrosios tarptautinės teisės normomis. *Socialinių mokslų studijos*, 2009, Nr. 3(3), p. 96.

neprivalomos). Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Parlamento arba vien tik Europos Komisijos priimtas reglamentas yra teisės aktas, taikomas tiesiogiai ir vykdomas visa apimtimi, tuo tarpu direktyvos – teisės aktas, kuriuos nustatomas tikslas, kurį ES šalys privalo pasiekti, kitaip tariant parengti savo įstatymus ir juose nurodyti, kaip tas tikslas bus įgyvendintas; sprendimas privalomas visas ir jo adresai turi būti aiškiai įvardyti.²⁰ Šiais aktais priimamos taisyklės pagal atskiras transporto rūšis ir nustatomos bendros taisyklės, taikomos tarptautiniam geležinkelių, kelių ir vidaus vandens kelių transportui, taip pat sąlygos, kuriomis vežėjai ne rezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas, priemonės transporto saugumui gerinti bei kitas atitinkamas nuostatas. Transporto srityje Sąjungoje draudžiama diskriminacija, pasireiškianti tuo, kad vežėjai už tų pačių prekių gabenimą tais pačiais maršrutais taiko skirtingus transporto įkainius ir nustato skirtingas sąlygas vien dėl gabenamų prekių kilmės ar paskirties šalies. Be to, visoms valstybėms narėms draudžiama Europos Sąjungoje atliekamoms transporto operacijoms taikyti įkainius ir sąlygas, susijusias su paramos ir apsaugos elementu, iš kurių galėtų turėti naudos įmonės ar pramonės šakos, išskyrus atvejus, kai gaunamas Komisijos leidimas.²¹

Europos Sąjungoje bendrosios rinkos tikslas yra viena iš svarbiausių prielaidų tarptautinės privatinės teisės derinimui ir tarptautinių nuostatų harmonizavimui.

Vienos iš svarbiausių Europos Sąjungos konvencijų tarptautinės privatinės teisės srityje yra 2007 m. priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 864/2007 dėl nesutartinėmis prievolėmis taikytinos teisės (Roma II) ir 2008 m. priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartiniais santykiams taikytinos teisės (Roma I). Pažymėtina, kad Europos Sąjungos valstybėse narėse Reglamentas Roma I iš esmės pakeitė 1980 m. Romos konvenciją dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (toliau – Romos konvencija). Vis dėlto, svarbu atkreipti dėmesį, kad šis reglamentas bus taikomas tik sutartims, kurios bus sudarytos po 2009 m. gruodžio 17 d. (reglamento 29 str.). Romos konvencija taikoma tiek, kiek jos laike ar erdvėje nepakeitė Reglamentas Roma I. Remiantis Roma I ir Roma II reglamentais buvo sukurtos bendros Europos Sąjungos kolizinės normos, taikytinos reglamentų aprėpiamiems sutartiniais ir nesutartiniais santykiams. Įsigaliojus šiems reglamentams

²⁰Europos Sąjungos teisės taikymas [interaktyvus]. Žiūrėta 2016-01-22. Prieiga per internetą: http://europa.eu/eu-law/index_lt.htm

²¹ NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė*: mokyimo priemonė. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 22.

Europos Sąjungoje, valstybių narių nacionalinės tarptautinės privatinės teisės normos pakeičiamos reglamentų normomis jų taikymo apimtimi.²²

Pagal Roma I reglamento straipsnio 1 dalį reglamentas taikomas sutartinėms prievolėms civilinėse ir komercinėse bylose, kurios turi ryšį su skirtingų valstybių teise, o šio reglamento 2 straipsnyje nurodoma, kad reglamente nurodyta teisė taikoma net jei ši teisė nėra valstybės narės teisė. Analogiška nuostata įtvirtinta ir Roma II reglamento 3 straipsnyje. Šios normos reiškia, kad jų taikymas neapsiriboja ES teritorija ir gali būti taikoma ir kitų – trečiųjų valstybių teisė. Todėl, pavyzdžiui, jei Lietuvos teismui bus pateiktas ieškinys atsakovui, kurio buveinė yra registruota Lietuvos teritorijoje, dėl jo kaltais veiksmais padarytos ir atsiradusios žalos Rusijoje, Lietuvos teismas vadovausis *lex loci damni* (tiesioginės žalos atsiradimo vietos teise) kolizine norma²³ (Roma II reglamento 4 str. 1 d.) ir taikys Rusijos teisę, nors Rusija nėra ES valstybės narė. Žalos atsiradimo vietos teisės taikymas atsispindi ir teismų praktikoje. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas ne kartą yra pažymėjęs, kad nesutartinei prievolei yra taikoma, tos šalies, kurioje atsirado žala, teisė, kurioje dėl įvykio tiesiogiai patirta žala.²⁴ Prievolės atlyginti žalą nukentėjusiam asmeniui skolininkus ir prireikus priekabos valdytojo ir vilkiko valdytojo ar vairuotojo atitinkamą indėlį padarant žalą nukentėjusiam asmeniui reikės nustatyti atsižvelgiant į tiesioginės žalos atsiradimo vietos teisę.²⁵

Pažymėtina, kad Roma I ir Roma II reglamentų nuostatas nukonkuruoja kitų ES teisės aktų kolizinės normos. Roma I reglamento 23 straipsnyje ir Roma II reglamento 27 straipsnyje numatyta bendroji taisyklė, teigianti, kad reglamentai neturi įtakos tam, kaip taikomos Bendrijos teisės nuostatos, kurios nustato su reglamentų aprėpiamomis sutartinėmis ar nesutartinėmis prievolėmis susijusias kolizines normas. Tačiau Roma I reglamento 23 straipsnyje numatyta šios taisyklės išimtis, tai yra nuoroda į reglamento 7 straipsnį, kuriame įtvirtintos kolizinės normos draudimo sutartims yra nukonkuruojančios kitas Bendrijos teisės aktų numatytas kolizines normas.²⁶ Be to, šie reglamentai taip pat nustato tarptautinių sutarčių, kurių dalyvės yra valstybės narės viršenybės principą (Roma I reglamento 25 str. ir Roma II reglamento 28 str. 1 d.), tačiau pažymėtina, kad šis principas taikomas tik tuo atveju, jeigu valstybė narė jau buvo atitinkamos sutarties

²²MIZARAS, V. Tarptautinės privatinės teisės vienodinimo Europos Sąjungoje rezultatai: Reglamentai Roma I ir Roma II. *Justitia*, 2008 m. Nr. 4(70), p. 4.

²³ *Lex loci damni* – principas, kuris susieja teisės taikymą su šalimi, kurioje atsirado tiesioginė žala, reglamento 4 str. 1 d.

²⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2015 m. gruodžio 10 d. sprendimas byloje Nr. C-350/14 „*Florin Lazar*“ v. „*Allianz SpA*“.

²⁵ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2016 m. sausio 21 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-359/14 „*ERGO Insurance*“ SE v. „*IF P&C Insurance*“ AS, ir Nr. C-475/14 „*Gjensidige Baltic*“ ASS v. *UAB DK „PZU Lietuva*“.

²⁶*Cit. op. 22*, p.5.

dalyve. Išskiriamos dvi išimtys tarptautinių sutarčių viršenybės principo taikymui. Pirmoji – numatyta Roma I reglamento 25 straipsnio 2 dalyje ir Roma II reglamento 28 straipsnio 2 dalyje: reglamentai turi viršenybę toms tarptautinėms sutartims, kurios sudarytos tarp dviejų ar daugiau valstybių narių ir jeigu reglamentas reguliuoja tas sritis, dėl kurių buvo sudarytos ir atitinkamos tarptautinės sutartys. Antroji – siejama su laiko kriterijumi. Jo esmė yra ar valstybė narė, priimant reglamentą jau buvo tam tikros tarptautinės sutarties dalyvė ar dar ne. Jei atsakymas yra neigiamas, tokiu atveju taikomas Roma I arba atitinkamai Roma II reglamentas. Tai reiškia, kad bus taikoma minėtoji 1980 metų Vienos konvencija dėl tarptautinio prekių pirkimo – pardavimo, kurios 1 straipsnyje įtvirtinamos tiesiogiai taikytinos kolizinės normos, o ne Roma I arba Roma II reglamentai. Taigi, akivaizdu, kad ir toliau nebus vienodai taikoma tarptautinė privatinė teisė, todėl kad tam tikrais atvejais taikytiną teisę reguliuos ne tik reglamentai, bet ir tarptautinės sutartys.²⁷

Roma I reglamentas įtvirtina bendrąją taisyklę, pagal kurią, sutartinėms prievolėms taikytina šalių susitarimu pasirinktos valstybės teisė (reglamento 3 str.). Vežimo sutarčių atveju, kaip ir nustato reglamento 5 str. 1 d., visų pirma, sutartims taikoma vežėjo įprastos gyvenamosios vietos valstybės teisė, jei gavimo vieta arba pristatymo vieta, arba siuntėjo įprasta gyvenamoji vieta taip pat yra toje valstybėje. Antra, jei minėti reikalavimai neįvykdyti, taikoma šalių sutartos pristatymo vietos valstybės teisė. Keleivių vežimo sutarčiai taikytina teisė, kai ji nepasirinkta, yra keleivio įprastos gyvenamosios vietos valstybės teisė, jei išvykimo vieta arba paskirties vieta yra toje valstybėje. Jei šie reikalavimai neįvykdyti, taikoma vežėjo įprastos gyvenamosios vietos teisė. Tačiau, pagal reglamento 3 straipsnį, kuriame numatoma galimybė pasirinkti taikomą teisę, ji gali būti tik tos valstybės, kurioje keleivio arba vežėjo (centrinės administracijos) įprasta gyvenamoji vieta, arba išvykimo arba paskirties vieta. Žinoma, jei iš visų bylos aplinkybių aišku, kad sutartis, nesant pasirinktos teisės yra glaudžiau susijusi su kita valstybe nei nurodyta, turi būti taikoma tos kitos valstybės teisė.²⁸ Kitaip tariant, negalima pasirinkti taikyti tos valstybės teisės, kuri neturi jokio bendro ryšio su sutartimi.

Tačiau būtina atkreipti dėmesį ir į kolizines normas, pagal kurias nustatoma taikytina teisė, kai sutarties šalys pačios savo susitarimu teisės nepasirinko arba kai jų susitarimas negalioja. Roma I reglamento 9 straipsnyje reglamentuojamos nustatytos taikytinos teisės taikymo išimtys. Jų pagrindas valstybių imperatyvios teisės normos, susijusios su ypač svarbių viešųjų interesų apsauga, kurios taikomos neatsižvelgiant pagal

²⁷ *Cit. op.* 22, p. 6.

²⁸ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008, dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I), 5 str.

reglamentą sutarčiai taikytiną teisę.²⁹ Reglamento 4 straipsnio 1 dalyje numatytos nuorodos išskiriamos pagal sutarčių rūšis, kurioms taikytinos teisės nustatymas siejamas su tam tikrais objektyviais kriterijais. Roma I reglamento 5-8 straipsniuose įtvirtintos specialiosios kolizinės normos, taikomos tam tikroms sutartims. Romos konvencijoje (4 str. 4 d.), ir Roma I reglamento 5 straipsnyje numatytos specialiosios kolizinės normos vežimo sutartims, kai šalių valia dėl taikytinos teisės nėra išreikšta.

Visų pirma, bus taikoma vežėjo įprastosios gyvenamosios vietos valstybės teisė, tačiau tik tokiu atveju jei šioje valstybėje yra ir krovinio pakrovimo (perėmimo) vieta³⁰ arba pristatymo vieta, arba siuntėjo nuolatinė gyvenamoji vieta. Antra, jeigu minėti reikalavimai neįvykdyti, taikoma šalių sutartos krovinio pristatymo vietos valstybės teisė.³¹ Taigi, matome, kad krovinių vežimo sutarčiai taikytina teisė nustatoma „laiptų“ būdu: pirmiausia turi būti nustatoma, ar galima remtis reglamento 5 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje įtvirtinta kolizine nuoroda, jei minėtos sąlygos nėra tenkinamos, tada taikoma reglamento 5 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje nustatyta kolizinę nuorodą.³² Ši norma yra aiškinama kartu su reglamento 22 konstatuojamąja dalimi, kurioje, nurodoma, kad krovinių vežimo sutartimis reglamento taikymo tikslais reikia laikyti sutartis, kurių pagrindinis tikslas yra krovinių vežimas, taip pat ir frachtavimo jūra sutartis. Taigi matyti, kad reglamentas apibrėžia taikymo ribas pagal sutarties tikslą. Apibendrinant Roma I ir Roma II taikomas kolizines normas vežimo sutartims reikia pažymėti, kad, kaip numatyta 25 Roma I reglamento straipsnyje, reglamentas nedaro įtakos tam, kaip taikomos tarptautinės sutartys, kurių šalimis reglamento priėmimo metu yra viena ar daugiau valstybių narių, ir kuriose nustatomos su sutartinėmis prievolėmis susijusios kolizinės normos, nepamirštant ir šios taisyklės taikymo išlygų, kurios jau buvo aptartos anksčiau.

Tarptautinei privatinei teisei yra būdingas jos šaltinių dualizmas. Viena vertus, tarptautinės privatinės teisės šaltiniais yra nacionalinės (vidaus) teisės šaltiniai, pavyzdžiui, Lietuvos civilinio kodekso 603-6016 straipsniai), Lietuvos CPK 477-481 straipsniai, 1996 m. rugsėjo 12 d. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 5 straipsnis. Kita vertus, tarptautinės privatinės teisės šaltiniai yra tarptautinės teisės šaltiniai – dvišalės ir daugiašalės sutartys.³³ Pastarosios nustato vienodas kolizines normas. Tokiu atveju teismas turi netaikyti vidaus (šalies nacionalinės) teisės kolizinių

²⁹ *Cit. op. 22.*

³⁰ Atkreiptinas dėmesys, kad oficialiame reglamento vertime į lietuvi kalbą yra vertimo klaida, vietoj krovinio pakrovimo vietos vartojamas krovinio gavimo vietos terminas.

³¹ *Cit. op. 22.*

³² *Cit. op. 22, p. 11.*

³³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimas Nr. 28, Dėl Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas. *Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis/ Teismų praktika.* 2001, p. 349.

normų. Be to, tarptautinė konvencija gali nustatyti vienodas, kitaip dar vadinamas unifikuotas, taisykles tam tikriems santykiams, turintiems užsienio elementą tiesiogiai reguliuoti. Taigi, jeigu tam tikrą santykį reguliuoja unifikuota tarptautinė konvencija, turi būti taikomos būtent jos normos, o ne nacionalinė teisė. Pavyzdžiui, Jungtinių Tautų 1980 m. Vienos konvencija dėl tarptautinio prekių pirkimo – pardavimo sutarčių reguliuoja tarptautinės prekybos procesą, kai pirkėjas ir pardavėjas yra skirtingose valstybėse. Konvencija nustato vienodas tokių sutarčių sudarymo taisykles, unifikuotai reguliuoja pirkėjo ir pardavėjo teises ir pareigas. Ši konvencija yra taip pat ir vienas iš tarptautinės transporto teisės šaltinių. Pervežimo santykiams itin reikšmingas I skirsnis, kuriame nustatomas prekių pristatymas ir dokumentų perdavimas. Todėl sprendžiant tokius klausimus, taikoma ši Konvencija.

Visiems teisės šaltiniams yra taikoma šaltinių hierarchija (subordinacijos principas). Tai reiškia, kad esant prieštaravimui tarp teisės aktų, galioja aukštesnės teisinės galios teisės aktai. Lietuvoje, o taip pat ir daugelyje kitų valstybių, Konstitucija yra aukščiausios teisinę galią turintis teisės aktas – „Negalioja joks įstatymas ar kitas aktas priešingas Konstitucijai“.³⁴ Lietuvos Respublikos 2004 m. liepos 13 Konstituciniu aktu „Dėl Lietuvos Respublikos narystės Europos Sąjungoje“ patvirtinta, kad „Europos Sąjungos teisės normos yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis. Jeigu tai kyla iš sutarčių, kuriomis grindžiama Europos Sąjunga, Europos Sąjungos teisės normos taikomos tiesiogiai, o teisės normų kolizijos atveju jos turi viršenybę prieš Lietuvos Respublikos įstatymus ir kitus teisės aktus“.³⁵ Paminėtina, kad pagal Konstitucijos 138 str. 3 d. tarptautinės sutartys, kurias ratifikavo Lietuvos Respublikos Seimas, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis (tarptautiniais teisės šaltiniais laikytina sutartys tarp valstybių ir valstybių bei tarptautinėje teisėje pripažįstamų tarptautinių organizacijų tarpusavio sutartys). Todėl ir visos tarptautinės transporto teisės sutartys laikomos prioritetu, sprendžiant teisės taikymo klausimą. Lietuvoje nuo 1992-02-14 galioja Vienos konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“, kurios 27 straipsnyje įtvirtintas principas, kad „šalis negali pasitelkti savo vidaus teisės nuostatų, kad pasiteisintų dėl sutarties nesilaikymo“, todėl darytina išvada, kad tarptautinės teisės normos turi viršenybę prieš nacionalinius įstatymus ir kitas teisės normas. Be jokios abejonės, tai galioja ir transporto teisėje. Nacionalinė teisė tarptautinio pervežimo santykiuose yra taikoma subsidiariai – tik tiems su tarptautiniu krovinių pervežimu

³⁴ Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014. Lietuvos Respublikos Konstitucija įsigaliojo 1992-11-30. Konstitucijos 7 str. 1 d.

³⁵ Lietuvos Respublikos Konstitucijos papildymas Konstituciniu aktu „Dėl Lietuvos Respublikos narystės Europos Sąjungoje“ ir Lietuvos Respublikos Konstitucijos 150 straipsnio papildymo įstatymas Nr. IX-2343. Valstybės žinios, 2004, Nr. 111-4123.

susijusiems santykiams, kurių CMR konvencija tiesiogiai nereglamentuoja.³⁶ Analogiška taisyklė taikoma ir kitų transporto sričių konvencijų atveju. Taigi jeigu tarptautinis vežimo santykis yra reguliuojamas ir nacionalinės teisės ir tarptautinių sutarčių, bus taikomos pastarosios.

Tai yra bendrosios tarptautinės teisės normos, skirtos kolizijoms kvalifikuoti, kurios vertinamos kaip *lex generalis*. Pažymėtina, kad tarptautinėje transporto teisėje daugelis klausimų yra reguliuojami *lex specialis*, tai yra specialiaisiais įstatymais. Bendrasis teisės principas „*Lex specialis derogat legi generali*“ nurodo specialiosios teisės viršenybės taikymą bendrosios teisės normos atžvilgiu. Todėl specialiosios kolizinės normos taikomos tam tikrų sutarčių rūšims, o taip pat ir tarptautinėje transporto teisėje kylantys klausimai yra reguliuojami *lex specialis* normomis, įtvirtintomis tarptautinėse konvencijose, konkrečiuose šio sektoriaus veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose. Tačiau toks santykis yra galimas ir tarp dviejų būtent transporto veiklą reguliuojančių teisės aktų bei normų, priklausomai nuo reguliuojamų procesų, reguliavimo konkretumo.³⁷ Toks klausimas gali kilti ir valstybės vidaus teisės taikyme. Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas yra pažymėjęs, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas yra *lex specialis* Transporto veiklos pagrindų įstatymo atžvilgiu., o pastarasis yra bendrasis įstatymas vežimo santykiams reguliuoti.³⁸

Pripažįstama, kad jokie kiti teisės aktai tokių taisyklių nenustato, kaip atitinkamose transporto konvencijose, tuo jos ir yra ypatingos. Atitinkamą transporto rūšį reguliuojančios konvencijos yra laikomos *lex specialis* transporto teisėje, todėl jų taikymui yra teikiamas prioritetas prieš teisės aktus, kurie nustato bendrąsias su vežimu susijusias taisykles visoms transporto rūšims.

Kaip jau minėta, tarptautinė transporto teisė yra specifinė teisės sritis, kuriai taikomos yra specialiosios tarptautinės sutartys. Atkreiptinas dėmesys, kad tarptautinėse sutartyse yra nustatomos specialios jų taikymo prielaidos. Tos prielaidos gali būti susijusios su tam tikrų santykių apimtimi, reguliuojamų santykių subjektais ar kitokiais kriterijais. Todėl tarptautinės sutarties normos gali būti taikomos tik tuo atveju, jeigu teismas nustato esant visas atitinkamos tarptautinės sutarties taikymo prielaidas.³⁹ Pavyzdžiui, 1929 m. Varšuvos konvencija dėl tam tikrų taisyklių susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo taikoma tik tada, jei yra jos 1 ir 2 straipsniuose

³⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje „Jutatransa“ v. „Girteka“ Nr. 3K-3-177/2009.

³⁷ Cit. op. 21, p. 11.

³⁸ Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2010 m. vasario 12 d. nutarimas iš NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė: mokymo priemonė*. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 11.

³⁹ *Ibid.*

numatytos prielaidos – pervežimas oru turi būti tarptautinis, pervežimas nebuvo atliekamas pagal bet kokią tarptautinę pašto konvenciją ir nėra tų tarptautinio pervežimo oru santykio elementų ar tarptautinio pervežimo oru atvejų, kurie pagal konvenciją jos normomis nereguliuojami.⁴⁰ Tokių, panašių prielaidų randama ir kitose konvencijose, reguliuojančių vežimo santykius kitomis transporto priemonėmis. Kasacinio teismo praktikoje išaiškinta, kad CMR konvencija turi būti taikoma visais atvejais, kai sutartis atitinka jos 1 straipsnyje įtvirtintus požymius: vežama kelių transportu, vežama sausumos keliais, vežama už užmokestį, krovinio išsiuntimo ir gavimo vietos yra skirtingose valstybėse, krovinio išsiuntimo ir (ar) gavimo valstybės yra CMR konvencijos narės.⁴¹ Vadinas, prieš taikant tarptautinės sutarties nuostatas, būtina įsitikinti, kad yra išpildomos visos jos taikymo sąlygos.

Apibendrinant tarptautinės transporto teisės normų šaltinių kolizijų problematiką, teigtina, kad esant koliziniam klausimui, sprendimas priimamas pirmenybę teikiant specialiesiems šios srities teisės aktams. Juose yra reglamentuota transporto teisės specifika bei ypatybės.

Nustačius taikytinos teisės kolizijos sprendimą, yra svarbu ir kuriame teisme ginčas bus nagrinėjamas. Jurisdikcija, dar kitaip vadinama teisiniu priklausymu, yra vienas svarbiausių tarptautinės privatinės teisės klausimų. Teismui nagrinėjant ginčą, turintį užsienio (tarptautinį) elementą, pirmiausiai tenka spręsti procesinį klausimą – išsiaiškinti ar byla priklauso jo kompetencijai. Tik nusprendus kuriai jurisdikcijai byla priklauso, imamasi spręsti teisės taikymo klausimo.⁴² Paminėtina, kad jurisdikcijos nustatymo problema yra labiau susijusi su tarptautine viešąja teise nei su privatinės teisės dalyku. Taip yra todėl, kad nustačius taikytiną teisę yra nustatoma valstybės jurisdikcijos ribos, jos tam tikros galios. Pažymėtina, kad tarptautinei transporto teisei taikomos bendrosios jurisdikcijos nustatymo taisyklės. Jų nagrinėjimas nėra šio tyrimo objektas, todėl tai toliau nebus analizuojama.

⁴⁰ 1929-10-12. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija). Valstybės žinios, 1997-03-05, Nr. 19-414.

⁴¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Eksea“, bylos Nr. 3K-3-104/2006; 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“ ir kt., bylos Nr. 3K-3-457/2006.

⁴² *Cit.op.* 11, p. 153.

2. Vežėjo civilinė atsakomybė

2.1. Vežėjo civilinės atsakomybės kilmė, samprata, sąlygos

Civilinė atsakomybė – tai vienas svarbiausių civilinės teisės institutų, prievolių teisės dalis. Profesorius Valentinas Mikelėnas teisinę atsakomybę apibūdino kaip prievolę, atsirandančią pažeidus teisės saugomą viešąjį arba privatų interesą.⁴³ Analogišką sampratą apibrėžė ir doc. dr. D. Ambrasienė bei A. Norkūnas, tai yra atsakomybė, atsiradusi asmeniui pažeidus viešą arba privatų interesą.⁴⁴ Manytina, kad šis apibrėžimas atskleidžia civilinės atsakomybės esmę.

Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse civilinė atsakomybė apibrėžiama, kaip turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius).⁴⁵ Vadinasi, Civilinė atsakomybė yra nauja papildoma prievolė, atsirandanti kaip pradinės (pirminės) prievolės pažeidimo teisinis padarinys, jeigu iki tol šalis siejo teisiniai santykiai. Todėl civilinė atsakomybė taikoma už jau atliktus neteisėtus veiksmus (tai yra padarytą teisės pažeidimą). Pripažįstama, kad tuo pačiu atsakomybės institutas yra garantija, kad pareigos bus įvykdomos, ir kartu skiria teisinę prievolę nuo moralinės pareigos ir prigimtinės prievolės, kurių vykdymas nėra užtikrintas teisinėmis sankcijomis.⁴⁶

Prievolės pagrindu laikytinas juridinis faktas (faktinė sudėtis), sukuriantis teisinį dviejų asmenų - kreditoriaus ir skolininko santykį. Juridiniu faktu vadinamas toks realios tikrovės reiškiny, su kuriuo teisės normos sieja civilinių teisinių santykių atsiradimą, pasikeitimą ar pabaigą.⁴⁷ Taigi, prievolės pagrindas yra jos šaltinis. Nurodomi penki prievolių atsiradimo pagrindai: tai vienašaliai sandoriai, daugiašaliai sandoriai (sutartys), deliktai, kvazisutartys ir įstatymai.⁴⁸ Įvertinant atitinkamus prievolių atsiradimo pagrindus, jas galima skirstyti į sutartines ir deliktines.

Sutartinė prievolė atsiranda šalių susitarimo pagrindu, kuris grindžiamas sutarties laisvės principu ir galimybe šalims pačioms išreikšti savo valią. Pažymėtina, kad prievolės atsiradimo pagrindas gali būti tiek vienašaliai, tiek dvišaliai (daugiašaliai)

⁴³ MIKELĖNAS, V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*, Vilnius: Justitia, 1995, P. 45.

⁴⁴ AMBRASIENĖ, D., BARANAUSKAS, E. et al. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*: Vadovėlis. 2-asis leid. Vilnius, Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004, p.178.

⁴⁵ Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262. CK 6.245 str.

⁴⁶ MIKELĖNAS, V. *Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2002, p. 19.

⁴⁷ AVIŽA, S., et al. *Civilinė teisė. Bendroji dalis*: vadovėlis. Vilnius: Justitia, 2009, p. 42.

⁴⁸ *Cit.op.* 46.

sandoriai. Taigi sutartinė prievolė yra sutartinių santykių elementas, išreiškiantis sutarties šalių pareigą įvykdyti prisiimtą įsipareigojimą įstatymuose ir sutartyje numatytais pagrindais, būdais ir laiku.⁴⁹ Pagal Lietuvos Respublikos Civilinio Kodekso nuostatas kroviniai, keleiviai ir bagažas vežami pagal vežimo sutartis.⁵⁰ Transporto teisėje, teisės aktai įtvirtina, kad vežimo sutartys yra sudaromos tarp vežėjo ir siuntėjo (užsakovo), kurių pagrindu kyla atitinkamos teisės ir pareigos tad susiklosto civiliniai sutartiniai santykiai, todėl prievolės atsiradimo pagrindas yra sutartiniai sandoriai. Taip pat, kad vežėjo atsakomybė yra sutartinė laikosi nuomonės ir Dangutė Ambrasienė ir Edvardas Sinkevičius⁵¹ bei teismų praktika⁵². Taigi šio darbo tikslas – ištirti iš krovinių vežimų, kurie visada atliekami civilinių sutarčių pagrindu, vežėjo civilinės atsakomybės aspektus. Dėl šios priežasties, prievolės, kurios kyla ne iš sutarčių, toliau šiame darbe nebus nagrinėjamos.

Kalbant apie vežimo sutarties šalis, išskiriama, kad siuntėju laikytinas asmuo, savo vardu sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai daikto savininkas ar pardavėjas. Kitaip tariant, siuntėjas yra vežimo užsakovas. Juo gali būti tiek fizinis, tiek juridinis asmuo. Gavėjas nelaikytinas vežimo sutarties šalimi, jis yra trečiasis asmuo, kurio naudai sudaryta vežimo sutartis. Gavėjo teisinis statusas reiškia, kad jis nėra saistomas sutarties sąlygų, todėl jis nėra įpareigotas priimti kavinį. Tokia pareiga jam gali kilti, tik esant nustatytoms konvencijų aplinkybėms.

Prieš pradėdant analizuoti vežėjo civilinę atsakomybę iš esmės, reikia apibrėžti vežėjo sąvoką. Vežėju laikytina sutarties šalis, kuri prisiima įsipareigojimus vežti krovinius, nugabenti juos į paskirties vietą ir išduoti gavėjui. Transporto veiklos pagrindų įstatymas nustato, kad vežėjas – tai fizinis arba juridinis asmuo, kuris verčiasi transporto veikla (keleivių, bagažo, krovinių vežimu) ir atitinka Lietuvos Respublikos įstatymų nustatytas sąlygas bei reikalavimus.⁵³ Pagal Lietuvos įstatymus vežėju, gali būti įmonės, turinčios licenciją, išduotą Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie susisiekimo ministerijos.⁵⁴ Dažnai pats vežėjas yra ir ekspeditorius. Pavyzdžiui, dėl vežėjo sąvokos ir

⁴⁹ STANISLOVAITIS, R. *Komercinė teisė*. Vilnius: Eugrimas, 2005, p. 141.

⁵⁰ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262. . 6.807 str.

⁵¹ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 27.

⁵² Lietuvos Apeliacinio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2008 m. spalio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-313/2008 išsakyta, kad kroviniai vežami pagal vežimo sutartis, nurodant abiejų šalių įsipareigojimus.

⁵³ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. Valstybės žinios. 1991, Nr. 30 – 804. Aktuali redakcija 2014-11-14. 2 str. 11 dalis.

⁵⁴ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772. Aktuali redakcija, 2015-04-14. 8 str. 2 p.

jo pareigų CMR konvencijos prasme Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra išsakęs poziciją, kad jeigu asmuo sudaro sutartį su kroviniumi pervežti į paskirties vietą, bet veža ne pats, o paveda tai daryti trečiajam asmeniui, jis vis tiek yra vežėjas CMR konvencijos prasme. Be to, netgi ir tuo atveju, kai ekspeditorius prisiima atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, tačiau be atskiro nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis taip pat yra laikytinas vežėju CMR konvencijos prasme. Taip pat ekspeditorius, gaunantis atlyginimą už visą konkretų pervežimą yra vežėjas pagal CMR konvenciją, nebent sutartyje su siuntėju būtų nurodyta, kad jis atlieka tik ekspedijavimo paslaugas.⁵⁵ Be to, kasacinio teismo praktikoje vienos vežimo sutarties šalimis (dalyviais) pripažįstami siuntėjas ir asmenys, jam tiesiogiai įsipareigoję savo vardu ir rizika krovinį pervežti; nepriklausomai nuo to, ar faktiškai krovinį vežė, ar tik įsipareigojo teisiškai, visi šie asmenys laikomi vežėjais CMR konvencijos prasme.⁵⁶ Ekspeditorius taip pat laikomas vežėju, jeigu sutartimi su siuntėju akivaizdžiai prisiėmė atsakomybę už visą pervežimo organizavimą arba gavo atlyginimą ir už vežimą nesant nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį.⁵⁷ Taigi matome, kad Aukščiausiojo teismo pozicija dėl vežėjo ir ekspeditoriaus sąvokų tapatumo yra nusistovėjusi. Vis dėlto, nagrinėjant transporto teisės aktų nuostatas, manytina, kad šie subjektai turėtų būti atskirti, dėl jų veikimo pagrindo, prisiimamų įsipareigojimų bei jiems taikomos civilinės atsakomybės ribų.

Reikia paminėti, kad ekspedicinės veiklos reglamentavimas yra nacionalinės teisės dalykas. Lietuvoje ekspedijavimo veikla nėra licencijuojama, todėl yra galimybė kiekvienam ūkio subjektui rinkoje teikti tokias paslaugas (jei tik tokia veikla yra suderinama su juridinio asmens steigimo dokumentais). Remiantis Lietuvos Civiliniu kodeksu, „ekspeditorius – tai juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinijų 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“.⁵⁸ Taigi, ekspeditorių ir užsakovą sieja sutartiniai santykiai, kurių dalykas yra su krovinijų gabenimu susiję veiksmai. Vadinasi, ekspeditorius kaip subjektas egzistuoja ne *a priori*, bet kaip konkrečių sutartinių santykių dalyvis. Dėl šios priežasties, ūkio subjektas, sutartyje įvardytas ekspeditoriumi, bet faktiškai įsipareigojęs vežti krovinį, turi

⁵⁵ Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“, UAB „PZU Lietuva“ Nr. 3K-3-457/2006.

⁵⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje „Jutatransa“ v. „Girteka“ Nr. 3K-3-177/2009.

⁵⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2004 m. vasario 11 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Hoja ekspedicija“ v. UAB „Hofa“, bylos Nr. 3K-3-75/2004; 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „Portolitus“ ir kt., bylos Nr. 3K-3-536/2007, 2008 m. vasario 11 d. nutartis civilinėje byloje „Tair novyje technologičeskije sistemy“ v. UAB „Gaudvija“ ir kt., bylos Nr. 3K-3-64/2008.

⁵⁸ Cit. op.43, 6.824 str. 2 d.

būti laikomas vežėju, o ne ekspeditoriumi. Šiuos subjektus reikėtų skirti konkrečių sutartinių teisinių santykių rėmuose, bet ne *a priori*.⁵⁹ Tiesa, įstatymų leidėjas numato galimybę vežimą bei ekspediciją reguliuojančias teisės normas taikyti kartu: krovinių ekspediciją reglamentuojančios teisės normos taikomos ir tais atvejais, kai pagal sutartį ekspeditoriaus pareigas atlieka vežėjas.⁶⁰ Pažymima, kad tarptautinėje praktikoje yra laikomasi nuostatos, kad ieškovas, siekiantis, kad ekspeditorius atsakytų kaip vežėjas, turi įrodyti, kad ekspeditorius pagal sutartį buvo įsipareigojęs vežti krovinį savo vardu ir rizika.⁶¹ Taigi atsispindi šių subjektų skirtingi įsipareigojimai bei atsakomybė.

Ekspeditorių reikia atriboti nuo faktinio vežėjo, nes skiriasi jų įsipareigojimų turinys. Vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties vietą, jis veikia savo lėšomis, o įvykdžius prievolę jam priklauso nustatyto dydžio užmokestis. Tuo tarpu ekspeditorius įsipareigoja tik organizuoti krovinio gabenimą, ir skirtingai nei vežėjas, visada veikia ne savo, bet užsakovo lėšomis.⁶² Taip pat, pažymėtina, kad vežėjo ir ekspeditoriaus teisinės padėties atskyrimas yra itin svarbus sprendžiant civilinės atsakomybės klausimą, nes ji yra taikoma skirtingai minėtiems subjektams. Pavyzdžiui, CMR konvencija numato vežėjo ribotą atsakomybę, bet ne ekspeditoriaus, todėl jei bus laikomi šie subjektai atskirais, tikėtina, kad esant ginčui, atsakomybės ribos gali išsiplėsti. Tokiu atveju, ekspeditoriui, kaip verslo subjektui, būtų taikoma neribota civilinė atsakomybė, o vežėjui, pagal atitinkamose konvencijose įtvirtintą reglamentavimą – ribota.

Atliekant šį tyrimą, kyla klausimas dėl galimų mišrių sutarčių – ir ekspeditoriaus ir vežėjo. Nors šiuo metu teismų praktikos dėl mišrių sutarčių pripažinimo nėra, tačiau įdomu, kaip būtų kvalifikuojamos tokios sutartys. Pavyzdžiui, jei būtų sudaroma mišri vežimo sutartis ir su vežėju ir su ekspeditoriumi, tokiu atveju būtų galimybė su kiekvienu iš jų tartis dėl skirtingų sąlygų, tokių kaip baudinių nuostolių atlyginimas. Jie yra konvencijos draudžiami vežėjui, kuriam kyla tik realių nuostolių atlyginimo pareiga, bet ne ekspeditoriui. Ekspeditorius sudarydamas sutartį garantuoja kaip atskiras subjektas, bet ne kaip vežėjas. Šio tyrimo autorės manymu, taip būtų geriau užtikrinama žalą patyrusio asmens teisė į žalos atlyginimą.

Tokių situacijų pastebima vartotojų ir kelionių organizavimo agentūrų ginčiuose. Šiais atvejais, kelionių organizatoriai, veikiantys kaip verslo subjektai, dažnai naudojami

⁵⁹ ABROMAVIČIUS, G. Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniai santykiai. Magistro darbas. Mykolo Romerio Universitetas. 2009.

⁶⁰ Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 1992, nr. 33-1014, 6.824 str. 7 d.

⁶¹ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 20.

⁶² *Cit. op.* 59.

vežėjo ribota atsakomybe kilus kelionių sutarčių pažeidimui. Pavyzdžiui, LAT yra pasisakęs, kad nustatytas skrydį vykdančio oro vežėjo atsakomybės ribojimas taikomas ir kelionės organizatoriui tiek, kiek kelionės organizatoriui tenka atsakomybė už būtent šios, vežimo, paslaugos netinkamą vykdymą. Taip pat, pažymėjęs, kad kelionės organizatoriui kaip verslininkui tenka atsakomybė už jo pasirinktų trečiųjų asmenų netinkamą vežimo paslaugų vykdymą.⁶³ Taigi matyti, kad Lietuvos Aukščiausias Teismas toje pačioje byloje išskiria kelionių organizatorių kaip verslo subjektą, bet taiko jam vežėjui būdingą ribotos atsakomybės institutą.

Bendrosios sutartims taikomos sąlygos yra taikomos ir specializuotoms vežimo sutartims. Pavyzdžiui, Civilinio kodekso 6.808 str. 2 dalis *krovinių vežimo sutarties sudarymo* klausimu numato, tik tai, kad sutarties sudarymas yra patvirtinamas „važtaraščiu“ arba „kitokiu dokumentu“. Dokumento, patvirtinančio sutartį, rūšis priklauso nuo transporto rūšies. Pavyzdžiui, krovinių vežimo jūra sutarties sudarymas patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu. Akivaizdu, kad specialiųjų vežimo sutarties sudarymo taisyklių civilinis kodeksas nenustato, o kiti transporto teisės aktai taip pat neįtvirtina specialiųjų reikalavimų sutartims sudaryti. Todėl vadovaujamosi tarptautinėmis sutartimis, kurios detalčiai reglamentuoja atitinkamos srities pervežimus, šalių teises ir pareigas, kylančią atsakomybę.

Sudarant krovinių vežimo sutartis yra svarbu atkreipti dėmesį į sandorių skirstymą į realinius ir konsensualinius. Nuo sandorio rūšies priklauso sandorio sudarymo momentas, o taip pat ir prievolės atsiradimo pradžia. Konsensualinis sandoris laikomas sudarytu nuo šalių valios suderinimo ir galutinio susitarimo pasiekimo momento, kitaip tariant – nuo to momento, kai šalys susitaria dėl esminių sąlygų. Realinis sandoris įsigalioja, kai pasiekus susitarimą dar reikia papildomai atlikti tam tikrus veiksmus, pavyzdžiui perduoti daiktą. Civilinio kodekso 6.808. str. 1 dalyje nustatyta, kad *krovinių vežimo sutarties pagrindu vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinių vežimą sumokėti nustatytą užmokesį*. Iš pateikto įtvirtinimo šioje normoje, gali pasirodyti, kad krovinių vežimo sutartis yra realinė, nes vežėjo pareigų atsiradimo momentas siejamas su siuntėjo perduoto krovinio nugabenimu.⁶⁴ Nors Lietuvos teisinėje literatūroje laikomasi nuomonės, kad Civiliniame kodekse įtvirtinta realinės sutarties samprata, šia pozicija yra abejojama.

⁶³ Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2013 m. lapkričio 22 d. nutartis civilinėje byloje G.D., A.d. ir S.B.D. v. „Tez Tour“, „Small Planet Airlines“ Nr. 3K-3-601/2013.

⁶⁴ PAPIJANC, S. Krovinių vežimo sutarties charakteristika. Magistro darbas. Mykolo Romerio Universitetas. 2007, p. 7.

Viena iš vežėjo pareigų yra pirmiausia transporto priemonės pateikimas (LR CK 6.814 str.). Akivaizdu, kad vežėjas yra saistomas tokios pareigos dar prieš priimant daiktą vežti pagal sudarytą vežimo sutartį. Suprantama, kad tokia pareiga – pateikti tinkamos būklės transporto priemonę, juridškai negali kilti iš realinės vežimo sutarties, todėl kad tokia sutartis šalims teises ir pareigas sukuria nuo daikto perėmimo momento, tai reiškia po to, kai transporto priemonė turi būti pateikta. Be to, nurodomas reikalavimas pateikti transporto priemonę numatytais terminais, taigi čia yra dar viena pareiga vežėjui. Transporto priemonių pateikimo terminų nustatymas realiniame sandoryje daro juos privalomus nuo sutarties įsigaliojimo momento, todėl šiuo atveju tai reikštų po to, kai kroviny yra perduodamas vežėjui. Taigi, tai yra analogiška situacija kaip ir su pareiga pateikti transporto priemonę. Akivaizdu, kad tai prieštarauja bendrajam protingumo principui. Be to, CK 6.817 straipsnio 1 dalis numato vežėjui atsakomybę už transporto priemonės nepateikimą, o siuntėjui už krovinių nepateikimą arba už pateiktų transporto priemonių nepanaudojimą. Atsakomybės atsiradimas už sutarties nevykdymą kol pati sutartis nesudaryta yra negalimas. Taip pat, nurodoma, kad vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas atitinkamu vežimo dokumentu, kuris nėra tapatinamas su pačia vežimo sutartimi. Šių dokumentų reikšmė yra išimtinai konsensualinio sandorio bruožas. Be to, Dangutės Abrasienės ir Edvardo Sinkevičiaus monografijoje išsakoma pozicija, jog visuotinai tarptautinėje praktikoje priimta, kad sutartis, kurią numato CMR konvencija, yra konsensualinė sutartis, kuriai yra taikomi įprastiniai reikalavimai sutartims. Pabrėžiama, kad konvencija nesieja sutarties galiojimo su faktiniu krovinio priėmimu, kaip turėtų būti realinės sutarties atveju.⁶⁵ Kadangi pareiga pateikti transporto priemonę yra įtvirtinta ir kitomis transporto priemonėmis vykdomuose vežimuose, kurių sutartis nėra siejamos su faktiniu daikto perėmimu, laikytina, kad apskritai vežimo sandoriai yra konsensualiniai.

Vežimo sutarties dalykas yra vežėjo teikiamos paslaugos – materialinių gėrybių transportavimas.⁶⁶ Pagrindinis tokios sutarties tikslas yra pervežti, priklausomai nuo sutarties objekto – krovinius, keleivius, bagažą ar paštą į sutartą vietą, nustatytais terminais.

Be pagrindinių sutarties sąlygų, pagal krovinio vežimo sutartį, šalys turi ir papildomų pareigų, kurių paskirtis yra pervežimo sutarties kokybiško įvykdymo

⁶⁵ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 19.

⁶⁶ NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė*: mokyimo priemonė. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 39.

užtikrinimas (pavyzdžiui, pakrovimas, iškrovimas, krovinio tvarkymas, reikalingų dokumentų užpildymas ir perdavimas). Tai yra būdinga visoms transporto rūšims.

Civilinė atsakomybė, kaip ir bet kuri kita prievolė, atsiranda tik esant tam tikriems juridiniams faktams. Jos atsiradimo ypatumas yra tai, kad vienas juridinis faktas dar nėra pakankamas pagrindas jai atsirasti. Tik esant būtinų juridinių faktų visumai, vaidinamajai juridinių faktų sudėčiai, galima kalbėti apie civilinę atsakomybę kaip apie egzistuojančią prievolę.⁶⁷ Minėtieji juridiniai faktai yra vadinami civilinės atsakomybės sąlygomis. Svarbu, kad pagal bendrąją taisyklę, visų sąlygų egzistavimas yra privalomas, atsakomybei kilti.

Kontinentinės teisės skirtingose šalyse, sąlygos gali nežymiai skirtis. Pavyzdžiui, Prancūzijos teisės teorijoje civilinės atsakomybės sąlygomis laikoma žala, priežastinis ryšys tarp veiksmo ir žalos, ir kaltė. Švedijoje pripažįstama platesnė civilinės atsakomybės sąlygų visuma: žala, asmens veikimas arba neveikimas, kaltė, priežastinis ryšys ir nebuvimas civilinę atsakomybę šalinančių aplinkybių, kuriomis yra nukentėjusiojo sutikimas, teisėti veiksmai, būtinoji gintis. Tuo tarpu bendrosios teisės sistemos šalyse vartojama šiek tiek kitokia samprata. Čia civilinei atsakomybei vartojama ieškinio pagrindo sąvoka (angl. *cause of action*). Ieškinio pagrindu laikoma faktas arba faktai, kuriais remiantis asmuo įgyja teisę pareikšti tokį ieškinį ir ginti savo teisėtus interesus. Ieškinio pagrindą sudaro atsakovo pareiga elgtis atidžiai bei rūpestingai, šios pareigos padarytas pažeidimas, dėl šio pažeidimo kilusi žala.⁶⁸

Civilinės atsakomybės analizė transporto teisėje yra reikšminga ne tik dėl to, kad sprendžiant šį klausimą kyla daugiausia ginčų teismuose (išskyrus ginčus dėl atlyginimo už vežimą),⁶⁹ bet ir todėl, kad tarptautinėmis konvencijomis siekiama suvienodinti vežėjo atsakomybę, ši sritis yra gana griežtai, daugiausia imperatyviomis teisės normomis, reglamentuojama. Teismų praktikoje pripažįstama, pavyzdžiui, CMR konvencijos, kaip specialiojo teisės akto, pobūdis lemia tai, kad CMR konvencijoje įtvirtintais pagrindais atsirandanti vežimo sutarties šalių atsakomybė laikytina reglamentuota išsamiai tiek atsakomybės sąlygų, tiek atsakomybės ribų požiūriu.⁷⁰ Paminėtina, kad atlygintinų nuostolių dydžio imperatyvus ribojimas pripažįstamas visose transporto teisės srityse. Šitaip yra todėl, kad krovinio vertė gali būti labai didelė ir viršyti bet kokias vežėjo galimybes ją atlyginti bei sukelti vežėjo bankrotą. Transporto teisėje vežėjo civilinė

⁶⁷ MIKELĖNAS, V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995, p. 98.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 31. 2001 m. birželio 15 d. *Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)*.

⁷⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje „Jutatransa“ v. „Girteka“ Nr. 3K-3-177/2009.

atsakomybė laikoma sutartine, su tam tikra specifine išimtimi, kuria paprastai nėra būdinga bendrajai civilinei atsakomybei. Išskiriama kaltės sąlyga, kuri yra laikoma prezumpcija.

Lietuvos Respublikos Civiliniame kodekse įtvirtinami keturi civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindai: neteisėti veiksmai (CK 6.246 str.), priežastinis ryšys (CK 6.247 str.), kaltė (CK 6.248 str.) ir žala (CK 6.249 str.). Šios sąlygos tarpusavyje yra susijusios, todėl būtina paanalizuoti jų turinį. Tačiau, kaip jau minėta, kaltės samprata yra vežimo santykiuose specifinė.

Neteisėtais veiksmais laikytinas aktyvus arba pasyvus įstatymuose ar sutartyje numatytos pareigos pažeidimas bei bendro pobūdžio pareigos elgtis atidžiai ir rūpestingai pažeidimas. Pastebėtina, kad Lietuvoje nustatant neteisėtus veiksmus, jie vertinami pagal generalinio delikto taisyklę. Pagal šią taisyklę pareigos elgtis rūpestingai ir atidžiai, kad kitam asmeniui nebūtų padaryta žalos, pažeidimas reiškia neteisėtus veiksmus, kurie yra kaltės elementas.⁷¹ Neteisėtumas sutartinėje atsakomybėje pasireiškia sutartinės prievolės neįvykdymu, netinkamu jos įvykdymu arba prievolės įvykdymo termino praleidimu. Lietuvos Respublikos CK 6.246 straipsnio 1 dalis numato, kad pareiga atlyginti žalą atsiranda neįvykdžius arba įvykdžius veiksmus, kuriuos draudžia sutartis, todėl prieš taikant generalinio delikto taisyklę, reikia patikrinti, ar įstatymai ir sutartis numato konkrečius veiksmus, kuriuos asmuo privalo atlikti arba susilaikyti nuo jų atlikimo. Tik tuo atveju, kai nėra įstatyme ar sutartyje nustatyto konkrečios pareigos – veikimo ar neveikimo, galima asmens veiksmus vertinti pagal bendrojo pobūdžio pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai, t.y. taikyti generalinio delikto taisyklę. Tokiu atveju, neteisėtai veiksmai bus ir kaltės elementu.

Atkreiptinas dėmesys, kad tokiu atveju, kai atsakomybė kyla be kaltės, nereikia nustatinėti ir neteisėtų veiksmų, užtenka konstatuoti padidinto pavojaus šaltinio veiklą, nesiejant jos su konkrečios pareigos pažeidimu. Todėl civilinės atsakomybės sąlygos bus padidinto pavojaus šaltinio veikla, priežastinis ryšys ir žala.⁷² Tai itin aktualu nagrinėjant vežėjo civilinę atsakomybę transporto teisėje. Čia kaltė yra aksioma, todėl pripažįstama, kad atsakomybė kyla be kaltės arba ją preziumuojant. Kaltės samprata bus analizuojama toliau šiame darbe.

Kita civilinės atsakomybės sąlyga yra priežastinis ryšys. Teisingas priežastinio ryšio esmės supratimas yra itin svarbus praktikai, nes priežastinio ryšio teorija, kuria vadovaujasi teismai, apsprendžia ar asmeniui kyla pareiga atlyginti žalą, kitaip tariant ar

⁷¹ MIZARAS, V. Lietuvos deliktų teisės raidos aktualijos ir tendencijos. Šiuolaikinės civilinės teisės raidos tendencijos ir perspektyvos. Vilnius: Justitia 2007, p. 51.

⁷² MIKELĖNAS, V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995, p. 98.

jam bus taikoma civilinė atsakomybė. Tas pats veiksmas gali sukelti ne vieną pasekmę, jis gali tapti ištisos tolesnių veiksmų grandinės pradžia. Todėl reikėtų išsiaiškinti, ar už visų tų sukeltų veiksmų pasekmes privalo atsakyti pirmojo veiksmo vykdytojas. Akivaizdu, kad visa tai priklausys nuo pasirinktos priežastinio ryšio teorijos.⁷³

Lietuvoje mokslinės analizės apie priežastinį ryšį nėra daug. Profesoriaus V. Mikelėno atliktoje lyginamojoje analizėje⁷⁴ nėra aiškiai nurodoma, kokia priežastinio ryšio teorija yra būdinga. Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.247 straipsnyje pateikiama įstatyminė priežastinio ryšio samprata, kuri reikalauja nustatant priežastinį ryšį atsižvelgti į civilinės atsakomybės prigimtį. Ši CK norma nereikalauja, kad skolininko elgesys būtų vienintelė nuostolių atsiradimo priežastis. Todėl priežastiniam ryšiui nustatyti užtenka įrodyti, kad skolininko elgesys yra pakankama sąlyga neigiamiems padariniams atsirasti, tai yra pakankama nuostolių atsiradimo priežastis, nors ir ne vienintelė. Vis dėlto, pažymima, kad neturi būti pernelyg didelio skolininko veiksmų ir nuostolių atotrūkių, tai reiškia, kad nuostoliai neturi būti pernelyg tolimas skolininko elgesio padarinys.⁷⁵ Iš šios sampratos matyti, kad Lietuvos Civilinis kodeksas įtvirtina lankstaus priežastinio ryšio doktriną, kuri leidžia atsižvelgti teismui į teisėtus ieškovo ir atsakovo interesus bei daugelį kitų reikšmingų aplinkybių.⁷⁶

Atkreiptinas dėmesys, kad priežastinio ryšio suvokimas Lietuvos teismų praktikoje kito. Iki 2000-ųjų metų, teisiškai reikšminu buvo pripažįstamas tik tiesioginis priežastinis ryšis. Pavyzdžiui, LAT 1998 m. gegužės 15 d. apžvalgoje buvo konstatuota, kad asmuo atsakingas tik už tą savo veiksmu padarytą žalą, kuri yra tiesioginė jo veiksmų pasekmė ir nebūtų atsiradusi, jei asmuo nebūtų padaręs atitinkamų veiksmų. Akivaizdu, kad šioje apžvalgoje yra pritariama tiesioginio priežastinio ryšio teorijai. Vėlesnėje, 2000 m. birželio 16 d. apžvalgoje LAT išsakė nuomonę, kad „priežastinis ryšys gali būti tiesioginis, kai dėl teisinę pareigą pažeidusio asmens veiksmų žala atsirado tiesiogiai. Jis gali būti ir netiesioginis, kai atsakovo veiksmu tiesiogiai nepadarytas neigiamas turtingas poveikis, bet sudarytos sąlygos žalai atsirasti ar jai padidėti.“⁷⁷ Matyti, kad lanksčiau žiūrima į tiesioginio priežastinio ryšio teoriją. Vertinant, ar kilę padariniai nėra pernelyg nutolę nuo neteisėto veiksmo, vadovaujamasi taip pat ir bendraisiais teisės principais – protingo ir apdairaus asmens kriterijumi, bei gilinamasi į įstatymo saugomą

⁷³*Ibid.*

⁷⁴*Ibid.*

⁷⁵ MIKELĖNAS, V., et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2003, I t., p. 338.

⁷⁶*Ibid.*

⁷⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turtingos žalos, padarytos eismo įvykiu metu, apibendrinimo apžvalga, Nr. A2-13. 2000-06-16.

vertybę, atsakant į klausimą, kokio tikslo buvo siekta tam tikru įstatyminiu reglamentavimu. 2015 m. liepos, rugpjūčio mėnesių LAT praktikos apžvalgoje, minimoje byloje, kasacinis teismas pažymėjo, kad sprendžiant ar netiesioginis priežastinis ryšys tarp atsakovo neteisėtų veiksmų (sutartinių įsipareigojimų pažeidimo) ir ieškovo patirtos žalos nėra pernelyg nutolęs, be kita ko turi būti įvertinta, ar susitarimas šalių buvo diskutuotas ir aptartas sudarant sutartį. Kitaip tariant, svarbu nustatyti ar padariniai gali būti vertinami kaip pakankamai susiję su sutarties pažeidimu, jeigu nėra didelio laiko tarpo.⁷⁸ Taigi pastarojoje teismo apžvalgoje atsispindi adekvataus priežastinio ryšio teorijos taikymas – teismas vertina ar padariniai nėra pernelyg nutolę nuo neteisėto veiksmo, todėl galime daryti išvadą, kad šios teorijos taikymo praktika yra nusistovėjusi Lietuvos teismų sprendimuose. Tai yra aktualu pervežimo santykiuose ypač tuo atveju, kai pervežimą atlieka keli vežėjai, todėl svarbu tinkamai nustatyti priežastinį ryšį tarp žalos ir to vežėjo veiksmų, kuris tuo metu buvo atsakingas už krovinio išsaugojimą bei pristatymą laiku.

Atkreiptinas dėmesys, kad transporto teisėje atitinkamose konvencijose, *expressis verbis* priežastinio ryšio nustatymas nėra reglamentuojamas, todėl yra remiamasi bendraisiais teisės doktrinoje pripažįstamais principais. Taigi, būtina nustatyti, kad tam tikri vežėjo veiksmai ar netinkamas jų atlikimas lėmė žalos atsiradimą. Kitaip tariant, kad vežėjas privalėjo ir galėjo elgtis tam tikru būdu, kuris lėmė krovinio ar jo dalies praradimą, sugadinimą, pavėluotą pristatymą ar kitokios žalos atsiradimą. Priežastinio ryšio egzistavimas yra fakto klausimas, kurį privalu spręsti kiekvienu individualiu atveju, tiriant vežimo aplinkybes, vežėjo neteisėtų veiksmų pobūdį, kitų asmenų, prisidėjusių prie vežimo, elgesį ir kitas aplinkybes. Teisingas tokio fakto nustatymas yra itin aktualus vežėjui siekiant pasinaudoti atleidimo nuo civilinės atsakomybės institutu. Tokiu atveju jam tenka pareiga įrodyti, kad žala atsirado ne dėl jo veiksmų ar dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo kontroliuoti. Bendroji taisyklė yra tokia, kad priežastinį ryšį turi įrodyti ta šalis, kuri juo remiasi. Kaip jau buvo minėta, priežastinio ryšio vertinimas priklausys nuo taikomos teorijos.

Pažymėtina, kad sprendžiant civilinės atsakomybės taikymo klausimus Lietuvoje, kaip ir Prancūzijoje, didžiausias dėmesys skiriamas kaltės sąlygai.⁷⁹ Minėta, kad visos sąlygos bendrajai civilinei atsakomybei nustatyti yra būtinos. Tačiau atkreipiamas

⁷⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2015 m. liepos 3 d. nutartis civilinėje byloje „Big trans“ v. „Lomer point bridge“ ir R.K. Nr. 3K-3-421-695/2015.

⁷⁹ ŠIMĖNAITĖ, A. Priežastinio ryšio samprata civilinės atsakomybės doktrinoje. Magistro darbas. Mykolo Romerio Universitetas. 2008, p. 60.

dėmesys, kad tarptautinėje transporto teisėje, vežėjo civilinės atsakomybės kontekste, kaltės samprata yra specifinė.

Bendrajai prasme, kalte yra laikomas asmens nesugebėjimas elgtis taip, kaip galima protingai iš jo tikėtis. Kaltas asmens elgesys, neatitinkantis protingo elgesio standartų, gali pasireikšti ir veikimu ir neveikimu.⁸⁰ Taip pat išskiriamos kaltės formos – tyčia ir neatsargumas (didelis neatsargumas ir paprastas neatsargumas). Pažymėtina, kad kaltė yra būtinoji bendrosios civilinės atsakomybės sąlyga, tačiau transporto teisėje tai nėra taikoma. Tai yra šios srities specifiką atspindintis elementas, išimtis iš bendrosios taisyklės.

Šioje srityje yra taikoma objektyvioji arba griežtoji teisinės atsakomybės teorija, kurioje įtvirtinta kaltės prezumpcija. Michael A. Jones, teigia, kad griežtoji civilinė atsakomybė kyla tuomet, kai subjektas atsako už nenumatytą žalą arba kai subjektas atsako už numatytą žalą, nepriklausomai nuo to, ar jis ėmėsi visų protingumą tenkinančių atsargumo priemonių.⁸¹ Tiesa, vežėjas ją gali paneigti, įstatymo nustatytais pagrindais.

Atkreiptinas dėmesys, kad yra kelios objektyviosios (griežtos) civilinės atsakomybės teorijos. Išskiriama *rizikos teorija*, kuri yra būdinga Vokietijai, Prancūzijai, Anglijai ir „*Gilios kišenės*“ (angl. – *deep pocket rule*) teorija, vyraujanti Jungtinėse Amerikos valstijose. Dėl tarptautinio transporto teisės pobūdžio bei vežimų vykdymo įvairiomis transporto priemonėmis, abi sampratos yra aktualios.

Pripažįstama, kad atsakomybės be kaltės pagrindas yra rizikos teorija. Šios teorijos pradmenys atsirado XIX amžiuje Prancūzijoje ir Vokietijoje. Profesorius V. Mikelėnas nurodo, kad šios teorijos pagrindas yra: jeigu asmens veikla ar jo veikloje naudojami daiktai kelia didesnę žalos atsiradimo riziką, vadinasi, vykdydamas tokią veiklą asmuo prisiima riziką už žalos atsiradimą.⁸² Tai reiškia, kad asmuo savo veikla prisiima ir didesnę riziką arba galimus didesnio masto nuostolius. Atsakomybė be kaltės transporto teisėje yra nustatyta, todėl, kad žalos atsiradimo rizika yra gana didelė, taip pat, dėl to, kad nors ir esant vidutinei žalos atsiradimo tikimybei, bet atsiradusios žalos apimtis bus labai didelė. Be to, pastebėtina, kad krovinių pervežimo atveju, daiktų savininkas neturi jokios galimybės jų kontroliuoti, jam nuosavybės teise priklausantis daiktas yra pilnai vežėjo žinioje. Transporto paslaugų vykdymo veikla yra pripažįstama didesnę riziką keliančia sritimi, todėl kaip tokios veiklos pasekmė, vežėjui yra nustatoma pareiga atlyginti bet kokią žalą, nepriklausomai nuo kaltės.

⁸⁰ Prof. Vytautas Mizaras. Prievolių teisė I. Paskaitų medžiaga, 6 tema [interaktyvus]. [Žiūrėta 2016-02-29]. Prieiga per internetą: http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_6tema.pdf

⁸¹ JONES, Michael A. *Textbook on Torts*. Oxford: Oxford University Press Inc., 2003, p. 390.

⁸² MIKELĖNAS, V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995, p. 229.

Įvairių autorių nuomonė apie griežtos atsakomybės taikymą teisę yra skirtinga. Pavyzdžiui, profesorius Cees van Dam laikosi pozicijos, kad šis institutas užtikrina apskritai civilinės atsakomybės taikymo efektyvumą. Šiuo atveju, kitaip nei taikant bendrąją civilinę atsakomybę, nereikia tirti atsargumo laipsnio bei reikalaujančio rūpestingumo lygio. Pažymėtina, kad tai yra specifinė rizika, kuri yra pilnai kontroliuojama atsakovo, nepaisant rūpestingumo trūkumo.⁸³ Įžvelgiama ir paktinė nauda – šitaip sumažėja teisminių ginčų, įrodinėjant rūpestingumo pareigos pažeidimą bei nustatant jos ribas, kaltės laipsnį. Todėl nustačius atsakomybę be kaltės, atsakomybės taikymas tampa gerokai paprastesnis.

Taip pat minėtasis teisės profesorius Cees van Dam atkreipia dėmesį į tam tikrą balansą – subjektams leidžiama verstis padidinto pavojingumo veikla, tačiau nukentėjusieji nuo tokios veiklos, patyrę žalą gali paprastai gauti jos atlyginimą. Šitaip atsispindi ekonominis sąžiningumas, grindžiamas principu *ui emolumentun ibi onus* (liet. – kur yra teisė, ten turi būti ir pareigos). Kitaip tariant, asmuo, gaudamas naudos iš pavojingos veiklos, keliančios didelę riziką, privalo atlyginti žalą, kuri atsiranda kaip tos veiklos rezultatas.⁸⁴

Panašiai suprantama ir JAV vyraujanti „*gilioji kišenė*“ doktrina. Ši doktrina JAV įsitvirtino verslo teisėje 8-ajame dešimtmetyje. Pagal šią teoriją, yra laikomasi nuomonės, kad asmuo gaunantis gana dideles pajamas užsiimdamas visuomenei pavojinga veikla, turėtų iš jų atlyginti tokia veikla sukeltus nuostolius. Šioje doktrinoje yra akcentuojamas iš vienos pusės subjektas, kuris yra finansiškai stabilus ir, iš kitos pusės – asmuo, kuris valdo mažesnes pajamas ir yra laikytinas tam tikra prasme silpnesne šalimi. Tačiau besiplėtojant JAV teismų praktikai, pagrįsta šia doktrina, bei teisės ekonominės analizės mokslo teorijoms apie civilinės atsakomybės paskirtį sukurti sąlygas potencialiam pažeidėjui, pamažu įsitvirtino didžiulių kompensacijų priteisimas.⁸⁵

Teisės moksle, atsakomybė be kaltės yra pagrįstai pateisinama. Dauguma argumentų pagrįsti asmens, pasirinkusio veikti tam tikru pavojingu būdu, siekiant gauti iš to naudos, atsakomybe prisiimti žalos atsiradimo riziką. Manytina, kad šitaip yra užtikrinama pusiausvyra tarp nukentėjusiojo ir žalą sukėlusio asmens (pavyzdžiui, tarp krovinio savininko ir vežėjo). Įdomu yra tai, kad nors ši teorija labiausiai sietina su

⁸³BUSSANI, M., SEBOK, J. A. *Comparative Tort Law. Global Perspectives*. Franz Werro and Erdem Buyuksagis. *The bounds between negligence and strict liability*. UK: Edward Elgar publishing, Cheltenham, 2015, p. 207.

⁸⁴VAN DAM, Cees. *European Tort Law*. New York: Oxford University Press Inc., 2006, p. 907.

⁸⁵KONTAUTAS, T. Draudiminio įvykio apibrėžimas profesinės civilinės atsakomybės draudimo sutartyse. *Teisė*. Nr. ISSN 1392-1274. 52. 2004, p. 2.

deliktine atsakomybe, ji yra taikoma vežėjo atsakomybei, kuri kyla iš sutartinių santykių.

Kadangi šio tyrimo objektas yra vežėjo atsakomybės specifika tarptautinės transporto teisės šaltiniuose, toliau bus nagrinėjama vežėjo atsakomybės samprata pagal transporto sritis ir atitinkamai joms taikomas konvencijas.

2.2. Vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai pagal transporto rūšį

2.2.1. Vežėjo civilinė atsakomybė pervežimuose kelių transportu

Vežėjo atsakomybė tarptautinių vežimų kelių transportu yra reglamentuota 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijoje (toliau – CMR konvencija), kuri įsigaliojo 1961 m. liepos 2 d.⁸⁶ Be CMR konvencijos, tarptautinius krovinių pervežimus dar reglamentuoja tarpvalstybiniai dvišaliai susitarimai tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių. Krovinių pervežimus keliais reglamentuoja LR CK 6 knygos XL skyrius, KTK, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 497 patvirtintos Krovinių vežimų kelių transportu taisyklės. Taip pat, jeigu vežami greitai gendantys produktai, taikytinas 1970 m. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP).⁸⁷ Didžiausias dėmesys bus skiriamas būtent CMR konvencijos analizei, dėl šio teisės akto ypatingo taikymo.

Paminėtina Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR)⁸⁸, kuri reguliuoja pavojingų krovinių dokumentacijos parengimą, krovinio įpakavimo reikalavimus bei vežimo būdus. Svarbu tai, kad ADR taikoma tarptautiniam krovinių vežimui keliais, nepriklausomai nuo to, ar vežimas reguliuojamas CMR konvencijos. Ši sutartis nepateikia sąvokos, kas yra laikytina pavojingais krovinių, tačiau išvardija būtent kokie kroviniai tokiais yra laikytini. Sistemiškai aiškinant teisės normas, darytina išvada, kad jei atitinkamas krovinytis nėra įvardytas ADR sutarties priede, ji nelaikytina pavojinga. Vežėjo civilinės atsakomybės kontekste, pavojingų krovinių vežimas yra svarbus, tuo, kad siuntėjas tampa atsakingas už informacijos suteikimą apie krovinio pavojingumo pobūdį vežėjui ir jam tenka pareiga įrodyti, jog

⁸⁶1956-05-19. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios. 1998-12-04. Nr. 107-2932. Lietuva tapo konvencijos nare prisijungimo būdu 1993 m. kovo 5 dieną.

⁸⁷ 1970-09-01. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialiųjų transporto priemonių (ATP). Valstybės žinios. 1999, Nr. 10. Susitarimas Lietuvos Respublikai įsigaliojo 2001 m. balandžio 28 d.

⁸⁸ 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR). Valstybės žinios. 1998, Nr. 106 (1)–2930, 2931.

atitinkama informacija buvo suteikta. Dėl šios pareigos nevykdymo, vežėjas, siekdamas išvengti nuostolių, gali bet kuriuo metu ir bet kurioje vietoje iškrauti, sunaikinti arba nukenksminti krovinį. Už tokių veiksmų atlikimo išlaidas bei nuostolius atsako siuntėjas. (CMR 22 str.)

CMR Konvencijos preambulėje įtvirtintas tikslas suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sąlygas, tokiems vežimams reikalingus dokumentus bei vežėjo atsakomybę. CMR konvencija ypatingą dėmesį skiria vežėjo bei siuntėjo atsakomybės sąlygoms bei pagrindams, atleidimo nuo atsakomybės sąlygoms, bet nereglamentuoja visų su krovinių vežimu keliais susijusių teisinių santykių. Išskirtina, kad Konvencija nereglamentuoja vežimo sutarties turinio, formos, bet nurodo kaip sutarties sudarymo faktą bei jos sąlygas patvirtinantį dokumentą – važtaraštį, kuris laikytinas *prima facie* įrodymu, kad krovins perėjo vežėjo dispozicijon.⁸⁹ Itin svarbus atsakomybės pradžios momentas, kuris siejamas su priėmimu vežti krovinį momentu. CMR konvencijos 17 straipsnio 1 punkte nustatyta, kad vežėjas atsako už krovinio praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, ir iki jo perdavimo momento. Sistemiškai aiškinant Konvencijos nuostatas, matyti, jog krovinio priėmimo momentas siejamas su pasirašymu važtaraštyje.

Pažymėtina, kad važtaraščio negaliojimas (nepasirašymas) nedaro visos vežimo sutarties negaliojančia, taigi ir iš jos kylančių teisių bei pareigų. Kaip buvo nustatyta anksčiau, vežimo sutartis yra konsensualinė, tačiau vežėjo atsakomybė pagal CMR konvenciją kyla tik nuo faktinio vežimo pradžios. Vežimo teisiniuose santykiuose krovinio priėmimas konstatuotinas tik nuo to momento, kai krovins buvo priimtas vežti, be ne kitais iki vežimo tikslais, tokiais kaip pakavimo, sandėliavimo ir pan. Tokiu atveju, kai vežėjas įsipareigoja atlikti bet kokius kitus veiksmus iki vežimo, jų metu bus atsiradusi žala, Konvencija nebus taikoma. CMR konvencijos nėra sureguliuoti tokie klausimai, kaip: vežėjo atsakomybė už transporto priemonės nepateikimą, vežėjui suteikiama teisė palikti jo vežamą krovinį kaip užstatą arba jį areštuoti, pavojingų krovinių vežimo specifika, muitinės procedūrų atlikimas pervežimo metu, vežėjo regreso tvarka savo darbuotojams ir agentams, transporto priemonių nuoma ar panauda ir kita. Todėl tie klausimai kurie konvencijos yra neaptariami, atsakomybė, kurie išeina už konvencijos taikymo ribų yra sprendžiama pagal Lietuvos tarptautinės privatinės teisės nuostatas.⁹⁰

⁸⁹1956-05-19. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios. 1998-12-04. Nr. 107-2932, 9 str. 1 d.

⁹⁰Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinės teisėjų kolegijos 2013 m. kovo 29 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *Anneberg Transpol Int. Sp. z o. o. v. UAB „Greenchem Baltic“*, bylos Nr. 3K-7-28/2013.

CMR konvencijoje gana tiksliai ir detalai reguliuojama vežėjo atsakomybė už vežimo sutarties pažeidimą. Akivaizdu, kad vežėjas CMR konvencijos 17 straipsnio prasme tampa visiškai atsakingas už krovinio praradimą, sugadinimą ir už pavėluotą jo pristatymą. Pažymėtina, kad vežimu laikomas laikas, per kurį kroviny ar bagažas buvo vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo kelių transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje.⁹¹ Be to, Lietuvos Aukščiausias teismas nurodė, kad „Konvencija taip pat turi būti taikoma, kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu, oro transportu (multimodaliniai vežimai), ir kroviny iš transporto priemonės nėra perkraunamas. CMR konvencija tokiu atveju yra taikoma visam procesui (CMR konvencijos 2 str. 1 punktas). Perkrovimu nelaikomas krovinio iškrovimas iš transporto priemonės patikrinti, tvarkymui ir pan., jei po to transportavimas tęsiamas toliau“.⁹² Visi vežėjo atlikti tuo metu veiksmai susiję su kroviniu, įskaitant ir jo pakrovimą, perkrovimą, perdavimą, yra vežėjo atsakomybė ir kilusi žala taip pat laikoma atsiradusia vežimo metu. Todėl matyti, kad kyla ir tiesiogiai neįvardytos pareigos – prižiūrėti ir saugoti krovinį, kitaip tariant, daryti viską, kas yra vežėjo valioje, kad kroviny, vežėjo žinioje, būtų apsaugotas nuo sugadinimo ir pristatytas nepakitusios būklės.

Minėta, kad vežėjo atsakomybės ribos yra apibrėžiamos laikotarpiu, kuriuos kroviny buvo jo žinioje. Taigi, vežėjas yra atsakingas už krovinį iki jo perdavimo momento (CMR konvencijos 17 str. 1 d.). Gali kilti klausimas, nuo kada laikyti krovinį perduotu. Palyginus Konvencijos tekstą, paskelbtą skirtingomis kalbomis, galima išvelgti tam tikrų netikslumų. LAT senatas yra išaiškinęs, kad oficialiame CMR konvencijos vertime į lietuvių kalbą yra lingvistinių netikslumų, todėl esant poreikiui remtis autentišku tekstu anglų ir prancūzų kalbomis. Pavyzdžiui, anglų kalba paskelbtame tekste termino „*delivery*“ vartojimas lietuviškame tekste įvardijamas „perdavimo momentu“ manytina nėra visiškai tikslus. Šis terminas Konvencijos prasme apibrėžia ne tik fizinį daikto pristatymą, bet ir teisinės atsakomybės perkėlimą kitam asmeniui, t.y. gavėjui. Atkreiptinas dėmesys, kad užsienio valstybių praktikoje vartojama sąvoka „krovinio kontrolė“, t.y. kol vežėjas kontroliuoja krovinį, kroviny nėra perduotas gavėjui, ir už jo saugojimą vis dar atsakingas vežėjas.⁹³ Todėl, suvokiama, jog perdavimo momentas

⁹¹ NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė: mokymo priemonė*. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 68.

⁹² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 31. 2001 m. birželio 15 d. *Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)*. Nr. 15, p. 5.

⁹³ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 31.

siejamas ne tik su krovinio faktine kontrole bet ir teisine. Šios nuomonės laikymasis atsispindi ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje, kad krovinio perdavimu laikytinas momentas, kai krovinio gavėjas laisva valia priima krovinį valdyti ir pasirašo važtaraštyje, o nuo parašo važtaraštyje atsiradimo momento vežėjas nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą.⁹⁴

Tiesa, CMR konvencija išskiria keletą momentų, kurie yra susiję su krovinio perdavimu. A. Messent ir D. A. Glass grupuoja šias normas į keturias grupes: pirma, normos, nustatančias gavėjo teises (CMR konvencijos 12 ir 13 str.); antra, normos, reguliuojančios vežėjo veiksmus, tokiose situacijose, kuriose jis negali vykdyti sutarties, nustatytomis sąlygomis, ar susiklosčius aplinkybėms, kurios apsunkina krovinio pristatymą į paskirties vietą ar jo pristatymą (CMR konvencijos 14 ir 15 str.) trečia, normos, įtvirtinančias vežėjo teisę tam tikrais atvejais disponuoti kroviniu ar reikalauti papildomų kompensacijų dėl tokią teisę turinčių asmenų nurodymo vykdymo (CMR konvencijos 16 str.); ketvirta, pristatymo reikšmė, senaties skaičiavimui (CMR konvencijos 32 str. 1 d. a) punktas).⁹⁵ Vadinas, galima daryti išvadą, kad krovinio perdavimas yra sudėtinis procesas, kurio kiekviena dalis yra imperatyviai reglamentuojama CMR konvencijos.

CMR konvencija tiesiogiai nenurodo, kas gali pareikšti ieškinį vežėjui, todėl svarbu analizuoti šiuo klausimu teismų praktikos formuojamą poziciją. LAT senato nutarime NR. 31 pagrįstai paminėta, kad dėl skirtingos praktikos šiuo klausimu, gresia galimo dvigubo reikalavimo pavojus, ir nurodoma, kad vis dėlto vyraujanti tiek tarptautinė, tiek Lietuvos teismų praktika yra suteikti teisę reikšti ieškinį asmeniui, kuris faktiškai patyrė nuostolių dėl krovinio praradimo, sugedimo ar pavėluoto jo pristatymo, arba asmeniui, kuriam reikalavimo teisė yra perleista. Šiai pozicijai pritariama, nes ji geriausiai atitinka civilinės teisinės atsakomybės esmę – atlyginti žalą ją patyrusiam asmeniui. Beje, turi būti atkreipiamas dėmesys, kad žalą patyręs asmuo, nebūtinai krovinio gavėjas ar tas, kuris nurodytas važtaraštyje. Tokia pastaba darytina dėl to, kad važtaraštyje turi būti nurodomas tik vienas gavėjas (jo pavadinimas) ir adresas (CMR konvencija 6 str. e) punktas), o vežimo sutartiniuose santykiuose gali dalyvauti ir kiti asmenys, nepaminėti važtaraštyje. Važtaraštis yra tik patvirtinantis sutartį dokumentas, tačiau pačioje vežimo sutartyje gali būti nurodyta daugiau asmenų bei sąlygų. Todėl netinkamas važtaraščio užpildymas neturi įtakos sutarties turinio nustatymui bei vykdymui. Tai patvirtinama ir

⁹⁴ Teismų praktika. Nr. 17, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis 2002, p. 173.

⁹⁵ MESSENT, A., GLASS, D., A. Hill & Messent *CMR: Contracts for the International Carriage of goods by Road*. 3rd ed., London, 2000, p. 111.

Aukščiausio Teismo praktikoje – teigiama, kad tokiu atveju sutarčiai vis tiek taikomos Konvencijos nuostatos.⁹⁶

Atkreiptinas dėmesys, kad pagal CMR konvencijos 3 straipsnyje įtvirtintą nuostatą, vežėjas atsako ne tik už savo, bet ir už savo agentų bei kitų asmenų, kurių paslaugomis jis naudojasi, veiksmus ir klaidas, jei šie agentai ir kiti asmenys vykdo jo nurodymus. Tokiais asmenimis laikytini ūkio subjektai (įmonės), kurių įsipareigojimai vežėjui neretai aptariami išsamioje rašytinėje pavedimo sutartyje, arba asmenys (pavyzdžiui, vairuotojai), susiję su vežimo įmone darbo teisiniais santykiais. Taigi esant ginčui dėl nuostolių, patirtų vežant, vežimo įmonė krovinio siuntėjui, gavėjui arba jiems atstovaujamiems asmenims atsako pagal CMR konvencijos 3 straipsnio nuostatas, o vežėjo darbuotojas, atstovas, komisionierius – vežėjui pagal nacionalinius įstatymus.⁹⁷ Šia pateikta sistema, daikto savininkui užtikrinamas greitas bei neišvengiamas žalos atlyginimas ir dar sykį pavaizduoja pilną vežėjo atsakomybę.

Viena iš sutarties funkcijų yra šalių atsakomybės dydžio ir ribų nustatymas sutarties netinkamo vykdymo atveju. Dėl šios priežasties paprastai kiekvienoje sutartyje yra apibrėžiamos normos, nustatančios šalių atsakomybę, pagal kurias nukentėjusioji nuo sutarties nevykdymo šalis gali reikalauti nuostolių atlyginimo iš sutarties pažeidėjo.⁹⁸ Teisės teorijoje yra pripažįstama, kad civilinė atsakomybė pasireiškia neigiamomis materialinėmis pasekmėmis pažeidėjams, o nukentėjusiajai šaliai – žalos kompensavimu. Šitaip civiline atsakomybe yra užtikrinamas vienas pagrindinių privatinės teisės principų – šalių lygybės principų, kuris šiuo atveju pasireiškia per kompensacinę atsakomybės funkciją. Be abejonės, tai svarbu visiems krovinių vežimų dalyviams, nepriklausomai nuo to, kurios sutarties dalyviai jie yra.

Kaip jau minėta, vežėjo atsakomybei yra taikoma objektyvioji teisinės atsakomybės teorija. Griežtos atsakomybės sampratą CMR konvencijoje yra išaiškinęs praktikoje ir Lietuvos Aukščiausiasis Teismas: CMR konvencija nustato, įtvirtindama griežtą vežėjo atsakomybę, jo kaltės dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo prezumpciją, kartu nustato tam tikras garantijas, kuriomis ribojamas vežėjui tenkančių atlyginti nuostolių dydis.⁹⁹ Taigi įtvirtinama griežtos atsakomybė, kuri kyla be kaltės ir

⁹⁶ Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinės teisėjų kolegijos 2013 m. gegužės 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje „Leo sped Międzynarodowy transport i spedycja P. K“ v. UAB „Didneriai“, bylos Nr. 3K-7-159/2013.

⁹⁷ AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, 2004 rugsėjo 10 d., t. 55(47); 19 – 31, p. 24.

⁹⁸ DROBITKO, O. *Krovinių Multimodaliniai vežimai: Teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija. Vilnius, Mykolo Romerio universitetas, 2006, p. 97 psl.

⁹⁹ Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „DSV Transport“, Nr. 3K-3-318/2009.

vežėjas privalo atlyginti atsiradusią žalą. Tačiau nustatant atlygintinų nuostolių ribą yra įtvirtinamas tam tikras balansas tarp sutarties šalių.

Vienas pagrindinių civilinės atsakomybės principų – visiškas padarytų nuostolių atlyginimas. Tai reiškia, kad padaryta žala turi būti tiksliai įvertinta ir nukentėjusiajam atlyginta būtent tiek, kiek jis prarado dėl padaryto pažeidimo. Tačiau CK 6.251 straipsnis, įtvirtinantis pažeidėjo pareigą visiškai atlyginti padarytus nuostolius, numato ir išimtį – ribotos atsakomybės galimybę. CMR konvencijoje yra nustatyta ribota vežėjo civilinė atsakomybė už visą ar dalies krovinio praradimą. Visų pirma, atsakomybė už krovinio praradimą ar jo sugadinimą ribojama tiesioginiais nuostoliai. Netiesioginiai nuostoliai arba negautos pajamos, kurias suinteresuotas asmuo būtų gavęs, jei nebūtų sutarties pažeidimo, nėra atlyginami. Taip pat nėra atlyginami kiti su vežimu nesusiję nuostoliai. Kitaip tariant, atlyginama tik tiesioginė krovinio vertė. Be to, konvencija riboja kompensuojamų nuostolių dydį, numatyta 8,33 atsiskaitymo vieneto už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio, tai reiškia sudedant ne tik krovinio bet ir jo įpakavimo svorį.

Vežėjas, pažeidęs keleivio, bagažo ar krovinio vežimo terminus, privalo atlyginti kitai sutarties šaliai patirtus nuostolius, dėl transporto priemonės vėlavimo jei sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis. Vežėjas, pagal CMR konvencija, padarytą žalą kroviniui ar bagažui, kuri buvo krovinio siuntėjo ar keleivio pareiškimu įvertinti ir už juos apmokėta, atlygina įvertinto turto suma, jeigu nėra įrodymų, kad ši suma viršija žalos dydį. Kitu atveju, kai krovinyje nebuvo įvertintas ir už juos apmokėta, vežėjas už jų praradimą ar trūkumą atsako prarasto arba trūkstamo turto verte, už sužalojimą – sumažėjusios vertės dydžiu.¹⁰⁰ Jei sutartimi nenumatyta kitaip, įprastai krovinio vertė yra nustatoma krovinio priėmimo vietoje ir tuo metu kainomis prekių biržoje arba pagal atitinkamas rinkos kainas, jeigu tokių nėra – pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę. Šalys susitarimu gali nustatyti ir didesnę nei tikroji prekių vertė. Tačiau svarbu tai, kad CMR konvencija nustato maksimalių nuostolių atlyginimo ribas, todėl šalių susitarimai dėl didesnės vežėjo atsakomybės, nei numatyta Konvencijoje negalimi. Taip pat Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad niekiniais pripažintini visi šalių susitarimai dėl didesnės vežėjo atsakomybės, nei nustatyta konvencijoje.¹⁰¹ Vis dėlto, tai nereiškia, kad vežėjas visada privalės mokėti maksimalią nustatytą sumą. Krovinio siuntėjas turi pareigą kiekvienu konkrečiu atveju įrodyti patirtų nuostolių dydį. Konvencija nustato ir reikalavimo sumokėti atitinkamo dydžio palūkanų „lubas“ – 5

¹⁰⁰ NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė*: mokymo priemonė. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 69.

¹⁰¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. lapkričio 6 d. nutartis civilinėje byloje „Solaris Baltic“ v. „EMTC Machinery“, Nr. 3K-3-593-687/2015.

procentų metinės palūkanos yra laikytinos įstatymo numatytomis, tai yra imperatyvus reikalavimas, kuris negali būti keičiamas šalių susitarimu. Tai vertintina teigiamai, nes šitaip suteikiama apsauga vežėjui nuo nepagrįstų nuostolių priteisimo.

Tarptautinėje praktikoje, kai negalima nustatyti kompensuotinos krovinio vertės, pagal kurią prarastas kroviny s būtų parduotas, orientuojamasi į kainą, pagal kurią prarastas kroviny s būtų parduotas INCOTERMS¹⁰² taisyklių *ex work* sąlygomis, arba krovinio vertė nustatoma pagal sąskaitą – faktūrą.¹⁰³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senatas yra konstatavęs, kad jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę yra pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje – faktūroje nurodytą krovinio vertę, ir vežėjas įrodo, kad jis manė priimęs vežti krovinį mažesnės vertės nei rinkos ar biržos vertė, teismas gali vadovautis tarptautinės privatinės teisės principu, kad nesąžininga šalis (siuntėjas, siekdamas sumažinti ar išvengti maito mokesčių) negali tikėtis tokio savo interesų gynimo kaip sąžininga šalis.¹⁰⁴ Vadinasi, skaičiuojant mokėtiną kompensaciją būtų remiamasi sąskaitoje – faktūroje įrašytais duomenimis.

Svarbu tai, kad vežėjo susitarimai su keleiviu, krovinio ar bagažo siuntėju arba gavėju dėl vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už padarytą žalą ar jos dydžio sumažinimo negalioja. Negalioja ir sąlygos, kurios įrodymų našta perkelia kitai pusei. Tai svarbu dėl vežėjo kaltės prezumpcijos, jis turi pareigą ją paneigti, tai reiškia įrodyti atsakomybės išvengimo pagrindų egzistavimą. Atkreiptinas dėmesys, kad tokie susitarimai negalioja *ab initio*, tačiau jie nedaro negaliojančios visos sutarties, ir teismas, nagrinėdamas bylą, turi taikyti ne susitarimo sąlygas, prieštaraujančias CMR konvencijai, o CMR konvencijos nuostatas.¹⁰⁵ Tai galima būtų paaiškinti principu, kad negalioja jokie susitarimai prieštaraujantys imperatyvioms įstatymo normoms (CMR konvencijos VII skyrius).

CMR konvencijos 28 straipsnyje įtvirtintos imperatyvios normos ribojančios vežėjo atsakomybę, ir, dažniausiai vežėjas gali tikėtis, kad ji bus apribota. Vis dėlto, atsakomybės ribojimas nėra absoliutus ir šiai taisyklei yra taikomas atvejis, kai vežėjas neturi galimybės ja pasinaudoti ir jam kyla visa apimtimi atsakomybės prievolė. CMR konvencijos 29 straipsnyje numatyti atvejai, kada vežėjas negali vadovautis Konvencijos

¹⁰²Angl. *International Commerce Terms* – tai tarptautinės prekybos (sutarčių) sąlygos; tarptautinės taisyklės, numatančios specifines prekių pristatymo sąlygas užsienio prekyboje, jų rinkinys. Šios sąlygos išimtinai reguliuoja santykius tarp pardavėjo ir pirkėjo. INCOTERMS sąlygos yra nustatytos Tarptautinių prekybos rūmų (angl. *International Chamber of Commerce*, ICC).

¹⁰³*Cit. op.* 49, p.99-100.

¹⁰⁴Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 31. 2001 m. birželio 15 d. *Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)*. Nr. 31, p. 33.

¹⁰⁵*Cit. op.* 97, p. 27.

nuostatomis, kuriomis jis yra atleidžiamas nuo atsakomybės, ją ribojančiomis arba jos įrodinėjimą perkeliančios kitai šaliai. Minėtas straipsnis yra taikomas tada, kai nustatoma, jog vežėjas žalą padarė sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams. Tyčios samprata daugumoje valstybių suvokiama ir aiškinama panašiai, todėl praktika šiuo klausimu dažniausiai sutampa. Tačiau prilygintas tyčiai neatsargumas, neretai suprantamas skirtingai. Šios sampratos aiškinimą apsunkina tai, kad valstybėse – konvencijos dalyvėse skirtingai suprantama kaltė ir veiksmai, kurie gal būti prilyginami tyčiniams.¹⁰⁶

Pavyzdžiui, Lietuvos įstatymų leidėjas Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 2 dalyje neišskyrė didelio neatsargumo kaip specifinės kaltės formos, vis dėl to, doktrinoje aiškinama, kad dideliu neatsargumu pripažįstami atvejai, kai delikventas nepaiso paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių.¹⁰⁷ Todėl galima numatyti, kad Lietuvos teismai, tyčiai prilyginto neatsargumo klausimą spęs vadovaudamiesi didelio neatsargumo samprata. Pagal Lietuvos teismų praktiką ir teisės doktriną tyčiniams veiksams prilygintinu neatsargumu laikomi tokie asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti.¹⁰⁸

Kalbant apie įrodytą tyčią arba tyčiniams veiksams prilygintą didelį neatsargumą, turi būti atkreipiamas dėmesys į vežėjui kylančius neigiamus padarinius. Visų pirma, vežėjas praranda teisę remtis CMR konvencijos nuostatomis, kurios numato jo atleidimą nuo atsakomybės taikymo. Antra, netenkama teisės į atsakomybės ribojimą. Trečia, netenka galimybės remtis CMR konvencijos nuostatomis, kurios įrodinėjimo našta perkelia kitai šaliai. Ketvirta, taikomas 3 metų senaties terminas ieškiniui pareikšti (bendroji taisyklė yra 1 metai).

D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus monografijoje yra pateikiama Europos teismų praktikos pavyzdžių, kai teismai konstatavo didelį vežėjo neatsargumą. Jaučiama būtinybė šiame tyrime keletą jų pateikti: kai vežėjas, nesilaikydama jam duotų nurodymų, pristato krovinį neįgaliojam jį gauti asmeniui; kai vežėjas, priešingai nurodymui, nepaima iš gavėjo išperkamojo mokesčio; žala, padaryta kroviniui kontrabandos atveju; akivaizdus

¹⁰⁶ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 33.

¹⁰⁷ MIKELĖNAS, V., et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2003, I t., p. 339.

¹⁰⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „DSV Transport“, Nr. 3K-3-318/2009.

mašinos perkrovimas, apie kurį vežėjas žinojo; kai vairuotojas naktį palieka mašiną nesaugomą; kai vežėjas vėluoja pristatyti krovinį, nes pavedė jį gabenti vienam vairuotojui, o šis turi laikytis numatytų tarptautiniams vežimams poilsio laiko taisyklių; šiurkštūs eismo taisyklių pažeidimai; jei vairuotojas pakliuvo į eismo nelaimę, būdamas girtas; kai kurių valstybių teismai (pvz., Vokietijos) tyčiniams prilyginamais veiksmais laiko vairavimą pervargus; krovinio pristatymas neteisėtam gavėjui.¹⁰⁹

Remiantis Konvencijos 29 straipsniu, vežėjo tyčią arba jai prilygintą neatsargumą turi įrodyti ieškovas. Būtina įrodyti tokias atsakomybės sąlygas: tyčia arba jei prilygintas neatsargumas, žala ir priežastinis ryšys. Tenkinus šį reikalavimą, tikėtina, jog teismas vežėjo atžvilgiu taikys jau minėtus neigiamus teisinius padarinius.

Už krovinio praradimą, sugadinimą ir pavėluotą pristatymą kaltė yra preziumuojama. Esant šiai prezumpcijai bus taikomi jau patarti teisiniai padariniai. Dėl ribotos šio darbo apimties, toliau atskirai nebus analizuojama kiekviena iš šių sąvokų atskirai.

2.2.2. Vežėjo civilinė atsakomybė vežant geležinkelių transportu

Lietuvos Respublika yra viena iš nedaugelio valstybių, kuriose vykstantys tarptautiniai krovinių pervežimai geležinkeliais gali būti reguliuojami dviejų skirtingų tarptautinių teisės aktų: 1999 metų Vienodų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (toliau – „CIM“)¹¹⁰ ir 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (toliau – „SMGS“).¹¹¹ Ši teisinė situacija susidaro dėl to, kad Lietuvos Respublika, būdama netoli Europos ir Azijos susikirtimo juostos, priklauso dviem organizacijoms, kuruojančioms šių dviejų teisės aktų įgyvendinimą - OTIF¹¹² bei

¹⁰⁹ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 79.

¹¹⁰ 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.

¹¹¹ 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.

¹¹² Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybė organizacija (OTIF) įkurta 1985 m. ir sudaryta iš COTIF sutarties valstybių narių bei skirta administruoti būtent COTIF sutartį bei pagrįdė vienyti Europos valstybes. OTIF pakeitė iki tol veikusį ir 1893 metais įkurtą Centrinį tarptautiniu pervežimų geležinkelių biurą.

OSŽD¹¹³. Primoji geležinkelio transporto organizacija daugiausia vienija Europos valstybes, antroji – Azijos.¹¹⁴ Dėl priežasties, kad iš esmės vežimą geležinkeliu reguliuoja dvi teisinės sistemos, ši tyrimo dalis bus atlikta lyginamuoju segmentu ir šitaip analizuojamas vežėjo civilinės atsakomybės taikymas. Paminėtina, apie pusę¹¹⁵ visų geležinkeliais Lietuvos Respublikoje atliekamų pervežimų yra tranzitiniai, todėl tokiems pervežimams yra taikoma tarptautinė teisė.

Be to, SMGS 3 straipsnio 2 paragrafas *expressis verbis* nurodo, kas šis Susitarimas įpareigoja geležinkelius bei krovinio siuntėjus ir gavėjus, kurie yra vežimo sutarties dalyviai, nepriklausomai nuo nacionalinės jų priklausomybės. Todėl atkreiptinas dėmesys, kad SMGS, kaip ir CIM bei jau aptartas CMR konvencijos taikymas yra privalomas ir vežėjas negali atsisakyti vežti krovinio, jeigu vežimas atitinka SMGS 3 straipsnio 1 paragrafe nurodytas sąlygas.¹¹⁶

Pastebėtina, kad kitaip nei CMR konvencijoje, kurios taikymui užtenka, kad bent viena iš sutarties šalių būtų Konvencijos narė¹¹⁷, pagal SMGS susitarimą, gabenant krovinius iš vienos valstybės SMGS dalyvės į kitą tranzitu per valstybę, kuri nėra SMGS narė, šis dokumentas netaikomas. Šiuo atveju vežimas visu maršrutu turi būti vykdomas tiesiogiai geležinkeliais, esančiais SMGS valstybėse narėse. Todėl tokiam vežimui, pagal jau aptartą šalių laisvės principą pasirinkti sutarčiai taikytiną teisę, ji būtų taikoma ta, kurią pasirinko šalys. Pavyzdžiui, jeigu kroviny s gabenamas iš CIM teritorijos į SMGS teritoriją ar atvirkščiai, šalys gali susitarti, kad jų santykiams viso vežimo metu taikytinos CIM nuostatos. CIM neįtvirtina neribotos šalių taisyklių taikymo apimties visais atvejais, kai bent viena iš šalių yra CIM dalyvė, ir nustato reikalavimą vežimo sutarties šalims aiškiai įvardinti jų pritarimą tokiam CIM taikymui. Todėl nesant tokio šalių susitarimo būtų taikomi tarptautiniai susitarimai, kurių nuostatas toks vežimas faktiškai atitiktų (vežimui CIM teritorijoje būtų taikomos CIM nuostatos, vežimui SMGS teritorijoje – SMGS).¹¹⁸

Krovinio vežimas geležinkeliu vykdomas taip pat sutarties pagrindu, todėl kylanti atsakomybė laikoma sutartine. Tokia nuostata reglamentuojama ir SMGS V skyriuje.

¹¹³ 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.

¹¹⁴ NIKITINAS, V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacija. Vilnius, Vilniaus Universitetas, 2013, p. 10.

¹¹⁵ Transporto rinkos statistinių rodiklių apžvalga (2015 m. sausio – birželio mėn.).

¹¹⁶ *Cit. op.* 114, p. 21.

¹¹⁷ Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR). 1 str. 1 d.

¹¹⁸ NIKITINAS, V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacija. Vilnius, Vilniaus Universitetas, 2013, p. 21.

Svarbu nustatyti laikotarpį, kurio ribose kyla geležinkeliui civilinė atsakomybė. Pagal SMGS 22 straipsnį, geležinkelis atsako už vežimo sutarties vykdymą nuo krovinio priėmimo vežti pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje. Vadinasi, geležinkelio atsakomybė apima laiko tarpą nuo krovinio priėmimo iki jo nugabenimo į jo paskirties vietą. Pavyzdžiui, teismų praktikoje taip pat aiškinama, kad tuo metu, kai krovins yra vežėjo žinioje, vežėjas yra už jį atsakingas ir jam bus taikoma civilinė atsakomybė, jei nesugebės įrodyti jos netaikymo pagrindų. Būtent minimoje byloje, teismas padarė išvadą, kad krovins buvo prarastas jam esant vežėjo žinioje, o geležinkelis neįrodė pagrindo atleisti jį nuo atsakomybės dėl krovinio praradimo.¹¹⁹ Vežimuose, vykdomais geležinkeliais, taip pat yra svarbus tinkamas važtaraščio užpildymas. Pradinės stoties geležinkelio spaudo uždėjimas ant važtaraščio yra *prima facie* įrodymas, kad krovins buvo priimtas geležinkelio ir nuo to momento pradeda galioti geležinkelio atsakomybės prezumpcija. Pažymėtina, kad ši prezumpcija netaikoma, o važtaraštis netenka įrodomosios galios, jeigu važtaraštyje nėra pradinio geležinkelio kalendorinio spaudo. Tokiu atveju siuntėjas turi pareigą įrodyti vežimo sutarties sudarymo ir krovinio perdavimo faktą.¹²⁰ Taigi, važtaraščio negaliojimas nedaro pačios vežimo sutarties negaliojančia, tai yra tik jos sudarymo faktą patvirtinantis dokumentas.

Bendroji SMGS įtvirtinta taisyklė yra tokia, kad vežėjo pareigos ir atsakomybė už jų nevykdymą kyla nuo krovinio priėmimo vežti momento. Šios taisyklės išimtimi galima laikyti, tuos atvejus, kad geležinkelis prisiima pareigą pakrauti krovinį į vagonus pats ir jis turi užtikrinti tinkamą pakrovimo taisyklių laikymąsi,¹²¹ bei atvejus, kai jis sutinka krovinį priimti vežti pradinėje stotyje su jo išankstiniu saugojimu iki išvykimo momento¹²², turi būti užtikrintas krovinio saugumas ir šiuo laikotarpiu. Kadangi SMGS nenustato konkrečių taisyklių, kaip turi elgtis geležinkelis, jeigu gavėjas neatsiima krovinio arba nesumoka važtapinigių, todėl sistemiškai aiškinant SMGS 17 straipsnį, pagal jo 4 paragrafą laikytina, kad taikomos vidaus taisyklės, galiojančios galiniame geležinkelyje. Tačiau vežėjas turi pareigą įrodyti reikalavimų visumos įvykdymo faktą.

Pastebima, kad SMGS ir CMR taisyklės dėl vežėjo atsakomybės pasibaigimo momento yra panašios – jis siejamas su krovinio perdavimu gavėjui. Perdavimu laikytina ne faktinis krovinio perdavimas. Krovinio perdavimas reiškia, kad vežėjas, gavėjui priėmus krovinį, nutraukia krovinio priežiūrą ir saugojimą, t.y. vežėjo pareiga rūpintis

¹¹⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. kovo 14 d. nutartis civilinėje byloje „ERGO Lietuva“ v. „Lietuvos geležinkeliai“ Nr. 3K-3-105/2011.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ 1951 Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Valstybės žinios, 2002.09.10, Nr. 88-3773. 9 str. 4 par.

¹²² *Ibid.* 14 str. 1 par.

kroviniu pasibaigia.¹²³ Taigi darytina išvada, kad perdavimas turi būti ne tik faktinis, bet ir teisinis.

Manytina, kad atsakomybės egzistavimo momentas yra pakankamai aiškiai apibrėžtas ir dėl to praktikoje problemų nekyla. Pažymėtina, kad SMGS nenumato išimčių iš bendrųjų teisės taisyklių, taikomų civilinei atsakomybei. Taigi atsakomybės taikymui turi būti nustatytos visos jos sąlygos: neteisėti veiksmai, žala, priežastinis ryšys, kaltė.

Neteisėtais veiksmais laikytinas sutarties šalies įsipareigojimų neįvykdymas arba jų netinkamas vykdymas. Plačiąja prasme, geležinkelio neteisėtais veiksmais turėtų būti pripažįstami visi veiksmai, kuriais jis pažeidžia SMGS susitarimo numatytas pareigas siuntėjui ir gavėjui, susijusias su krovinio tinkamu ir laiku nugabenimu į paskirties vietą. Vieni iš pagrindinių neteisėtų veiksmų, už kuriuos geležinkeliui dažniausiai kyla civilinė atsakomybė yra: krovinio pristatymo termino nesilaikymas; viso ar dalies krovinio praradimas; krovinio masės trūkumas; krovinio sugadinimas, gedimas ar kokybės pablogėjimas dėl kitokių priežasčių, nesusijusių su krovinio sugadinimu ar gedimu; įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimas; vežimo sutarties pakeitimų nevykdymas.¹²⁴ Atsakomybė, kylanti už šiuos veiksmus, reglamentuota SMGS V skyriuje. Už kitų įsipareigojimų neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą atsakomybė bus taikoma pagal bendrąsias taisykles.

Kaip ir kituose transporto teisės šaltiniuose, vežėjai, gabenantys krovinius pagal SMGS važtaraštį, atsako už krovinio pristatymo termino nesilaikymą, už nuostolį, atsiradusį dėl viso ar dalies krovinio praradimo, masės trūkumo, krovinio sugadinimo, gedimo arba jo kokybės pablogėjimo. Be to, geležinkelis atsako už padarinius dėl įrašytų į važtaraštį dokumentų praradimo ir už pasekmes dėl jo kaltės neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, pareikštus pagal SMGS susitarimo reikalavimus (SMGS 23 str. 1 par.).

Nors civilinėje teisėje yra įtvirtintas bendras principas, kurio pagrindu laikoma, kad dėl sutarties pažeidimo ar kitų neteisėtų veiksmų kilę nuostoliai yra atlyginami visiškai. Tačiau, atkreiptinas dėmesys, kad SMGS susitarimo 23 straipsnis įtvirtina vežėjų atsakomybės ribas. Taigi matyti, kad vežėjo ribota atsakomybė yra išimtis iš bendrosios

¹²³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 31. 2001 m. birželio 15 d. *Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR). Nr.31.* iš NIKITINAS, V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacija. Vilnius, Vilniaus Universitetas, 2013, p. 26.

¹²⁴ NIKITINAS, V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacija. Vilnius, Vilniaus Universitetas, 2013, p. 27.

taisyklės. Neleidžiama išieškoti iš geležinkelių didesnių nuostolių negu būtų viso krovinio praradimo suma (SMGS 23 str. 2 par.). Tai yra maksimali atlygintina suma, atsakomybės taikymo atveju. SMGS susitarimo 23 straipsnio analizė leidžia teigti, kad šiame dokumente laikoma vežėjo „griežtos“ atsakomybės doktrinos. Geležinkelis privalo atlyginti žalą, išskyrus atvejį dėl nepriklausančių nuo jo aplinkybių, kurių jis negalėjo žinoti, kitaip tariant įrodžius atsakomybės atleidimo pagrindus.

Skirtingai nei vežimu kelių transportu (CMR konvencijos pagrindu), esant tyčiniams vežėjo veiksams, SMGS susitarimo nuostatos nurodo, kad vežėjo atsakomybės ribos tokiu atveju nesikeičia. Todėl neribota vežėjo atsakomybė pagal šį dokumentą yra negalima. Manoma, kad geležinkelio atsakomybės ribojimas neturėtų daryti neigiamos įtakos vežimo užsakovams, kadangi SMGS susitarimas nustato gana didelę maksimalią geležinkelio atsakomybę, lyginant ją su CIM ar CMR įtvirtintomis atsakomybės ribomis. Pavyzdžiui, pagal CMR konvenciją, tokiu atveju kai žala atsiranda vežėjo tyčiais veiksmais, jis nebeturi teisės remtis ribota atsakomybe. Taip pat ir CIM numato atvejus, kai nustatomo žalos dydžio momentu nėra atsižvelgiama į atsakomybės ribojimą. Tačiau pastebėtina, kad šiuose dokumentuose yra nustatyta apskritai didesnės vežėjo atsakomybės ribos, nei SMGS, todėl ir tokių taisyklių įtvirtinimas yra logiškai pateisinamas. Viso krovinio praradimo atveju, SMGS taisyklės numato, kad geležinkelis privalo atlyginti visą jo vertę, kuri nurodyta krovinio tiekėjo sąskaitoje (SMGS 25 str. 1 par.). Šitaip yra išlaikomas balansas tarp krovinio savininko ir vežėjo bei užtikrinamas pervežimo paslaugų efektyvumas.

Kalbant apie negautų pajamų atlyginimą, pastebima, kad SMGS susitarimas tiesiogiai nenumato vežėjo pareigos būvimo ar nebūvimo jas atlyginti. Aptartoje CMR konvencijoje yra aiškiai nustatyta, kad negautos pajamos neatlygintinos (CMR 23 str. 4 d.). Šios taisyklės tikslas yra apsaugoti vežėją nuo labai didelių galimų nuostolių. Be to, SMGS V skyrius reglamentuoja tik konkrečių tiesioginių nuostolių atlyginimą, į kuriuos negautos pajamos nepatenka. Taigi, sistemiškai aiškinant transporto teisės bendruosius principus ir šaltinius, darytina išvada, kad negautos pajamos nėra atlyginamos.

Priežastinio ryšio nustatymo taisyklė yra svarbi ir SMGS nuostatų taikymo atvejais. Priežastinis ryšys turi būti nustatomas tarp geležinkelio neteisėtų veiksmų ir žalos, atsiradusios pervežimo metu. Siekiant tinkamai nustatyti priežastinį ryšį, turi būti įvertintos faktinės krovinio vežimo aplinkybės, geležinkelio neteisėtų veiksmų pobūdis, kitų asmenų, prisidėjusių prie vežimo proceso veiksmai, žalos susidarymas. Neįrodžius visų faktinių aplinkybių visumos, konstatuojama, kad priežastinio ryšio nėra ir tai yra pagrindas geležinkelio atsakomybės netaikymui. Priežastinio ryšio nustatymui taikomi

bendrieji priežastinio ryšio nustatymo principai, pripažinti tiek teisės doktrinoje tiek praktikoje.

Pagal bendrąją taisyklę priežastinio ryšio egzistavimą turi įrodyti tas asmuo, kuris juo remiasi, t.y. jeigu siuntėjas ar gavėjas siekia įrodyti geležinkelio atsakomybę dėl žalos atsiradimo, tai jiems kyla pareiga įrodyti priežastinį ryšį tarp geležinkelio veiksmų ir patirtų nuostolių. Atvejais, kai vežėjas nori pasinaudoti atsakomybės atleidimo pagrindais, įtvirtintais SMGS 23 straipsnio 3 paragrafo 1 ir 3 punktuose, jam kyla pareiga įrodyti ne tik šių sąlygų buvimą, bet ir priežastinį ryšį tarp tų sąlygų ir atsiradusios žalos.

Svarbu tai, kad tokiu atveju, kai atsakomybė atsiranda ne tik geležinkelio veiksmis bet ir kitų asmenų, būtina nustatyti kokia dalimi vežėjo veiksmai turėjo įtakos žalos atsiradimui ir pagal tai yra paskaičiuojama atlygintinų nuostolių suma.

Kaltė – kita būtina civilinės atsakomybės taikymo sąlyga. Nesant kaltės, civilinė atsakomybė negali būti taikoma. Tai taip pat įtvirtinta SMGS 23 straipsnio 1 paragrafo 3 punkte, kur numatyta, kad geležinkelio atsakomybė nekyla, kai geležinkelis nėra kaltas dėl neigiamų pasekmių, nes jas sąlygojo siuntėjo arba gavėjo kalti veiksmai ar jų reikalavimai, kuriuos geležinkelis turėjo vykdyti.

Pagal SMGS geležinkelio atsakomybės dydis nepriklauso nuo geležinkelio kaltės formos ar laipsnio, kitaip nei kituose tarptautinių transporto teisės susitarimuose. Nėra svarbu, ar žala atsirado dėl vežėjo tyčios ar dėl jo neatsargumo. Taip yra todėl, kad atsakomybė yra ribota ir kaltės pobūdis tam įtakos neturi.

Lyginant su kitais tarptautinę transporto teisę reglamentuojančiais šaltiniais, SMGS tiesiogiai nenumato geležinkelio kaltės prezumpcijos, kuri reiškia, kad geležinkeliui tenka pareiga įrodyti savo kaltės nebuvimą. Tačiau tiriant kaltės sampratą civilinės teisės doktrinoje, kitų šaltinių reglamentavimą tarptautinėje transporto teisėje, darytina išvada, kad vis tik kaltė yra preziumuojama ir SMGS susitarimo prasme. Be to, šio susitarimo 23 str. 1 dalyje esant įvardytiems neteisėtiems veiksams, nėra numatyta, kad atsakomybė už juos kyla dėl vežėjo kaltės. Tuo tarpu šio paragrafo antroje dalyje yra tiesioginė nuoroda į kaltę. Taip pat, geležinkeliui kyla pareiga įrodyti atleidimo nuo atsakomybės aplinkybes, kitaip tariant, jis turi įrodyti, kad jis yra nekaltas dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar kitų neigiamų padarinių atsiradimo. Šitaip atsispindi netiesiogiai įtvirtinta kaltės prezumpcija. Manytina, kad tokia gramatinė konstrukcija buvo pasirinkta sąmoningai tam, kad būtų galima pabrėžti atvejus, kai vežėjo atsakomybė yra preziumuojama.¹²⁵

¹²⁵*Cit. op.* 124, p. 46.

Kitas svarbus dokumentas pervežimams, vykdomiems geležinkelių transportu yra CIM taisyklės. Iki 1999 m. liepos 3 d. Vilniaus protokolo pasirašymo ir įsigaliojimo 2006 m. liepos 1 d. CIM nuostatos buvo taikomos tik tais atvejais, kai vežimas vyko pagal išduotą važtaraštį ir bent dviejų CIM valstybių narių teritorijoje. Toks vežimas papildomai turėjo vykti išskirtinai tais maršrutais, kurie yra registruoti OTIF duomenų bazėje. Vilniaus protokolu CIM taikymas buvo liberalizuotas (išplėstas).¹²⁶

Šiuo metu galiojančių CIM nuostatų taikymas gali būti ir privalomas ir neprivalomas. CIM nuostatos privalomai taikomos krovinių vežimo sutartims, kai vežimas yra atlygintinas ir kai krovinio priėmimo ir pristatymo vieta yra dviejose skirtingose OTIF valstybėse narėse (CIM 1 straipsnis 1 paragrafas). Tokiu atveju, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse, iš kurių tik viena yra OTIF narė, CIM taisyklės taikomos tik šalims susitarus (CIM 1 straipsnis 2 paragrafas). Be to, yra galimybė CIM nuostatas pasirinkti taikyti ir tiems pervežimams, kurie vyksta į arba iš SMGS valstybių narių. Taip pat šalys gali pasirinkti CIM taisyklių taikymą ir tokiu atveju, kai nė viena iš šalių nėra OTIF narė. Svarbu, kad šalių pasirinktos teisės taikymas nepažeistų bendrųjų teisės normų.

Minėta, kad kaina yra esminė vežimo sutarčių sąlyga, šios sutartys yra atlygintinės. Todėl pažymėtina, kad tiek savanoriškojo, tiek privalomojo CIM taikymo atveju atlygintinumas yra būtinas. CIM taisyklės nėra taikomos kitokioms panašioms sutartims, tik tarptautinio prekių pervežimo geležinkeliais sutartims, todėl krovinio važtaraštis yra ne tik sutarties faktą patvirtinantis dokumentas bet ir sutarties rūšies nustatymo priemonė.

Kalbant apie CIM santykį su SMGS susitarimu, pastebėtina, kad jų nuostatos yra suderinamos. Pagal SMGS taisykles, pervežimai atliekami tik SMGS valstybių geležinkeliais, kitaip tariant SMGS nuostatomis negali būti atliekami jokie pervežimai ne jos narių teritorijoje. Tokiu atveju, kai yra į vežimą įtraukta valstybė kuri nėra SMGS narė (iš trečios valstybės, į trečią valstybę arba per trečiąją valstybę), šio susitarimo nuostatos nėra taikomos.

Taip pat kaip ir vežimams pagal SMGS susitarimą, CMR konvenciją, važtaraščiui yra suteikiama *prima facie* įrodomoji galia, patvirtinanti vežimo sutarties sudarymo faktą, jos sąlygas, ir tai, kad vežėjas priėmė vežti krovinį (CIM 12 straipsnio 1 punktas). Atkreiptinas dėmesys, kad važtaraščio *prima facie* įrodomoji galia dėl jame nurodytos krovinio būklės bei pakuotės kinta priklausomai nuo to, kas pakrovė krovinį (CIM 12 straipsnio 2 paragrafas). Tokiu atveju, kai kroviny yra pakraunamas vežėjo, važtaraštis laikomas jame nurodytos krovinio ir jo pakuotės būklės *prima facie* įrodymu, arba jei

¹²⁶*Ibid.* p. 58.

važtaraštyje būklė nenurodyta, tokiu atveju jis laikomas vizualiai geros būklės tuo momentu, kai vežėjas perėmė vežti krovinį, taip pat važtaraštyje pateiktų duomenų apie krovinio vienetų skaičių, jų ženklus ir numerius, bendrąją masę ir kitaip nurodytą kiekį tikslumo *prima facie* įrodymas (CIM 12 straipsnio 3 paragrafas). Kitu atveju, kai krovinio pakrovimu pasirūpina siuntėjas važtaraštis yra jame nurodytos krovinio ir jo pakuotės būklės *prima facie* įrodymas, arba, jei būklė nenurodyta, matomos geros išorinės būklės ir CIM 12 straipsnio 2 paragrafe nurodytų važtaraštyje pateiktų duomenų tikslumo *prima facie* įrodymas tik tuo atveju, jei vežėjas juos patikrino ir savo patikrinimo rezultatus, patvirtinančius atitikimą, pažymėjo važtaraštyje. Vežėjui patikrinimo neatlikus, asmenys, siekiantys įrodyti vežėjo atsakomybės pagrindą atitinkamu klausimu, gali remtis visomis kitomis įrodinėjimo priemonėmis, siekdami pagrįsti krovinio ir jo pakuotės būklę. Be to, važtaraštis turi būti pateikiamas kartu su pretenzija, reikalavimą atlyginti žalą reiškiančio asmens. Tai yra svarbu nustatant reikalavimo teisės turėtoją. Kasacinis teismas yra konstatavęs, kad nagrinėjamos bylos atveju SMGS važtaraštyje buvo įrašytas krovinio siuntėjas būtent UAB „Ormina“, todėl jis laikytinas reikalavimo teisės turėtoju.¹²⁷ Pažymėtina, kad važtaraštis yra tik viena iš įrodinėjimo galimybių, tačiau ne vienintelė ir jame esanti informacija gali būti nuginčijama.

V. Nikitinas savo disertacijoje pastebi, kad naujoji CIM redakcija buvo derinama su CMR konvencijos reglamentavimu. Vis dėlto, CIM atveju pasilikta prie važtaraščio ir dublikato variantos, užuot pasirinkus CMR naudojamą trijų važtaraščio kopijų modelį.

Kalbant apie kylančią civilinę atsakomybę vežėjui, pagal CIM nuostatas, jai keliami bendrųjų civilinės atsakomybės sąlygų egzistavimo reikalavimas. Taigi bendroji atsakomybės taisyklė, nurodo, kad nuo krovinio vežti momento iki jo pristatymo vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus krovinį arba jo dalį taip pat apgadinus krovinį ar pavėlavus pristatyti krovinį per jo pristatymo terminą. Pastebėtina, kad šių veiksmų turinys CIM nėra detalizuotas, todėl remiantis šių santykių panašumu, jų turinys yra aiškinamas analogiškai kaip ir SMGS.

Analizuojant vežėjo atsakomybės kilmę, geležinkelių infrastruktūra, naudota krovinio vežimo metu nėra svarbi. Šitaip teigiama, remiantis CIM 40 straipsniu, kuriame *expressis verbis* nurodoma, jog geležinkelio infrastruktūros valdytojas laikytinas asmeniu, kurio paslaugomis naudojasi geležinkelio vežėjas. Be to, vežėjas yra atsakingas ir visus kitus asmenis, jų veiksmus, kurių paslaugomis jis naudojasi, atlikdamas pervežimus.

¹²⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. kovo 14 d. nutartis civilinėje byloje „ERGO Lietuva“ v. „Lietuvos geležinkeliai“ Nr. 3K-3-105/2011.

Todėl vežėjas praranda galimybę remtis geležinkelio infrastruktūros trūkumais, siekdamas atleidimo nuo civilinės atsakomybės.

Abi sutartys, tiek CIM tiek SMGS, riboja vežėjo atsakomybę laiko atžvilgiu – nuo krovinio priėmimo iki krovinio pristatymo momento. Aptariant krovinio praradimą, paminėtina teismų praktikos suformuluota taisyklė, jog vežėjas yra vienintelis asmuo, kuriam tenka krovinio saugojimo atsakomybė krovinio vežimo metu.¹²⁸ Pripažįstama, kad krovinio siuntėjas pats neturi nei pareigos nei teisės apsaugoti vagonų duris nuosavais užraktais. Todėl krovinio siuntėjas negali būti ir solidariai atsakingas už kroviniui padarytą žalą. Dėl šių priežasčių kyla visiška vežėjo pareiga užtikrinti krovinio saugumą vežimo metu bei savalaikį jo pristatymą, kitaip tariant vežėjas turi daryti viską kas yra jo valioje, kad būtų išvengta neigiamų padarinių, tuo metu, kai kroviny yra jo žinioje.

Paminėtina, kad žala, kaip būtinoji civilinės atsakomybės sąlyga, vykdant pervežimus pagal CIM taisykles, yra itin reikšminga. CIM konvencijoje įtvirtinti du galimi vežėjo atsakomybės variantai. Visų pirma, vežėjo atsakomybė maksimalių nuostolių ribose, kurie yra reglamentuoti CIM 30,32,33 straipsnių. Antra, vežėjo atsakomybė ribota šalių sutarties, tai reiškia jis atsako tik tiek kiek buvo šalių susitarta, tokia galimybė įtvirtinta CIM 31,34,35 straipsniuose. Taigi iš šių nuostatų akivaizdu, kad vežėjo atsakomybė pagal CIM gali būti ribota (maksimalių nuostolių riba) ir neribota (nustatyta šalių sutarties).

Ribota vežėjo atsakomybė yra nustatyta kai prarandamas visas kroviny arba jo dalis, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją. Ji yra apskaičiuojama pagal žaliavų biržoje kotiruojamą kainą arba, jei tokios nustatyti negalima, tuometinę rinkos kainą arba, jei šios nustatyti negalima, tokiu atveju kaina nustatoma pagal tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę, buvusią krovinio priėmimo vežti dieną vietoje.¹²⁹ Svarbu tai, kad visais atvejais kompensacija yra ribojama, tarptautinio valiutų fondo nustatyta priemone, tai yra ji negali būti didesnė nei 17 atsiskaitymo vienetų (SDR) kiekvienam trūkstantam bendrosios masės kilogramui.

Praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, arba įvairiarūšio transporto vienetą, arba jų nuimamas dalis yra mokama kompensacija. Ji bet kuriuo atveju nemokant jokių kitų žalos atlyginimų, yra ne didesnė, negu įprastinė geležinkelių transporto priemonės arba įvairiarūšio transporto vieneto, arba jų nuimamų dalių vertė jų praradimo dieną toje vietoje. Jei šių kriterijų nustatyti yra

¹²⁸ NIKITNAS, V. Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. *Teisė*. 2012 Nr. 84., p. 160.

¹²⁹ NIKITNAS, V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacija. Vilnius, Vilniaus Universitetas, 2013, p. 120.

neįmanoma, tokiu atveju, ji yra apskaičiuojama pagal įprastinę krovinio vertę jo priėmimo vežti dieną ir vietoje.

Atkeiptinas dėmesys, kad vežėjas, praradęs vežamą krovinį, privalo ne tik atlyginti krovinio savininko patirtus nuostolius, bet ir gražinti vežimo mokestį, sumokėtus muitus ir kitas sumokėtas sumas, susijusias su prarasto krovinio vežimu. Negražintini tik akcizo mokesčiai už krovinius, kuriems toks yra taikomas.

Įtvirtintas ir neribotos vežėjo atsakomybės atvejis. Tai geriausiai atsispindi CIM 36 straipsnyje. Teigiama, kad vežėjas neturi teisės remtis CIM nuostatose numatytais vežėjo atsakomybės apribojimais, jeigu įrodoma, kad žala (nuostoliai) kilo iš vežėjo veiksmų (neveikimo), kuriuos vežėjas atliko: tyčia siekdamas sukelti žalą; arba elgdamasis neatsargiai, tačiau suvokdamas, kad dėl jo veiksmų gali kilti žala. CIM taisyklės palyginus su SMGS, kur nėra numatyto neriboto vežėjo atsakomybės instituto, galime daryti išvadą, kad CIM reguliavimas yra efektyvesnis. Šitaip užtikrinama vežėjo ir daikto savininko teisių ir pareigų pusiausvyra, be to, tai tam tikra prasme yra vežėjo drausminimo priemonė, įpareigojanti jį elgtis apdairiau, atsakingiau vykdant pervežimą.

Vis dėlto, neribotos vežėjo atsakomybės taisyklė turi išimčių. Visų pirma, yra taikoma dalinai ribota atsakomybė. Tokia atsakomybė yra taikoma už dalinį krovinio pristatymą. CIM 31 straipsnis nurodo, kad veždamas krovinius, kurie vežimo metu dėl savo ypatybių vien tik dėl vežimo netenka krovinio masės dalies, vežėjas atsako, nepriklausomai nuo maršruto ilgio, tik už tą trūkstamo krovinio dalį, kuri viršija leistinus trūkumus. Šie trūkumai yra išskirti kaip skystų krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti drėgni, masė negali sumažėti daugiau negu dviem procentais, ir, sausų krovinių masė negali sumažėti daugiau negu vienu procentu. Tokiu atveju, kai krovinyje buvo prarastas ne dėl priežasčių, pateisinančių nurodytus trūkumus, numatytas atsakomybės sumažinimas nėra taikomas (CIM 31 straipsnio 2 paragrafas). Svarbu tai, kad jeigu prarandamas visas krovinyje, apskaičiuojant kompensaciją, leistinas minėtas sumažėjimas nėra išskaičiuojamas.

Nuostatos, reguliuojančios vežėjo atsakomybę už krovinio masės sumažėjimą turėtų būti vertinamos kaip *lex specialis* norma CIM 23 straipsnio („Atsakomybės pagrindas“) atžvilgiu.¹³⁰ Taigi pirmiausia dėmesys kreipiamas ar nėra išimtį leidžiančių taikyti aplinkybių, o tik po to vertinamos bendrosios normos.

Beje, siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, kad siuntėjas deklaruos krovinio vertę, kuri yra didesnė negu nustatytoji (17 atsiskaitymo vienetų). Jeigu krovinio vertė yra deklaruojama, CIM nuostatose įtvirtinti ribojimai atsakomybės nebus taikomi – šalių

¹³⁰ *Ibid.*, p. 74.

sutarta suma bus laikoma, vežėjo atsakomybės riba. Tokia taisyklė reglamentuota CIM 34 straipsnyje. Vilius Nikitinas savo disertacijoje atkreipia dėmesį, kad ši nuostata kai kurių autorių nuomone vertinama kaip specialioji norma CIM 5 straipsnio atžvilgiu.¹³¹ Ši pozicija yra palaikoma ir šiame darbe, kadangi vienas iš bendrųjų civilinės teisės principų yra dispozityvumo. Analizuota, jog pervežimo santykiai yra sutartiniai, todėl laikomasi nuomonės, kad sutarties šalims turėtų būti suteikta galimybė sutartimi nustatyti tarpusavio suderintas sąlygas, jeigu tik šios neprieštarauja imperatyvioms teisės normoms. Šiuo atveju CIM 34 straipsnyje yra nustatyta galimybė šalims susitarti dėl kitokių sąlygų nei reglamentuota CIM, todėl laikytina, jog jų susitarimui turi būti teikimas prioritetas. Taip pat svarbu paminėti, CIM aiškinamajame rašte teigiama¹³², kad susitarimu nurodžius krovinio vertę, susiinteresuotas asmuo gali kreiptis tik dėl nuostolių atlyginimo, taigi matyti, kad jokia papildoma kompensacija tokiu atveju nėra taikoma. Vis dėlto galioja atlyginamos žalos maksimalaus dydžio taisyklė ir bet kuriuo atveju ji negali būti pažeista, todėl žala negali viršyti deklaruotinos sumos.

Kalbant apie priežastinį ryšį, nustatant vežėjo civilinę atsakomybę pagal CIM, darytina išvada, kad ši sąlyga nekelia problemų nei teismų praktikoje nei teisinėje literatūroje.¹³³ Dėl šios priežasties, šios sąlygos taikymo klausimas toliau nebus analizuojamas. Žinoma, yra taikoma bendrieji priežastinio ryšio nustatymo pagrindai, kurie jau buvo aptarti. Esminis dalykas yra tai, kad atlygintini tik tie nuostoliai, kurie yra skolininko arba žalą sukėlusio (veikimu arba neveikimu) asmens veiksmų rezultatas.

Kaip jau ir buvo minėta šiame darbe, vežėjo civilinėje atsakomybėje didžiausią reikšmę turi kaltės sąlyga. Be kaltės civilinė atsakomybė negali. CIM taisyklės taip pat įtvirtina griežtosios civilinės atsakomybės modelį, tiesa netiesiogiai. Vis dėlto vežėjo kaltės prezumpcija yra pripažįstama. Be to, ir tarptautinio geležinkelių transporto komiteto yra pasisakyta, kad pagal CIM, jei krovinyje buvo sugadintas, atsakomybė kyla be kaltės.¹³⁴ Vežėjas, siekdamas išvengti civilinės atsakomybės, privalo įrodyti, kad nėra jo kaltės dėl žalos atsiradimo. Pastebima, kad iš esmės daugelis autorių sutaria, jog minėta atsakomybė turi būti laikoma griežta, t.y. kylanti be kaltės.¹³⁵ Griežtosios atsakomybės arba dar vadinamos absoliučia, samprata bei kilmė jau buvo aptarta. Analizuojant CIM nuostatas, matyti, kad jų reguliavimu, absoliutus atsakomybės pobūdis, tam tikra prasme

¹³¹ *Ibid.*, p. 75.

¹³² CIM aiškinamasis raštas. OTIF, 2000.P.37.

¹³³ *Cit. op.* 111.

¹³⁴ Tarptautinis geležinkelių transporto komitetas [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-25]. Prieiga per internetą: <http://www.cit-rail.org/en/>

¹³⁵ NIKITINAS, V. Vežėjo civilinės teisės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. *Teisė*. 2012 Nr. 84., p. 76.

yra ribojimas, tačiau nepaneigiamas ir vertintinas kaip išimtis iš bendrosios taisyklės. Visgi pastebima, kad skirtingai nei SMGS kur vežėjo atsakomybės ribos nepriklauso nuo vežėjo kaltės formos ir laipsnio, CIM suteikia reikšmę vežėjo kaltės pobūdžiui ir į tai atsižvelgiant numato skirtingas atsakomybės ribas – esant vežėjo tyčiai ar dideliam neatsargumui, vežėjo atsakomybės nėra ribojama 17 SDR dydžiu ir yra taikomas visiškų nuostolių atlyginimas, vadovaujantis bendroju teisinės atsakomybės principu.

2.2.3. Vežėjo atsakomybė už krovinių vežimą jūra

Tiriant vežėjo atsakomybę už krovinių vežimą jūra sutarties pažeidimą, paminėtini keli svarbūs teisės šaltiniai. Viena svarbiausių yra tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės)¹³⁶ buvo priimta 1924 m. rugpjūčio 25 d. Briuselyje. O ją keičiantis Briuselio protokolas (Visbiu taisyklės) buvo priimtos 1968 m. Briuselyje, toliau šių teisės aktų konsoliduotas tekstas vadinamas Hagos-Visbiu taisyklės¹³⁷. Hagos taisyklės labiausiai yra kritikuojamos dėl taisyklių taikymo apimties, periodo, kurio metu vežėjas yra atsakingas už krovinių, ir dėl vežėjo atsakomybės sąlygų bei ribų.¹³⁸ Šia Konvencija buvo siekiama suvienodinti tik kai kurias taisykles, skirtas konosamentų reglamentavimui, įtvirtinant standartines sąlygas, numatančias vežėjo atsakomybę, kuri negali būti keičiama vežėjo naudai.

Be to, buvo nustatyta ribota vežėjo atsakomybės taisyklė ir nustatant, kad Konvencija taikoma visoms pervežimų sutartims, numatančioms konosamento išdavimą susitariančioje valstybė.¹³⁹ Tiesa, teismų praktikoje aiškinama, kad Hagos taisyklės yra taikomos, jei buvo numatytas konosamento išdavimas, nepriklausomai nuo to ar jis buvo realiai išduotas. Kadangi konosamentas nėra tapatinamas su vežimo sutartimi, bet yra laikytinas atskiru dokumentu. Precedentine byla yra pripažįstama *Pyrene Co. V. Scindia Steam Navigation Co*¹⁴⁰, kurioje buvo pasisakyta, kad kai sutarties sudarymo metu yra numatomas konosamento išdavimas, tokiu atveju yra laikytina, kad jis ir bus išduotas, todėl ji nuo pat pradžių yra laikytina sutartimi, reguliuojama Hagos taisyklių. Svarbu, kad šios Konvencijos nuostatos nebuvo visiškai tikslios, todėl susitariančios šalys turėjo pakankamai didelę laisvę jų turinį interpretuoti savaip. Be to, vežėjo atsakomybės

¹³⁶ 1924-08-25. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4124.

¹³⁷ Lietuvos Respublika ratifikavo Hagos-Visbiu taisykles 2003 m. liepos 3 d. įsakymu Nr. IX-1682.

¹³⁸ DIRŽINAUSKAITĖ, R. Vežėjo atsakomybė už krovinių vežimą jūra sutarties pažeidimą. Magistro baigiamasis darbas. Mykolo Romerio Universitetas. Vilnius, 2007, p. 13.

¹³⁹ KARAN. H. *The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004, p. 21-23 p.

¹⁴⁰ Cit. op. 138, p. 10.

nustatymui turėjo įtakos taisyklių redakcijos ir taikymo sferos skirtumai, ginčo nagrinėjimo vietoje, o tai prieštaravo konvencijos tikslams. Dėl šios priežasties, kai kuriose valstybėse taisyklės buvo taikomos tiesiogiai, o kai kurios – ne. Taigi 1968 ir 1979 metais buvo priimti šios konvencijos protokolai. 1968 metų Briuselio protokolu buvo įtvirtintos Visbiu taisyklės, kuriomis buvo pašalinti tam tikri Hagos konvencijos netikslumai. 1924 m. Konvencijos taisyklės su 1968 ir 1979 metų Protokolų įvestais pakeitimais sudaro vientisą taisyklių kompleksą vadinamą Hagos-Visbiu taisyklėmis, kurios reglamentuoja krovinių gabenimą jūra.

Paminėtina, kad Hamburge 1978 metais kovo 31 d. buvo priimta Jungtinių Tautų Konvencija dėl krovinių vežimo jūra – „Hamburgo taisyklės“¹⁴¹. Tai yra labai plataus pobūdžio tarptautinės teisės dokumentas, kuriame bandyta įtvirtinti kompromisą tarp krovinio bei vežėjo interesų. Konvencijos sąlygos yra taikomos neatsižvelgiant į laivo, vežėjo, siuntėjo, gavėjo ar bet kokio kito suinteresuoto asmens pilietybę. Konvencijos taikymo sritis yra ribota ir ji nėra taikoma frachtavimo sutartims. Tačiau kai konosamentas išduodamas sutinkamai su frachtavimo sutartimi, konvencijos nuostatos taikomos, kiek tai reglamentuoja santykius tarp vežėjo ir konosamento turėtojo.¹⁴² Tačiau didžioji dauguma valstybių, turinčių didelius laivynus, prie šios konvencijos dar neprisijungė, šią konvenciją yra ratifikavusios 34 valstybės. Pastebėtina, kad Hamburgo taisyklės yra platesnio pobūdžio nei Hagos-Visbiu taisyklės.

2008 m. gruodžio 11 d. buvo priimta Jungtinių Tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra, kitaip dar vadinama Roterdamo taisyklėmis. Pervežimų jūra verslas pripažįsta, kad vežėjo pareigų sudėtis iš principo pakito nuo Hagos-Visbiu priėmimo laikų. Roterdamo taisyklės apibrėžia pagrindinius ir konkrečius vežėjo įsipareigojimus kurie konsoliduoja ir papildo dar galiojančias Hagos – Visbiu ir Hamburgo taisykles inovatyviomis teisinėmis priemonėmis ir keičia egzistuojantį teisinį režimą.¹⁴³ Pažymėtina, kad Roterdamo taisyklės įsigalios praėjus metams nuo to laiko, kai paskutinė iš būtinų ne mažiau nei 20 joms įsigaliooti numatytų šalių jas ratifikuos (Roterdamo taisyklių 94 str.). Kol kas šias taisykles ratifikavo tik Ispanija, Togo, Congo¹⁴⁴. Kadangi ši konvencija dar nėra įsigaliojusi ir nėra aišku kaip ji

¹⁴¹ Lietuva nėra prisijungusi prie 1978 m. JTO Konvencijos dėl krovinių pervežimų jūra (Hamburgo taisyklių), tačiau laivai dažnai būna registruojami įvairiose šalyse, todėl tokiu atveju laivams galioja ir tų šalių nacionalinė teisė, kartu su jose galiojančiomis tarptautinėmis sutartimis.

¹⁴² *Cit. op.* 21, p. 113.

¹⁴³ JASUTIENĖ, L. Roterdamo Taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transporto vežėjo pareigas. *Socialinių mokslų studijos*. 2013, Nr. 5(3), p. 928.

¹⁴⁴ UNCITRAL. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008). [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-16]. Prieiga per internetą: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

veikia praktikoje, o šių taisyklių teisinės naujovės nėra šio darbo objektas, todėl jos toliau nebus nagrinėjamos.

Hagos-Visbiu taisyklės šiuo metu yra laikytinos pagrindiniu teisės šaltiniu, reguliuojančiu teisinius santykius, kylančius iš krovinių vežimo jūra sutarties. Todėl būtent šios konvencijos kontekste bus analizuojama ir vežėjo atsakomybė. Šios taisyklės yra taikomos konosamentui, pagal kurį krovinyms vežamas tarp skirtingų valstybių uostų, kai jis yra išduodamas valstybėje narėje, išvykimo uostas yra sutartį sudarančioje valstybėje arba sutartyje nurodoma, kad jai bus taikoma šios taisyklės ar valstybės teisė, kurios dalimi jos yra, nepriklausomai nuo laivo, siuntėjo, gavėjo ar bet kurio kito suinteresuoto asmens valstybinės priklausomybės.¹⁴⁵ Taigi konosamentas šiuo atveju yra teisinių santykių (sutarties) atsiradimą patvirtinantis dokumentas.

Šių taisyklių tikslas – apsaugoti krovinių savininkų interesus santykiuose su vežėjais. Vežėju laikomas laivo savininkas ar frachuotojas, sudarantis vežimo sutartį su siuntėju (1 straipsnio a punktas). Taisyklėse nustatytos vežėjo pareigos, jo atsakomybė, atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, galimybė vežėjui naudotis Taisyklėse numatytais gynybos priemonėmis ir atsakomybę ribojančiomis nuostatomis dėl jam pareikšto ieškinio dėl vežimo sutartyje nurodytų prekių praradimo ar sugadinimo, nepriklausomai nuo to, ar ieškinyms grindžiamas sutartimi ar deliktu (3–4bis straipsniai). Būtent vežėjas pagal kiekvieną vežimo jūra sutartį yra įpareigotas laikytis Hagos-Visbiu taisyklėse nustatytų pareigų, jis turi teisę naudotis Taisyklėse įtvirtintomis teisėmis ir imunitetais prekių pakrovimo, tvarkymo, sukrovimo, vežimo, saugojimo, priežiūros ir iškrovimo metu (2 straipsnis). Todėl vežėjo atsakomybės taikymo klausimo aiškumas yra itin svarbus.

Šiuo metu galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje numatyta kaip vežėjas turi atlikti savo pareigas pagal sutartį. Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalis įpareigoja vežėją tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti, vežti, laikyti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes. Tai – tradicinės vežėjo pareigos.¹⁴⁶ Hamburgo taisyklėse nėra kalbama, kaip vežėjas turi atlikti savo pareigas ir jos nėra detalizuojamos, tik 5 straipsnyje įtvirtinti atsakomybės kilimo pagrindai, nurodoma, kokios už pareigų neatlikimą arba netinkamą atlikimą vežėjui gali būti teisinės pasekmės. Įdomu, tai, kad nė vienas šių dokumentų neakcentuoja svarbiausios Hagos-Visbiu taisyklėse numatytos

¹⁴⁵ DOCKREY, M. *Cases & Materials on the carriage of goods by sea*. 3rd. Edition. London: Cavendish Publishing Limited, 2004, p. 159.

¹⁴⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2013 m. lapkričio 22 d. nutartis civilinėje byloje „Autosara“ v. AB „MSC Vilnius“ ir „Eurovestika“, Nr. 3K-3-561/2013.

vežėjo pareigos vykdyti sutartį, net jei tai yra akivaizdi vežėjo pareiga.¹⁴⁷ Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje nustatytas rūpestingumo standartas nėra pačiose taisyklėse detalizuotas. Taip pat ir vežėjo įsipareigojimai nėra detalai reglamentuoti. Tačiau doktrinoje nurodoma, kad teismai praktikoje yra linkę jūriniam vežėjui taikyti aukštą rūpestingumo standartą. Vežėjas turi dėti tinkamas, kvalifikuotas ir protingas pastangas prekių krovimo metu. Ši jūrų vežėjo pareiga laikoma griežta ir neįvykdęs pareigos vežėjas neatsako už sužalojimą ar netekimą tik esant taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje nurodytiems pagrindams.¹⁴⁸ Pažymėtina, kad dabar galiojančių Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 2 dalyje įtvirtintos tik krovinio vežėjo pareigos, kurių mažinti sutarties šalys numatyti negali. Taigi laikantis šio principo, kad vežėjo pareigos negali būti mažinamos, manytina, kad Konvencijos tikslas yra nustatyti didesnio protingumo, rūpestingumo laipsnį. Be to, kasacinio teismo teisėjų kolegija pasisakė, kad nesutinka jog jūrinės vežėjos kaltė žemesnės instancijos teismų sprendimuose aiškinta ex-post, t. y. kad žalos padarymo faktas savaime laikytas pakankamu įrodymu pripažinti. Taigi akivaizdu, jog vien žalos atsiradimo fakto nepakanka civilinei teisei atsakomybei kilti. Teigiama, kad pagal Hagos-Visbiu taisyklės, vežėjo atsakomybė paremta kaltės principu. Vežėjas nėra atsakingas, kol jo kaltė nėra įrodyta.¹⁴⁹ Tačiau, aiškindama Hagos-Visbiu taisyklės kolegija pažymėjo, kad jei kroviny s sugadintas ar prarastas tuo metu, kai yra vežamas, tai laikoma, jog dėl to kaltas vežėjas, nebent šis įrodo, jog kroviny s prarastas ar sugadintas dėl jo atsakomybę pašalinančių aplinkybių įtakos.¹⁵⁰ Taigi, teismų praktikos laikytina, jog vežėjo kaltė vis tik preziumuojama, kadangi jis turi įrodyti atsakomybę šalinančias aplinkybes. Vadinas, galima daryti išvadą, kad vežėjui jūrų transportu taip pat yra taikoma griežtoji atsakomybė.

Hagos-Visbiu taisyklių 4 str. nurodo, kad nei vežėjas, nei laivas neatsako už netekimą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukio, 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 triūmai, šaldymo ir vėsinimo kameros bei visos kitos laivo dalys, kuriose yra vežamos prekės, parengti, kad būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes. Jeigu netekimas ar sužalojimas atsirado dėl laivo netinkamumo plaukio, pareigą

¹⁴⁷ JASUTIENĖ, L. Roterdamo Taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transporto vežėjo pareigas. *Socialinių mokslų studijos*. 2013, Nr. 5(3), p. 930.

¹⁴⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2016 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje „PZDU Lietuva“ v. „DFDS A/S“ ir „DFDS Seaways“, Nr. 3K-3-41-690/2016.

¹⁴⁹ NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė: mokymo priemonė*. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 116

¹⁵⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2016 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje „PZDU Lietuva“ v. „DFDS A/S“ ir „DFDS Seaways“, Nr. 3K-3-41-690/2016.

įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis tokios išimties taikymo.¹⁵¹ Taigi, jei vežėjas siekia būti atleistas nuo atsakomybės, esant jo kaltei, jam kyla pareiga tai paneigti ir įrodyti, kad jis padarė viską, kas buvo jo valioje, kad kroviny s būtų išsaugotas.

Atsakomybės pražios ir pabaigos momentas, kaip ir kitų transporto rūšių, yra ne tik faktinis, bet ir teisinis. Šiuo atveju, vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą ar sugadinimą momentas yra apibrėžtas iki krovinio pristatymo gavėjui ar jo įgaliotam asmeniui momentu; tų atveju, kai gavėjo įgaliotas asmuo negauna krovinio iš vežėjo, paliekant krovinį įgalioto asmens dispozicijoje, sutinkamai su krovinio gabenimo sutarties nuostatomis arba nustatyta įstatymo tvarka, arba vadovaujantis iškrovimo uoste prekybine praktika; krovinio perdavimo įgaliotai valstybės institucijai ar kitai įgaliotai trečiajai šaliai. Vežėjo atsakomybės pasibaigimo momentu laikomas momentas, kai konosamente nurodytas asmuo priima krovinį ir pasirašo. Vien tik pranešimo pateikimas gavėjui nėra laikytinas tinkamu krovinio perdavimu. Perdavimo momentas, yra ne tik nurodytos vietos pasiekimas, bet ir valdymo teisės perdavimas kitam asmeniui, išskyrus atveju kai sutartyje buvo susitarta kitaip. Už krovinio sugedimą pervežimo jūra metu, atsako vežėjas.¹⁵² Taigi, atsakomybės ribos laike, yra tapačios kaip ir vežimų kitomis transporto priemonėmis.

Realizuojant kompensacinę teisinės atsakomybės funkciją, yra nustatytas žalos atlyginimas. Vežėjui nekeliamą pareiga atkurti krovinio pirminę būklę, kitaip tariant įvykdyti prievolę natūra, tačiau jis turi atlyginti nuostolius. Hagos-Visbiu taisyklės taip pat nustato ribotą vežėjo civilinę atsakomybę (4 str.). Jei šalys sutartyje neįrašė gabenamo krovinio rūšies ir vertės, nei vežėjas, nei laivas nėra atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusio turto netekimą ar sužalojimą, kurių suma didesnė kaip 666,67 atsiskaitymo vienetai už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą arba 2 atsiskaitymo vienetai už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai kuris skaičius didesnis. Taip pat atsakomybės dydžio ribojimo sistema nustatyta ir Hamburgo taisyklėmis. Tarp šių teisės aktų esminis skirtumas yra atsakomybės dydžio ribos. Hamburgo taisyklių 6 straipsnio 1 dalis nustato, kad vežėjas nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusį turto netekimą ar sužalojimą, kurių suma didesnė kaip 835 atsiskaitymo vienetai už vieną prarastų arba sugadintų prekių paketą ar vienetai arba 2,5 atsiskaitymo vienetai

¹⁵¹ *Cit. op.* 149.

¹⁵² Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Arijus“ v. „IF P&C Insurance“ Nr. 3K-3-210/2010 kurioje, buvo nustatyta, kad kroviny s sugedo pervežimo jūra metu, iki priimant jį vežti pagal CMR važtaraštį.

už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis. Taip pat yra nustatytos ribos, už nuostolius atsiradusius už krovinio pavėluotą nustatymą. Taigi matyti, kad Hamburgo taisyklės nustato platesnes atsakomybės ribas.

Tokiu atveju, kai krovinio vertė nebuvo iš karto nurodyta konosamente, bendra atlygintina suma apskaičiuojama tokių prekių vertę toje vietoje ir tuo metu, kur yra nustatyta prekių iškrovimo vieta iš laivo. Tokia taisyklė suformuota, todėl, kad vežimo kaštai būtų įskaičiuoti į krovinio vertę, kadangi Konvencija atskirai nenurodo tokių kaštų atlyginimo galimybės.

Pažymėtina, kad šalys negali susitarti dėl atsakomybės netaikymo ar jos apribojimo, kai žala atsiranda dėl skolininko tyčios ar didelio neatsargumo. Vežėjas praranda teisę remtis nuostatomis, kurios jį atleistų ar ribotų atsakomybę arba jos įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės bei ribojančiomis ar atleidžiančiomis nuo atsakomybės, jeigu įrodoma, kad žala, atsiradusi dėl vežėjo ar jo agento veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia arba esant kaltei, kuri prilyginama tyčiai, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta.¹⁵³

Tarptautinėje praktikoje tyčiais veiksmais yra laikytinas grubus aplaidumas arba didelis neatsargumas. Tokie veiksmai suprantami kaip paprasčiausių atidumo, protingumo, rūpestingumo taisyklių nesilaikymas, pavyzdžiui, krovinio perdavimas neįgaliotam asmeniui, greitai gendančio krovinio vežimas, neužtikrinant jam tinkamų sąlygų ir pan.

Tokiu atveju, nėra atsižvelgiama į Hagos-Visbiu taisyklėse numatytą atsakomybės ribojimą. Vežėjui kils pareiga atlyginti visus patirtus nuostolius, nebus galimybės pasinaudoti Konvencijos 4 straipsnyje nustatytu ribotu dyžiu. Be to, be tiesioginių nuostolių turės būti atlyginamos ir negautos pajamos.

2.2.4. Vežėjo atsakomybė vežant krovinį oro transportu

Pagrindiniai tarptautinės transporto teisės šaltiniai, reglamentuojantys vežimo santykius oro transportu yra Monrealio konvencija, Varšuvos konvencija bei Varšuvos konvencija su pakeitimais, padarytais Hagoje.

¹⁵³ 1979-12-21. Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924-09-25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968-02-23 protokolu (Visbiu taisyklės). Hagos-Visbiu taisyklės. Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4104. 4 str. 5d. e punktą.

1999 gegužės 28 d. priimta Monrealio konvencija¹⁵⁴ dėl tam tikrų oro transporto vežimų taisyklių suvienodinimo nustato reikalavimus ir yra taikoma tarptautiniams keleivių, bagažo ar krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis (vienodai taikoma ir neatlygintinam vežimui, kurį orlaivių vykdo oro transporto įmonė). Svarbu, tai, kad ši Konvencija turi visų tarptautiniam vežimui oru taikomų taisyklių viršenybę¹⁵⁵. Taigi esant teisės taikymo kolizijai, šis klausimas bus sprendžiamas teikiant šios Konvencijos taikymui pirmenybę. Taip pat, IATA yra pasisakiusi, kad Monrealio Konvencija laikytina vieningu, universaliu teisės aktu, reguliuojančiu oro vežėjo atsakomybę pasauliniu mastu.¹⁵⁶ Todėl daugiausia dėmesio skiriama šiam dokumentui.

Paminėtinas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju (toliau – Reglamentas)¹⁵⁷. Reglamente nustatytos keleivių teisės neturėtų būti painiojamos su Monrealio konvencijoje nustatytomis keleivių teisėmis: Konvencijoje yra nuostatos dėl individualios keleivių patirtos žalos, įvertintos kiekvienu atveju atskirai, pagal individualias keleivio aplinkybes, o Reglamente nustatomos standartinės teisės (dėl pagalbos ir rūpinimosi), kurios suteikiamos visiems keleiviams nepriklausomai nuo jų individualių aplinkybių. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (ESTT) praktika turėjo lemiamo poveikio aiškinant reglamentą. ESTT patvirtino, kad reglamentas visiškai atitinka Monrealio konvenciją ir kad šios dvi teisinės priemonės papildo viena kitą. Teismas pasisakydamas dėl Reglamento ir Monrealio konvencijos santykio, yra išaiškinęs, kad Monrealio konvencija turi viršenybę Bendrijos antrinės teisės atžvilgiu, tačiau Reglamentas nėra Monrealio konvencijai įgyvendinti skirta Bendrijos priemonė ir jis veikia lygiagrečiai su ja.¹⁵⁸

Keleivio teisės gauti kompensaciją iš oro vežėjo reglamentuojama Reglamento (261/2004) 5, 7 ir 12 straipsnių bei Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnių. ESTT yra pažymėjęs, kad minėto Reglamento ir Monrealio konvencijos nuostatomis grindžiamos

¹⁵⁴ 1999-05-28. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). Valstybės Žinios, 2004-12-04, Nr.174-6435.

¹⁵⁵ *Ibid* 55 str.

¹⁵⁶ IATA – tarptautinė oro vežėjų asociacija. [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-14]. Prieiga per internetą <http://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/mc99.aspx>

¹⁵⁷ 2004-02-11 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinant Reglamentą (EEB) 295/91. 2004 specialusis leidimas, Nr.1

¹⁵⁸ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2006 m. sausio 10 d. didžiosios kolegijos sprendimas *byloje Nr. C- 344/04 „IATA“ ir „ELFAA“ v. „Department for Transport“*.

teisės yra skirtingo teisinio pobūdžio.¹⁵⁹ Monrealio konvencijos straipsnių taikymo sritis vertintina atsižvelgiant į konvencijos preambulėje numatytą būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų pusiausvyrą ir teisingos kompensacijos pripažinimą. Taigi matyti, kad konvencijos staripsniai reguliuoja tik sąlygas, kuriomis, vėluojant skrydžiui, keleiviai gali pareikšti ieškinius vežėjams, dėl konkrečių nuostolių atlyginimo. Tuo tarpu Regalamente įtvirtintos standartiškai ir nedelsiant žalos atlyginimo priemonės, kurios yra papildomos Monrealio konvencijoje įtvirtintų priemonių atžvilgiu. Taigi iš Reglamento kildinama teisė yra teisė į fiksuotą ir visiems keleiviams vienodą kompensaciją atšaukus skrydį, kuri nesusijusi su žalos atlyginimu pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį.¹⁶⁰ Taigi, pagal įtvirtintas kompensacijų formas taip pat yra matyti, kad Regalamentas dera su Monrealio Konvencija ir yra taikomas lygiagrečiai su ja.

Monrealio konvencijoje numatyta, kad vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu koks jo pagrindas, ar tai būtų pati Konvencija, sutartis, kitas teisės pažeidimas, gali būti pareiškiamas tik pagal Monrealio Konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprenžiant klausimo kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiasis teismas, nagrinėjant ginčą dėl žalos, patirtos darbdavio pavėlavus skrydžiams, kuriais buvo vežami du jo darbuotojai pagal su Air Baltic sudarytą tarptautinio keleivių vežimo sutartį, atlyginimo, nutartimi kreipėsi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą (ESTT), priimti prejudicinį sprendimą dėl galimybės atlyginti grynai ekonominio pobūdžio žalą pagal Monrealio konvencijos nuostatas.¹⁶¹ Teisėjų kolegijos vertinimu, siekiant tinkamai išnagrinėti bylą turi būti atsakyta į klausimą, ar Monrealio konvencijos nuostatos *ratione personae* gali būti taikomos tik keleivių (vartotojų naudai) ar ir kitiems vežimo paslaugos atžvilgiu tretiesiems asmenims, *inter alia* keleivio darbdaviams, kurie įsigijo keleivių vežimo paslaugą iš oro vežėjo. Teisėjų kolegija pažymėjo, kad ES Teisingumo Teismas, nagrinėdamas Reglamento Nr. 261/2004 ir Monrealio konvencijos nuostatų santykį yra nurodęs, kad nesant aiškaus konvencijos rengėjų tikslo tam tikrų konkrečių reguliavimu, papildoma apsauga savaime konvencijai neprieštarauja, taip pat kad Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje įtvirtintas

¹⁵⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2009 m. liepos 9 d. sprendimas byloje Nr. C-204/08 *Rehder v. Air Baltic Corporation*.

¹⁶⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gruodžio 1 d. nutartis civilinėje byloje „M. L“ v. „Air Baltic Corporation AS“, Nr. 3K-3-541/2009.

¹⁶¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2014 m. rugsėjo 16 d. nutartis civilinėje byloje „Air Baltic Corporation AS“ v. Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba, Nr. 3K-3-402/2014.

terminas „žala“ apima tiek turtinę, tiek neturtinę žalą. Todėl kasacinio teismo nuomone, ieškovės reikalavimas galėtų būti vertinamas kaip tam tikro pobūdžio netiesioginė žala, kai kuriose teisės sistemose pripažįstama kaip grynai ekonominio pobūdžio žala (angl. pure economic loss). ESTT, pasisakė, kad nors Monrealio konvencijos 19 straipsnyje aiškiai nenumatyta oro vežėjo atsakomybė darbdaviui, kaip antai dalyvaujanciam pagrindinėje byloje, už žalą, atsiradusią dėl pagal tarptautinio vežimo sutartį, siejančią šį darbdavį su šiuo oro vežėju, vykdomų skrydžių vėlavimo, ši straipsnį galima aiškinti kaip taikomą ne tik keleiviui padarytai žalai, bet ir jo darbdaviui patirtai žalai. Taigi, teismas pripažino, kad šia konvencija siekiamus vartotojų interesų gynimo tikslus, turi būti aiškinamas kaip taikomas ne tik keleivio patirtai žalai, bet ir žalai, kurią patyrė darbdavys, sudaręs su oro vežėju tarptautinio vežimo sutartį dėl keleivių, kurie yra jo darbuotojai, vežimo. Tačiau, remiantis Monrealio konvencijos 29 straipsniu, pažymėtina, kad baudiniai nuostoliai arba kiti netiesioginiai nuostoliai nėra atlyginami. ESTT pasisakė dėl žalos dydžio ir atsižvelgiant į Monrealio konvencijos 22 straipsnio 1 dalyje numatytą oro vežėjo atsakomybės ribojimą „kiekvienam keleiviui“, užtikrinama oro vežėjui, kad jų atsakomybė negalės viršyti įtvirtintos ribos, nes minėtiems asmenims priteistas žalos atlyginimas bet kuriuo atveju negali viršyti visų atlyginimų, kurie gali būti priteisti visiems atitinkamiems keleiviams, jei šie būtų pareiškę atskirus ieškinius, sumos.¹⁶² Pastebėtina, Teisingumo Teismo nutartis byloje IATA ir ELFA, kurioje iš esmės Teismas konstatavo, kad nesant aiškaus konvencijos rengėjų tikslo tam tikru konkrečiu reguliavimu, papildoma apsauga savaime konvencijai neprieštarauja. Todėl manytina, jog šalys gali susitarti ir dėl didesnių nuostolių, negu numatyta konvencijoje, atlyginimo, kai tai neprieštarauja imperatyvioms įstatymo normoms.

Monrealio konvencijos 4 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad oro transporto važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą. Tokiu atveju, vežėjas, siuntėjo pareikalavimu, pateikia gavėjui krovinio kvitą, leidžiantį identifikuoti siuntą bei pasinaudoti informacija, saugoma šių kitų priemonių įrašė. Taigi matyti, kad vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra privalomas, tačiau yra suteikiama laisvė pasirinkti jo formą. Oro transporto važtaraštyje arba kvite yra nurodoma visa būtina informacija, užtikrinti krovinio tinkamą pristatymą, tokia kaip, išvykimo ir paskirties vietos, siuntos svoris.¹⁶³ Bet kuriuo atveju, už važtaraštyje įrašytų duomenų ir informacijos, susijusios su prekėmis, teisingumą yra atsakingas siuntėjas, tai

¹⁶² Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2016 m. vasario 17 d. sprendimas byloje Nr. C-429/14 „Air Baltic Corporation“ v. Lietuvos Respublikos specialiuųjų tyrimų tarnyba.

¹⁶³ Cit. op. 21, p. 79.

reglamentuoja visi anksčiau minėti norminiai teisės aktai (Varšuvos konvencijos 10 str.; Hagos protokolo 10 str.; Monrealio konvencijos 10 str.).

Visos šios tarptautinės sutartys vežėjų atsakomybę reguliuoja analogiškai. Tiek Monrealio tiek Varšuvos konvencijos atvejais, ieškovas turi įrodyti priežastinį ryšį tarp įvykusio įvykio ir žalos.¹⁶⁴ Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą arba prekes, jei atsitikimas, dėl kurio atsirado žala, įvyko vežimo oru metu. Vežimas oru pagal Varšuvos konvenciją bei Hagos protokolą yra laikotarpis, 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. Sąvoka „kita teritorija“ yra labai neapibrėžta ir jos įvairios interpretacijos gali kelti praktinių problemų. Pagal minėtą Monrealio konvenciją, vežimas oru neapima jokio laikotarpio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenų keliais, tačiau jeigu toks vežimas yra atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, bet kokiu atveju žala, kol nebus įrodyta priešingai, yra laikoma atsiradusia dėl įvykio, atsitikusio vežimo oru metu.¹⁶⁵ Tiek Varšuvos konvencijoje, tiek Monrealio, yra įtvirtinta nuostata, kad vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės jei jis įrodys, kad jis ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti arba buvo neįmanoma jų imtis. Taigi akivaizdu, kad įrodinėjimo pareiga tenka vežėjui. Vadinas, visos šios tarptautinės sutartys įtvirtina vežėjo kaltės prezumpciją.

Tiesa, taip pat kaip ir kitų rūšių transporto rūšių vežimuose, kuriose yra laikoma griežtosios atsakomybės teorijos, yra ribojama vežėjo atsakomybė krovinio praradimo, sugadinimo, pavėluoto pristatymo atvejais.

1929 m. Varšuvos konvencija bei 1955 m. ją papildęs Hagos protokolas taip pat numatė ribotą vežėjo atsakomybę, tačiau Monrealio konvencijoje sutarta dėl atsakomybės taikymo keleivių gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo atvejais. Pažymėtina, kaip Walz byloje pasisakė Teisingumo Teismas, tokia griežta atsakomybės sistema reiškia, kad turi būti išlaikyta „reikiama interesų pusiausvyra“, ypač kai tai susiję su oro vežėjų ir keleivių interesais. Todėl vežėjo atsakomybės ribojimas laikytinas logiškai pagrįstu.

¹⁶⁴ KAŠTELA, S., KODAVAČEVIC, D., TEPEŠ, T. A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea. *Trafic Policy Review*. 2003, Nr. 4, p. 284.

¹⁶⁵ NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė: mokymo priemonė*. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015, p. 83.

3. Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

Būtina atkreipti dėmesį, kad civilinės atsakomybės netaikymas yra ne tas pats kas atleidimas nuo civilinės atsakomybės. Civilinė atsakomybė apskritai negali kilti ir būti taikoma, jei nėra būtinų sąlygų visumos. Atleidimas nuo civilinės atsakomybės apima tuos atvejus, kai yra atitinkamos civilinės atsakomybės sąlygos, tačiau atsakovas įrodo esant bent vieną iš numatytų pagrindų, dėl kurių jis visiškai arba iš dalies gali būti atleidžiamas nuo teisinės atsakomybės.

Visų transporto rūšių vežimo konvencijos numato tam tikrus vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindus. Tokių pagrindų numatymas laikytinas pagrįstu, kadangi yra vadovaujama objektyviają teisinės atsakomybės teorija. Taikant griežtąją atsakomybę, kuri nereikalauja kaltės įrodymo, nes ji yra taikoma prezumpcija, galima teigti, jog vežėjas atsiduria tam tikra prasme mažiau palankioje padėtyje nei kita sutarties šalis. Todėl yra suteikiama galimybė nuginčyti įtvirtintą kaltės prezumpciją. Siekiant išlaikyti sutarties šalių teisinį balansą, yra įtvirtintas uždaras sąrašas, pagal kurį vežėjas yra atleidžiamas nuo civilinės teisinės atsakomybės.

Toliau bus pateikiama įtvirtintų vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindų analizė. Kadangi dauguma pagrindų yra analogiški visose transporto srityse, todėl tyrimas atliekamas būtent per įtvirtintų tokių sąlygų prizmę, o ne analizuojant atskirų transporto rūšių konvencijas.

3.1. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl suinteresuoto asmens kaltės ar tokio asmens duoto pavidimo

Visų pirma, iškirtinos aplinkybės, susijusios su suinteresuoto asmens – kroviniosiuntėjo arba gavėjo kalte. Krovinio praradimas, jo sugadinimas ar pavėlavimas pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės (gali būti tiek siuntėjas tiek gavėjas), t.y. kroviniu disponuojančio asmens netinkamų veiksmų ar aplaidumo arba kaip jo nurodymų pasekmė. Tai reiškia, kad neigiami padariniai turi atsirasti dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės. Kitaip tariant, šiuo atveju turi būti įrodytas priežastinis ryšys tarp kroviniu disponuojančio asmens kaltų veiksmų ar neveikimo ir krovinio praradimo, sugadinimo ar pavėluoto pristatymo. Pažymėtina, kad disponuojančio asmens kaltę turi įrodyti vežėjas.

Pavyzdžiui, jeigu siuntėjas atlieka taip pat ir krovinio pakrovimo veiksmus, jam keliami yra atitinkami reikalavimai. Nors Lietuvos Aukščiausiasis Teismas savo praktikoje yra aiškiai nurodęs, kad CMR konvencijoje nereglamentuojamos krovinio

pakrovimo ir iškrovimo procedūros, todėl šalys gali dėl jų susitarti.¹⁶⁶ Kasacinis teismas yra išaiškinęs, kad krovinio sudėjimas CMR konvencijos 17 straipsnio 4 punkto c papunkčio prasme yra krovinio sutvirtinimas ar jo saugus sudėjimas taip, kad būtų užtikrintas saugumas ir stabilumas vežimo metu. Krovinio pakrovimas ir ypač sudėjimas turi apsaugoti krovinį vežimo metu. Asmuo, atliekantis krovinio pakrovimą ir sudėjimą, turi atsižvelgti į kelių transporto rizikas.¹⁶⁷ Tokia pati taisyklė yra taikoma oro transportu vežėjui, pagal Monrealio konvenciją. Pagal ją, vežėjas neatsako jei krovinio sunaikinimas, praradimas arba sugadinimas įvyko dėl pakavimo su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai atstovais asmuo. Taip pat ši taisyklė yra taikoma ir vežimams jūra. Pavyzdžiui, *Silver v Ocean SS Co* byloje buvo pripažinta, kad šaldytų kiaušinių pakuotės buvo netinkamai laikomos, nes jų aštrūs kampai neišvengiamai būtų sužaloję vienas kitą vežimo metu.¹⁶⁸ Todėl vertinant krovinio įpakavimą, svarbu atkreipti dėmesį ir į kitus, kartu gabenamus, krovinius. Nors vežėjas žinojo, kad siuntėjas netinkamai supakavo krovinį, tačiau pripažįstama, kad jis galėjo pasiremti šia išimtimi. Teismų praktikoje taip pat aiškinama, kad vien aplinkybės, jog krovinį pakrovė siuntėjas arba iškrovė gavėjas, egzistavimas savaime nereiškia, kad vežėjui nekyla atsakomybė.¹⁶⁹ Pavyzdžiui, CIM numatyta tam tikri pagrindai, kuriais vežėjas gali nuginčyti prezumpcija. Tačiau suinteresuotas asmuo visada gali įrodyti, kad tarp specialiųjų rizikų buvimo ir nuostolių kilimo nėra priežastinio ryšio ir šitaip nuginčyti prezumpciją. Taigi, jeigu krovinio pakrovimo ar įpakavimo veiksmai, atlikti siuntėjo, lėmė krovinio sugadinimą arba žuvimą, vežėjas nuo atsakomybės yra atleidžiamas.

Be to, siuntėjas yra atsakingas už važtaraštyje įrašytus duomenis. Pavyzdžiui, vežėjo naudai CIM 8 straipsnio 2 paragrafe yra įtvirtinta prezumpcija, jog tol, kol neįrodoma priešingai, siuntėjo prašymu vežėjo važtaraštyje įrašyti duomenys laikomi įrašytais siuntėjo vardu. Taip pat ir vežimuose kitomis transporto priemonėmis, vežėjas vadovaujasi siuntėjo įrašyta informacija, kuri apibūdina krovinį, pristatymo vietą ir pan. Nors vežėjas neprivalo tikrinti, ar krovinio siuntėjo pateikti dokumentai ir informacija yra teisingi ir pakankami, žala neatlyginama, jei yra nustatoma paties vežėjo kaltė (CIM 15 straipsnio 2 paragrafas). Šiuo atveju būtina nustatyti priežastinį ryšį tarp ieškovo duotų nurodymų ir atsiradusių pasekmių. Be to, jei siuntėjo instrukcijos yra neaiškios ar

¹⁶⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“ ir kt., Nr. 3K-3-127-378/2015.

¹⁶⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2014 m. balandžio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Daigai“ v. UAB „Transeurinos grupė“, Nr. 3K-3-245/2014;

¹⁶⁸ BAUGHEN, S. *Shipping Law*. 3rd Ed. London: Cavendish Publishing Limited, p. 133.

¹⁶⁹ Lietuvos Apeliacinio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2010 m. rugsėjo 13 d. nutartis civilinėje byloje A. Baniulio firma „Proteka“ v. „Lietuvos geležinkeliai“, Nr. 2A-612/2010.

netikslūs, vežėjas gali būti pripažintas atsakingu, kad jų nepasitikslino, nors jomis ir abejojo.¹⁷⁰

Taigi, teigtina, kad krovinių praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas turi atsirasti būtent dėl krovinių disponuojančio asmens kaltės. Priešingu atveju už tai bus atsakingas vežėjas ir atleidimas nuo atsakomybės nebus taikomas.

3.2. Paties krovinių trūkumų (paslėptų krovinių defektų)

Pagal šį pagrindą, yra suvokiama, kad krovinių defektas reiškia, kad krovinyje turi turėti tokio pobūdžio kroviniams nebūdingą defektą. Svarbu, kad defekto buvimą turi įrodyti pats vežėjas.

Pavyzdžiui, Kasacinis Teismas, nagrinėdamas atvejį, kai buvo vykdomas vežimas kelių transportu, o vežamas krovinyje buvo automobilis. Vežant krovinių kilo gaisras, kurio priežastimi buvo pripažinta paties krovinių paslėpti trūkumai. Gedimai automobilio elektros instaliacijoje nėra išoriniai ir akivaizdūs krovinių trūkumai, kuriuos vežėjas turėjo patikrinti ir pastebėti vykdydamas CMR konvencijos 8 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas pareigas dėl krovinių išorinės būklės kontrolės. Teisėjų kolegija konstatuoja, kad byla nagrinėjant teismui pagrįstai automobilio elektros instaliacijos gedimus, sukėlusius gaisrą, pripažino krovinių defektais CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalies prasme, nes tokio pobūdžio gedimai nėra įprasta naudotų automobilių savybė.¹⁷¹ Todėl, galime daryti išvadą, kad pripažinus jog vežamas krovinyje turėjo užslėptų trūkumų, kurių vežėjas negalėjo žinoti, jam bus taikomas atleidimo nuo atsakomybės institutas.

Kalbant apie krovinių vežimą jūra, paminėtinas pavyzdys *The Torenia* byla. Šioje byloje krovinyje buvo sugadintas ne tik dėl vandens patekusio į laivą, bet ir dėl laivo konstrukcijos defektų. Šiuo atveju vežėjas galėjo išvengti atsakomybės tik remiantis Hagos taisyklių 4 straipsnio p dalimi, kurioje yra nurodyta, kad vežėjas gali išvengti atsakomybės jei krovinyje buvo sugadintas dėl paslėptų trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant.¹⁷² Taigi, pažymėtina, kad vežėjas negali remtis savo transporto priemonės trūkumais, nes jis visuomet yra atsakingas už savo transporto priemonės techninę būklę.

¹⁷⁰ AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004, p. 48.

¹⁷¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2012 m. gegužės 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Darvydas“ v. J. K. IĮ „Banga“ ir J. K., V.B. ir K. Š., Nr. 3K-3-227/2012.

¹⁷² BAUGHEN, S. *Shipping Law*. 3rd Ed. London: Cavendish Publishing Limited, p. 133.

Kadangi kalbama ne apie natūralias krovinio savybes, neturi reikšmės, kiek su šiomis savybėmis buvo supažindintas vežėjas. Dažniausiai pasitaikantys atvejai yra tokie, kai gabenamos prekės, kurioms transportuoti yra reikalingas specialus temperatūros režimas. Pavyzdžiui, vežėjui pateikiamas netinkamai atšaldytas kroviny. Tokiais atvejais vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, aišku, jei įrodo, kad kroviny turėjo defektą. Žinoma, siuntėjas gali ginčyti paslėptus krovinio defektus, tačiau pagal paplitusią teismų praktiką, kad pateiktas transportuoti kroviny buvo tinkamai atšaldytas, privalo įrodinėti siuntėjas.¹⁷³

Vadinasi, paslėpti krovinio defektai neturi būti akivaizdūs, tai neturi būti įprasta vežamo daikto savybė, todėl įrodžius šias sąlygas, tai laikytina kaip pagrindas, atleisti vežėją nuo civilinės atsakomybės.

3.3. Vežėjo atleidimas nuo civilinės atsakomybės dėl aplinkybių kurių, jis negalėjo išvengti - Force majeure

Jei neigiami padariniai kilo dėl aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti, jis yra atleidžiamas nuo atsakomybės. *Force majeure* doktrina nustato bene griežčiausias sąlygas, kurioms esant skolininkui negalint įvykdyti sutarties nebūtų taikoma civilinė atsakomybė.¹⁷⁴ Tokios aplinkybės tarptautinėje praktikoje yra vadinamos nenugalima jėga –*force majeure* ir *cas fortuit*. Aplinkybė gali būti pripažinta *force majeure* tik tada, kai jai negalima pasipriešinti, kai jos negalima buvo numatyti sudarant sutartį ir kai ji nepriklauso nuo šalių.¹⁷⁵ Taigi, *force majeure* suvokiama kaip trečiosios šalies tam tikrų priemonių panaudojimas prieš vežėją – valstybės veiksmai, vyriausybiniai draudimai, streikai ar kita. *Cas Fortuit* yra atsitiktinės aplinkybės, kurių nebuvo galima numatyti ar išvengti, bet kurios susiklostė vykdant sutartį, pavyzdžiui gaisras sandėlyje, kuriame saugomos prekės, ginkluotas arba kitoks užpuolimas.¹⁷⁶ Daugumoje valstybių šie terminai yra laikomi sinonimais. Teismų praktika taip pat laikosi nuomonės, kad prie pastarųjų paprastai priskiriami ginkluotas ar kitoks užpuolimas¹⁷⁷. Bendrai, teisės teorijoje, *force majeure* sąvoka apibūdinamos nepaprastos aplinkybės, kurių negalima numatyti arba išvengti nei kuriomis nors priemonėmis pašalinti. Siekiant nustatyti, ar nepaprastas įvykis laikytinas nenugalima jėga, kiekvienu atveju reikia vertinti pagal konkrečias vietas

¹⁷³ *Cit.op.* 170, p. 49.

¹⁷⁴ DRAZDAUSKAS, S. Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei. Daktaro disertacija. Vilniaus Universitetas. Vilnius, 2008, p. 260.

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ *Cit. op.* 170, p. 50.

¹⁷⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. birželio 23 d. nutartis civilinėje byloje Olandijos įmonės „Apollo Melkprodukten b. v.“ v. UAB „Rainio transportas“ ir kt., Nr. 3K-3-730/2003.

sąlygas.¹⁷⁸ Pavyzdžiui, vagystė teismų praktikoje laikoma neišvengiama aplinkybe tik išimtiniais atvejais, t. y. kai ji įvykdoma iš tiesų ypatingomis aplinkybėmis, o paprasčiausių atidumo, dėmesingumo reikalavimų nepaisymas, lėmęs neteisėtą vežamo krovinio užvaldymą, reiškia vežėjo neatsargumą, prilyginamą tyčiniams veiksmais, toks vežėjas netenka teisės į atsakomybės ribojimą.¹⁷⁹ Be to, Lietuvos Aukščiausias teismas yra konstatavęs, kad užsienio valstybės institucijos sprendimas, dėl sertifikato gaminamoms vagonų detalėms sustabdymo, kai jo priežastys neįvertintos, laikytinas nepagrįstu pagrindu nenugalimos jėgos pripažinimui.¹⁸⁰ Vadinasi, trečiosios šalies veiksmai, nėra savaime pagrindas, pripažinti nenugalimos jėgos egzistavimą bei taikyti atleidimo nuo atsakomybės institutą.

Atkreiptinas dėmesys, kad ši sąvoka yra vertinamoji, todėl būtina atsižvelgti į egzistuojančių aplinkybių visumą, konkrečių aplinkybių santykį su pasekmėmis, pobūdžiu bei padarytu poveikiu kroviniui. Taip pat ir į tai, ar vežėjas tokioje situacijoje elgėsi sąžiningai, pareigingai bei rūpestingai. Kitaip tariant, vertinant aplinkybes, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o šių aplinkybių pasekmėms negalėjo užkirsti kelio, reikia vadovautis protingumo principu.

Vakarų Europos valstybių teismų praktikoje gana daug sprendimų, kuriuose konstatuojamas *Force majeure*, ir priešingų išvadų, kad vežėjas galėjo išvengti tokių aplinkybių arba tokių aplinkybių pasekmėms vis tik galėjo užkirsti kelią.¹⁸¹ Tačiau dėl ribotos šio darbo apimties, šios aplinkybės toliau detalios nebus aptariamoms.

3.4. Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės dėl ypatingos rizikos

„Ypatingų aplinkybių“ terminas aiškiai apibrėžiamas pagal Europos Teisingumo Teismo sprendimą byloje *Wallentin-Herman*¹⁸², t. y. kaip įvykis, kuris dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio šis negali realiai valdyti. Tokia pati samprata taikytina ir kitoms transporto rūšims, pagrindinis kriterijus, tas, kad tai nėra būdinga normaliai vežėjo veiklai.

¹⁷⁸ MIKELĖNAS V. *et al. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Vilnius: Justitia, 2001, p. 259.

¹⁷⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2007 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baltic Express“ v. UAB „Autonivera“ ir kt., Nr. 3K-3-259/2007.

¹⁸⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. vasario 4 d. nutartis civilinėje byloje „Skinest Baltija“ v. „Lietuvos geležinkeliai“ Nr. 3k-3-10-421/2015.

¹⁸¹ Cit. op. 170, p. 52.

¹⁸² Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje Nr. C-549/07 „Wallentin-Herman“ v. „Linee Aeree Italiane SpA“.

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 nustato bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju. Reglamento preambulėje įtvirtinta, kad skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimties taisyklės, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių (14 punktas). Taigi skrydį vykdančiam oro vežėjui neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atidėtas dėl ypatingų aplinkybių.¹⁸³ Pavyzdžiui, Europos Bendrijų Teisingumo Teismas 2008 m. gruodžio 22 d. sprendime, priimtame byloje C 549/07, nurodė, kad, atsižvelgiant į ypatingas oro transporto paslaugų teikimo sąlygas ir orlaivių technologinio sudėtingumo lygį, reikia konstatuoti, kad vykdydami savo veiklą oro vežėjai paprastai susiduria su įvairiomis techninėmis problemomis, kurių neišvengiamai atsiranda naudojant lėktuvus. Siekiant to išvengti reguliariai atliekamos ypač griežtos lėktuvų kontrolės, kurios yra įprastų oro transporto bendrovių veiklos sąlygų dalis. Vadinas, techninės problemos, atsiradusios dėl nepakankamos techninės lėktuvo priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai. Sprendime konstatuota, kad orlaivio techninė problema gali būti priskirta prie ypatingų aplinkybių, tik jeigu ji susijusi su įvykiu, kuris nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti. Taigi, oro vežėjas yra atleidžiamas nuo teisinės atsakomybės jei įrodoma ypatingų aplinkybių egzistavimas, sukeliančių ypatingos rizikos būvimą.

Esant ypatingoms aplinkybėms, vykdančiam vežimą jūra, pripažįstama, kad, kai priimtas transportuoti krovinyje tampa pavojingu žmonėms, laivui ar kitam turtui arba aplinkai, vežėjui yra leidžiama imtis atitinkamų veiksmų. Pavyzdžiui, sunaikinti krovinį, jį išmetant. Vežėjas gali atsikratyti krovinio jūroje, kai tokie veiksmai atliekami išimtinai užtikrinti bendrajam saugumui.¹⁸⁴ Akivaizdu, kad kylant pavojui, vežėjui yra suteikiama teisė elgtis taip, kaip jam atrodo tinkama konkrečioje situacijoje.

Sistemiškai aiškinant CMR Konvencijos nuostatas, atkreiptinas dėmesys į 17 straipsnio 2 ir 4 dalies santykio specifiką. 17 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad vežėjui tenka nustatytų aplinkybių įrodinėjimo našta ir visa atsakomybė dėl tinkamų įrodymų pateikimo. Šiame straipsnyje įtvirtintos bendrosios vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos. Vežėjui nepakanka įrodyti, kad aplinkybės buvo neišvengiamos, jis

¹⁸³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2013 m. lapkričio 22 d. nutartiscivilinėje byloje UAB „Autosara“ v. UAB „MSC Vilnius“, UAB „Eurovestika“, Nr. 3K-3-561/2013.

¹⁸⁴ ZIEGLER VON, A. The Liability of the Contracting Carrier. Texas International Law Journal. Vol. 44:329, p. 338.

taip pat turi įrodyti ir aplinkybių bei žalos priežastinį ryšį. Pažymėtina, kad neišvengiamos turi būti tiek aplinkybės, tiek jų pasekmės¹⁸⁵.

CMR konvencijos 17 straipsnyje 4 punkte yra nustatytas baigtinis pagrindų sąrašas. Tokios aplinkybės yra vadinamos „privilegijuotomis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis“ arba „tai, už ką vežėjas negarantuoja“. Numatyti atvejai yra daugiausia siejami su išorine krovinio būkle. Minimos situacijos, kai naudojamos atviros transporto priemonės, jei tai buvo suderinta važtaraštyje; kai kroviny, pagal savo savybes, netinkamas vežti neįpakotas, taip vežamas; kai krovinio pakrovimu, perkrovimu, iškrovimu rūpinosi užsakovas ar trečiasis asmuo veikiantis jo naudai; dėl natūralių kai kurių krovinių savybių, dėl kurių jie buvo visai prarasti ar sugadinti, pavyzdžiui, sudužę, supuvę, sudžiūvę, pažeisti parazitų ar graužikų ir pan.; dėl nepakankamo ir nepatenkinamo kroviniams skirtų vietų ženklavimo; vežant gyvūnus. Šių pagrindų vežėjas neprivalo įrodyti. Šitaip yra todėl, kad jis nėra atsakingas už aplinkybes, kuriomis atsirado žala ir dėl to yra atleidžiamas nuo kompensacijos mokėjimo.

„Privilegijuotomis“ aplinkybės vadinamos dėl jų specifinio teisinio statuso. Savaimė šios aplinkybės neišplečia vežėjo atleidimo nuo atsakomybės atvejų sąrašo. Jos tik konkretizuoja tipinius įvykius, kurie atsitinka nepriklausomai nuo vežėjo valios, tačiau šių aplinkybių egzistavimas suteikia vežėjui labai gerą gynybos nuo ieškinio ar pretenzijos teisinį instrumentą. Pakanka tik nustatyti „privilegijuotą“ aplinkybių buvimą bei paaiškinti galimybę egzistuoti tiesioginiam arba netiesioginiam priežastiniam ryšiui tarp tokios aplinkybės ir žalos kroviniui ir pradeda galioti prezumpcija, kad žala dėl to ir atsirado, o už tokį žalos atsiradimą vežėjas nėra atsakingas.¹⁸⁶ Atkreiptinas dėmesys, kad kai kurie autoriai tokių aplinkybių įtvirtinimą kritikuoja, nes jis suteikia vežėjui labai plačias galimybes gintis nuo ieškinio ir nepagrįstai išplečia aplinkybių, atleidžiančių jį nuo civilinės atsakomybės, sąrašą. Doc. Dr. E. Sinkevičius tokių aplinkybių egzistavimo sąrašą pateisina, tik tokiu atveju, jei vežėjo atsakomybė už krovinį grindžiama prisiimtos rizikos už krovinį ir jo būklę koncepcija. Pagal šią koncepciją, visais atvejais vežėjas, priėmęs krovinį vežti, prisiima šio krovinio būsenos neigiamo pasikeitimo ar net praradimo riziką ir privalo atlyginti žalą, neatsižvelgiant į jo kaltę. Šio darbo autorė, pritaria tokių pagrindų sąrašo egzistavimui. Tokios pozicijos laikomasi, nes įvertinus teisės doktriną bei teismų praktiką, matyti, kad vežėjui yra taikoma griežtoji atsakomybė, jam yra keliami didesni rūpestingumo reikalavimai, iš esmės viso vežimo metu tenka

¹⁸⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. birželio 27 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Šalvis“ v. Lietuvos-JAV UAB „Sanitex“, Nr.3K-3-392/2006.

¹⁸⁶ SINKEVIČIUS, E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006, Nr. 80, p. 92.

rizika vežėjui, todėl manytina, kad tokio sąrašo įtvirtinimas palaiko vežėjo ir siuntėjo teisinės padėties pusiausvyrą. Be to, tai tarsi kompromisas, tarp preziumuojamos vežėjo kaltės bei atsakomybės ir teisinės galimybės išvengti kylančios atsakomybės, už atsiradusius neigiamus padarinius.

„Privilegiuotą“ sąlygų vežėjui įrodinėti nereikia, bet tokiais atvejais turi pagrįstai nurodyti ypatingos rizikos veiksnio egzistavimą, vežant konkretų krovinį bei paaiškinti galimybę egzistuoti tiesioginiam ar netiesioginiam priežastiniam ryšiui tarp minėtojo faktoriaus ir atsiradusios žalos. Tos aplinkybės yra pripažįstamos ypatinga rizika. Teismų praktikoje pažymima, kad atleidžiant vežėją nuo atsakomybės pagal CMR konvencijos 17 str. 4 p. a papunktį, būtina nustatyti, jog būtent ypatinga rizika, atleidžianti vežėją nuo atsakomybės, galėjo būti krovinio praradimo ar sugadinimo tiesioginė ar netiesioginė priežastis.¹⁸⁷ Kitaip tariant, priežastinio ryšio sąlyga turi būti patenkinta.

Be to, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nagrinėdamas šios kategorijos bylas, formuoja praktiką, kad vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodo, kad padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad būtų išvengta žalos toje vietoje ir tuo metu.¹⁸⁸ Vadinasi, ypatingų aplinkybių įtvirtinimas nepaneigia vežėjo pareigos elgtis rūpestingai, apdairiai ir protingai atitinkamoje situacijoje.

Taigi, laikytina, kad tokių pagrindų įtvirtinimas yra logiškai pagrįstas. Be to, teismų praktika rodo, jog šių aplinkybių egzistavimas savaime neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės, yra vertinama teisinės atsakomybės sąlygų visuma bei jų tarpusavio ryšys.

Apibendrinant galima teigti, kad visuose transporto teisės srityse yra taikomas bendrasis – klasikinis vežėjo atleidimo nuo atsakomybės principas.

¹⁸⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2000 m. gegužės 23 d. nutartis civilinėje byloje UAB „BOS“ v. V. R-štraus „Renesansas“, Nr. 3K-7-467/2000.

¹⁸⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „IG Trans“, Nr. 3K-3-54-916/2015.

Išvados

1. Tarptautinėje transporto teisėje vyrauja specialiųjų teisės normų taikymo hierarchija. Todėl išanalizavus teisės šaltinių kolizijas, darytina išvada, kad viršenybė yra teikiama būtent tarptautiniams specialiesiems transporto teisės aktams.
2. Vežėjo sąvokos atribojimas nuo kitų subjektų yra būtinas, norint tiksliai nustatyti taikytinos civilinės atsakomybės apimtį. Tarptautinės transporto teisės šaltiniuose įtvirtinta civilinė atsakomybė yra ypatinga, taikoma tikspecifinei transporto sričiai bei joje veikiantiems subjektams.
3. Tarptautinės transporto teisės norminiai aktai įtvirtina vežėjo kaltės prezumpciją, civilinės atsakomybės taikyme. Vežėjui yra taikoma griežtoji/objektyvioji atsakomybės teorija dėl jo specifinės veiklos.
4. Nepaisant griežtosios atsakomybės teorijos bei pilnos atsakomybės įtvirtinimo, jos taikymas yra ribotas. Be to, yra nustatytas ir baigtinis sąrašas pagrindų, kurie numato teisinę vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės galimybę. Šitaip yra užtikrinamas balansas tarp vežėjo vykdomos veiklos rizikos bei kylančios atsakomybės, ir, tarp siuntėjo bei vežėjo tarpusavio sutartinių teisių ir pareigų vykdymo.

Literatūros sąrašas

Teisės norminiai aktai

Tarptautiniai ir ES teisės aktai

1. Jungtinių Tautų Chartija, Valstybės žinios. 2002-02-13, Nr. 15-557;
2. Vienos Konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. Valstybės žinios, 2001-02-06, Nr. 13-480;
3. 1929-10-12. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija). Valstybės žinios, 1997-03-05, Nr. 19-414;
4. 1956-05-19. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios. 1998-12-04. Nr. 107-2932;
5. 1970-09-01. Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialiųjų transporto priemonių (ATP). Valstybės žinios. 1999, Nr. 10;
6. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) CIV (A), CIM (B), RID (C), CUV (D) priedai. Valstybės žinios, 1994, nr. 99 – 1989; 2003, nr. 97 – 4318; 2006, nr. 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, ir 106;
7. 1951 Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Valstybės žinios, 2002.09.10, Nr. 88-3773;
8. 1980-05-09. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis su visais vėlesniais pakeitimais (COTIF). Valstybės Žinios, 2008, Nr. 1-1;
9. 1924-08-25. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4124;
10. 1924 m. Briuselio konvencijos dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo 1968 m. protokolas (Visbi taisyklės);
11. 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūrakonvencija (Hamburgo taisyklės);
12. 1979-12-21. Protokolas, iš dalies pakeičiantis 1924-09-25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968-02-23 protokolu (Visbiu taisyklės). Hagos-Visbiu taisyklės. Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4104;

13. 1999-05-28. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija). Valstybės Žinios, 2004-12-04, Nr.174-6435;
14. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 864/2007 dėl nesutartinėmis prievolėms taikytinos teisės (Roma II);
15. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008, dėl sutartinėmis prievolėms taikytinos teisės (Roma I);
16. 1957 m. Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR). Valstybės žinios. 1998, Nr. 106 (1)–2930, 2931;
17. 2004-02-11 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) 295/91. 2004 specialusis leidimas, Nr.1;

Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija, Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014;
2. Lietuvos Respublikos Konstitucijos papildymas Konstituciniu aktu „Dėl Lietuvos Respublikos narystės Europos Sąjungoje“ ir Lietuvos Respublikos Konstitucijos 150 straipsnio papildymo įstatymas Nr. IX-2343. Valstybės žinios, 2004, Nr. 111-4123;
3. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais). Valstybės žinios, 1992, nr. 33-1014;
4. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. Valstybės žinios. 1991, Nr. 30 – 804. Aktuali redakcija 2014-11-14;
5. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772. Aktuali redakcija, 2015-04-14.

Specialioji literatūra

Lietuvių kalba

1. ABROMAVIČIUS, G. Vežėjo ir ekspeditoriaus sutartiniai santykiai. Magistro darbas. Mykolo Romerio Universitetas. 2009;

2. AMBRASIENĖ, D. ir SINKEVIČIUS, E. *Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas*: Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras, 2004;
3. AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, 2004 rugsėjo 10 d., t. 55(47); 19 – 31;
4. AMBRASIENĖ, D., BARANAUSKAS, E. *et al. Civilinė teisė. Prievolių teisė*: Vadovėlis. 2-asis leid. Vilnius, Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2004;
5. AVIŽA, S., *et al. Civilinė teisė. Bendroji dalis*: vadovėlis. Vilnius: Justitia, 2009;
6. DIRŽINAUSKAITĖ, R. Vežėjo atsakomybė už krovinio vežimo jūra sutarties pažeidimą. Magistro baigiamasis darbas. Mykolo Romerio Universitetas. Vilnius, 2007;
7. DRAZDAUSKAS, S. Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei. Daktaro disertacija. Vilniaus Universitetas. Vilnius, 2008;
8. DROBITKO, O. *Krovinių Multimodaliniai vežimai: Teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija. Vilnius, Mykolo Romerio universitetas, 2006;
9. Europos Sąjungos teisės taikymas [interaktyvus]. Žiūrėta 2016-01-22. Prieiga per internetą: http://europa.eu/eu-law/index_lt.htm
10. GRIGIENĖ, J; LAURIŠAITĖ, E. Piktnaudžiavimas taikytinos teisės kolizinėmis normomis. *VDU Teisės apžvalga. Law review*, 2012, Nr. 1(8);
11. JASUTIENĖ, L. Roterdamo Taisyklės: teisinės inovacijos reglamentuojant krovinių vežimo jūrų transporto vežėjo pareigas. *Socialinių mokslų studijos*. 2013, Nr. 5(3);
12. KONTAUTAS, T. Draudiminio įvykio apibrėžimas profesinės civilinės atsakomybės draudimo sutartyse. *Teisė*. Nr. ISSN 1392-1274. 52. 2004;
13. MACHOVENKO, J. Lietuvos teisės šaltinių istorinė raida. Vilniaus Universitetas, Teisės fakultetas, 2011/2012;
14. MAMONTOVAS, A. Tarptautinių sutarčių kolizija ir jos kvalifikavimas remiantis bendrosios tarptautinės teisės normomis. *Socialinių mokslų studijos*, 2009, Nr. 3(3);
15. MIKELĖNAS V. *et al. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Vilnius: Justitia, 2001;
16. MIKELĖNAS, V. *Civilinė teisė. Bendroji dalis*: vadovėlis (moksl. Red. Vytautas Mizaras). Vilnius: Justitia, 2009;

17. MIKELĖNAS, V. *Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai*. Vilnius: Justitia, 1995;
18. MIKELĖNAS, V. Civilinio proceso teisės vienodinimas bei derinimas ir naujasis Lietuvos civilinio proceso kodeksas. *Jurisprudencija*, 2002, nr. 28(20);
19. MIKELĖNAS, V. *Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2002;
20. MIKELĖNAS, V. *Tarptautinės privatinės teisės įvadas*. Vilnius: Justitia, 2001;
21. MIKELĖNAS, V., et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė*. Vilnius: Justitia, 2003, I t.;
22. MIZARAS, V. Lietuvos deliktų teisės raidos aktualijos ir tendencijos. Šiuolaikinės civilinės teisės raidos tendencijos ir perspektyvos. Vilnius.: Justitia 2007;
23. MIZARAS, V. Tarptautinės privatinės teisės vienodinimo Europos Sąjungoje rezultatai: Reglamentai Roma I ir Roma II. *Justitia*, 2008 m. Nr. 4(70);
24. NIKITINAS, V. *Pervežimų teisė: mokymo priemonė*. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2015;
25. NIKITINAS, V. Vežėjo geležinkelių transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. Daktaro disertacija. Vilnius, Vilniaus Universitetas, 2013;
26. NIKITINAS, V. Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. *Teisė*. 2012 Nr. 84;
27. PAPIJANC, S. Krovinių vežimo sutarties charakteristika. Magistro darbas. Mykolo Romerio Universitetas. 2007;
28. Prof. Vytautas Mizaras. Prievolių teisė I. Paskaitų medžiaga, 6 tema [interaktyvus]. [Žiūrėta 2016-02-29]. Prieiga per internetą: http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/PT_6tema.pdf;
29. SINKEVIČIUS, E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006, Nr. 80;
30. STANISLOVAITIS, R. *Komercinė teisė*. Vilnius: Eugrimas, 2005;
31. ŠIMĖNAITĖ, A. Priežastinio ryšio samprata civilinės atsakomybės doktrinoje. Magistro darbas. Mykolo Romerio Universitetas. 2008;
32. VAIŠVILA, A. *Teisės teorija: vadovėlis*. 2-asis leidimas. Vilnius: Justitia, 2004;
33. VAITKEVIČIŪTĖ, V. *Tarptautinių žodžių žodynas*. 4-asis leidimas). Vilnius, 2007 m.

1. BAUGHEN, S. *Shipping Law*. 3rd Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004;
2. BUSSANI, M., SEBOK, J. A. *Comparative Tort Law. Global Perspectives*. Franz Werro and Erdem Buyuksagis. *The bounds between negligence and strict liability*. UK: Edward Elgar publishing, Cheltenham, 2015;
3. DOCKREY, M. *Cases & Materials on the carriage of goods by sea*. 3rd. Edition. London: Cavendish Publishing Limited, 2004;
<http://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/mc99.aspx>
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_statu.html
4. IATA – tarptautinė oro vežėjų asociacija. [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-14]. Prieiga per internetą:
<http://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/Pages/mc99.aspx>
5. JONES, Michael A. *Textbook on Torts*. Oxford: Oxford University Press Inc., 2003;
6. KARAN. H. *The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004;
7. KAŠTELA, S., KODAVAČEVIC, D., TEPEŠ, T. A Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea. *Trafic Plochy Review*. 2003, Nr. 4;
8. MAYSS, A. *Conflict of Laws*. 3rd ed. UK: Cavendish Publishing Limited, 1999;
9. MESSENT, A., GLASS, D., A. *Hill & Messent CMR: Contracts for the International Carriage of goods by Road*. 3rd ed., London, 2000;
10. MILLS, A. *The Confluence of Public and Private International Law*. UK: Cambridge, 2009;
11. International Rail Transport Committee [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-25]. Prieiga per internetą: <http://www.cit-rail.org/en/>
12. UNCITRAL. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008). [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-16]. Prieiga per internetą:
13. VAN DAM, Cees. *European Tort Law*. New York: Oxford University Press Inc., 2006;

14. ZIEGLER VON, A. The Liability of the Contracting Carrier. Texas International Law Journal. Vol. 44:329, p. 338. [interaktyvus]. [žiūrėta 2016-03-19]. Prieiga per internetą: <http://www.tilj.org/content/journal/44/num3/VonZiegler329.pdf>

Praktinė medžiaga

Lietuvos teismų praktika:

1. Teismų praktika. Nr. 17, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis 2002;
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, apibendrinimo apžvalga, Nr. A2-13. 2000-06-16;
3. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 31. 2001 m. birželio 15 d. *Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)*;
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 31. 2001 m. birželio 15 d. *Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)*;
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimas Nr. 28, Dėl Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas. *Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis/ Teismų praktika*. 2001;
6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Eksea“, bylos Nr. 3K-3-104/2006;
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“ ir kt., bylos Nr. 3K-3-457/2006;
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2004 m. vasario 11 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Hoja ekspedicija“ v. UAB „Hofa“, bylos Nr. 3K-3-75/2004;
9. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. kovo 14 d. nutartis civilinėje byloje „ERGO Lietuva“ v. „Lietuvos geležinkeliai“ Nr. 3K-3-105/2011;

10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „Portolitus“ ir kt., bylos Nr. 3K-3-536/2007;
11. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008 m. vasario 11 d. nutartis civilinėje byloje „Tair novyje technologičeskije sistemy“ v. UAB „Gaudvija“ ir kt., bylos Nr. 3K-3-64/2008;
12. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2015 m. liepos 3 d. nutartis civilinėje byloje „Big trans“ v. „Lomer point bridge“ ir R.K. Nr. 3K-3-421-695/2015;
13. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „DSV Transport“, Nr. 3K-3-318/2009;
14. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. lapkričio 6 d. nutartis civilinėje byloje „Solaris Baltic) v. „EMTC Machinery“, Nr. 3K-3-593-687/2015;
15. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje UAB „If draudimas“ v. UAB „DSV Transport“, Nr. 3K-3-318/2009;
16. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2013 m. lapkričio 22 d. nutartis civilinėje byloje „Autosara“ v. AB „MSC Vilnius“ ir „Eurovestika“, Nr. 3K-3-561/2013;
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2016 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje „PZDU Lietuva“ v. „DFDS A/S“ ir „DFDS Seaways“, Nr. 3K-3-41-690/2016;
18. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2009 m. gruodžio 1 d. nutartis civilinėje byloje „M. L“ v. „Air Baltic Corporation AS“, Nr. 3K-3-541/2009;
19. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2014 m. balandžio 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Daigai“ v. UAB „Transeurinos grupė“, Nr. 3K-3-245/2014;
20. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. birželio 23 d. nutartis civilinėje byloje Olandijos įmonės „Apollo Melkprodukten b. v.“ v. UAB „Rainio transportas“ ir kt., Nr. 3K-3-730/2003;

21. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2007 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Baltic Express“ v. UAB „Autonivera“ ir kt., Nr. 3K-3-259/2007;
22. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2013 m. lapkričio 22 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Autosara“ v. UAB „MSC Vilnius“, UAB „Eurovestika“, Nr. 3K-3-561/2013;
23. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2006 m. birželio 27 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Šalvis“ v. Lietuvos-JAV UAB „Sanitex“, Nr. 3K-3-392/2006;
24. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. gegužės 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Arijus“ v. „IF P&C Insurance“ Nr. 3K-3-210/2010;
25. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2000 m. gegužės 23 d. nutartis civilinėje byloje UAB „BOS“ v. V. R-štraus „Renasansas“, Nr. 3K-7-467/2000;
26. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. vasario 18 d. nutartis civilinėje byloje AB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „IG Trans“, Nr. 3K-3-54-916/2015;
27. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. vasario 4 d. nutartis civilinėje byloje „Skinest Baltija“ v. „Lietuvos geležinkeliai“ Nr. 3k-3-10-421/2015;
28. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2009 m. gegužės 25 d. nutartis civilinėje byloje „Jutatransa“ v. „Girteka“ Nr. 3K-3-177/2009;
29. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2012 m. gegužės 29 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Darvydas“ v. J. K. IĮ „Banga“ ir J. K., V.B. ir K. Š., Nr. 3K-3-227/2012;
30. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Rhenus Svoris“ v. „Uno Transport A/S“ ir kt., Nr. 3K-3-127-378/2015;
31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinės teisėjų kolegijos 2013 m. gegužės 30 d. nutartis, priimta civilinėje byloje „Leo sped Międzynarodowy transport i spedycja P. K.“ v. UAB „Didneriai“, bylos Nr. 3K-7-159/2013;

32. Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus išplėstinės teisėjų kolegijos 2013 m. kovo 29 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *Anneberg Transpol Int. Sp. z o. o. v. UAB „Greenchem Baltic“*, bylos Nr. 3K-7-28/2013;
33. Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Lietuvos draudimas“ v. UAB „Klevas“*, *UAB „PZU Lietuva“* Nr. 3K-3-457/2006;
34. Lietuvos Aukščiausio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija 2013 m. lapkričio 22 d. nutartis civilinėje byloje *G.D., A.d. ir S.B.D. v. „Tez Tour“*, „*Small Planet Airlines*“ Nr. 3K-3-601/2013;
35. Lietuvos Apeliacinio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2010 m. rugsėjo 13 d. nutartis civilinėje byloje *A. Baniulio firma „Proteka“ v. „Lietuvos geležinkeliai“*, Nr. 2A-612/2010;
36. Lietuvos Apeliacinio Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2008 m. spalio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-313/2008.

ESTT praktika:

1. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2006 m. sausio 10 d. didžiosios kolegijos sprendimas byloje Nr. C- 344/04 „*IATA*“ ir „*ELFAA*“ v. „*Department for Transport*“;
2. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2016 m. vasario 17 d. sprendimas byloje Nr. C-429/14 „*Air Baltic Corporation*“ v. *Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba*;
3. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2015 m. gruodžio 10 d. sprendimas byloje Nr. C-350/14 „*Florin Lazar*“ v. „*Allianz SpA*“;
4. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas 2016 m. sausio 21 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-359/14 „*ERGO Insurance*“ SE v. „*IF P&C Insurance*“ AS, ir Nr. C-475/14 „*Gjensidige Baltic*“ ASS v. *UAB DK „PZU Lietuva“*;
5. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2009 m. liepos 9 d. sprendimas byloje Nr. C-204/08 *Rehder v. Air Baltic Corporation*;
6. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje Nr. C-549/07 „*Wallentin-Herman*“ v. „*Linee Aeree Italiane SpA*“.

Santrauka

Šiame tyrime analizuoti tarptautinės transporto teisės šaltinių ypatumai, vežėjo civilinės atsakomybės kontekste. Nagrinėta vežėjo atsakomybė vežant kelių, geležinkelių, vandens bei oro transportu. Transportas yra vienas išstrateginių politinių bei ekonominių prioritetų tarptautiniu mastu. Jis tiesiogiai daro didelę įtaką kitiems ekonominiams sektoriams, visuomenei bei bendrajai valstybės ir pasaulio ekonomikai apskritai.

Teisinis šios srities reguliavimas yra svarbus, siekiant efektyvaus transporto sistemos, valstybės bei visuomenės interesų užtikrinimo. Dėl šio sektoriaus tarptautinio pobūdžio, yra priimta nemažai tarptautinių teisės aktų, todėl dažnai tenka spręsti teisės kolizijos klausimą bei nustatyti taikytiną teisę konkrečiu atveju. Transporto teisėje vyrauja specialiųjų teisės šaltinių taikymo hierarchija. Konkretiems teisiniams santykiams yra taikomi atitinkamos transporto rūšies specialieji teisės aktai. Pastebima, kad daugiausia ginčų kyla dėl civilinės atsakomybės taikymo. Todėl svarbu tinkamai nustatyti šiuose teisiniuose santykiuose dalyvaujančius subjektus, jiems taikomas civilinės atsakomybės sąlygas bei ribas.

Tarptautinė transporto teisė yra ypatinga ir įdomi sritis. Taikant vežėjui civilinę atsakomybę yra vadovujamasi griežtąją civilinės atsakomybės teorija, jo kaltė preziumuojama, o padaryta žala atlyginama pilnai. Nepaisant to, įtvirtintos atsakomybės ribos bei numatytas baigtinis sąrašas atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindų.

Summary

Peculiarities of Sources of International Transport Law Based on Carrier's Civil Liability

The subject of study covers peculiarities of sources of international transport law based on carrier's civil liability. This research relies on the regulation of carrier's liability in air, rail, sea and air transport. Transport is one of the strategic political and economic priorities in the international policy. It directly affects other economic sectors, society, single counties and global economics in general.

Legal regulation in this field is extremely important in order to have an effective transport system, assure interests of the state and society. Because of this sector's international specifics, there are a lot of international laws and this is why the issue of applicable law must be examined. In transport law specialized legal acts has a dominant position. Specific legal relations are regulated by the different types of international conventions. It is noticed that most of the disputes in the law of carriage are based on civil liability. Therefore it is important to notify properly the subjects operating in such legal relations, conditions of civil liability and its limits.

International transport law is unique and interesting area. In case of carrier's civil liability, the legal doctrine of strict liability is followed, the fault of the carriage is assumed and the damages must be repaired fully. However the liability is limited and legal acts foresees grounds for releasing carrier from liability.