MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO

TEISĖS FAKULTETO

VERSLO TEISĖS KATEDRA

NASTĖS SUŠINSKAITĖS

VEŽIMO TEISĖS MAGISTRANTŪROS STUDIJŲ PROGRAMOS

(Studijų programa 62401S119)

VEŽĖJO GELEŽINKELIAIS CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ PAGAL COTIF CIM TAISYKLES IR SMGS SUSITARIMĄ, PANAŠUMAI IR SKIRTUMAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –

Doc. Dr. Edvardas Sinkevičius

_____

Vilnius, 2008

TURINYS

Įvadas.....3

I. Vežėjo geležinkeliais samprata ir jo veiklos reglamentavimas.....7

a. Nacionalinės teisės numatytas reglamentavimas.....7

b. COTIF CIM ir SMGS teisės aktų normos.....9

II. Atsakomybės atsiradimo momentas, laikotarpis ir pabaigos momentas.....10

a. Vežimo sutartis: jos prigimties įtaka atsakomybės atsiradimo momentui.....10

b. COTIF CIM teisės normose.....11

c. SMGS teisės normose.....13

d. Vežimo sutarties pakeitimo teisė ir tvarka.....18

III. Atsakomybės prielaidos ir dydis.....21

a. Sutartinė ir nesutartinė atsakomybė SMGS ir COTIF CIM.....21

b. Ypatingi atsakomybės atvejai SMGS ir COTIF CIM.....23

IV. Krovinio praradimo ir sugadinimo samprata.....26

a. Visiško praradimo reglamentavimas SMGS ir COTIF CIM.....26

b. Dalinis praradimas ir sugadinimas SMGS ir COTIF CIM.....28

c. Fiktyvus praradimas ir jo padariniai SMGS ir COTIF CIM.....28

d. Atsakomybė už pavėluotą pristatymą SMGS ir COTIF CIM.....30

V. Atsakomybės dydžio ribos ir jų nustatymo tvarka.....32

a. COTIF CIM.....32

b. SMGS.....35

c. Atsakomybės apribojimų peržengimo samprata ir atvejai.....36

VI. Pretenzijų ir ieškinių pareiškimo tvarka pagal SMGS ir COTIF CIM.....44

a. Pretenzijų reiškimo tvarka ir terminai.....44

b. Teisės kreiptis ieškinine tvarka pagrindai ir terminai.....44

c. Senaties terminai ir teismingumas.....49

d. Vežėjų trapusavio santykiai.....54

VII. Atleidimo nuo atsakomybės pagrindai ir tvarka pagal SMGS ir COTIF CIM.....56

a. Bendros ir privilegijuotos atleidimo nuo atsakomybės aplinkybės.....56

b. Įrodinėjimo našta SMGS ir COTIF CIM.....58

VIII. Literatūra.....61

IX. Santrauka.....63

X. Santrauka anglų kalba.....64

Įvadas

Temos aktualumas ir problematika

Lietuvos Respublika yra sankirtoje tarp Vakarų Europos ir Rytų Europos bei NVS valstybių, kuriose galioja skirtingos krovinių vežimo geležinkeliais taisyklės (COTIF CIM - Vakarų Europoje, SMGS – Rytų Europoje). Lietuvos Respublika 1992 metais įstojo į Geležinkelių bendradarbiavimo organizaciją (OSŽD) (rus. – Организация сотрудничества железных дорог). OSŽD organizacijos nariais yra Susisiekimo ministerijos iš 27 Rytų ir Centrinės Europos bei daugelio Azijos šalių. Viena iš svarbiausių Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos veiklos užduočių yra Tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais taisyklių (SMPS), *Tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais taisyklių (SMGS)*, Vagonų naudojimo taisyklių tarptautiniame susisiekime (PPV), Tarptautinio keleivių vežimo tarifo (MPT), Vieningo tranzito tarifo (ETT) administravimas. 1995 m. lapkričio 1 d. Lietuvos Respublika prisijungė prie "1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties" (COTIF) (pranc. – Convention relative aux transports international ferroviaires). Tokiu būdu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija tapo Tarpvalstybinės tarptautinio geležinkelių transporto organizacijos (OTIF) nare (pranc. – l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires). Šios organizacijos narėmis yra visos Europos (išskyrus buvusias TSRS valstybes, tačiau apimant Lietuvą, Latviją ir Ukrainą), trys Afrikos ir keturios Azijos valstybės (viso – 42 valstybės narės) [1]. Lietuvai prisijungus prie COTIF buvo sukurtas pagrindas AB "Lietuvos geležinkeliai" keleivių ir krovinių vežimui į kitas Europos valstybes taikyti COTIF priedą A – Vienodąsias tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais taisykles (CIV) ir *priedą B – Vienodąsias tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais taisykles (CIM)* [2]. Tarptautinėje erdvėje vystantis krovinių vežimo infrastruktūrai, ir plėtojant naujus transeuropinius geležinkelių koridorius (Berlynas – Maskva ir Drezdenas – Kijevas) kyla ypatingos svarbos klausimas – suderinti SMGS ir COTIF CIM normas, siekiant užtikrinti efektyvų geležinkelių bendradarbiavimą ir sėkmingą krovinių pervežimą. CIM ir SMGS harmonizuotos nuostatos dėl atsakomybės turėtų apimti tokius klausimus: teisiniai santykiai tarp siuntėjo / gavėjo ir vežėjo, teisiniai santykiai tarp vežėjų. Itin svarbus klausimas turėtų būti išspręstas sureglamentavus važtaraščio perrašymo momentą ir jo įtaką atsakomybės atsiradimo momentu bei teismingumui.

---

[1] http://www.otif.ch/html/e/pres_info_generales.php

Prisijungimo laikas: 2007 – 11 - 23

[2] http://www.litrail.lt/wps/portal/!ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3h3C2N_VzcPIwMDH3NHAyNTU69gPyd_Qy9HM_1wkA6zeAMcwNEAIo_DBOMQQ30_j_zcVP1I_Shz3PaY64foRzrpF2Rnp7kEOioCANWN6og!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSDIwMEw3QTAyNTVKU05CTzFKODc!/.

Prisijungimo laikas: 2007 - 11 – 23

Lietuva dėl savo geografinės ir geopolitinės padėties laikoma tranzitine valstybe, todėl geležinkelių transportas ir infrastruktūra daugeliu atveju yra skirti tarptautiniams pervežimams atlikti. Nuolat didėjančios prekybos apimtys Europos ir Azijos bendradarbiavimo kontekste sudaro prielaidas efektyviai panaudoti geležinkelių transportą prekinių mainų procese, kartu integruojant intermodalinių krovinių gabenimo grandinę. Palanki Lietuvos geografinė padėtis – šalies teritorijoje susikerta transporto kryptys Rytai-Vakarai ir Šiaurė-Pietūs, neužšąlantis Klaipėdos uostas, išėjimas į Vakarų Europą per Šeštokų stotį, kurioje susikerta dvi skirtingo pločio geležinkelio vėžės, padedančios Lietuvos geležinkeliams užimti jungiančios grandies vaidmenį, užtikrinant nenutrūkstamą krovinių srautų judėjimą tarp NVS, Rytų Azijos ir Vakarų Europos šalių [3]. Visgi tokia Lietuvos geografinė padėtis, kad ir ekonomiškai palanki, sukelia tam tikrų teisinio reglamentavimo problemų. Kaip minėta aukščiau, kadangi SMGS ir CIM taisykles taiko skirtingos valstybės, vežėjai (geležinkelio įmonės) pildo nevienodus dokumentus: važtaraščius, lydraščius. Todėl tokioms tranzitinėms valstybėms kaip Lietuva reikia atsakingai suderinti šių teisės aktų taikymo sferą, kad būtų įmanoma tinkamai teisiškai reglamentuoti visus vežimo geležinkeliais aspektus, tarp jų ir vežėjo civilinę atsakomybę.

Bet kokiame teisiniame procese jurisdikcija ir jos nustatymas yra fundamentalus klausimas [4]. Jurisdikcijos nustatymas yra ypatingos svarbos problema krovinių gabenimo procese, kadangi dažniausiai šiuose procesuose pretenzijas vežėjui siuntėjas / gavėjas turi pareikšti per sąlyginai labai trumpą ir apibrėžtą terminą, kad efektyviai ir proporcingai apsaugotų savo interesus. Ypatingai svarbu jurisdikciją nustatyti tose šalyse, kuriose taikoma tiek CIM, tiek SMGS, šiuo metu tokios valstybės yra: Latvija, Lietuva, Lenkija, Ukraina, Vengrija, Bulgarija, Kroatija, Iranas [5] . Tam, kad būtų palengvintas jurisdikcijos nustatymo ir taikytinos teisės klauismas, 2003 m. spalio 21 – 22 dienomis Kijevo tarptautinio geležininkelių transporto konferencijoje buvo nuspręsta sukurtą vienodą važtaraštį, taikytiną tiek CIM, tiek SMGS, kuris žymiai palengvintų administracinius, procedūrinius formalumus ir sukurtą aiškesnę teisinę aplinką. Šis važtaraštis tapo veiksmingas nuo 2006 metų, tačiau jo įsigaliojimas neišsprendė problemos dėl neunifikuotų sąlygų dėl atsakomybės.

---

[3] http://www.litrail.lt/wps/portal/!ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3h3C2N_VzcPIwMDH3NHAyNTU69gPyd_QycnY6B8JE554yBjArrDQfaZxRvgAI4GEHlc5ocY4pcH2Y9H3svfWN_PIz83Vb8gN8Ig01PXEQCQubnC/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSDIwMEw3QTAyNTVKU05CTzEzSjY!/

Prisijungimo laikas: 2007 – 11 – 24

[4] Jurisdiction and Forum Selection Clauses and Freedom of Contract in a Modern Law on Carriage of Goods by Sea// Prof. Dr. Alexander von Ziegler. - www.swlegal.ch/downloads/gtsa/GTSA_108.pdf.

[5] Legal Interoperability for Railway Transports Between Asia and Europe // Henri Trolliet, Deputy Secretary General CIT. – Workshop UNECE, 2007 – 11 – 21.

http://www.unece.org/trans/doc/2007/sc2/Wkshp_Paris_CIT.pdf Prisijungimo laikas: 2008 - 10 – 29

Šiuo metu CIT (tarptautinė geležinkelių bendradarbiavimo organizacija) ir OSŽD kurią bendrą projektą „Transporto teisės sąveika CIM / SMGS“. Projektas susideda iš trijų pakopų: pirmojoje kuriamas bendras geležinkelio važtaraštis (popierinė ir elektroninė versijos), antrojoje turi būti sukurta bendra pretenzijų ir ieškinių nagrinėjimo tvarka CIM ir SMGS, trečiojoje sukurta unifikuota Transeuropinė geležinkelių transporto teisės sistema [6] . Tokia sistema kuriama atsižvelgiant į siuntėjų ir gavėjų išreikštas pastabas. Dažniausias šių subjektų pageidavimas yra CIM ir SMGS sąveikos gerinimas ir bendras CIM / SMGS važtaraštis. CIT, atsižvelgdama į minėtus pageidavimus, sukūrė bendrą CIM / SMGS važtaraštį, kuris įsigaliojo nuo 2006 m. Šis važtaraštis yra ir pagrindinis vežimo sutarties įrodymas, ir muitinės bei finansinis dokumentas, naudojamas be apribojimų Europos Sąjungos, Rusijos Federacijos, Ukrainos ir Baltarusijos muitinėse ir kuris nekeičia atsakomybės sąlygų.

II. Problemos ištyrimo lygis ir darbo naujumas. Atlikus mokslinės literatūros analizę, paaiškėjo, kad pasirinkta magistrinio darbo tema nebuvo plačiai nagrinėta tiek Lietuvos, tiek užsienio mokslininkų. Galima pastebėti, jog dažniausiai buvo nagrinėjamos CIM normos ir teisinis reguliavimas, SMGS nagrinėta itin mažai, o jų sąveika aptariama tik praktiniuose komentaruose. Pastebima, kad dauguma mokslininkų koncentruojasi į CIM ir CMR lyginamuosius aspektus, taip pat bendruosius geležinkelių, jų infrastruktūros valdymo ir multimodalinių vežimų klausimus.

Erik Evtimov komentare apie CIM ir SMGS lyginamuosius aspektus aptaria normų panašumus ir skirtumus, taip pat institutus, kurie egzistuoja tik viename iš minėtų aktų [6] .

Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon analizuoja JAV krovinių (taip pat keleivių ir bagažo) vežimo galežinkeliais tarifus, jų sąveiką su geležinkelių ir infrastruktūros valdymu, baudų ir sankcijų sistema. [7]

G. G. Philimore aptaria konvencijų ir geležinkelių susitarimų klausimus, tai, kad geležinkelių transportą reguliuojančios konvencijos yra imperatyvus sutartinės atsakomybės pagrindas, kuris užkerta kelią sudaryti susitarimus dėl atsakomybės, kurie pažeistų konvencijų nuostatas [8] .

---

[6] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

[7] Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon. Railway rate Making: Discussion// The American Economic Review, Vol. 4, No. 1, Supplement, Papers and Proceedings of the Twenty-sixth Annual Meeting of the American Economic Association (Mar., 1914), pp. 81-100.

[8] G. G. Philimore. International Railway Transport// Journal of the Society of Comparative Legislation, New Series, Vol. 5, No. 2 (1904), pp. 287-290.

O. Drobitko daktaro disertacijoje analizuoja krovinių vežėjų atsakomybę multimodaliniuose vežimuose, tarp jų ir vežėjų atsakomybę pagal CIM ir SMGS, jų teises ir pareigas. Straipsniuose autorius analizuoja krovinio gavėjo teisinę padėtį [9].

Сергеев А. П. aptaria transporto prievolės sąvoką ir sampratą [10].

Edvardas Sinkevičius pateikia privilegijuotų vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybių analizę, analizuodamas Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvenciją (CMR). Remiantis lyginamuoju metodu, bus analizuojama, kiek šis sąrašas pritaikomas geležinkelio transporto aktuose [11].

III. Tyrimo objektas ir dalykas

Šio tyrimo objektas – vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal COTIF CIM taisykles ir SMGS susitarimą. Kadangi Lietuvos Respublikoje vežėjams geležinkeliu taikoma tiek COTIF CIM taisyklės, tiek SMGS susitarimas, ir šie abu dokumentai apibrėžia vežėjo atsakomybę, magistro baigiamajame darbe bus siekiama išsiaiškinti vežėjo geležinkeliais atsakomybės pagrindus, taikymo tvarką ir atsakomybę naikinančius pagrindus tiek pagal COTIF CIM, tiek pagal SMGS taisykles. Magistro baigiamojo darbo tyrimo dalykas – vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės pobūdis pagal atskirai kiekvieną susitarimą, vienodo teisinio reglamentavimo abiejuose dokumentuose (COTIF CIM ir SMGS) atvejai, taip pat šiuose dokumentuose esančių nuostatų, reglamentuojančių vežėjo geležinkeliais civilinę atsakomybę, panašumai ir skirtumai.

Remiantis šiais kriterijais galima išskirti tokius magistro baigiamojo darbo tyrimo dalykus:

1. Vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal COTIF CIM taisykles;
2. Vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal SMGS susitarimą;
3. Vienodos teisinės reikšmės nuostatos COTIF CIM ir SMGS, apimančios vežėjo geležinkeliais civilinę atsakomybę;
4. Skirtingos teisinės reikšmės nuostatos, įtvirtintos COTIF CIM ir SMGS, apimančios vežėjo geležinkeliais civilinę atsakomybę;

---

[10] Сергеев А. П. Гражданское право. Колектив авторов. – Москва 1998. ЧАСТЬ 2.

[11] Edvardas Sinkevičius. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai// Jurisprudencija, mokslo darbai, Nr. 2, 2006 (80); psl. 90 – 99.

[12] Transport interoperability CIM/SMGS// Dr. Erik Evtimov, CIT legal adviser. – CIT Economic Commission for Europe Inland transport Committee, 2007 – 03 – 07.

http://www.unece.org/trans/wp24/wp24-inf-docs/documents/id07-03e.pdf Prisijungimo laikas: 2007 – 10 – 29

IV. Tyrimo tikslas

Atsižvelgiant į magistro baigiamojo darbo tyrimo objektą ir išskiriamus dalykus, vienareikšmis darbo tikslas yra išanalizuoti ir įvertinti vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės ypatumus pagal COTIF CIM taisykles ir SMGS susitarimą, jų taikymo sritį ir atribojimą vežant krovinius per keleto valstybių teritorijas bei nustatyti minėtuose dokumentuose įtvirtintų vežėjo atsakomybės nuostatų panašumus ir skirtumus.

V.Tyrimo uždaviniai.

Tam, kad būtų visapusiškai, informatyviai ir sistemingai atskleistas tyrimo tikslas, magistro baigiamajame darbe iškelti šie uždaviniai:

1. Atskleisti vežėjo geležinkeliais sampratą, pobūdį, bei požymius ir rūšis, remiantis tarptautiniais dokumentais ir nacionaliniais teisės aktais, taip pat doktrina ir užsienio teismų praktika;
2. Atskleisti vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės ypatumus, panašumus ir skirtumus, juos įtakojančius faktorius;
3. Atskleisti vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės sampratą, jos principus, atsiradimo ir įgyvendinimo pagrindus, tvarką, koordinuojančius asmenis ir/ar institucijas;
4. Nustatyti vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės pagrindus ir tvarką pagal COTIF CIM taisykles;
5. Nustatyti vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės pagrindus ir tvarką pagal SMGS susitarimą;

VI. Hipotezė.

Vežėjo geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje civilinė atsakomybė reglamentuota tiek nacionalinių teisės aktų, tiek COTIF CIM ir SMGS taisyklių. Priklausomai nuo krovinio vežimo dokumentų galiojimo ir perrašymo momento, skiriasi ir civilinės atsakomybės sąlygos, pobūdis ir taikymo tvarka.

Tyrimo metodai.

Magistro baigiamajame darbe bus naudojami įvairūs teoriniai tyrimo metodai, siekiant pažinti tyrimo objektą, visapusiškai išanalizuoti tiriamą situaciją ir pasiekti planingą mokslinį pažinimą.

Teoriniai tyrimo metodai: analizės metodas; analogijos metodas.

I. VEŽĖJO GELEŽINKELIAIS SAMPRATA IR VEIKLOS REGLAMENTAVIMAS

Nacionalinės teisės numatytas reglamentavimas

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso XL skyrius „vežimas“ numato bendrąsias normines taisykles, kuomet keleiviai, bagažas ir kroviniai vežami pagal vežimo sutartis[7] . Iš nurodyto skyriaus 6. 807 – 6. 823 str. loginės analizės galima daryti išvadą apie vežėjo sąvokos apibrėžtumą, kadangi pati sąvoka nėra pateikta. Bendriausia prasme galime daryti išvadą, kad vežėjas – tai juridinis asmuo (verslininkas), teikiantis vežimo paslaugas. Civilinis kodeksas duoda nuorodą, kad vežėjo sąvoką, kitus vežimo teisės reglamentuojamus klausimus apibrėžia atskirų transporto šakų teisės aktai.

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3 str. 4 d. numatyta, jog „Geležinkelio įmonė (vežėjas) – licencijuota įmonė, keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti naudojanti viešąją geležinkelių infrastruktūrą ir užtikrinanti trauką teisėtai valdomomis traukos priemonėmis, taip pat įmonė, kuri tik teikia traukos priemones“.[13] Taigi iš sąvokos įstatyminio apibrėžimo matyti, kad vežėjas Lietuvos Respublikoje bet kokiu atveju suprantamas kaip įmonė, kuri gali vykdyti savo veiklą vienu iš dviejų įstatyme numatytų būdų. Geležinkelio transporto kodeksas taip pat numato, kas yra krovinių vežimo geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais paslauga – krovinių vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai traukinys ar visi traukinio vagonai kerta mažiausiai vienos Europos Sąjungos valstybės narės sieną, net jeigu traukinys buvo performuotas, jo dalys yra skirtingos kilmės ar paskirties. GTK 35 str. 2 d. numatyta, jog geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudaro krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis. Pažymėtina, kad visose ES šalyse vienintelė Estijos Respublika turi privatizuotą geležinkelį, o visose kitose valstybėse narėse galežinkelis yra valstybės nuosavybė ir veikia kaip valstybės įmonė (pavyzdžiui, Lietuvoje) ar kaip akcinė bendrovė, kurios didžioji akcijų dalis priklauso valstybei. Lietuvos geležinkelių transportą atstovauja AB „Lietuvos geležinkeliai“- stambiausia šalies transporto įmonė. Lietuvos geležinkelių transportas – sėkmingai dirbanti ūkio šaka. AB „Lietuvos geležinkeliai“ perveža apie 44 procentų visų krovinių, gabenamų Lietuvos Respublikoje. Tai ypatingai aukštas rodiklis lyginant su kitomis Europos Sąjungos šalimis, kuriose krovinių pervežimai geležinkeliais sudaro iki 10 procentų. bendrų pervežimų. Svarbi kryptis, didinant krovinių pervežimų Lietuvos geležinkeliais apimtis – tarptautiniai projektai. Nauja perspektyvi kryptis – intermodaliniai krovinių pervežimai. Lietuvos geležinkeliai dirba, kuriant tarptautinių intermodalinių vežimų sistemas, siekiant inkorporuoti Lietuvos geležinkelius į plataus spektro produktų vežimo „nuo durų iki durų“ grandines. Lietuvos geležinkeliuose vis svarbesnę vietą užima krovinių vežimas konteineriuose, dėl savo universalumo jis tampa pagrindine krovinių vežimo paslaugų plėtros kryptimi. Kasmet didėja pervežamų krovinių konteineriuose apimtys - 2007 m. pervežta 54,4 tūkst. TEU.

---

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

[14] Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas// Valstybės žinios. 2004-04-30, Nr. 72-2489.

Siekiant pritraukti naujus krovinių vežimo srautus, didinti veiklos efektyvumą ir užtikrinti aukštą paslaugų kokybę esamų ir potencialių geležinkelių klientų labui, bendrovė skiria didelį dėmesį naujų projektų kūrimui:

1. logistikos centrų steigimas;
2. pažangių informacinių technologijų diegimas, siekiant užtikrinti geresnę traukinių vežimo organizavimo kontrolę ir verslo apskaitą bei valdymą.

COTIF CIM ir SMGS teisės aktų normos

Lietuvos Respublikos teisinė sistema grindžiama Konstitucijos viršenybės principu. Lietuvos Respublikos Seimo ratifikuotos tarptautinės sutartys yra sudėtinė Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis, turinti įstatymo galią. 1995 m. lapkričio 1 d. Lietuvos Respublika prisijungė prie "1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties" (COTIF), o dar prieš tai - 1992 metais - įstojo į Geležinkelių bendradarbiavimo organizaciją (OSŽD), kurios pagrindinis geležinkelių transporto krovinių pervežimą reguliuojantis teisinis instrumentas yra SMGS.

COTIF susitarimo B priedas CIM (Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės) 3 straipsnyje vežėją apibrėžia kaip vežėją, su kuriuo siuntėjas yra sudaręs vežimo sutartį pagal Vienodąsias tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisykles, atsakingą pagal šią sutartį. Šios taisyklės taip pat numato, kad vykdomasis vežėjas – vežėjas, kuris nėra sudaręs vežimo sutarties su siuntėju, bet kuriam vežėjas yra patikėjęs vykdyti visą arba tam tikrą dalį vežimo geležinkeliais[15]. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas SMGS neapibrėžia vežėjo sąvokos, tačiau remiantis loginiu ir lingvistiniu dokumento analizės metodu, darytina išvada, kad vežėjas yra suprantamas kaip geležinkelis (geležinkelio įmonė)[16]. Taigi matome, kad vežėjo sąvokos aspektu CIM ir SMGS teisinis reglamentavimas sutampa. Vežėjas abejuose aktuose traktuojamas kaip geležinkelio įmonė, kuriai konkrečiai veiklai vykdyti – kroviniams vežti – reikalinga licencija, infrastruktūra ir atitinkamas valstybinis ar privatus veiklos teisinis reguliavimas ir priežiūra.

---

[15] 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.

[16] 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.

Geležinkeliai, dėl savo valstybinės svarbos ekonominės reikšmės dažniausiai turi ypatingą teisinį statusą, kuris pasižymi valstybės aktyviu dalyvavimu jų valdyme, dotacijų skyrimu infrastruktūrai bei suprastruktūrai ir nuolatine priežiūra.

II. ATSAKOMYBĖS ATSIRADIMO MOMENTAS, LAIKOTARPIS IR PABAIGA

Vežimo sutartis: realinė ir konsensualinė, jos įtaka atsakomybės atsiradimo momentui

Prieš pradedant aptarti atsakomybės reglamentavimą tarptautiniuose teisės aktuose, tikslinga apžvelgti principines nuostatas dėl atsakomybės, išdėstytas CIM ir SMGS. Pažymėtina, kad šie teisės aktai reglamentuoja tik sutartinę atsakomybę ir nereglamentuoja jokių nesutartinės atsakomybės atvejų. CIM ir SMGS numato sąlyginę atsakomybę už: visišką ar dalinį krovinio praradimą; sugadinimą; pavėlavimą pristatyti krovinį. CIM ir SMGS taip pat numato panašias atleidimo nuo atsakomybės sąlygas. SMGS reguliuoja atvejus, kuriais *a priori* geležinkelio įmonė atleidžiama nuo atsakomybės. Tiek CIM, tiek SMGS reguliuoja krovinio pristatymo laiką, numatydami išimtinius nukrypimo nuo normų reikalavimo atvejus [17].

Sutartiniuose teisiniuose santykiuose visuomet svarbią reikšmę turi sutarties sudarymo momento ir vietos nustatymas, nes nuo to priklauso, kokią teisę taikyti sutarties aiškinimui, tai lemia teismingumo klausimus, ieškinio senaties termino skaičiavimo pradžią ir kitus teisiškai svarbius klausimus. Skirstant sutartis į realines ir konsensualines preziumuojamas sutarčių konsensualizmas. Taip yra todėl, kad šalių susitarimas yra būtinas kaip sutartinių santykių formavimo pagrindas, o realumas (daikto perdavimas) paprastai tėra konsensuso papildymas. Be abejo, šalys savo valia negali pakeisti teisės aktuose imperatyviai nurodytos konsensualinės sutarties į realinę ar atvirkščiai.

Realinė sutartis yra valios išraiška ir daikto perdavimas, taigi jei šalis, išreiškusi valią ir susitikimą perduoti daiktą kitai šaliai, jo neperduos, sutartis nebus sudaryta [18]. Minėtos nuostatos aktualios ir nagrinėjant sutarčių tipus CIM ir SMGS.

Krovinio vežimo sutartis yra transporto prievolės atsiradimo pagrindas. Transporto prievolė yra visuomeninis teisinis santykis, kurio viena šalis (vežėjas, ekspeditorius) privalo kitos šalies (krovinio siuntėjo, gavėjo, keleivio, bagažo arba krovinio savininko) naudai atlikti teisinius arba faktinius

---

[17] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

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

veiksmus pagal transporto paslaugų suteikimą, o kita šalis – sumokėti pirmajai nustatytą įstatymuose arba sutartyse užmokestį [19] . LR CK 6. 808 str. 1 d. krovinių vežimo sutartį traktuoja kaip konsensualinę: „pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo *jam perduotą krovinį* nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį [20] .

Oleg Drobitko teigia, kad krovinio vežimo sutartis yra „aptarnaujanti“: ji leidžia komercinės – ūkinės veiklos subjektams pasiekti tikslus, atsirandančius iš didmeninio pirkimo – pardavimo sutarties, rangos sutarties ir kt. Galima tvirtinta, kad krovinio vežimo sutartis yra priemonė, kuria naudodamasis krovinio siuntėjas arba gavėjas gali įgyvendinti savo teises bei atlikti pareigas, atsirandančias iš kitų, o ne iš krovinio vežimo sutarčių[21] .

COTIF CIM nuostatos dėl vežimo sutarčių

CIM reglamentuoja krovinio vežimo sutartį kaip grynai konsensualinę – ji laikoma sudaryta nuo šalių valios išreiškimo momento. 6 str. 1 paragrafas numato: „Vežimo sutartimi vežėjas *įsipareigoja* atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti gavėjui“. Šis straipsnis apibrėžia vežimo sutarties sąvoką, jos prigimtį ir sudarymo tvarką. Vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti jį gavėjui. Pažymėtina, kad CIM nenustato vežimo sutarties formos – žodinės ar rašytinės. Vežimo sutartis patvirtinama pagal vienodą pavyzdį parengtu važtaraščiu. Svarbu ir tai, kad CIM nenumato važtaraščio formos, o tik nustato jam būtinus reikalavimus. Važtaraščio neturėjimas, neteisingas užpildymas ar praradimas neturi jokio poveikio vežimo sutarties, kuriai ir toliau taikomos CIM taisyklės, buvimui ir galiojimui.
Tokiu atveju siuntėjui tik kils atsakomybė prieš vežėją už išlaidas ir žalą, kurias pastarasis patyrė dėl važtaraštyje įrašytų netikslių, klaidingų duomenų ar jų trūkumo. Važtaraštį pasirašo siuntėjas ir vežėjas. Vietoj parašo gali būti naudojamas antspaudas, mašininis apskaitos spaudas arba kitoks tinkamas pasirašymo būdas. Vežėjas privalo tinkamu būdu važtaraščio dublikate patvirtinti, kad krovinys priimtas vežti, ir dublikatą atiduoti siuntėjui. Kiekviena siunta vežama su atskiru važtaraščiu. Jeigu nėra kitokio siuntėjo ir vežėjo susitarimo, vienas važtaraštis gali būti sudaromas ne daugiau kaip

---

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

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

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

vieno vagono kroviniui. Tarptautinės vežėjų asociacijos, suderinusios su tarptautinėmis klientų asociacijomis ir institucijomis, kompetentingomis valstybių narių muitinės srityje, taip pat su bet kokia tarpvyriausybine regioninės ekonomikos integracijos organizacija, turinčia teisę priimti savus teisės aktus muitinės srityje, nustato vienodo pavyzdžio važtaraščius. CIM 6 str. 1 paragrafas numato: „Vežimo sutartimi vežėjas *įsipareigoja* atlygintinai nuvežti krovinį į paskirties vietą ir ten pristatyti gavėjui“. 12 str. 1 paragrafas nustato: „Važtaraštis yra prima facie įrodymas, patvirtinantis vežimo sutarties sudarymą, šios sutarties sąlygas ir tai, kad vežėjas priėmė vežti krovinį“. 23 CIM taisyklių straipsnyje numatyta, jog vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus visą krovinį ar jo dalį, arba jį apgadinus, kai tai įvyksta nuo *krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo*, taip pat už žalą, atsiradusią pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, nesvarbu, kokia geležinkelių infrastruktūra buvo naudota. CIM 24 str. pirmoje dalyje numatyta, kad kaip krovinius veždamas geležinkelių transporto priemones, riedančias savo ratais, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus arba apgadinus transporto priemones arba jų nuimamas dalis, kai tai įvyksta *nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo* ir už žalą, pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, jei neįrodo, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės.

Geležinkelių transporte nepaprastai svarbūs sutarties sudarymui yra du dalykai – krovinio perdavimas *laisva valia* ir *krovinio pakrovimo (perdavimo į vežėjo valdymą) momentas*. Tiek COTIF CIM, tiek SMGS normos numato, jog valdymo perdavimas vežėjui vyksta *laisva valia*. Laisvą valią įrodo krovinio dokumentusoe esantys konkretūs duomenys, kuriuose matoma išreikšta siuntėjo valia. Šiuose dokumentuose siuntėjo parašais ir kitais rekvizitais įrodomas faktinis ir teisinis vežėjo susipažinimas su krovinio perdavimo ir gabenimo sąlygomis ir tvarka. Geležinkelių transporto kodekse numatyta, kad krovinį geležinkelių transporte gali pakrauti tiek siuntėjas, tiek gavėjas. SMGS ir COTIF CIM, atvirkščiai, - nereglamentuoja, kas pakraus krovinį, šį klausimą turi išspręsti pačios šalys. Štai CIM 13 str. numato, jog siuntėjas ir vežėjas susitaria, kas pakraus ir iškraus krovinį. Jei nėra tokio susitarimo, krovinio vienetus pakrauna ir iškrauna vežėjas, o vagono siuntas pakrauti turi siuntėjas, o iškrauti – gavėjas po pristatymo. Siuntėjas atsako už visus padarinius, jei netinkamai pakrovė krovinį, ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą. Pareiga įrodyti, kad krovinys buvo netinkamai pakrautas, tenka vežėjui. CIM numatyta, kad siuntėjas ir vežėjas turi susitarti, kas bus atsakingas už krovinio pakrovimą ir iškrovimą. Nesant tokio susitarimo, vežėjo atsakomybė yra krovinio įpakavimo tinkamas pakrovimas ir iškrovimas, siuntėjo – viso krovinių vagono pakrovimas, o gavėjo – tinkamas iškrovimas po krovinio pristatymo į paskirties stotį. Siuntėjas yra atsakingas už netinkamo pakrovimo pasekmes ir turi vežėjui kompensuoti jo praradimus ar žalą, padarytus dėl netinkamo pakrovimo. Vežėjui tenka įrodinėjimo našta dėl netinkamo pakrovimo.

SMGS nuostatos dėl vežimo sutarčių

G. G. Philimore[22] teigia, jog traptautinės konvencijos dėl vežimo visuomet nustato imperatyvias sutartines sąlygas, kurių šalys negali pakeisti ir tos sąlygos atsispindi važtaraštyje. Pagal SMGS vežimo sutartis yra realinė. Tai yra vienas esminių bruožų, kuomet analizuojama sutartinė atsakomybė pagal SMGS ir skirtumai nuo CIM. Realinė sutartis civilinėje teisėje reiškia, kad sutartis įsigalioja nuo daikto perdavimo momento, o šalių įsipareigojimai perduoti daiktą neatliekant paties veiksmo, nereiškia sutarties sudarymo. Šalių teisės, pareigos ir atsakomybė atsiranda nuo sutarties sudarymo momento. SMGS 22 str. 1 d. numatyta, kad geležinkelis, kuris priėmė vežti krovinį pagal SMGS važtaraštį, atsako už vežimo sutarties vykdymą *nuo krovinio priėmimo vežti* pradinėje stotyje iki jo išdavimo galinėje stotyje, o tais atvejais, kai krovinys vežamas į šalis, kurių geležinkeliai nėra SMGS susitarimo dalyviai, - iki vežimo įforminimo pagal kito susitarimo dėl tiesioginio tarptautinio geležinkelių susisiekimo važtaraštį; jeigu kroviniai vežami iš šalių, kurios nėra SMGS susitarimo dalyvėmis – po važtaraščio įforminimo kroviniui vežti. 22 str. 2 d. numatyta, kad visi kiti geležinkeliai, priimdami vežti krovinį kartu su važtaraščiu, prisijungia prie vežimo sutarties ir prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus. *Oleg Drobitko* pastebi, kad SMGS susitarime šalys tiksliai nustatė, kad nuo konkliudentinių veiksmų, t.y. nuo krovinio priėmimo vežti kartu su važtaraščiu, paeiliui einantys vežėjai prisijungia prie vežimo sutarties ir prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus [23] . SMGS II skyriaus 7 str. 1 d. numatyta, kad vežimo sutartis įforminama tam tikro pavyzdžio važtaraščiu. Jis susideda iš tokių dalių: važtaraščio originalo; lydraščio; važtaraščio dublikato; krovinio išdavimo lapo; pranešimo apie krovinio atvežimą. Siuntėjas pradinėje stotyje kartu su kiekviena pateikiama vežti krovinio siunta turi pateikti taisyklingai užpildytą ir pasirašytą važtaraštį. Važtaraštis yra pagrindinis dokumentas, kuriame aiškiai matomas siuntėjo valios išreiškimas, kad konkretus krovinys perduodamas konkrečiam vežėjui su visomis numanomis galimai iškilsiančiomis aplinkybėmis (vežėjo (geležinkelio) pasikeitimu, skirtingu teisiniu reglamentavimu etc.). *Oleg Drobitko* nurodo, kad tarptautiniuose krovinių pervežimuose geležinkeliais, dauguma pervežimų yra tiesioginiai. Visgi šio autoriaus nuomone, galima įvardyti tik keletą SMGS važtaraščio panaudojimo ne kaip transporto dokumento, patvirtinančio tieisioginį susisiekimą variantus: pirmas, tai situacija, kuomet krovinio siuntėjas keičia vežimo sutartį bei krovinys neperduodamas kitos ar tos pačios šalies kitai geležinkelio įmonei; antras, pradinė stotis ir krovinio pristatymo vieta yra kaimyninėse šalyse, dėl to visą sutartį, išskyrus krovinio išdavimo ir saugojimo, atlieka vienas vežėjas[24] .

[22] G. G. Philimore. International Railway Transport// Journal of the Society of Comparative Legislation, New Series, Vol. 5, No. 2 (1904), pp. 287-290.

[23, 24] Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai, Oleg Drobitko// Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01S), Vilnius, 2006

Važtaraštis įrodo krovinio perdavimą *laisva valia*. SMGS 9 str. numato, jog kroviniai, kuriuos reikia vežti taroje arba įpakuotus, siekiant juos apsaugoti nuo praradimo, gedimo ir kokybės pablogėjimo ar kitų priežasčių, apsaugoti vežimo priemones ir kitus krovinius nuo sugadinimo, apsaugoti žmones nuo sužalojimo, turi būti pateikiami vežti šiuos reikalavimus atitinkančioje taroje arba pakuotėje. Siuntėjas atsako už visas pasekmes dėl taros ar pakuotės nebuvimo arba nepatenkinamos jų būklės ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtus nuostolius. Jeigu tokie kroviniai pateikiami vežti be taros arba pakuotės, netvarkingoje, neatitinkančioje krovinio savybių ar netinkamoje perkrauti iš vagono į vagoną taroje arba pakuotėje, geležinkelis turi atsisakyti priimti tokius krovinius, jeigu išorinės apžiūros metu galima nustatyti, kad tara arba pakuotė neatitinka reikalavimų saugiai nuvežti krovinį. Geležinkelis privalo apžiūrėti iš išorės tarą arba pakuotę tik tais atvejais, kai pakrauna geležinkelis arba siuntėjas, prižiūrimas geležinkelio darbuotojo. Jeigu geležinkelis atsisako priimti krovinį, tai pagal siuntėjo reikalavimą turi įforminti apie tai aktą, kurio vieną egzempliorių turi įteikti siuntėjui. Pavojingieji kroviniai turi būti įpakuoti, vadovaujantis SMGS 2 priedo nurodymais. Siuntėjas krovinio vienetus turi pažymėti nenuvalomais ryškiais užrašais arba pritvirtinti lipdukus ar žymenas, kuriose pagal važtaraštį turi bûti nurodyta:

1) krovinio vienetų ženklai ir jų numeriai;

2) pradinė stotis ir geležinkelis;

3) galinė stotis ir geležinkelis;

4) siuntėjas ir gavėjas;

5) smulkiųjų siuntų krovinio vienetų skaičius.

Kiekvienas smulkiųjų siuntų vienetas turi būti paženklintas.

Be to, siuntėjas, pateikdamas vežti buities daiktus, turi į kiekvieną krovinio vienetą įdėti kortelę su anksčiau išvardytais duomenimis. Vagono siuntose, išskyrus suverstinius krovinius, kiekviename vagone žymima ne mažiau kaip 10 esančių prie durų krovinio vienetų.

Siuntėjas turi pašalinti negaliojančius krovinio lipdukus ir panaikinti negaliojančius užrašus. Jis taip pat atsako už užrašų arba pritvirtintų prie krovinio vienetų lipdukų ir žymenų arba už pritvirtintų prie vagono lipdukų tikslumą. Siuntėjas atsako už visas pasekmes dėl klaidingų, ne visų ir netikslių duomenų, kurie yra užrašuose, lipdukuose ir žymenose. Pradinėse stotyse kroviniai pakraunami:

1) vežami dengtuosiuose ir izoterminiuose bei cisterniniuose vagonuose pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles;

2) neperkraunami, kurie vežami atviruose vagonuose skirtingos vėžės geležinkeliais pagal krovinių pakrovimo ir vežimo atviruose vagonuose taisykles;

3) vežami atviruose vagonuose tos pačios vėžės geležinkeliais ir perkraunami, kurie vežami skirtingos vėžės geležinkeliais pagal Krovinių pakrovimo ir vežimo atviruose vagonuose taisykles arba pagal kitas dalyvaujančių vežime geležinkelių suderintas taisykles.

Jeigu krovinys vežamas atviruose vagonuose iki tos pasienio stoties, kurioje bus perkrautas, arba nuo tos, kurioje buvo perkrautas, tik vienos šalies geležinkeliais, tai pakrauti galima pagal šios šalies geležinkeliuose galiojančias vidaus taisykles. Pradinio geležinkelio vidaus taisyklės nustato, kas turi pakrauti - geležinkelis ar siuntėjas. Jeigu pakrauti turi siuntėjas, jis turi nustatyti vagono tinkamumą šiam kroviniui. Siuntėjas važtaraščio skiltyje "Pakrauta" turi nurodyti, kas pakrauna. Jeigu krovinį pakrauna siuntėjas, jis atsako už visas nepatenkinamo pakrovimo pasekmes ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtą žalą. Geležinkelis gali pareikalauti, kad siuntėjas sujungtų į sustambintus vienetus (surišdamas arba įpakuodamas) vienetinius krovinius, kurių priėmimas, pakrovimas ir perkrovimas neįmanomas nesugaišus daug laiko. Vagonus galima pakrauti tik iki maksimalaus krovumo, atsižvelgiant į maksimalią vagono ašies apkrovą. Vagono pakrovimas virš maksimalaus krovumo laikomas perkrova. Masė ir vienetų skaičius nustatomi pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias taisykles.

Tam tikriems kroviniams galioja šios krovinio masės ir vienetų skaičiaus nustatymo taisyklės:

1) vežamiems atviruose vagonuose neuždengtiems brezentu arba po neužplombuotu brezentu kroviniams važtaraštyje siuntėjas turi nurodyti:

- krovinio vienetų skaičių ir masę, jei bendras vienetų skaičius ne didesnis kaip 100;
- tik krovinio masė, jei bendras vienetų skaičius didesnis kaip 100. Šiuo atveju važtaraščio skiltyje „Vienetų skaičius" siuntėjas turi nurodyti: „Suverstinis".

2) smulkių neįpakuotų gaminių nurodoma tik masė, neskaičiuojant vienetų. Važtaraščio skiltyje „Vienetų skaičius" siuntėjas turi nurodyti: „Suverstinis".

3) įpakuotų krovinių, kurių masė nustatoma įpakavimo metu ir pažymima ant kiekvieno krovinio vieneto, arba vienodos standartinės masės vienetų sverti nereikia. Šiuo atveju važtaraštyje siuntėjas turi nurodyti vienetų skaičių ir bendrą krovinio masę, o skiltyje „Masės nustatymo būdas" - kaip nustatyta bendra krovinio masė „Pagal standartą" arba „Pagal trafaretą".

4) jeigu važtaraštyje krovinio masė nurodyta dviejose skiltyse „Masę (kg) nustatė siuntėjas" ir skiltyje „Masę (kg) nustatė geležinkelis", tai masė, kuria vadovaujamasi nustatant atsakomybę, laikoma geležinkelio nustatyta masė, išskyrus SMGS imperatyviai nustatytis kitus atvejus.

Dengtųjų ir izoterminių vagonų durys ir visų kitų angų dangčiai turi būti plombuojami, išskyrus ventiliacinių, kurios iš vidaus uždarytos grotomis arba kitokiu būdu. Plombuojami visi cisterninių vagonų pripylimo ir išpylimo prietaisai. Neplombuojami apatiniai išpylimo prietaisai, jeigu jų konstrukcija neleidžia atidaryti apatinio išpylimo prietaiso, neatidarius viršutinės įpylimo angos. Jeigu ant vagono liko ankstesnės siuntos paprastosios arba rakinamosios plombos, jas turi nuimti siuntėjas arba geležinkelis, atsižvelgiant į tai, kas plombuos vagoną. Plombavimui turi būti naudojamos paprastosios arba rakinamosios plombos, kurių neįmanoma nuimti jų nepažeidus. Užplombuoti reikia taip, kad nepažeidus plombų negalima būtų pasiekti krovinio.

Rakinamųjų plombų ženkluose papildomai gali būti pradinės stoties ir krovinio siuntėjo pavadinimai. Jeigu vagonas arba konteineris plombuojami keliomis rakinamosiomis plombomis, jų kontroliniai ženklai turi būti skirtingi. Jeigu dengtųjų arba izoterminių vagonų viršutinėje durų dalyje įrengti papildomi plombavimo įtaisai, rakinamosiomis plombomis plombuojami tik pagrindiniai plombavimo įtaisai. Pradinis geležinkelis turi ne vėliau kaip prieš du mėnesius pranešti visiems dalyvaujantiems vežime geležinkeliams apie naudojimosi konkrečiomis rakinamosiomis plombomis taisykles ir jų nuėmimo tvarką. Pradinis geležinkelis turi suderinti su dalyvaujančiais vežime geležinkeliais rakinamųjų plombų, kurioms nuimti reikalingi specialios konstrukcijos įrenginiai (nuimtuvai, raktai), naudojimą.

Vežant *tranzitinius krovinius* (iš jų perkrautus jūrų uostuose) iš šalių, kurios nėra SMGS dalyvės, didžiuosius konteinerius, autotraukinius, automobilių nukeliamuosius kėbulus, puspriekabes ir kita, galima vežti toliau su pirmojo siuntėjo paprastosiomis arba rakinamosiomis plombomis. Visais kitais atvejais vagonai ir konteineriai plombuojami pagal pradiniame geležinkelyje arba tame geležinkelyje, kuriame perkraunama, galiojančias taisykles.

Pažymėtina, kad multimodaliniame transporte, vežant tranzitinius krovinius, atsakomybė yra vienas esminių aspektų, kuomet kyla klausimas, kada ir kokias tasiykles taikyti. Egzistuoja trys taikytinos atsakomybės modelio pasirinkimai: suvienodinta atsakomybės sistema (angl. *uniform liability system),* tinklo atsakomybės sistema (angl. *network liability system)* ir modifikuota atsakomybės sistema (*modified liability system).*[25]

Bendrieji reikalavimai tarai ir pakuotei nurodyti Tarnybinės SMGS instrukcijos 33 priede. Prireikus pradinė stotis turi informuoti siuntėjus apie šiuos reikalavimus. Tarnybinės SMGS instrukcijos 33 priedo nuostatos, kaip būtinos sąlygos, perduodant krovinius tarp geležinkelių netaikomos. Nustatant taros arba pakuotės patikimumą, pirmiausia nustatoma krovinio rūšis, jo masė, matmenys, forma, konstrukcija, krovinio jautris aplinkai, siuntos rūšis, vežimo trukmė, pakrovimo būdas (viena ar daugiau eilių).

Jeigu pradinė stotis atlikdama išorinę apžiūrą nustato, kad siuntėjas:

1) pateikė vežti krovinį be taros arba neįpakavo krovinio, nors jam vežti reikia taros ar pakuotės;

2) neįvykdė būtinų tarai arba pakuotei reikalavimų, kurie nurodyti SMGS 2 priede, tai ji turi atsisakyti priimti iš siuntėjo tokį krovinį vežti.

Jeigu siuntėjas reikalauja įforminti aktą, tai šiam tikslui naudojamas bendrasis aktas, pateiktos Tarnybinės SMGS instrukcijos 34 priede formos. Pirmas akto egzempliorius įteikiamas siuntėjui,

---

[25] Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument. – Report by UNCTAD secretoriat // United nations conference on trade and development. - http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf.
Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 05.

antras paliekamas pradinėje stotyje. Pradinė stotis, prieš priimdama vežti pavojinguosius krovinius, turi patikrinti, ar siuntėjas įvykdė SMGS 2 priedo nurodymus. Pradinė stotis, prieš priimdama vežti krovinį smulkiąja siunta, turi patikrinti, ar žymenos ant krovinio vienetų atitinka važtaraščio skilties „Ženklai, žymos ir numeriai“ duomenis. Pradinė stotis, vadovaudamasi Tarnybinės SMGS instrukcijos 35.1 ir 35.2 priedais [26], ant siuntėjo arba geležinkelio pakrautų vagonų, kuriuose vežami neperkraunami kroviniai, turi pritvirtinti lipdukus. Pradinė arba perkrovimo stotis ant vagonų, kuriuose vežami perkraunami kroviniai, nurodytus lipdukus pritvirtina tik tuo atveju, jei tai numatyta vežime dalyvaujančiųjų geležinkelių vidaus taisyklėse.

Jeigu krovinį pakrauna geležinkelis, tai pradinė stotis priimdama krovinį vežti turi patikrinti, ar ant krovinio vienetų nepasiliko anksčiau vetos siuntos ženklų ir lipdukų, kurie nepriklauso šiai siuntai. Jeigu tai aptikta, pradinė stotis turi pareikalauti, kad siuntėjas šiuos užrašus bei lipdukus pataisytų arba panaikintų. Pradinė stotis prieš priimdama vežti pavojinguosius krovinius turi patikrinti, ar siuntėjas įvykdė SMGS 2 priedo nurodymus dėl šio krovinių pakrovimo. Jeigu geležinkelis, nustatydamas vagono tarą svėrė ją tuščią, tai ši masė priimama kaip pagrindinė skaičiuojant maksimalią leistiną krovinio masę pagal ašies apkrovą.

Jeigu pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles krovinio masę turi nustatyti siuntėjas, pradinė stotis turi patikrinti, ar siuntėjas įrašė duomenis apie krovinio masę į važtaraščio skiltis „Siuntėjo nustatyta masė (kg)“ ir „Iš viso masė (žodžiais)“. Jeigu tokių duomenų važtaraštyje nėra, pradinė stotis turi pareikalauti, kad siuntėjas juos įrašytų į važtaraštį. Jeigu pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles krovinio masę turi nustatyti geležinkelis, tai svėrimo stotis važtaraščio skiltyje „Masės nustatymo būdas“ turi nurodyti, ant kokių svarstyklių pasvertas krovinys. Ši stotis važtaraščio skiltyje „Geležinkelio nustatyta masė (kg)“ turi nurodyti nustatytą krovinio masę ir patvirtinti tai svėrėjo parašu ir stoties kalendoriniu spaudu arba svėrimo stoties spaudu, kuris dedamas skiltyje „Svėrimo stoties spaudas, parašas“.

Jeigu pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles krovinys buvo pasvertas ne pradinėje, o kitoje stotyje, tai siuntėjui pareikalavus pradinė stotis važtaraščio dublikate (3 važtaraščio lapas) turi papildomai įrašyti nustatytą krovinio masę.

---

[26] 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.

Vežimo sutarties pakeitimo teisė ir tvarka

Teisinėje literatūroje pateikiama keletas skirtingų požiūrių į krovinio vežimo sutartį. Jie skiriasi santykio tarp krovinio siuntėjo, vežėjo ir krovinio gavėjo apibrėžimu:

1. krovinio vežimo sutartis yra sutartis trečiojo asmens naudai;
2. įvykdymo įteikimo trečiajam asmeniui sutartis;
3. ypatinga sutartis, kurioje krovinio gavėjas yra savarankiškas subjektas;
4. krovinio gavėjas ir siuntėjas yra viena šalis;
5. tai yra trišalė sutartis, kurioje kiekviena šalis turi savo teises ir pareigas;
6. krovinio siuntėjas yra krovinio gavėjo agentas ir veikia jo interesais [27] ;

CIM 19 str. 1, 2, 6 ir 7 paragrafuose numatytos nuostatos dėl teisės disponuoti kroviniu įgyvendinimo. CIM nustato: „Kai siuntėjas arba 18 straipsnio 3 dalyje nurodytu atveju gavėjas nori keisti vežimo sutartį, duodamas tolesnius pavedimus, jis privalo pateikti vežėjui važtaraščio dublikatą, kuriame įrašomi pakeitimai. Siuntėjas arba 18 straipsnio 3 dalyje nurodytu atveju gavėjas privalo apmokėti vežėjo patirtas išlaidas ir žalą, kuri atsirado vykdant pakeitimus. Vežėjas atsako už dėl jo kaltės atsiradusius padarinius, jei pavedimai nebuvo atlikti arba jie buvo atlikti netinkamai. Tačiau kompensacija negali būti didesnė už tą, kuri numatyta praradus krovinį. Vežėjas atsako gavėjui už krovinio praradimą ar apgadinimą, jei vykdo siuntėjo pakeitimus nepareikalavęs pateikti važtaraščio dublikatą, o dublikatas yra perduotas gavėjui. Nepaisant to, kompensacija negali būti didesnė už tą, kuri numatyta paradus krovinį“. SMGS šią situaciją reglamentuoja 20 str. 5, 8 , 9, 12 paragrafais ir 23 str. 1 par. 2 d. ir 2 paragrafu. 20 str. numato: „Vežimo sutartis gali būti pakeista pagal raštišką siuntėjo ar gavėjo pareiškimą. Galinis geležinkelis gali leisti naudoti šiame geležinkelyje galiojančiomis vidaus taisyklėmis nusttaytą kitokią pareiškimo formą, nei SMGS priede, vežimo sutarčiai pakeisti. Siuntėjas turi užpildyti pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti, vadovaudamasis 7 str. 2 paragrafo nuorodomis dėl jo vertimo į OSŽD darbo kalbą. Pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti rašo atskirai kiekvienai siuntai viename egzemplioriuje ir pateikia: siuntėjas – pradinėje stotyje, gavėjas – pasienio stočiai, per kurią įvažiuojama į galinę šalį. Siuntėjas turi įrašyti pareiškimo vežimo sutarčiai pakeisti tekstą į važtaraščio dublikato (3 važtaraščio lapas), kuris kartu su pareiškimu pateikiamas geležinkeliui, skiltį „Krovinio pavadinimas“. Gavėjo pareiškimas vežimo sutarčiai pakeisti gali būti pateiktas ir kelioms siuntoms, jeigu jos vežamos keliuose vagonuose ir jeigu šių krovinių vežimo sutarties pakeitimas numato šių

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

krovinių vežimą į tą pačią stotį ir to paties gavėjo adresu. Pradinė stotis pareiškimo vežimo sutarčiai pakeisti gavimą patvirtina uždėdama kalendorinį spaudą ant važtaraščio dublikato ir ant pareiškimo bei darbuotojo, kuris priėmė pareiškimą, parašu, po ko važtaraščio dublikatas grąžinamas siuntėjui [28].

Gavėjas gali pateikti pareiškimą vežimo sutarčiai pakeisti, nepateikęs važtaraščio dublikato. Siuntėjas neatsako už pasekmes, kurios iškilo dėl vežimo sutarties pakeitimo, kuris atliktas pagal gavėjo raštišką pareiškimą arba galinės stoties telegrafo pareiškimą. Vežimo sutarties pakeitimą gali atlikti vieną kartą siuntėjas ir vieną kartą gavėjas. Pasikeitus vežimo sutarčiai, važtapinigiai apskaičiuojami ir išieškomi vadovaujantis 13 ir 15 straipsniais, atsižvelgus į šias ypatybes: 1. jeigu krovinys turi būti išduotas pakelinėje stotyje, tai važtapinigiai skiačiuojami ir išieškomi tik už vežimą iki šios stoties. Jeigu krovinys jau pervažiavo naują galinę stotį ir geležinkelis grąžina jį į tą stotį, tai be važtapinigių iki krovinio sulaikymo stoties atskirai perskaičiuojami ir išieškomi važtapinigiai už vežimą nuo krovinio sulaikymo iki naujos galinės stoties; 2. jeigu krovinys turi būti išsiųstas į naują stotį, kurį yra toliau negu pirmoji galinė stotis, arba išsiųstas į stotį, kuri nėra pirmos galinės stoties kelyje, tai važtapinigiai apsakičiuojami ir išieškomi atskirai už vežimą iki pirmos galinės stoties arba iki krovinio sulaikymo stoties ir nuo krovinio sulaikymo stoties iki naujos galinės stoties. 3. jeigu krovinys turi būti grąžintas į pradinę stotį, tai važtapinigiai apskaičiuojami ir išieškomi iš siuntėjo už vežimą iki tos stoties, iš kurios bus grąžintas krovinys, ir atskirai už vežimą nuo žios sutarties iki pradinės stoties. SMGS 23 str. 1 paragrafo 2 p. ir 2 paragrafe numatyta: „Geležinkelis atsako už pasekmes dėl įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos laikydamasis 11 straipsnio 2 ir 3 paragrafų reikalavimų prie važtaraščio pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimo arba už pasekmes dėl jo kaltės neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, pareikštus pagal 20 str. 2 ir 3 paragrafų reikalavimus. Bet kuriuo atveju geležinkelis neturi atlyginti didesnių nuostolių sumų negu būtų viso krovinio praradimo suma“. Iš šių CIM ir SMGS nuostatų galime daryti išvadą, kad sąlygos vežimo sutarties pakeitimo nesiskiria, išskyrus nuostatas, kurios išdėstytos CIM 19 str. 7 p. dėl važtaraščio dublikato – SMGS tokia sąlyga neegzistuoja dėl paties važtaraščio specifikos. Kaip jau buvo minėta anksčiau, SMGS važtaraštis yra itin sudėtingos struktūros transporto dokumentas, susidedantis iš 5 lapų ir pildomas sudėtinga tvarka.

Prie vežimo sutarties skyriaus tikslinga aptarti ir kliūtis kroviniui vežti ir išduoti, kadangi jos neišvengiamai įtakoja vežimo sutarties vykdymo tvarką, bei jų teisinius padarinius. Šiuos atvejus CIM ir SMGS reglamentuoja panašiai. CIM 22 str. 1 paragrafo a - b dalyse numatyta: „vežėjas turi teisę susigrąžinti išlaidas, kurias jis patyrė: a. pateikdamas prašymą duoti nurodymus; b. vykdydamas

---

[28] Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) // International Rail Transport Committee (CIT). – July 1, 2006.

gautus nurodymus“. SMGS 21 str. 1 paragrafe nustatyta, kad geležinkelis turi teisę išieškoti važtapinigius už krypties pakeitimą ir pratęsti krovinio pristatymo terminą, išskyrus atvejus, kai klatė tenka geležinkeliui. 7 paragrafe numatoma, kad jei krovinio vežimo arba išdavim ometu dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės atsiras kliūtys kroviniui vežti arba išduoti, tai geležinkeliui apmokamos visos išlaidos, kurias jis patyrė dėl vežimo arba išdavimo sugaišties. Jeigu kliūtis kroviniui vežti arba išduoti atsirado ne dėl siuntėjo ar gavėjo kaltės, tai geležinkeliui apmokamos visos išlaidos, kurios atsirado dėl to, kad siuntėjas ar gavėjas nepateikė nurodymų į geležinkelio užklausą dėl atsiradusios kliūties kroviniui vežti ar išduoti per atitinkamą laiką (8 ar 4 paras), arba nurodymai buvo tokie, kokių neįmanoma vykdyti. Jeigu tokios kliūtys atsiranda pradiniame ar galiniame geležinkelyje, tai mokesčiai dėl tokių išvadų apskaičiuojami, vadovaujantis šiuose geležinkeliuose galiojančiomis vidaus taisyklėmis ir tarifais. Jeigu tokios kliūtys atsiranda tranzitiniuose geležinkeliuose, tai mokesčiai dėl tokių išlaidų apskaičiuojami pagal šiuo tarptautiniu vežimu suinteresuotiems geležinkeliams taikomus tranzitinius tarifus; jeigu tranzitiniame tarife nenumatytas tokių atvejų išlaidų apmokėjimas, tai mokesčiai už juos apskaičiuojami pagal tranzitiniuose geležinkeliuose galiojančias vidaus taisykles ir tarifus. Visi mokesčiai dėl nurodytų išlaidų įrašomi į važtaraštį ir išieškomi iš siuntėjo, gavėjo arba mokėtojo (ekspedicinės organizacijos, mokesčių agento ir kt.), atsižvelgiant į tai, kas iš jų pagal 15 straipsnį moka važtapinigius už tranzitinius geležinkelius.

CIM 22 str. 1 paragrafo c ir d punktai nustato, kad vežėjas turi teisę susigrąžinti išlaidas, kurias jis patyrė: c. nes negavo nurodymų, kurių prašė, arba juos gavo ne laiku; d. nes priėmė sprendimą pagal 20 str. 1 paragrafą („Kai iškyla krovinioo vežimo kliūtys, vežėjas sprendžia, ar tikslinga vežti krovinį toliau pakeitus krovinio vežimo maršrytą, ar, kad būtų naudingiau turinčiam tam teisę asmeniui, pateikti jam visą vežėjo turimą svarbią informaciją ir paprašyti, kad jis duotų nurodymus.“) nepaprašęs pateikti nurodymus, jei šios išlaidos susidarė ne dėl jo kaltės. visų pirma vežėjas gali susigrąžinti vežimo mokestį, taikomą maršrutui, kuriuo jis vyko, ir jam suteikiami tam maršrutui taikomi krovinio pristatymo terminai. SMGS 21 str. 3 paragrafe nustatyta, jog jeigu iš siuntėjo , kuriam buvo pranešta apie kliūtį kroviniui vežti ar išduoti, nebus gauta jokių nurodymų per 8 paras, o dėl gedžiųjų krovinių – per 4 paras nuo pranešimo išsiuntimo iš stoties, kurioje atsirado kliūtis, momento, arba bus gauti nurodymai, kurių neįmanoma įvykdyti, su kroviniu tvarkomasi pagal vidaus taisykles, galiojančias tame geležinkelyje, kuriame atsirado kliūtis. To paties straipsnio 2 paragrafo 6 punkte numatyta, kad jeigu pradinės stoties gautame pranešime kalbama apie maršruto pakeitimą arba gavėjo atsisakymą priimti krovinį, siuntėjas gali duoti nurodymus ir nepateikdamas važtaraščio dublikato. Pagal CIM vežėjas privalo užtikrinti krovinio saugojimą [29] .

[29] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

Tai nurodyta CIM 22 str. 2 paragrafe: 20 straipsnio 2 dalyje ir 21 straipsnio 1 dalyje minėtais atvejais vežėjas gali nedelsdamas iškrauti krovinį turinčio tam teisę asmens lėšomis. Iškrovus krovinį, laikoma, kad vežimas įvykdytas. *Tuomet vežėjas saugo krovinį turinčio tam teisę asmens vardu. Tačiau jis gali atiduoti saugoti krovinį trečiajam asmeniui ir tokiu atveju atsako tik už tinkamą šio asmens parinkimą.* Vežimo sutartyje numatyti ir kiti mokesčiai ir toliau mokėtini už krovinį. Iš SMGS normų galima daryti išvadą, kad vežėjas gali krovinį parduoti [30] .

Štai SMGS 21 str. 5 paragrafe nustatyta, kad jeigu krovinys buvo realizuotas, tai realizavus krovinį gauta suma, išskaičiavus iš jos pagal 13 straipsnio 1 paragrafą geležinkeliui priklausančius mokesčius, baudas ir išlaidas, kurie susiję su krovinio realizacija, grąžinama siuntėjui. Jeigu realizavus krovinį gauta suma nepadengia priskaičiuotų mokesčių, siuntėjas turi sumokėti skirtumą.

III. ATSAKOMYBĖS PRIELAIDOS IR DYDIS

Sutartinės ir nesutartinės atsakomybės reglamentavimas SMGS ir COTIF CIM;

CIM ir SMGS numato tik sutartinę atsakomybę, nesutartinė atsakomybė apskritai neįeina į šių teisės aktų reguliavimo sritį[31] .

Štai SMGS 2 str. 1 d. 1 p. numato: „šis Susitarimas yra privalomas ir galioja geležinkeliams, krovinių siuntėjams bei gavėjams (*vežimo sutarties dalyviams*), nesvarbu, koks jų valstybinis priklausomumas“. CIM 5 str. nurodyta: „jei šiose Vienodosiose taisyklėse nenumatyta kitaip, bet kuri nuostata, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti šioms Vienodosioms taisyklėms, yra niekinė ir negalioja. Tokios nuostatos negaliojimas neturi įtakos kitų vežimo sutarties nuostatų galiojimui. Nepaisydamas to, vežėjas gali prisiimti didesnę atsakomybę ir didesnius įsipareigojimus, negu numatyta CIM”.

Atsakomybės dydžio reglamentavimas SMGS ir COTIF CIM

SMGS 23 str. 2 paragrafas, 25 str. 3 paragrafas ir 26 str. 5 paragrafas numato atsakomybės dydžio reglamentavimo bendrąsias nuostatas ir principus. 23 str. 2 pargrafe numatyta, jog bet kuriuo atveju geležinkelis neturi atlyginti didesnių nuostolių sumų negu būtų viso krovinio praradimo suma.

---

[30] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

[31] Ten pat.

25 str.(atlygio dydis už viso ar dalies krovinio praradimą) 3 paragrafas nustato, kad siuntėjo arba gavėjo išlaidų bei nuostolių, nesusijusių su krovinio vežimo sutartimi, geležinkelis nekompensuoja. 26 str. (atlygio dydis už krovinio sugadinimą, gedimą arba kokybės pablogėjimą dėl kitokių priežasčių) 5 paragrafas numato, kad siuntėjų ir gavėjų išlaidų, nesusijusių su vežimo sutartimi, geležinkelis neatlygina. Pažymėtina, kad SMGS numato atvejus, kai a priori nustatoma, kada geležinkeliui atsakomybė nekyla.

Tokie *a priori* atvejai numatyti SMGS 23 str. 4 paragrafe. Jame nustatyta, jog geležinkeliai atleidžiami nuo atsakomybės tokiais atvejais:

1. už vienetinių krovinių, vežamų taroje arba aprištų, masės trūkumą, jeigu krovinys buvo išduotas gavėjui esant visiems jo vienetams, tvarkingoje taroje ar tvarkingai aprištas bei be išorinių priėjimo prie paties krovinio požymių, kurie galėjo būti krovinio masės trūkumo priežastimi;
2. už vežamo ne taroje ar neaprišto vienetinio krovinio masės trūkumą, jeigu išduodant krovinį gavėjui buvo visi jo vienetai ir nebuvo išorinių priėjimo prie paties krovinio požymių, kurie galėjo būti krovinio masės trūkumo priežastimi;
3. už siuntėjo pakrauto į vagoną arba konteinerį krovinio masės ar vienetų skaičiaus trūkumą, jeigu vagonas ar konteineris, kuriame buvo vežamas krovinys, buvo atiduotas gavėjui užplombuotas pagal SMGS 9 str. 8 paragrafą tvarkingomis siuntėjo ar pradinės stoties plombomis, arba be išorinių priėjimo prie krovinio požymių, kurie galėjo būti krovinio masės ir vienetų skaičiaus trūkumo priežastimi;
4. už visišką ar dalinį nuimamų ir atsarginių detalių, esančių užplombuotuose automobiliuose ir kitose savaeigėse mašinose, praradimą, jeigu šie automobiliai, traktoriai ir kitos savaeigės mašinos buvo atiduotyi gavėjui užplombuoti pagal SMGS 7 priedo 3 paragrafą tvarkingomis siuntėjo plombomis, arba jeigu šie automobiliai, traktoriai ir kitos savaeigės mašinos buvo atiduoti gavėjui nepažeisti ir be išorinių priėjimo požymių, kurie galėjo būti atsarginių dalių visiško ar dalinio praradimo priežastimi;

CIM 15 str. 3 par. numatyta, jog jeigu važtaraštyje įrašyti ir prie jo pridėti arba vežėjui atiduoti saugoti dokumentai pradingo arba buvo neteisėtai panaudoti, vežėjas atsako už visus dėl to atsiradusius padarinius, nebent dokumentai pradingo arba dėl neteisėto dokumentų panaudojimo susidariusi žala atsirado dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti nuo jų pasekmių. Tačiau kompensacijos dydis negali būti didesnis už tą, kuris numatytas praradus krovinį.

Pažymėtina, kad pagal CIM vežėjo atsakomybė gali būti išplėsta susitarimo pagrindu. SMGS nenumato galimybės išplėsti geležinkelio atsakomybę.

Tiek CIM, tiek SMGS apriboja geležinkelio atsakomybę tiesioginės žalos aspektu, tačiau skirtingais būdais. CIM apibrėžia maksimalią žalos (nuostolių) atlyginimo sumą – 17 SDR (atsiskaitymo vienetų)

už 1 krovinio kilogramą (CIM 30 str. 2 par.), tačiau irgi su išimtimis – numatyta, kad praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti kaip krovinį, arba įvairiarūšio transporto vienetą, arba jų nuimamas dalis, kompensacija, nemokant jokių kitų žalos atlyginimų, yra ne didesnė, negu įprastinė geležinkelių transporto priemonės arba įvairiarūšio transporto vieneto, arba jų nuimamų dalių vertė jų praradimo dieną praradimo vietoje. Jei nėra įmanoma nustatyti praradimo dienos ir vietos, kompensacija apskaičiuojama pagal įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje. Taip pat išimtis nuo 17 atsiskaitymo vienetų taikoma, kai žala padaryta dėl *netyčinio neapgalvojimo* [32]. SMGS apibrėžia maksimalią išmokos sumą, kuri yra lygi krovinio vertei.

Ypatingi atsakomybės atvejai SMGS ir COTIF CIM

SMGS ir CIM panašiai reglamentuoja atsakomybę už pakrovimą, netinkamą įpakavimą, krovinį lydinčiųjų dokumentų nebuvimą ar jų netinkamumą, atlyginimą už intermodalinio transporto vieneto (toliau – ITV) praradimą ar sužalojimą, kuris siekia ITV kainą ar vertę.

Pirmiausiai, CIM ir SMGS numato panašią atsakomybę už važtaraštyje pateiktus duomenis. Tai reglamentuoja atitinkamai CIM 8 str. ir SMGS 12 str. pirmas ir trečias paragrafai. SMGS nustato dar papildomą atsakomybę, kurios CIM nenumato, - baudas už važtaraštyje pateiktus klaidingus, netikslius ar neišsamius duomenis. SMGS nustatyta, kad atsakomybė už klaidingų, netikslių ir neišsamių duomenų pateikimą tenka siuntėjui. Geležinkelis tik disponuoja teise patikrinti važtaraštyj nurodytų duomenų ir pareiškimų tikslumą. Baudos imamos, jei važtaraštyje klaidingai, neišsamiai ir netiksliai nurodyti duomenys ir pareiškimai, dėl ko: a) buvo priimti vežti daiktai, kurių vežimas uždraustas vienoje iš šalių, kurių geležinkeliai turi dalyvauti vežime; daiktai, kurių vežimas nors vienoje šalyje, kurios geležinkeliu būtų vežamas krovinys, yra pašto žinybos monopolija; sprogstamieji sviediniai ir šaudmenys, išskyrus medžioklės ir sporto; sprogstamosios medžiagos, suskystintosios, suslėgtosios arba slegiant ištirpintos dujos, savaime užsidegančios medžiagos, arba radioaktyviosios medžiagos; smulkiosios siuntos, kurių vieno vieneto masė yra mažesnė nei 10 kg. Šis apribojimas netaikomas kroviniams, kurių vieneto matmenys viršija 0.1 m^3; perkraunami kroviniai, kurių masė didesnė kaip 1.5 tonos vagonuose su neatidengtu stogu; b) pavojingi kroviniai, kuriuos leidžiama vežti laikantis tam tikrų taisyklių, buvo priimti vežti neįvykdžius numatytų šiems kroviniams reikalavimų; c) siuntėjo pakrauto krovinio masė viršija maksimalų krovumą. Baudos už a ir b punktuose nurodytus pažeidimus

[32] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

imamos penkis kartus padidinus važtapinigius už vežimą geležinkeliu, kuriame buvo aptiktas pažeidimas. Baudos pagal c punktą imamos penkis kartus padidinus važtapinigius už krovinio viršsvorio vežimą geležinkeliu, kuriame buvo aptiktas šis viršsvoris. Ši bauda neimama, jeigu pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles, siuntėjas važtaraščio skiltyje „Ypatingi siuntėjo pareiškimai“ parašė, kad pakrautą vagoną turi pasversti geležinkelis. Visas aukščiau numatytas baudas geležinkelis turi teisę išieškoti neatsižvelgiant į galimų nuostolių padengimo mokesčius ir kitas baudas, kurias siuntėjas ar gavėjas moka pagal SMGS susitarimą. CIM 8 str. nustato, kad siuntėjas atsako už bet kokias išlaidas ir žalą, kurias patyrė vežėjas, jei siuntėjas važtaraštyje įrašė klaidingus, netikslius, ne visus duomenis ar juos nurodė ne tam skirtoje vietoje arba neįrašė RID nurodytų duomenų. Jei siuntėjo prašymu vežėjas įrašė duomenis važtaraštyje, laikoma, kad jis tai padarė siuntėjo vardu, kol neįrodyta priešingai. Jei važtaraštyje nėra įrašo, kad vežimui taikoma CIM, neatsižvelgiant į bet kurias kitas tam prieštaraujančias nuostatas, vežėjas atsako už bet kokias išlaidas ir žalą, kurias patyrė turintis tam teisę asmuo dėl šio įrašo nepateikimo [33].

Nuostatos dėl atsakomybės vežant pavojingus krovinius reglamentuojamos CIM 9 str. ir SMGS 5 str. 7 ir 9 paragrafai bei priedas Nr. 2. CIM numato, kad jei siuntėjas neįrašė RID nurodytų duomenų, vežėjas gali bet kada pagal aplinkybes iškrauti ar sunaikinti krovinį, arba jį padaryti nekenksmingą ir už tai neprivalo mokėti kompensacijos, nebent priimdamas krovinį vežti jis žinojo, kad krovinys pavojingas. SMGS 2 priedo sąlygos dėl pavojingų krovinių vežimo yra identiškos RID taisyklėms. SMGS 2 priedo sąlygos ir RID taisyklės išimtinai liečia techninę atsakomybę už pavojingų krovinių vežimą.

Atsakomybė už krovinio pakrovimą SMGS ir CIM yra vienoda. SMGS 9 str. 4 d. numato, kad jeigu krovinį pakrauna siuntėjas, jis atsako už visas nepatenkinamo pakrovimo pasekmes ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtą žalą. CIM 13 str. 2 paragrafas numato, jog siuntėjas atsako už visus padarinius, jei netinkamai pakrovė krovinį, ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą. Pareiga įrodyti, kad krovinys buvo netinkamai pakrautas, tenka vežėjui. Nuostatos dėl atsakomybės už krovinio plombavimą SMGS ir CIM skiriasi. SMGS numatyta, kad krovinio plombavimas yra privalomas. CIM nuostatas dėl plombavimo reglamentuoja specialus CIT leidinys.

CIM ir SMGS panašiai reglamentuoja ir atsakomybę, tuo atveju, kai krovinio pakuotės būklė nepatenkinama. CIM 14 str. nurodo: „siuntėjas atsako už visas krovinio neįpakavimo arba netinkamo įpakavimo pasekmes ir privalo atlyginti vežėjui dėl to atsiradusią žalą, nebet netinkama pakuotė buvo matoma arba vežėjas apie ją žinojo priimdamas vežti krovinį ir nepateikė jokių išlygų“. SMGS 9 str. 1 par. nurodyta: „Kroviniai, kuriuos reikia vežti taroje arba įpakuotus, siekiant juos apsaugoti nuo

---

[33] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

praradimo, gedimo ar kokybės pablogėjimo ar dėl kitų priežasčių, apsaugoti vežimo priemones ir kitus krovinius nuo sugadinimo, apsaugoti žmones nuo sužalojimo, turi būti pateikiami vežti šiuos reikalavimus atitinkančioje taroje ar pakuotėje. Siuntėjas atsako už visas pasekmes dėl taros ar pakuotės nebuvimo arba nepatenkinamos jų būklės ir turi atlyginti geležinkeliui dėl to patirtus nuostolius. Jeigu tokie kroviniai pateikiami vežti be taros arba pakuotės, netvarkingoje, neatitinkančioje krovinio savybių ar netinkamoje perkrauti iš vagono į vagoną taroje arba pakuotėje, geležinkelis turi atsisakyti priimti tokius krovinius, jeigu išorinės apžiūros metu galima nustatyti, kad tara arba pakuotė neatitinka reikalavimų saugiai nuvežti krovinių. Geležinkelis privalo apžiūrėti išorės tarą arba pakuotę tik tais atvejais, kai pakrauna geležinkelis arba siuntėjas, prižiūrimas geležinkelio darbuotojo. Jeigu geležinkelis atsisako priimti krovinį, tai pagal siuntėjo reikalavimą turi įforminti apie tai aktą, kurio vieną egzempliorių turi įteikti siuntėjui“. Taigi tiek CIM, tiek SMGS krovinio netinkamos taros ar pakuotės atveju atsakomybė tenka siuntėjui. CIM egzistuoja galimybė susitarti, kad krovinys su netinkama tara ar pakuote būtų priimtas vežti. SMGS tomis pat aplinkybėsmis numato, kad krovinys su blogu įpakavimu geležinkelio nėra priimamas vežti.

CIM 15 str. ir SMGS 11 str., 23 str. numato atsakomybę už krovinį lydinčiųjų dokumentų tvarkingumą ir juose esančios informacijos tikslumą. CIM 15 str. 1 – 3 par. nurodyta: „Siuntėjas prie važtaraščio prvalo pridėti dokumentus, kurie reikalingi prieš krovinio pristatymą atlikti muitinės ar kitų administarcinės valdžios institucijų formalumus, arba pateikti juos vežėjui ir suteikti jam visą reikalingą informaciją. Vežėjas neprivalo tikrinti, ar šie dokumentai ir informacija yra teisingi ir pakankami. Siuntėjas atsako už vežėjui padarytą bet kokią žalą, kuri atsiranda, kai šių dokumentų ir informacijos nėra, trūksta arba jie neteisingai užpildyti, jei nėra vežėjo kaltės. Jeigu važtaraštyje įrašyti arba prie jo pridėti arba vežėjui atiduoti saugoti dokumentai pradingo arba buvo neteisėtai panaudoti, vežėjas atsako už visus dėl to atsiradusius padarinius, nebent dokumentai pradingo arba dėl neteisėto dokumentų panaudojimo susidariusi žala atsirado dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir apsaugoti nuo jų pasekmių. Tačiau kompensacijos dydis negali būti didesnis už tą, kuris numatytas praradus krovinį“. SMGS 11 str. 1 – 2 paragrafuose numatyta: „Siuntėjas prie važtaraščio turi pridėti lydinčiuosius dokumentus, kurie reikalingi visame kelyje pagal muitinės ir kitas taisykles, be to, jeigu būtina, sertifikatą ir specifikaciją. Šie dokumentai turi būti tik tų krovinių, kurie surašyti važtaraštyje. Visi siuntėjo pridėti prie važtaraščio dokumentai turi būti išvardyti važtaraščio skiltyje „siuntėjo pridėti dokumentai“ ir taip stipriai pritvirtinti prie važtaraščio, kad negalėtų atsiskirti kelyje. Jeigu siuntėjas nepridėjo prie važtaraščio dokumentų, leidžiančių išvežti krovinį į užsienį, jis turi važtaraščio skiltyje „Ypatingi siuntėjo pareiškimai“ nurodyti dokumento pavadinimą, jo numerį ir išdavimo datą, taip pat muitinę, į kurią jis nukreipė šį dokumentą. Jeigu siuntėjas nepridėjo prie važtaraščio sertifikato arba specifikacijos, jis turi važtaraščio skiltyje „Siuntėjo pridėti dokumentai“ padaryti atžymą apie tai, kad tokių dokumentų pridėti nereikia. Jeigu siuntėjas neįvykdys šių reikalavimų, pradinė stotis neturi

priimti šio krovinio vežti. Geležinkelis neturi tikrinti siuntėjo prie važtaraščio pridėtų dokumentų taisyklingumo ir pakankamumo. Siuntėjas atsako prieš geležinkelį už pasekmes, kurios atsirado dėl nepridėtų dokumentų ar netvarkingų lydinčiųjų dokumentų. Jeigu krovinio vežimas ar jų išdavimas užlaikomi dėl to, kad siuntėjas nepateikė būtinų lydinčiųjų dokumentų arba jo pateiktų ir važtaraščio skiltyje „Siuntėjo pridėti dokumentai“ nurodytų dokumentų nepakanka arba jie netvarkingi, tai už sugaištą laiką imama bauda arba mokesčiai, būtent: už krovinio saugojimą, vagonų prastovą. Jeigu ši sugaištis įvyksta pradiniame arba galiniame geležinkelyje, tai baudos skaičiuojamos pagal šiuose geležinkeliuose galiojančias taisykles. Jeigu ši sugaištis įvyksta tranzitiniame geležinkelyje, tai šie mokesčiai skaičiuojami pagal suinteresuotų geležinkelių tarptautiniams vežiojimams naudojamus tranzitinius tarifus; jeigu tranzitiniame tarife šiems atvejams nenustatytas mokestis už krovinio saugojimą ir vagonų prastovą, tai bauda skaičiuojama pagal šiuose tranzitiniuose geležinkeliuose galiojančias vidaus taisykles <...>.“ SMGS 23 str. 1 par. 2 p. nurodyta, jog „ geležinkelis atsako už pasekmes dėl įrašytų į važtaraštų dokumentų, kuriuos, laikydamais 11 str. 2 ir 3 paragrafų reikalavimų, prie važtaraščio pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, paradimo arba už pasekmes dėl jo kaltės neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, pareikštus pagal 20 str. 2 ir 3 paragrafų reikalavimus.“, o 2 par. numatyta : „bet kuriuo atveju geležinkelis neturi atlyginti didesnių nuostolių sumų negu būtų viso krovinio praradimo suma“. Taigi CIM ir SMGS nuosttaos dėl atsakomybės už lydinčiųjų dokumentų pateikimą ir informaciją iš esmės nesiskiria, abu aktai numato siuntėjo atsakomybę, vežėjo atsakomybės atvejus ir atsakomybės ribas.

KROVINIO PRARADIMAS IR SUGADINIMAS

Visiško praradimo reglamentavimas SMGS ir COTIF CIM

Visiškas krovinio praradimas tiek SMGS, tiek COTIF CIM normose suprantamas kaip viso krovinio fizinis praradimas, krovinio vertės, jam būdingų savybių absoliutus netekimas, negrįžtamas sugadinimas. Jungtinių tautų organizacijos sekretoriato išlesitame biuletenyje[34] dėl tarptautinės prekybos ir vystymosi tema apie vežėjo atsakomybę ir sutarčių laisvę buvo pažymėta, jog visos tarptautinės konvencijos, reguliuojančios vežimus sausumos keliais, jūra ir oru, nustato tokius identiškus vežėjo atsakomybės principus: pirma, visi esantys tarptautiniai režimai įtvirtina minimalius vežėjo atsakomybės standartus, kurie yra privalomi, antra, esamo reguliavimo privalomas taikymas numato standartines ir privalomas sutarčių sąlygas, kurios nėra šalių pasirenkamos, o numatytos konvencijose ir atsispindi krovinio vežimo dokumentuose.

[34] Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument. – Report by UNCTAD secretoriat // United nations conference on trade and development. - http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf. Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 05

CIM 23 str. 1 p. numato, jog vežėjas atsako už žalą, atsiradusią praradus visą krovinį ar jo dalį arba jį apgadinus, kai tai įvyksta nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo pristatymo, taip pat už žalą, atsiradusią pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, nesvarbu, kokia geležinkelių infrastruktūra buvo naudota. CIM atsakomybė už krovinio praradimą ar sugadinimą apribojama maksimalia 17 atsiskaitymo vienetų (SDR) suma už vieną krovinio bruto masės kilogramą.
SMGS 23 str. 1 p. numatyta, kad geležinkelis atsako už krovinio pristatymo termino nesilaikymą ir už nuostolį, kuris atsirado dėl viso arba dalies krovinio praradimo, masės trūkumo, krovinio sugadinimo, gedimo arba jo kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių per visą laiką nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo galinėje stotyje, o jeigu krovinys persiųstas į šalis, kurių geležinkeliai nėra SMGS susitarimo dalyviai, - iki važtaraščio pagal kitą susitarimą dėl tiesioginių tarptautinių vežiojimų įforminimo. Geležinkelis atsako už pasekmes dėl įrašytų į važtaraštį dokumentų, kuriuos laikydamasis reikalavimų prie važtaraščio pridėjo siuntėjas ar muitinės įstaiga, praradimo arba už pasekmes dėl jo kaltės neįvykdytus vežimo sutarties pakeitimus, pareikštus pagal 20 straipsnio 2 ir 3 paragrafų reikalavimus. Bet kuriuo atveju geležinkelis neturi atlyginti didesnių nuostolių sumų negu būtų viso krovinio praradimo suma.
Geležinkelis atleidžiamas nuo atsakomybės už viso arba dalies priimto vežti krovinio praradimą, krovinio masės sumažėjimą, krovinio sugadinimą, gedimą arba kokybės pablogėjimą dėl kitokių priežasčių, jeigu viso arba dalies krovinio praradimas, krovinio masės sumažėjimas, krovinio sugadinimas, gedimas arba jo kokybės pablogėjimas dėl kitokių priežasčių atsitiko:
1) dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo geležinkelio, kurių jis negalėjo numatyti;
2) dėl to, kad pradinėje stotyje priimtas veti krovinys buvo nekokybiškas arba dėl jo ypatingų natūralių ir fizinių savybių pats užsidegė,sulūžo; sudužo ar tapo nehermetiška stiklinė, polietileninė ar kitokia tara bei pakuotė; surūdijo, iš vidaus susigadino ar dėl kitokių panašių priežasčių;
3) dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės ar jų reikalavimų, dėl kurių pasekmių negalima apkaltinti geležinkelio;
4) dėl susijusių su pakrovimu arba iškrovimu priežasčių, jeigu pakrovė arba iškrovė siuntėjas arba gavėjas; kad krovinį pakrovė siuntėjas, nustatoma pagal atitinkamą važtaraščio skiltį. Šioje skiltyje nėra duomenų apie tai, kas pakrovė krovinį, tai laikoma, kad krovinį pakrovė siuntėjas;
5) dėl vežimo atviruose vagonuose krovinių, kuriuos taip vežti leidžiama pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles;
6) dėl to, kad siuntėjas ar gavėjas arba jų paskirti krovinio palydovai neįvykdė nurodymų, arba dėl to, kad palydovų kvalifikacija neatitiko šių nurodymų reikalavimų;
7) dėl to, kad krovinys buvo ne taroje ar neįpakuotas, jeigu jį vežant tai būtina pagal 9 straipsnio 1 paragrafo reikalavimus, nebuvo garantuotas vežamo krovinio saugumas visą kelią;

8) dėl tokių krovinio taros ar pakuotės trūkumų, kurių geležinkelis, priimdamas krovinį vežti ir apžiūrėdamas jo išorinės pradinėje stotyje, negalėjo aptikti, dėl ko visą kelią nebuvo garantuotas vežamo krovinio saugumas;
9) dėl to, kad siuntėjas atidavė vežti daiktus, kuriuos vežti draudžiama, klaidingai, netiksliai ar neišsamiai pavadintus;
10) dėl to, kad siuntėjas atidavė vežti krovinius, kurie priimami vežti laikantis ypatingų taisyklių, klaidingai, netiksliai ar neišsamiai pavadintus arba nesilaikydamas šio Susitarimo taisyklių;
11) dėl krovinio masės sumažėjimo, atsiradusio dėl ypatingų natūralių savybių, jeigu šis sumažėjimas viršija nurodytas normas;
Geležinkelių transporto kodekso 57 str. numatyta, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) visiškai atsako už priimto vežti krovinio praradimą, trūkumą ir sužalojimą nuo jų priėmimo vežti iki atidavimo gavėjui arba perdavimo nustatyta tvarka jo įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad krovinio paradimas, trūkumas ar sužalojimas kilo ne dėl jo kaltės [35].

Dalinis praradimas ir sugadinimas SMGS ir COTIF CIM

Dalinis krovinio praradimas / sugadinimas bendrojoje transporto teisinėje teorijoje ir praktikoje yra suvokiamas kaip krovinio vertės sumažėjimas, krovinio masės, tūrio, kitų fizinių būklių trūkumas. Dalinį krovinio praradimą reglamentuoja tie patys SMGS, COTIF CIM, GTK straipsniai, kuriuose reglentuojamas ir visiškas praradimas.

Fiktyvus praradimas ir jo padariniai SMGS ir COTIF CIM

Fiktyvus krovinio praradimas numatytas CIM 29 str. 1 p. ir SMGS 17 str., tačiau nenumatytas Geležinkelių transporto kodekse. COTIF CIM 29 str. 1 p. numato, jog turintis tam teisę asmuo gali, neprivalėdamas pateikti papildomų įrodymų, laikyti krovinį prarastu, jeigu per 30 dienų nuo krovinio pristatymo termino pabaigos jis nebuvo pristatytas arba perduotas disponuoti. Gavęs kompensaciją už prarastą krovinį, turintis tam teisę asmuo gali raštu paprašyti, kad jam nedelsiant būtų pranešta, jeigu per metus nuo kompensacijos išmokėjimo dienos krovinys būtų surastas. Vežėjas raštu patvirtina apie tokio prašymo gavimą. Per 30 dienų nuo pranešimo gavimo dienos turintis tam teisę asmuo gali pareikalauti, kad krovinys būtų jam pristatytas, o jis apmokės vežimo sutartyje numatytas išlaidas ir grąžins gautą kompensaciją, atitinkamais atvejais atėmęs į šią sumą įskaičiuotas išlaidas. Tačiau jis

[35] Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas// Valstybės žinios. 2004-04-30, Nr. 72-2489.

nepraranda teisės reikalauti 33 ir 35 straipsniuose nustatytos kompensacijos už vėlavimą pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą. Jeigu nurodytas prašymas nepateikiamas arba jeigu nurodymai per nustatytą terminą neduodami, arba jeigu krovinys atsiranda vėliau negu po metų nuo kompensacijos išmokėjimo dienos, vežėjas disponuoja kroviniu pagal vietos, kurioje yra krovinys, įstatymus ir kitus teisės aktus.

SMGS 17 str. 6 p. numato, kad gavėjas gali laikyti krovinį prarastu, jeigu šis krovinys nebuvo išduotas gavėjui per 30 dienų nuo apskaičiuoto pristatymo termino pabaigos ir galinė stotis važtaraščio dublikato arba važtaraščio originalo ir pranešimo apie krovinio atvežimą, kuriuos pateikė gavėjas, skiltyje „Krovinio pavadinimas“ padarė žymą „Krovinys neatvežtas“. Ši žyma turi būti patvirtinta galinės stoties kalendoriniu spaudu. Bet jeigu krovinys į galinę stotį atvežtas pasibaigus nurodytam terminui, tai galinė stotis turi apie tai informuoti gavėją. Gavėjas turi priimti krovinį, jeigu jis atvežtas ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo pristatymo termino pabaigos, ir grąžinti geležinkeliui pinigus, kuriuos jis gavo kaip kompensaciją už prarastą krovinį, grąžintus važtapinigius ir kitas krovinio vežimo išlaidas. Jeigu kompensacija už prarastą krovinį ir krovinio vežimo išlaidos buvo sumokėti siuntėjui, tai siuntėjas šią kompensaciją turi grąžinti geležinkeliui. Bet gavėjas turi teisę pateikti geležinkeliui pretenziją dėl baudos sumokėjimo už krovinio pristatymo termino nesilaikymą, taip pat dėl kompensacijos už dalies krovinio praradimą, masės trūkumą, rasto krovinio sugadinimą, gedimą arba jo kokybės pablogėjimą dėl kitų priežasčių. Pradinė stotis, gavusi siuntėjo prašymą dėl krovinio paieškos, turi nedelsdama telegrafu perduoti jį išvykimo iš pradinio geležinkelio pasienio stočiai. Jeigu išvažiavimo iš pradinio geležinkelio pasienio stotis negali patvirtinti, kad perdavė krovinį į kaimyninį geležinkelį, tai ji krovinio paiešką pradiniame geležinkelyje atlieka vadovaudamasi šiame geležinkelyje galiojančiomis vidaus taisyklėmis. Jeigu išvažiavimo iš pradinio geležinkelio pasienio stotis gali patvirtinti krovinio perdavimą kaimyniniam geležinkeliui, tai ji telegrafu arba raštu turi perduotiįvažiavimo į kaimyninį geležinkelį pasienio stočiai prašymą dėl krovinio paieškos, duomenis apie krovinio perdavimą ir pranešti pradieni stočiai apie krovinio ir prašymo dėl krovinio paieškos perdavimą įvažiavimo į kaimyninį geležinkelį pasienio stočiai. Kitų tranzitinių geležinkelių pasienio stotys krovinio paiešką atlieka vadovaudamosios juose galiojančiomis vidaus taisyklėmis. Jeigu tranzitinis geležinkelis gali patvirtinti krovinio perdavimą į kitą geležinkelį, išvažiavimo iš atitinkamo tranzitinio geležinkelio pasienio stotis turi telegrafu arba raštu perduoti įvažiavimo į kitą tranzitinį geležinkelį pasienio stočiai prašymą dėl krovinio paieškos su duomenimis apie krovinio perdavimą ir pradieni stočiai pranešti apie krovinio bei prašymo krovinio paieškai perdavimą įvažiavimo į kaimyninį geležinkelį pasienio stočiai. Įvažiavimo į galinį geležinkelį pasienio stotis krovinio paiešką atlieka vadovaudamasi šiame geležinkelyje galiojančiomis vidaus taisyklėmis. Stotis, kuri aptiko krovinį arba nustatė jo praradimo faktą, telegrafu turi apie tai pranešti pradinei stočiai. Jeigu gavėjas pateikė prašymą dėl krovinio paieškos galinei stočiai, ši stotis turi perduoti jį telegrafu įvažiavimo į

galinį geležinkelį pasienio stočiai, kuri turi perduoti jį pradinei stočiai. Krovinio paieška turi būti atliekama Tarnybinės SMGS instrukcijos nustatyta tvarka. Krovinio paieškos rezultatai turi būti telegrafu perduoti galinei stočiai.

Atsakomybė už pavėluotą pristatymą SMGS ir COTIF CIM

Atsakomybė už pavėluotą pristatymą reglamentuota CIM 16 str., SMGS 14 str. CIM 16 str. numatyta, jog siuntėjas ir vežėjas susitaria dėl pristatymo termino. Jeigu nėra tokio susitarimo, pristatymo terminas negali būti ilgesnis negu toliau nurodyti terminai. Nustatomi tokie ilgiausi pristatymo terminai:

a) vagono siuntoms:

išsiuntimo terminas – 12 valandų,

vežimo terminas, taikomas kiekvienam pradėtam 400 km atstumui, – 24 valandos;

b) smulkioms siuntoms:

išsiuntimo terminas – 24 valandos,

vežimo terminas, taikomas kiekvienam pradėtam 200 km atstumui, – 24 valandos.

Atstumai taikomi sutartam maršrutui, o jei nėra tokio susitarimo – kuo trumpesniam maršrutui.

Vežėjas gali nustatyti papildomus atitinkamos trukmės krovinio pristatymo terminus šiais atvejais:

a) vežant siuntas:

1) skirtingo vėžių pločio geležinkeliais; 2) jūra arba vidaus vandenimis, 3) kelių transporto priemonėmis, kai nėra susisiekimo geležinkeliais;

b) esant nenumatytoms sąlygoms, dėl kurių neįprastai suintensyvėja eismas arba atsiranda neįprastų eksploatavimo sunkumų.

Papildomų krovinio pristatymo terminų trukmė turi būti nustatyta Bendrosiose vežimo sąlygose. Krovinio pristatymo terminas pradedamas skaičiuoti nuo tada, kai buvo priimtas vežti krovinys; jis pratęsiamas tiek, kiek buvo stovėta ne dėl vežėjo kaltės. Krovinio pristatymo termino laikas neskaičiuojamas sekmadieniais ir įstatymų nustatytomis švenčių dienomis. Pažymėtina, jog CIM išplečia savo taikymo sritį antru straipsnius, kuriame nurodo, kad CIM taikomas ir tuomet, kai krovinys dalį kelio vežamas automobilių, vidaus vandenų ir jūros transportu. Toks reglamentavimas nesikerta su CMR nustatytu reguliavimu, kuomet CMR vis tiek yra pagrindins dokumentas, kai vežimas iš esmės vykdomas automobilių transportu, kitas pervežimo rūšis naudojant kaip pagalbines [36]

[36] Professor Dr KF Haak and MAIH Hoeks. Arangements of intermodal transport in the field of conflicting conventions// Journal of International Maritime Law. 2004 (11), 13 pp., 422-434.

SMGS 14 str. nustatyta, kad krovinio pristatymo terminas visam krovinio vežimo keliui nustatomas pagal šias normas:

1)didžiosios skubos krovinių:

1.1. išsiuntimo terminas - 1 para

1.2. smulkiosios siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 200 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose - 1 para. 1.3. vagono arba didžiojo konteinerio siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 320 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose - 1 para. 1.4. vagono arba didžiojo konteinerio siuntos vežimo keleiviniais traukiniais terminas kiekvieniems pradėtiems 420 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose - 1 para.

2) mažosios skubos kroviniams: 2.1. išsiuntimo terminas - 1 para. 2.2. smulkiosios siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 150 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvaujančio geležinkelio ribose - 1 para. 2.3. vagono arba didžiojo konteinerio siuntos vežimo terminas kiekvieniems pradėtiems 200 tarifinių kilometrų kiekvieno vežime dalyvau-jančio geležinkelio ribose - 1 para.

Krovinio pristatymo terminas prasideda nuo 0.00 valandų kitos po važtaraščio įforminimo ir krovinio priėmimo vežti dienos. Jeigu krovinys priimtas su išankstiniu saugojimu iki išvykimo, tai pristatymo terminas prasideda nuo 0.00 valandų dienos, kuri eina po tos, kurią paskirta krovinį krauti. Vežimo terminas skaičiuojamas pagal faktišką krovinio vežimo nuo pradinės iki galinės stoties atstumą.

Pristatymo terminas pratęsiamas 2 paromis:

1) perkraunant krovinius į kitos vėžės vagonus;
2) keičiant vagonų vežimėlius kito tarpuvėžio vežimėliais;
3) keliant vagonus keltais.

Vežant negabaritinius krovinius terminas padidinamas 100 %. Pristatymo terminas padidinamas tiek:

1) kiek laiko sugaišta muitinės ir kitų institucijų reikalavimams įvykdyti; 2) kiek laiko truko vežimo pertraukos, kurios atsitiko ne dėl geležinkelio kaltės ir laikinai kliudė išsiųsti krovinį arba vežti jį toliau; 3) kiek laiko sugaišta dėl vežimo sutarties pakeitimo; 4) kiek laiko sugaišta kroviniui tikrinti, ar jo duomenys atitinka važtaraščio duomenis, ar laikomasi atsargumo priemonių kroviniams, kurie vežami ypatingomis sąlygomis, jeigu tikrinant bus aptikti neatitikimai; 5) kiek laiko sugaišta stotyse gyvūnams girdyti, išvesti jiems iš vagono arba jų veterinarinei apžiūrai; 6) kiek laiko sugaišta viršsvoriui iškrauti, kroviniui arba jo tarai ar pakuotei pataisyti, kroviniui perkrauti arba pakrovai

pataisyti, kai tai buvo atliekama dėl siuntėjo kaltės; 7) kiek laiko sugaišta dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės kitais atvejais.

Važtaraščio skiltyje „Pristatymo termino pratęsimas“ turi būti padaryta žyma apie krovinio užlaikymo priežastis, kurios suteikia geležinkeliui teisę pratęsti krovinio pristatymo terminą, ir sugaištą laiką. Pristatymo terminas laikomas įvykdytu, jeigu krovinys atvyko į galinę stotį iki termino pabaigos ir gali būti perduotas gavėjo žinion, apie ką geležinkelis praneša gavėjui. Gavėjo informavimo tvarka nustatoma pagal galiniame geležinkelyje galiojančią vidaus tvarką. Jeigu pagal galiniame geležinkelyje galiojančią vidaus tvarką, krovinys pristatomas gavėjui pagal važtaraštyje nurodytą adresą, tai pristatymo terminas laikomas įvykdytu, jeigu krovinys pristatytas iki pristatymo termino pabaigos. Tais atvejais, kai krovinys perkrautas pasienio stotyje ir jo dalis siunčiama pagal krovinio likučio lydraštį, pristatymo terminas skaičiuojamas pagal tą krovinio dalį, kuri atvyko su pagrindiniu važtaraščiu. Siuntėjas ir vežime dalyvaujantys geležinkeliai gali suderinti kitus pristatymo terminus.

Kroviniui užtrukus kelyje dėl SMGS 14 straipsnio 6 paragrafe nurodytų priežasčių, stotis, kurioje buvo sulaikytas krovinys, važtaraščio skiltyje „Krovinio pristatymo termino pratęsimas“ turi nurodyti sulaikymo priežastį ir trukmę. Kroviniui užtrukus kelyje ne dėl SMGS 14 straipsnio 6 paragrafe nurodytų priežasčių, stotis, kurioje buvo sulaikytas krovinys, važtaraščio skiltyje „Geležinkelio įrašai ir žymos“ turi padaryti žymą: „(7). Sulaikytas nuo _____ iki _____ dėl _____“.

Ši žyma patvirtinama stoties kalendoriniu spaudu ir darbuotojo parašu.

ATSAKOMYBĖS DYDŽIO RIBOS IR JŲ NUSTATYMO TVARKA

COTIF CIM normos

CIM 30 str. 1 p. Nustato, kad krovinio visiško ar dalinio praradimo atveju, vežėjas turi apmokėti, atmetant kitus nuostolius, kompensaciją pagal biržos kainas, kai neįmanoma jų nustatyti – rinkos kainą, o nesant galimybės apskaičiuoti pagal biržos ar rinkos kainą – pagal įprastinę tokios prekių rūšies ir kokybės tos dienos ir tos vietos, kur prekės buvo perimtos, vertę. CIM 30 str. numatyta, kad kai prarandamas visas krovinys arba jo dalis, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, kuri apskaičiuojama pagal biržos kainą arba, jei jos negalima nustatyti, pagal rinkos kainą, o jeigu negalima nustatyti nei biržos, nei rinkos kainos, pagal tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje. Kompensacija negali būti didesnė negu *17 atsiskaitymo vienetų* kiekvienam trūkstamam bendrosios masės kilogramui. Praradus geležinkelių transporto priemonę, riedančią savo ratais ir atiduotą vežti

kaip krovinį, arba įvairiarūšio transporto vienetą, arba jų nuimamas dalis, kompensacija, nemokant jokių kitų žalos atlyginimų, yra ne didesnė, negu įprastinė geležinkelių transporto priemonės arba įvairiarūšio transporto vieneto, arba jų nuimamų dalių vertė jų praradimo dieną praradimo vietoje. Jei nėra įmanoma nustatyti praradimo dienos ir vietos, kompensacija apskaičiuojama pagal įprastinę vertę krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje. Be to, vežėjas privalo grąžinti vežimo mokestį, sumokėtus muitus *ir kitas sumas*, sumokėtas vežant prarastą krovinį, išskyrus akcizo mokestį už tuos krovinius, kurie vežami taikant akcizų mokėjimo laikino atidėjimo režimą. Byloje *Bundesgerichtshof*[37] Vokietijos federalinis teisingumo teismas, kaip apeliacinė instancija, spręsdamas dėl bylos esmės, išaiškino sąvoką „kitos su vežimu susijusios išlaidos“. Bylos esmė buvo tokia: ieškovas – bendrovės M. GmbH, užsiimančios cigarečių gamyba Vokietijoje, draudikas, remdamasis perkelta ir galiojančia teise - prašė priteisti iš atsakovo D. AG. nuostolius, pastarajam neįvykdžius prievolės – nesumokėjus už cigaretes, ir taip, inter alia, pažeidus ir vadinamąją *tabako prievolę.* 1995 – 1997 m. laikotarpyje draudėjas (pardavėjas), remdamasis Europos Sąjungos mokesčių suspendavimu, siuntė pirkėjui Prancūzijoje cigaretes, neapmokestintas muitais ir už kurias nebuvo iš anksto atsiskaityta. Pagal mokesčių suspendavimą (sustabdymą), taikomą Europos Sąjungos kroviniams, cigaretės, pagamintos Vokietijoje yra atvežamos iš apmokestinamų sandėlių įgaliotų gavėjų įmonėms kitose valstybėse narėse. Mokestinė atsakomybė tabako produktams yra taikoma tada, kai šie produktai yra priimami igaliotų gavėjų įmonių, kurios nuo to momento tampa mokesčių subjektais. Jeigu mokesčių suspendavimo procedūra yra netaikoma tabako produktams ju pervežimo momentu, siuntėjas yra mokesčių subjektas. Tuo pačiu 1995 – 1997 m. laikotarpiu cigaretės vežimo metu buvo pavogtos 8 kartus. Atsakovas apmokėjo dalį tik tą dalį mokestinės prievolės, kuri jau buvo apdrausta. Ieškovas su tokiais atsakovo veiksmais nesutiko. Pirmos instancijos teismas patenkino Ieškovo ieškinį ir priteisė iš Atsakovo sumokėti visą piniginę prievolę. Apeliacinės instancijos teismas, gavęs Atsakovo skundą, pirmos instancijos teismo sprendimą panaikino. Apeliacinis teismas paneigė Atsakovo pareigą padengti Ieškovui tabako mokesčius, kurie buvo paskirti Prancūzijos mokestinių institucijų apdraustajai šaliai dėl to, kad cigaretėms nebuvo taikoma mokesčių suspendavimo procedūra. Teismas nurodė tokius savo sprendimo pagrindus:

1. Tabako mokestis nėra padengiamas pagal Vienodąsias taisykles (CIM) 30 str. 4 d. Pagal šį straipsnį geležinkelio bendrovė padengė pervežimo išlaidas, muitus ir kitas su vežimu susijusias išlaidas.

---

[37] Bundesgerichtshof (Germany), Ruling of 26 June, 2003. - http://www.otif.org/en/law/case-law.html; http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/RechtUrteil_BGH_Bemerkungen_e.pdf; http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_e.pdf;

Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 01.

Tabako mokestis neįėjo į „kitas su vežimu susijusias išlaidas“, nes šios išlaidos atsirado kaip rezultatas to, kad cigaretės buvo pavogtos. Tabako mokestis buvo dalis siuntėjo rizikos. Vadinasi, teismas nustatė, jog vežėjo (geležinkelio) atsakomybė vežant krovinius nėra vienoda visais atvejais: atsakomybė už visą krovinio vertę krovinio pristatymo vietoje ir atsakomybė už sugadintų ar prarastų prekių vertę pagal važtaraštį, kuomet gali būti sumažintas vežėjo atsakomybės dydis. Siuntėjas iš gavėjo turi gauti pretenziją (ieškinį) dėl žalos atlyginimo dėl išlaidų, susijusių su krovinio vežimu. Nukentėjusioji šalis negavo visos prekių vertės (kiekio), nes tokios išlaidos kaip muitai, vežimo mokesčiai ir kiti mokesčiai atitinkamai sumažina prekių vertę. Remiantis šia pozicija, tik tos muitinės rinkliavos, vežimo mokesčiai ir kiti mokesčiai, susiję su vežimu, yra kompensuojami, kurie lėmė tai, kad prekių pristatymo vietoje prekių (krovinio) vertė buvo išaugusi. Dėl to išlaidos, susijusios su krovinio pažeidimu, neturi būti atlygintos, nes šiuo atveju – netipiškai - krovinio pristatymo vietoje dėl jų prekių vertė buvo sumažėjusi. Visi tabako prievolė, kaip rezultatas to, kad cigaretės buvo perkeltos iš mokesčių suspendavimo procedūros, sudaro tam tikrą žalos piniginę išraišką. Tačiau tai tikrai nereiškia to, kad šie mokesčiai turi būti įskaičiuojami į „kitas su vežimu susijusias išlaidas“ pagal CIM 30 str. 4 d.

1. Apeliacinis Teismas paneigė vežėjo prievolę sumokėti aukščiau minėtas išlaidas dėl to, kad cigarečių, išimtų iš prekių suspendavimo procedūros, mokesčiai savaime neįeina į rinkos kainą. Dėl to pagal CIM nustatyta krovinio vertės apsakičiavimo procedūra ir kriterijai nėra taikomi. Teisės (įstatymo) klaida negali būti pagrindu apeliacijai.

2. Sąvoka „kitos su vežimu susijusios išlaidos“ pagal CIM 30 str. 4 d. turi būti aiškinama siaurinamai.

3. Taigi Apeliacinis teismas nustatė, kad CIM 30 str. 4 d. prasme tabako prievolė neįeina į vežėjo kompensuojamų „kitų su vežimu susijusių išlaidų“ sąvoką. Cigaretės, kurioms buvo taikyta mokesčių suspendavimo procedūra, buvo paleistos cirkuliuoti į rinką dėl vagystės, įvykusios krovinio vežimu metu. Šiuo atveju mokesčių mokėtoju tampa apdraustoji šalis (siuntėjas). Apeliacija taip pat negali būti grindžiama tuo, kad atsakomybė už mokestinę prievolę kyla ne iš vagystės, o iš paties pervežimo fakto.

OTIF organizacijos biuletenyje nurodoma, jog OTIF valstybių narių teismų praktika dėl išlaidų kompensavimo, kuomet prekės (krovinys) yra pavagiamos, nebuvo nuosekli ir dažnai prieštaravo įstatymų leidėjo valiai. OTIF Sekretoriatas šiuo klausimu yra gavęs nemažai oficialių užklausų iš valtybių narių. Taigi galiausiai Sekretoriatas paskelbė, kad OTIF pozicija sutampa su aukščiau

magistro baigiamajame darbe minėta Vokietijos federalinio teisingumo teismo pozicija. Galiausiai ir OTIF Generalinė Assamblėja pateikė išvadą, jog vežėjas *netrui kompensuoti perviršinių išldaidų.*[38]

SMGS normos

SMGS 27 str. nustatyta, kad už krovinio pristatymo termino pažeidimą geležinkelis sumoka baudą, kurios dydis nustatomas atsižvelgiant į pažeidusiam terminą geležinkeliui priklausančius važtapinigius ir sugaišties dydį (trukmę), kuris nustatomas kaip sugaišties (parų) ir bendro krovinio pristatymo termino santykis, būtent: 6% važtapinigių, jeigu sugaištis ne didesnė kaip viena dešimtoji viso pristatymo termino; 12% važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip viena dešimtoji, bet ne didesnė kaip dvi dešimtosios viso pristatymo termino; 18% važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip dvi dešimtosios, bet ne didesnė kaip trys dešimtosios viso pristatymo termino; 24% važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip trys dešimtosios, bet ne didesnė kaip keturios dešimtosios viso pristatymo termino; 30% važtapinigių, jeigu sugaištis ne didesnė kaip keturios dešimtosios viso pristatymo termino. Tuo atveju, kai per vienus geležinkelius krovinys pervežtas po nustatyto termino, o per kitus – anksčiau nustatyto termino, nustatant sugaištį į tai turi būti atsižvelgta. Atlyginant už viso krovinio praradimą, numatytos šio straipsnio 1 paragrafe baudos neturi būti reikalaujama. Praradus krovinio dalį, bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu tai įvyko, mokama už neprarastą krovinio dalį. Sugadinus krovinį, jam sugedus arba dėl kitokių priežasčių pablogėjus krovinio kokybei bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu tai buvo, pridedama prie 26 straipsnyje numatyto atlygio sumos. Numatyta šio straipsnio 1 paragrafe baudos suma, kartu su mokesčiais, numatytais 25 ir 26 straipsniuose, neturi būti didesnė kaip bendra atlygio suma, kuri būtų sumokėta praradus visą krovinį. Bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą mokama tik tais atvejais, jeigu nebuvo išlaikytas bendras krovinio vežimo nuo pradinės stoties iki galinės terminas, paskaičiuotas vadovaujantis 14 straipsniu.

Gavėjas praranda teisę gauti mokestį už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu jis neatsiėmė krovinio per vieną parą nuo geležinkelio pranešimo apie krovinio atvežimą ir galimybę jį perduoti gavėjo žinion. Atskiri geležinkeliai, šio Susitarimo dalyviai, gali tarpusavyje sudaryti atskirus susitarimus, kurių teiginiai skiriasi nuo šio straipsnio (1–4) paragrafų teiginių, atlygiui dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo sureguliuoti. Atskirų geležinkelių sudaryti susitarimai neturi pažeisti klientų teisių pretenzijoms pateikti dėl jiems priklausančių sumų.

---

[38] http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_e.pdf;

Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 01.

Tiek CIM, tiek SMGS apibrėžia vežėjo atsakomybę tiesiogine žala. CIM apibrėžia maksimalią žalos apmokėjimo sumą lygią 17 atsiskaitymo vienetų 1 krovinio kilogramui, o SMGS maksimalią išmokos sumą riboja krovinio verte. Be to, CIM, skirtingai nuo SMGS, numato, kad vežėjo atsakomybė gali būti išspręsta derybų būdu.[39]

Atsakomybės apribojimų peržengimo samprata ir atvejai

Atsakomybės apribojimai reglamentuojami CIM 31 str., 35 str., 36 str., SMGS 25 str. (atsakomybė išvis neribojama). CIM 31 str. numato: Veždamas krovinius, kurie vežimo metu dėl savo ypatybių vien tik dėl vežimo netenka krovinio masės dalies, vežėjas atsako, nepriklausomai nuo maršruto ilgio, tik už tą trūkstamo krovinio dalį, kuri viršija šiuos leistinus trūkumus: a)skystų krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti drėgni, masė negali sumažėti daugiau negu dviem procentais; b) sausų krovinių masė negali sumažėti daugiau negu vienu procentu. Numatytas atsakomybės sumažinimas netaikomas, kai atsižvelgus į konkretaus atvejo aplinkybes įrodoma, kad krovinys buvo prarastas ne dėl priežasčių, pateisinančių nurodytus leistinus trūkumus. Vežant kelis krovinio vienetus su vienu važtaraščiu, kiekvieno krovinio vieneto masės sumažėjimas vežimo metu apskaičiuojamas atskirai, jeigu išsiuntimo metu važtaraštyje kiekvieno krovinio vieneto masė buvo nurodyta atskirai arba jeigu šią masę galima nustatyti kitokiais būdais. Jeigu prarandamas visas krovinys arba krovinio vienetas, apskaičiuojant kompensacijos dydį leistinas masės sumažėjimas vežimo metu neišskaičiuojamas. CIM 30 str., kaip jau buvo minėta aukščiau, nustato bendruosius kompensacijos apskaičiavimo principus. CIM 31 str. nustato atsakomybę vežimo metu sumažėjus krovinio masei. Šiame straipsnyje nustatyta: veždamas krovinius, kurie vežimo metu dėl savo ypatybių vien tik dėl vežimo netenka krovinio masės dalies, vežėjas atsako, nepriklausomai nuo maršruto ilgio, tik už tą trūkstamo krovinio dalį, kuri viršija šiuos leistinus trūkumus:

a) skystų krovinių arba krovinių, kurie buvo pateikti vežti drėgni, masė negali sumažėti daugiau negu dviem procentais; (SMGS 24 str. 1 paragrafo 1 dalyje nustatyta, kad dėl krovinių, kurių masė dėl jų ypatingų natūralių savybių vežant mažėja, nesvarbu, koks krovinio vežimo atstumas, geležinkelis neatsako už tos krovinio masės dalies, kuri neviršija šių normų, praradimą: 2 % skystų arba atiduotų vežti žalių (šviežių) ar drėgnų krovinių ir šių krovinių masės: managano ir chromo rūdos; vario sulfato; magnezijosir kitos suverstinės chemijos žaliavos; druskos; šviežių vaisių; šviežių daržovių; išdirbtos ir įsūdytos odos; tabako; šviežios mėsos.)

[39] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

b) sausų krovinių masė negali sumažėti daugiau negu vienu procentu. (SMGS 24 str. 1 paragrafo 2, 3, 4, 5 dalys numato, jog dėl krovinių, kurių masė dėl jų ypatingų natūralių savybių vežant mažėja, nesvarbu, koks krovinio vežimo atstumas, geležinkelis neatsako už tos krovinio masės dalies, kuri neviršija šių normų, praradimą: 1,5 % šių krovinių masės: malkų, medienos, bambuko ir medžio anglies; mineralinių statybinių medžiagų; taukų, sūdytos žuvies, trąšų; 1 % šių krovinių masės: mineralinio kuro; naftos kokso; geležies rūdos; medžių žievės; neplautos vilnos; apynių; muilo; šaknų; šaldytos mėsos; visokios paukštienos; visokios rūkytos mėsos ir kitų rūkytų produktų; 0,5 % visų kitų sausų krovinių, kuriuos vežant masė mažėja, masės. Vežant perkraunamų išvardytų suverstinių, biriųjų arab cisterniniuose vagonuose krovinių masės sumažėjimo normos, nurodytos aukščiau, didinamos 0,3 % kiekvienam šios siuntos perkrovimui.)

§ 2. 1 dalyje numatytas atsakomybės sumažinimas netaikomas, kai atsižvelgus į konkretaus atvejo aplinkybes įrodoma, kad krovinys buvo prarastas ne dėl priežasčių, pateisinančių nurodytus leistinus trūkumus. (SMGS 24 str. 2 paragrafe nustatyta: numatytas šio straipsnio 1 paragrafe atsakomybės apribojimas netaikomas, jeigu krovinio siuntėjas arba gavėjas įrodys, kad krovinio masė sumažėjo ne dėl ypatingų natūralių krovinio savybių.)

§ 3. Vežant kelis krovinio vienetus su vienu važtaraščiu, kiekvieno krovinio vieneto masės sumažėjimas vežimo metu apskaičiuojamas atskirai, jeigu išsiuntimo metu važtaraštyje kiekvieno krovinio vieneto masė buvo nurodyta atskirai arba jeigu šią masę galima nustatyti kitokiais būdais. (SMGS 24 str. 3 paragrafe nustatyta, kad tais atvejais, keli krovinio vienetai buvo vežami pagal vieną važtaraštį, leidžiama krovinmio masės sumažėjimo norma apsakičiuojama kiekvienma vienetui atskirai, jeigu priimant krovinį vežti kiekvieno vieneto masė buvo nurodyta važtaraštyje.)

§ 4. Jeigu prarandamas visas krovinys arba krovinio vienetas, apskaičiuojant kompensacijos dydį leistinas masės sumažėjimas vežimo metu neišskaičiuojamas. (SMGS 24 str. 4 paragrafe nustatyta, kad jeigu prarastas visas krovinys arba prarasti atskiri jo vienetai, apskaičiuojant atlygį už nuostolius, jokie atskaičiavimai dėl prarastų krovinio vienetų masės sumažėjimo neatliekami.)

§ 5. Šis straipsnis nekeičia 23 ir 25 straipsnių.

CIM 32 str. nustato:

§ 1. Jeigu krovinys apgadinamas, vežėjas, nemokėdamas jokių kitų žalos atlyginimų, privalo sumokėti kompensaciją, lygią krovinio vertės sumažėjimui. Ši suma apskaičiuojama 30 straipsnyje apibrėžtai krovinio vertei taikant krovinio vertės sumažėjimo, nustatyto paskirties vietoje, procentą. (SMGS 26 str. 1 – 3 paragrafai nustato: jeigu pagal šio susitarimo nuostatas geležinkelis turi atlyginti siuntėjui arba gavėjui nuostolius dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios krovinio kokybės, tai geležinkelis turi atlyginti sumą, kuria sumažėjo krovinio vertė. Sugadinus krovinį, kuris įkainotas pagal 10 str., arba dėl kitokių priežasčių jo kokybei pablogėjus, geležinkelis sumoka atlygį, kuris turi atitikti įkainio sumos dalį, atitinkančią krovinio vertės

sumažėjimo, atsiradusio dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios kokybės procentų dalį, ir 25 str. 2 paragrafe numatytą atlygio sumą. Numatytas šio straipsnio 1 ir 2 paragrafuose atlygio dydis, nustatomas 25 str. 1 ir 2 paragrafuose nustatyta tvarka ir pagal ekspertizės aktus, vadovaujantis 18 str. 7 paragrafu.)

§ 2. Kompensacija neviršija:

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

b) sumos, kurią reikėtų sumokėti praradus dalį siuntos, jeigu dėl apgadinimo nuvertėjo tik siuntos dalis. (SMGS 26 str. 4 paragrafe nurodyta, kad nustatytas šio straipsnio 1 ir 2 paragrafuose atlygio dydis neturi būti didesnis: a. kaip atlygio suma už viso krovinio praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo ar krovinio kokybės pablogėjimo dėl kitokių priežasčių visas krovinys neteko vertės; b. kaip atlygio suma už krovinio dalies vertės praradimą, jeigu dėl krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios kokybės neteko vertės tik dalis krovinio.)

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

§ 4. Be to, vežėjas privalo grąžinti 30 straipsnio 4 dalyje nurodytas išlaidas šio straipsnio 1 dalyje nustatytu santykiu. (SMGS 26 str. 5 paragrafas nsutato, kad siuntėjų ir gavėjų išlaidų bei nuostolių, nesusijusių su vežimo sutartimi, geležinkelis neatlygina.)

CIM 33 str. numato:

§ 1. Jeigu žala, įskaitant ir krovinio apgadinimą, atsiranda pavėlavus pristatyti krovinį per krovinio pristatymo terminą, vežėjas privalo sumokėti kompensaciją, neviršijančią sumos, keturis kartus didesnės už vežimo mokestį. (SMGS 27 str. 1 paragrafas nustato, kad už krovinio pristatytmo termino pažeidimą geležinkelis sumoka baudą, kurios dydis nustatomas atsižvelgiant į pažeidusiam terminą geležinkeliui priklausančius važtapinigius ir sugaišties dydį (trukmę), kuris nustatomas kaip kaip sugaišties (parų) ir bendro krovinio pristatymo termino santykis, būtent: 6 % važtapinigių, jeigu sugaištis ne didesnė kaip viena dešimtoji viso pristatymo termino; 12 % važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip viena dešimtoji, bet ne didesnė kaip dvi viso dešimtosios pristatymo termino; 18 % važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip dvi dešimtosios, bet ne didesnė kaip trys dešimtosios viso pristatymo termino; 24 % važtapinigių, jeigu sugaištis didesnė kaip trys dešimtosios, bet ne didesnė kaip keturios dešimtosios viso pristatymo termino; 30 % važtapinigių, jeigu sugaištis ne didesnė kaip keturios dešimtosios viso pristatymo termino. Tuo atveju, kai per vienus geležinkelius krovinys pervežtas po nustatyto termino, o per kitus – anksčiau nurodyto termino, nustatant sugaištį į tai turi

būti atsižvelgta.) Taigi matome, kad CIM ir SMGS skirtingai reglamentuoja maksimalų nuostolių atlyginimą: CIM keturis kartus didesį už vežimo mokestį, SMGS - 30 % važtapinigių.

§ 2. Jeigu prarandamas visas krovinys ir jei sumokama 30 straipsnyje numatyta kompensacija, 1 dalyje numatyta kompensacija nemokama. (SMGS 27 str. 2 paragrafe nustayta, kad atlyginant už viso krovinio praradimą, numatytos 1 paragrafe baudos neturi būti reikalaujamos. Praradus krovinio dalį, bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu tai įvyko, mokama už neprarastą krovinio dalį. Sugadinus krovinį, jam sugedus arba dėl kitokių priežasčių pablogėjus krovinio kokybei, bauda už krovinio pristatymo termino pažeidimą, jeigu tai buvo, pridedama prie 26 str. numatyto atlygio sumos. Numatyta 27 str. 1 paragrafe baudos suma, kartu su mokesčiais, numatytas 25 ir 26 straipsniuose, neturi būti didesnė kaip bendra atlygi osuma, kuri būtų sumokėta praradus visą krovinį.)

§ 3. Jeigu prarandama dalis krovinio, 1 dalyje numatyta kompensacija negali viršyti sumos, keturis kartus didesnės už vežimo mokestį, apskaičiuotą už likusią krovinio dalį.

§ 4. Jeigu krovinys apgadinamas ne dėl vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą, 1 dalyje numatyta kompensacija atitinkamais atvejais sumuojama su 32 straipsnyje numatyta kompensacija.

§ 5. Bendra 1 dalyje numatytos kompensacijos ir 30 bei 32 straipsniuose numatytų kompensacijų suma jokiu atveju negali būti didesnė už kompensaciją, numatytą praradus visą krovinį.

§ 6. Jeigu pagal 16 straipsnio 1 dalies nuostatas krovinio pristatymo terminas nustatomas susitarimu, tame susitarime gali būti numatyta kita, negu 1 dalyje nustatyta, kompensavimo tvarka. Tokiu atveju pavėlavus pristatyti krovinį per 16 straipsnio 2–4 dalyse nustatytus krovinio pristatymo terminus, turintis tam teisę asmuo gali pareikalauti sumokėti arba minėtame susitarime, arba 1–5 dalyse nustatytą kompensaciją. (SMGS 27 str. 5 paragrafe numatyta, kad atskiri geležinkeliai, šio Susitarimo dalyviai, gali tarpusavyje sudaryti atskirus susitarimus, lurių teiginiai skiriasi nuo šio straipsnio teiginių, atlygiui dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo sureguliuoti. Atskirų geležinkelių sudaryti susitarimai netrui pažeisti klientų teisių p;retenzijoms pateikti dėl jiems priklausančių sumų.) Pažymėtina, kad CIM ir SMGS reglamentavimas sutampa tokiu klausimu: abu teisės aktai numato galimybę vežėjams (geležinkeliams) sudaryti atskirus susitarimus dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo sureguliavimo.

CIM 34 str. nustato: Siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, kad siuntėjas važtaraštyje deklaruos krovinio vertę, kuri yra didesnė negu 30 straipsnio 2 dalyje numatyta riba. Tokiu atveju vietoj šios ribos remiamasi deklaruota suma. Pažymėtina, kad ši norma yra *lex specialis* CIM 5 str. atžvilgiu.[40] SMGS

---

[40] Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС// Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ-СМГС. – Кошице, 2006.

25 str. 1 paragrafo 3 punktas numato, jog už prarastą visą arba dalį krovinio, kuris buvo įkainotas pagal 10 str., geležinkelis sumoka siuntėjui arba gavėjui atitinkamą įkainio sumą arba jos dalį, kuri atitinka krovinio rarastos dalies įkainį. Pažymėtina, kad CIM ir SMGS šiaip skirtingai reglamentuoja atlyginimą už viso ar dalies krovinio praradimą (palyginimui – CIM 30 str. 2 paragrafas). Be to, pagal SMGS vežėjo atsakomybės negalima sumažinti pagal geležinkleių atskirus susitarimus.

CIM 35 str. numato, kad Siuntėjas ir vežėjas gali susitarti, kad siuntėjas deklaruos specialų suinteresuotumą pristatyti, važtaraštyje įrašydamas sumą skaičiais tam atvejui, jei krovinys bus prarastas ar apgadintas, ir tam atvejui, jei bus vėluojama jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą. Deklaravus suinteresuotumą pristatyti, galima reikalauti, kad kartu su 30, 32 ir 33 straipsniuose numatytomis kompensacijomis būtų sumokėta ir įrodytos žalos kompensacija, tačiau neviršijant deklaruotos sumos. Ši nuostata yra *lex specialis* CIM 5 str. atžvilgiu.

SMGS nuostatos panašios – štai 10 str. 5 paragrafe nustatyta, jog pateikdamas vežti krovinį siuntėjas gali nurodyti pageidavimus dėl krovinio pristatymo termino, jei tai bus suderinta su vežime dalyvaujančiais geležinkeliais.

CIM 36 str. nustato, jog 15 straipsnio 3 dalyje, 19 straipsnio 6 ir 7 dalyse ir 30, 32 – 35 straipsniuose nustatytos atsakomybės ribos netaikomos, jeigu įrodoma, kad žalą padarė vežėjas savo veiksmais arba neveikimu, tyčia siekdamas padaryti tokią žalą, arba elgdamasis neatsargiai, tačiau suvokdamas, kad dėl šių veiksmų gali atsirasti tokia žala. SMGS jokios panašios nuostatos nėra numatyta.

CIM 37 str. nustato sumų perskaičiavimo ir palūkanų apskaičiavimo tvarką:

§ 1. Jeigu apskaičiuojant kompensaciją reikia perskaičiuoti užsienio valiuta nurodytas sumas, jos perskaičiuojamos pagal kompensacijos išmokėjimo dieną mokėjimo vietoje galiojantį valiutos keitimo kursą. (SMGS 28 str. 2 paragrafas nustato, kad jeigu suma nurodyta vienos šalies valiuta, o turi būti sumokėta kitoje šalyje, tai ši suma turi būti perskaičiuota į tos šalies, kurios geležinkelis atlieka išmokėjimus, valiutą pagal išmokėjimo dienos kursą). Taigi matome, kad CIM ir SMGS nuostatos panašios.

§ 2. Turintis tam teisę asmuo gali reikalauti penkių procentų nuo kompensacijos metinių palūkanų, kurios skaičiuojamos nuo 43 straipsnyje numatyto reikalavimo pateikimo dienos, arba, jeigu reikalavimas nebuvo pateiktas, – nuo bylos iškėlimo dienos. (SMGS 28 str. 3 paragrafas numato, jog tais atvejais, kai atsakymas dėl pretenzijos grąžinti
važtapinigių perviršį ar 25 ar 26 straipsniais nustatytus atlygius bus gautas po 180 dienų nuo pretenzijos pareiškimo dienos, prie priklausančios atlygio sumos priskaičiuojama 4 % metinių palūkanų. Palūkanos priskaičiuojamos pinigų pervedimo arba apmokėjimo dieną už visą laiką, skaičiuojamą nuo: 1. važtapinigių perviršio išieškojimo dienos – pagal pretenzijas dėl važtapinigių

perviršio grąžinimo; 2. pretenzijos pateikimo dienos – pagal pretenzijas dėl numatyto 25 ir 26 str. atlygio. Šios palūkanos nepriskaičiuojamos, jeigu atlygi osuma ne didesnė kaip 100 Šveicarijos frankų; o važtapinigių perviršio suma ne didesnė kaip 10 Šveicarijos frankų (imtinai)).

§ 3. Jeigu turintis tam teisę asmuo per jam nustatytą protingą terminą nepateikia vežėjui patvirtinamųjų dokumentų, reikalingų nustatyti galutinę reikalavimo sumą, nuo šio termino pabaigos iki patvirtinamųjų dokumentų pateikimo momento palūkanos neskaičiuojamos. (SMGS 29 str. 7 paragrafo 7 dalis numato, kad jeigu prie raštiško pretenzijos pareiškimo geležinkeliui pridėti ne visi būtini dokumentai arba pridėtos šio paragrafo 1 – 4 punktuose nurodytų dokumentų kopijos, tai tokį neišsamų arba klaidingą pretenzijos pareiškimą geležinkelis, nurodęs, kokių dokumentų trūksta arba kokių dokumentų pateiktos kopijos, grąžina pretenzijos pateikėjui ne vėliau kaip per 15 dienų nuo jo pateikimo dienos Susitarimo 19 priede nurodytam geležinkelio padaliniui. Tokiu atveju nustatyta 31 str. 3 paragrafe senaties termino eiga nepristabdoma. Jeigu geležinkelis tokį neišsamų ar klaidingą pranešimą grąžins pretenzijos pateikėjui vėlaiu kaip per 15 dienų, tai nustatyta 31 str. 3 paragrafe senaties termino eiga pristabdoma nuo kitos dienos po šio termino pabaigos iki neišsamaus arba klaidingo pareiškimo sugrąžinimo dienos. Pretenzijos pareiškimo grąžinimas pareiškėjui nereiškia, kad pretenzija atmesta ir nesuteikia pretenzijos pateikėjui teisės pateikti geležinkeliui ieškinio per teismą.)

CIM 38 str. numato:

§ 1. Kai kroviniai vežami ir geležinkelių, ir jūrų maršrutais, minimais Sutarties 24 straipsnio 1 dalyje, kiekviena valstybė narė gali, prašydama atitinkamą maršrutą įtraukti į maršrutų, kuriems taikomos šios Vienodosios taisyklės, sąrašą, papildyti 23 straipsnyje numatytą atleidimo nuo atsakomybės pagrindų sąrašą toliau pateikiamais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais:

a) gaisras, jeigu vežėjas įrodo, kad tai atsitiko ne dėl jo, kapitono, laivo įgulos, locmano arba vežėjo darbuotojų veiksmų ar neveikimo;

b) skęstančių žmonių ar turto gelbėjimas arba bandymas juos gelbėti;

c) krovinio pakrovimas denyje, jeigu siuntėjas buvo įrašęs važtaraštyje savo sutikimą tokiems darbams atlikti ir jeigu krovinys vežamas ne vagonais;

d) grėsmės, pavojai ir avarijos jūroje arba kituose laivybai tinkamuose vandenyse.

§ 2. Vežėjas gali remtis 1 dalyje nurodytais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais tik tada, kai įrodo, kad krovinys buvo prarastas, apgadintas arba pavėluotas pristatyti per jo pristatymo terminą vežant jūra ir tai įvyko nuo krovinio pakrovimo į laivą iki jo iškrovimo iš laivo.

§ 3. Kai vežėjas pasinaudoja 1 dalyje minėtais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais, jis vis tiek lieka atsakingas, jei turintis tam teisę asmuo įrodo, kad krovinys buvo prarastas, apgadintas arba pavėluotas pristatyti per jo pristatymo terminą dėl vežėjo, laivo kapitono, įgulos, locmano arba vežėjo darbuotojų kaltės.

§ 4. Jeigu jūros maršrutą aptarnauja kelios įmonės, įtrauktos į maršrutų sąrašą pagal Sutarties 24 straipsnio 1 dalį, visoms įmonėms turi būti taikoma tokia pati šiame maršrute galiojanti atsakomybės tvarka. Be to, kai šios įmonės įtraukiamos į sąrašą kelių valstybių narių prašymu, šios valstybės turi prieš tai susitarti dėl šios atsakomybės tvarkos taikymo.

§ 5. Apie priemones, kurių imamasi remiantis 1 ir 4 dalių nuostatomis, pranešama generaliniam sekretoriui. Jos įsigalioja ne anksčiau kaip po 30 dienų nuo generalinio sekretoriaus pranešimo išsiuntimo kitoms valstybėms narėms dienos. Jau vežamiems kroviniams tokios priemonės netaikomos.

Panašios į šias CIM nuostatas SMGS specialios nuostatos išdėstytos 12.6 priede.

CIM 39 str. nustato, kad vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, tenkančios jam pagal šias Vienodąsias taisykles, jeigu žala padaroma dėl branduolinės avarijos ir jeigu pagal šalies įstatymus ir kitus teisės aktus, reglamentuojančius atsakomybę branduolinės energetikos srityje, už tokią žalą atsako branduolinės energetikos įrenginio eksploatuotojas arba jį pakeitęs asmuo. Tokios nuostatos SMGS nėra – SMGS nereglamentuoja atsakomybės, įvykus branduolinei avarijai. Taip pat SMGS nereglamentuoja ir asmenų, už kuriuos atsako vežėjas, kaip reglamentuojama CIM 40 str.: vežėjas atsako už savo darbuotojus ir kitus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojasi veždamas, kai šie darbuotojai ar kiti asmenys atlieka savo pareigas. Geležinkelių infrastruktūros, kuria vežamas krovinys, valdytojai laikomi asmenimis, kurių paslaugomis naudojasi vežėjas veždamas.

CIM 41 str. numato, jog:

§ 1. Visais atvejais, kuriais taikomos šios Vienodosios taisyklės, visi ieškiniai dėl atsakomybės, nesvarbu, kokiu pagrindu, vežėjui gali būti pareiškiami tik laikantis šiose Vienodosiose taisyklėse nustatytų sąlygų ir atsakomybės ribų. (SMGS 26 str. 5 paragrafas nustato, kad siuntėjų ir gavėjų išlaidų bei nuostolių, nesusijusių su vežimo sutartimi, geležinkelis neatlygina.)

§ 2. Ta pati nuostata galioja ir tada, kai ieškiniai pareiškiami darbuotojams ir kitiems asmenims, už kuriuos pagal 40 straipsnį atsako vežėjas. Tokios nuostatos SMGS nėra.

CIM 42 str. 1 paragrafas nustato: jeigu vežėjas nustato arba laiko, kad krovinio dalis prarasta ar apgadinta, arba jeigu tai pareiškia turintis tam teisę asmuo, vežėjas privalo, jei įmanoma dalyvaujant šiam asmeniui, nedelsdamas surašyti protokolą, kuriame būtų pagal žalos pobūdį nustatyta krovinio būklė, masė ir, jei galima nustatyti, žalos dydis, žalos atsiradimo priežastis ir laikas. (SMGS 18 str. 1 – 3 paragrafai nustato: geležinkelis turi įforminti komercinį aktą, jeigu veždamas arba išduodamas krovinį jis patikrina krovinio būklę, masę arba vienetų skaičių bei važtaraštį ir nustato: 1. visišką arba dalinį krovinio praradimą, masės trūkumą, krovinio sugadinimą, gedimą arba kokybės pablogėjimą dėl kitokių priežasčių; 2. duomenų, nurodytų važtaraštyje, ir faktiškų krovinio duomenų apie pavadinimą, masę, gavėjo pavadinimą ir galinę stotį neatitikimą; 3. turimo krovinio važtaraščio ar atskirų jo lapų nebuvimą, arba važtaraštyje nurodyto krovinio nebuvimą; 4. nurodytų važtaraštyje siuntėjo gabenimo

įtaisų nebuvimą arba jų trūkumą. Komercinis aktas įforminamas ir tais atvejais, kai tuščias privatus arba išnuomotas vagonas aptiktas be važtaraščio arba aptiktas važtaraštis be vagono. Storis, kuri nustatė vieną arba keletą tokių pažeidimų, įformina komercinį aktą pagal SMGS 16 priedo pavyzdį. Komercinis aktas įforminamas tik tais atvejais, kai išvardyti pažeidimai galėjo atsitikti nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo gavėjui momento. Apie komercinio akto įforminimą geležinkelis turi padaryti žymą važtarščio skiltyje „Komercinis aktas“. Jeigu gavėjas, atsiimdamas krovinį, aptinka kokią nors nurodytą šio straipsnio 1 paragrafe pažaidą, o geležinkelis šiam atvejui komercinio akto neįformino, tai gavėjas nedelsiant turi kreiptis į galinę stotį dėl komercinio akto įforminimo. Galinė storis gal atsisakyti įforminti komercinį akta, jeigu: 1. nerealu, kad nurodyta pažaida įvyko nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo gavėjui momento. 2. krovinio masės sumažėjimas neviršija 18 str. 5 paragrafo normų. Jeigu pagal galiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles, leidžiama komercinį aktą įforminti po krovinio išdavimo gavėjui, tai gavėjas turi teisę ir po krovinio atsiėmimo kreiptis į galinį geležinkelį komerciniam aktui įforminti dėl 18 str. 1 paragrafe nurodytos priežasties, kurios aptikti iš išorės apžiūrint išduodamą krovinį neįmanoma. Gavėjas nedelsdamas tru kreiptis į galinę stotį iškart, kai tik jis nustatė krovinio trūkumą ar pažeidimą, bet ne vėliau, kaip per tris paras nuo krovinio išdavimo. Kol galinė stotis neįformins komercinio akto, gavėja sneturi keisti krovinio padėties, jeigu tai nėra būtina jam pasaugoti nuo didesnio trūkumo. Vagono, konteinerio, automobilio, traktoriaus ar kitos savaeigės mašinos plombos, kurias gavėjas nuėmė po krovinio išdavimo, turi būti perduotos galinei stočiai. Galinė stotis gali atsisakyti įforminti komercinį aktą, jeigu: 1. pagal galiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles komercinio akto po krovinio išdavimo įforminti neleidžiama; 2. gavėjas kreipėsi į galinį geležinkelį ne iškart, kai jis nustatė pažeidimą, ir ne per 3 paras nuo krovinio išdavimo; 3. gavėjas pakeitė krovinio padėtį, nors to nereikėjo kroviniui išsaugoti nuo didesnio trūkumo; 4. nerealu, kad nurodyta pažaida įvyko nuo krovinio priėmimo vežti momento iki jo išdavimo gavėjui momento; 5. krovinio masės sumažėjimas neviršija nurodytų 18 str. 5 paragrafe normų; 6. gavėas neperdavė galinei stočiai nuimtų vagono, konteinerio, automobilio, traktoriaus ar kitos savaeigės mašinos plombų.

CIM 42 str. 2 paragrafas numato: turinčiam tam teisę asmeniui nemokamai išduodama protokolo kopija. SMGS 18 str. 8 ir 9 paragrafai numato, kad vadovaujantis galiniame geležinkelyje galiojančia vidaus tavrka, vienas komercinio akto egzempliorius atiduodamas gavėjui. 18 str. 2 – 8 paragrafų nuostatos, taikomos krovinio gavėjui, galioja ir siuntėjui, jeigu pagal 20 str. 2 paragrafo 1 punktą krovinys grąžinamas siuntėjui arba nukreipiamas trečiam asmeniui, jeigu krovinys jam išduodamas pagal 21 str. 3 paragrafe nurodytas vidaus taisykles.

CIM 42 str. 3 paragrafas nustato, kad „Jeigu minėtas asmuo nepripažįsta protokole užfiksuotų faktų, jis gali pareikalauti, kad krovinio būklę ir masę, taip pat žalos atsiradimo priežastį ir jos dydį nustatytų vežimo sutarties šalių arba teismo ar specialiojo teismo paskirtas ekspertas. Procedūrai

taikomi tos valstybės, kurioje nustatomi šie faktai, įstatymai ir kiti teisės aktai.“ SMGS 18 str. 6 – 7 paragrafai nustato, kad komercinį aktą pasirašo atsakingi geležinkelio darbuotojai, jeigu komercinis aktas įforminamas galinėje stotyje, jį taip pat turi pasirašyti gavėjas arba jo įgaliotas kroviniui gauti asmuo. Jeigu gavėjas nesutinka su komerciniame akte nurodytais duomenimis, jis gali įrašyti savo pastabas dėl tų duomenų, jei tai leidžiama galiniame geležinkelyje galiojančiomis vidaus taisyklėmis. Siekiant nustatyti krovinio masės praradimo, trūkumo, krovinio sugadinimo priežastis ir mastą, gedimo arba dėl kitų priežasčių kokybės pablogėjimo mastą, žalos dydį, vadovaujantis galinės šalies vidaus įstatymais ir taisyklėmis galima atlikti ekspertizę.

VI. PRETENZIJOS IR IEŠKINIAI PAGAL SMGS IR COTIF CIM.

Pretenzijų reiškimo tvarka ir terminai

SMGS 6 skyrius reglamentuoja pretenzijų ir ieškinių pareiškimo tvarką, pretenzijų ir ieškinių pareiškimo senaties terminus. CIM šie klausimai reglamentuojami IV dalyje. CIM 43 str. 1 ir 2 paragrafai numato: „Su vežimo sutartimi susiję reikalavimai turi būti pateikti raštu tam vežėjui, kuriam gali būti pareiškiamas ieškinys. Pateikti reikalavimą gali asmenys, kurie turi teisę pareikšti ieškinį vežėjui“. SMGS 29 str. 2 paragrafo 1 ir 2 dalys numato: „Siuntėjas pradiniam geležinkeliui, o gavėjas galiniam geležinkeliui turi pateikti pretenzijas raštu, atitinkamai pagrindęs ir nurodęs atlygio sumą. Pretenzijos pateikiamos kiekvienai siuntai atskirai, išskyrus: pretenzijas dėl važtapinigių perviršio – tokios pretenzijos gali būti pateiktos kelioms siuntoms; atvejus, kai dėl kelių siuntų įformintas vienas komercinis aktas. Šiais atvejais pretenzija pateikiama dėl visų komerciniame akte nurodytų siuntų“. Pažymėtina, kad numato panašias pretenzijų pateikimo sąlygas, tačiau SMGS numato privalomą pretenzijos pateikimo tvarką, o CIM – pasirinktinę. Taip pat CIM ir SMGS nustato panašią aktyvią – pasyvią pretenzijų pateikimo tvarką: siuntėjas – siuntimo (pirminei) stočiai, gavėjas – galinei stočiai. SMGS apibrėžia pretenzijos pateikimo subjektus tokiu būdu – siuntėjas išsiuntimo stočiai, gavėjas – paskirties stočiai.

CIM 45 str. 1 ir 2 paragrafai numato: „Atsižvelgiant į 3 ir 4 dalių („Ieškinys dėl sumos, kuri buvo sumokėta pagal vežim o sutartį, grąžinimo gali būti pareikštas tam vežėjui, kuris paėmė šią sumą, arba tam vežėjui, kurio vardu ji buvo apimta. Ieškinį dėl išperkamojo mokesčio galima pareikšti tik tam vežėjui, kuris perėmė krovinį išsiuntimo vietoje“.) nuostatas, su vežimo sutartimi susijusius ieškinius galima pareikšti tik pirmam ar paskutiniam vežėjui arba tam vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys. Kai veža keli vežėjai paeiliui, vežėjui, turinčiam pristatyti krovinį ir jo sutikimu nurodytam važtaraštyje, gali būti pareiškiamas ieškinys pagal 1 dalį net ir tada, jei jis negavo nei krovinio, nei važtaraščio“. SMGS 49 str. 3 ir 5 paragrafai numato: „Pretenzijas dėl sumokėtų pagal vežimo sutartį sumų grąžinimo gali pateikti tik tas asmuo, kuris sumokėjo šiuos mokesčius, ir tik tam geležinkeliui, kuris išieškojo šias sumas. Jeigu pretenziją teikia siuntėjo ar gavėjo vardu įgaliotas

asmuo, tai teisė į tai turi būti patvirtinta siuntėjo ar gavėjo įgaliojimu. Šis įgaliojimas turi atitikti tos šalies, kurios geležinkeliams pateikiama pretenzija, vidaus įstatymus ir taisykles. Įgaliojimas pasilieka geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija“.

CIM 43 str. 3 ir 4 paragrafai numato: „Siuntėjas, pateikdamas reikalavimą, privalo pateikti važtaraščio dublikatą. Jei nėra dublikato, jis privalo pateikti gavėjo sutikimą, arba įrodyti, kad gavėjas atsisakė priimti krovinį. Gavėjas, pateikdamas reikalavimą, privalo pateikti važtaraštį, jeigu jis jam buvo perduotas“. SMGS 29 str. 7 paragrafas numato: „Pretenzijas geležinkeliams teikia: 1. dėl prarasto viso krovinio – siuntėjas su sąlyga, kad pateikiamas važtaraščio dublikatas; gavėjas su sąlyga, kad pateikiamas važtaraščio dublikatas arba važtaraščio originalas ir pranešimas apie krovinio atvežimą. Šiuo atveju važtaraščio dublikate arba važtaraščio originale ir pranešime apie krovinio atvežimą turi būti padaryta žyma apie krovinio neatvežimą, kuri patvirtinama galinės stoties kalendoriniu antspaudu. 2. dėl prarastos krovinio dalies, sugadinto, sugedusio krovinio arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios jo kokybės – siuntėjas arba gavėjas, būtinai pateikdamas važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio atvežimą bei komercinį aktą, kurį gavėjui galinėje stotyje įteikė geležinkelis. 3. dėl pažeisto krovinio pristatymo termino - gavėjas, pateikdamas važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio atvežimą ir du pretenzinio pareiškimo dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo egzempliorius. 4. dėl važtapinigių perviršio – siuntėjas – dėl tų sumų, kurias jis sumokėjo už vežimą, pateikdamas važtaraščio dublikatą arba kitą dokumentą, pagal šiame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles; gavėjas – dėl tų sumų, kurias jis sumokėjo už vežimą, pateikdamas važtaraščio originalą ir pranešimą apie krovinio atvežimą.

CIM 43 str. 5 paragrafas numato: „būtina pateikti važtaraščio, važtaraščio dublikato ir kitų dokumentų, kuriuos turintis tam teisę asmuo mano esant tinkamus pridėti prie reikalavimo, originalus arba kopijas, kurios, vežėjui pareikalavus, būtų tinkamai patvirtintos. SMGS 29 str. 7 paragrafo 4 dalyje numatyta, kad pretenzijų pareiškėjai turi pateikti važtaraščio, pranešimo apie krovinio atvežimą ir pretenzinių pareiškimų, geležinkelio įteiktų siuntėjui arba gavėjui, originalus, bet ne kopijas. Šiais teisės aktų staripsniais įtvirtinamas vienas pagrindinių jų tarpusavio skirtumų – SMGS numato tik dokumentų originalų priimtinumą, o CIM priima ir kopijas.

CIM 43 str. 6 paragrafas numato: „išnagrinėjus reikalavimą, vežėjas gali pareikalauti pateikti važtaraščio, važtaraščio dublikato arba išperkamojo mokesčio kvito originalus, kad būtų patvirtinta, jog reikalavimas išnagrinėtas“. SMGS 29 str. 7 paragrafo 4 dalyje numatyta, kad jeigu vietoje vežimo metu pamestų minėtų dokumentų, gavėjui kartu su komerciniu aktu, įformintu pagal SMGS 18 straipsnio 1 paragrafo 3 punktą, išduoti juos pakeičiantys dokumentai, tai pretenzija gali būti pareikšta remiantis šiais dokumentais ir komerciniu aktu. Pateikiant pretenzijas, be anksčiau išvardytų dokumentų, pridedama užsienio tiekėjo sąskaita arba kiti dokumentai, kurie patvirtina krovinio vertę arba jo vertės sumažėjimą, o prireikus kiti dokumentai, kurie pagrindžia pretenziją (siuntos arba jos

dalies, pagal kurią teikiama pretenzija, turinio specifikacija, ekspertizės aktas ir kt.). Jeigu aukščiau nurodytas pretenzijas siuntėjo arba gavėjo vardu pareiškia įgaliotas asmuo, tai būtina pridėti siuntėjo arba gavėjo įgaliojimą.

SMGS 29 str. 4 paragrafas nustato *de minimis* taisyklę: „pretenzijos pagal vieną važtaraštį, išskyrus pretenzijas dėl privačių asmenų krovinių siuntos netekties, kurios pateikiamos dėl viso ar dalies krovinio praradimo, masės sumažėjimo, krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios krovinio kokybės, netenkinamos ir neteikiamos, jei reikalaujama suma ne didesnė kaip 23 Šveicarijos frankai. Jeigu tokio pobūdžio pretenzija pateikta didesnei kaip 23 Šveicarijos frankai sumai, o po nagrinėjimo pripažinta, kad išmokama suma mažesnė kaip 23 Šveicarijos frankai (imtinai), tai ši atlygio suma pareiškėjui neišmokama. Privačių asmenų pretenzijos pagal vieną važtaraštį dėl viso arba dalies krovinio praradimo, masės sumažėjimo, krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios krovinio kokybės mažesnei kaip 5 Šveicarijos frankai sumai (imtinai) netenkinamos ir neteikiamos. Jeigu tokio pobūdžio pretenzija pateikta didesnei kaip 5 Šveicarijos frankai sumai, o po nagrinėjimo pripažinta, kad išmokama suma mažesnė nei 5 Šveicarijos frankai (imtinai), tai ši atlygio suma pareiškėjui neišmokama. Pretenzijos pagal vieną važtaraštį dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo arba važtapinigių perviršio grąžinimo ne didesnei kaip 5 Šveicarijos frankų sumai (imtinai) netenkinamos ir neteikiamos. Jeigu tokio pobūdžio pretenzija pateikta didesnei kaip 5 Šveicarijos frankai sumai, o po nagrinėjimo pripažinta, kad išmokama suma mažesnė kaip 5 Šveicarijos frankai (imtinai), tai ši atlygio suma pareiškėjui neišmokama“. Kaip jau buvo minėta, šios SMGS 29 str. 4 paragrafo nuostatos įtvirtina *de minimis* taisyklę (*de minimis non curat lex* (lot.) – teisė nesidomi nereikšmingais klausimais). De minimis principas geležinkelių transporto teisinio reguliavime vežėjo civilinės atsakomybės aspektu reiškia, kad pretenziją nagrinėjantys subjektai turi ne tik teisę, bet ir pareigą atsisakyti nagrinėti pretenziją, kuria reikalaujama suma yra per maža, kad dėl jos būtų verta atlikti visas su tuo susijusias procedūras ir tokių klausimų iš esmės nekeistų susiklosčiusios situacijos. Pažymėtina, kad de minimis, remiantis SMGS, taikoma pretenzijų nagrinėjimo stadijoje – priešteisminėje procedūroje. Taip sukuriamas protingas barjeras ir efektyvus mechanizmas, kuriais siekiama išvengti nereikšmingų ginčų sprendimo neteisimine ir teismine tvarka. Itin svarbu tai, kad CIM nenumato *de minimis*, kas reikštų jog pagal šią konvenciją nagrinėjamos bet kokios sumos pretenzijos ir netaikomi jokie teisiniai barjerai finansiškai mažareikšmiams ginčams.

SMGS nustato tokį pretenzijas tvarkančių subjektų reglamentavimą – geležinkelis (pradinis ar galinis), kuriam pateikta pretenzija, laikomas pretenziją tvarkančiu geležinkeliu. Jeigu pretenzija pateikiama geležinkeliui, kuris pagal SMGS Tarnybinę instrukciją nėra pretenziją tvarkančiu geležinkeliu, arba jeigu pretenzija pateikta geležinekelio padaliniui, kuris nėra kompetentingas ją nagrinėti, tai šis geležinkelis turi elgtis vadovaudamasis šiame geležinkelyje galiojančiomis vidaus

taisyklėmis. Pretenziją tvarkantis geležinkelis per 15 dienų nuo pretenzijos gavimo dienos turi patikrinti, ar prie pretenzijos pridėti dokumentai, atitinka SMGS 29 str. 7 paragrafo reikalavimus (priimami tik dokumentų originalai, prarastų originalų atveju – dokumentų priimtinumo klausimas). Jei prie pretenzijos pridėti visi būtini dokumentai ir jie įforminti taisyklingai, geležinkelis ant pretenzinio pareiškimo ir pridėtų prie jo dokumentų deda pretenzinį spaudą su geležinkelio pavadinimu, pretenzijos gavimo data ir pretenzinės bylos numeriu. Jeigu prie pretenzinio pareiškimo nepridėti visi būtini dokumentai arba pridėtos jų kopijos, geležinkelis per 15 dienų nuo jų gavimo dienos turi grąžinti juos pretenzijos pateikėjui. Ant pretenzinio pareiškimo ir pridėtų prie jo dokumentų pretenzinis spaudas nededamas. Už nustatytų terminų pažeidimą atsako pretenziją tvarkantis geležinkelis. Jeigu pretenziją tvarkantis geležinkelis gavo taisyklingai įformintą pretenziją, tai šis geležinkelis turi patikrinti pretenzijos pateikėjo teisę teikti pretenziją ir jo laikymąsi pretenzijos pateikimo terminų. Pretenziją tvarkantis geležinkelis pagal galimybes turi išsiaškinti pretenzijos esmę ir jos teisėtumą. Pretenziją tvarkantis geležinkelis turi nuspręsti, ar pretenzija gali būti patenkinta, ir jeigu gali, tai kas pagal SMGS tui ją patenkinti. Jeigu pretenziją tvarkantis geležinkelis nustatyts, kad dėl pretenzijoje pareikštų reikalavimų nėra atsakingas nei vienas vežime dalyvavęs geležinkelis, tai jis, vadovaudamasis SMGS 23 str., turi atmesti tokią pretenziją. Jeigu bus nustatyta, kad pretenziją turi patenkinti vežime dalyvavę geležinkeliai, tai jis turi nustatyti, koks arba kokie geležinkeliai yra arba galėtų būti atsakingi pagal pateiktą pretenziją. Pretenziją nagrinėjantis geležinkelis nagrinėja pretenziją, kuri pateikta dėl prarasto viso krovinio arba jo dalies, masės trūkumo, krovinio sugadinimo, gedimo arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusios kokybės ir dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo, ir nusprendžia: 1. pats išmokėti pretenzijos pareiškėjui atitinkamas sumas už nuostolį – jei jis visiškai pripažino savo atsakomybę; jei pretenzija pateikta pagal vieną važtaraštį mažesnei kaip 23 Šveicarijos frankai sumai ir pagal komercinį aktą tiksliai nenustatyta tam tirko vežime dalyvavusio geležinkelio kaltės. 2. kartu su kitais vežime dalyvavusiais geležinkeliais dėl kiekvieno geležinkelio atsakomybės ir atsiskaitymo, jeigu jie visiškai ar iš dalies yra ar gali būti atsakingi už pretenziją (tokie geležinkeliai vadinami *atsakingi geležinkeliai*).

Jeigu pretenziją tvarkantis geležinkelis nustatys, kad atsakingas yra kitas vežime dalyvavęs geležinkelis, tai pretenziją tvarkantis geležinkelis per 50 dienų nuo pretenzijos gavimo siunčia atsakingam gretimam geležinkeliui pretenzinio pareiškimo originalą su visais pridėtais prie jo dokumentais, išskyrus įgaliojimą, kuris pasilieka pretenziją tvarkančiam geležinkeliui, jeigu jis buvo pridėtas prie pretenzijos. Pretenziją tvarkantis geležinkelis, siųsdamas pretenziją, numato 100 dienų terminą pretenzijai išnagrinėti, tai nurodydamas lydinčiajame rašte. Atsakingas geležinkelis, gavęs nuo pretenziją tvarkančio geležinkelio pretenzinio pareiškimo originalą, turi per 100 dienų terminą išnagrinėti pretenziją ir duoti pagal ją atsakymą pretenziją tvarkančiam geležinkeliui. Jei per 100 dienų nuo pretenzijos išsiuntimo atsakingas geležinkelis netasako į pretenziją, jam siunčiamas priminimas

registruotu laišku. Jei šis geležinkelis neatsako dar per 30 dienų, laikoma, jog jis sutiko patenkinti pretenziją. Kai tokiu būdu pretenzija laikoma pripažinta, pretenziją tvarkantis geležinkelis turi išmokėti pretenzijos pateikėjui pripažintą nuostolio atlygio sumą. Toliau pretenziją tvarkantis geležinkelis su atsakingu geležinkeliu atsiskaito pagal Atsiskaitymų už tarptautinius krovinių ir keleivių vežiojimų taisykles, nurodydamas pretenziją tvarkančio geležinkelio pretenzinės bylos numerį. Nuostolio atlyginimo sumas, kurias pripažino atsakingi geležinkeliai, pretenzijos pateikėjui išmoka pretenziją tvarkantis geležinkelis.

Jeigu pretenziją tvarkantis geležinkelis nustatys, kad pagal pateiktą pretenziją yra atsakingas jis pats ir kitas vežime dalyvavęs geležinkelis, tai jis per 50 dienų nuo pretenzijos gavimo išsiunčia kitam atsakingam gretimam geležinkeliui pretenzinio pareiškimo originalą su visais prie jo pridėtais dokumentais. Pretenziją tvarkantis geležinkelis dėl savo atsakomybės sprendžia savarankiškai pagal jo paties padarytas pretenzinių dokumentų kopijas.

Jeigu pretenziją tvarkantis geležinkelis nustatys, kad pagal pateiktą pretenziją jis neatsako, o yra atsakingi kiti vežime dalyvavę geležinkeliai, tai jis per 30 dienų nuo pretenzijos gavimo išsiunčia vienam iš atsakingų geležinkelių pretenzinio pareiškimo originalą pretenzijai nagrinėti, o kitų atsakingų geležinkelių žiniai – lydinčiojo rašto kopijas. Jeigu nagrinėjama pretenzija dėl atlygio už krovinio pristatymo termino pažeidimą, tai lydinčiojo rašto kopijų kitų atsakingų geležinkelių žiniai nesiunčiama. Pretenziją tvarkantis geležinkelis, iš 180 dienų (29 str. 8 paragrafas: „geležinkelis per 180 dienų nuo pretenzijos pateikimo dienos, patvirtintos išsiuntimo punkto pašto spaudu, geležinkelio rašteliu, patvirtinančiu tiesioginį pateiktos pretenzijos gavimą, turi išnagrinėti šią pretenziją, pateikti pretenzijos pateikėjui atsakymą ir ją visiškai ar iš dalies pripažinęs, sumokėti jam priklausančias sumas“.) atsakičiavęs 30 dienų, likusį laiką tolygiai paskirsto tarp atsakingų geležinkeių ir siųsdamas pretenziją lydinčiajame rašte nurodo pretenzijos nagrinėjimo terminą. Atsakingų geležinkelių pripažintas žalos atlygio sumas pretenzijos pateikėjui išmoka pretenziją tvarkantis geležinkelis.

Jeigu pretenziją tvarkantis geležinkelis nustato, kad pagal pretenziją atsakingas ir jis pats, ir kiti vežime dalyvavę geležinkeliai, tai jis per 30 dienų išsiunčia vienam atsakingų geležinkelių pretenzinio pareiškimo originalą su visais pateiktais prie jo dokumentais pretenzijai nagrinėti, o visų kitų atsakingų geležinkelių žiniai – po vieną lydinčiojo rašto kopiją.

Tokiu atveju, kai pretenziją tvarkantis geležinkelis negali nustatyti atsakingų geležinkelių, ir visi vežime dalyvavę geležinkeliai, išnagrinėję pretenziją, nustatė, kad pagal bylos aplinkybes nustatyti atsakingų geležinkelių nėra įmanoma, o pretenzija yra pagrįsta ir turi būti geležinkelių patenkinta, tai pretenziją tvarkantis geležinkelis turi teisę: sumokėti pretenzijos pateikėjui nuostolio atlygio sumą; nuostolio atlygio dydį paskirstyti tarp visų vežime dalyvavusių geležinkelių, išskyrus tuo, kurie įrodys, kad žala buvo padaryta ne jų ruožuose, proporcingi tarifiniams kilometrams, atitinkantiems faktišką krovinio vežimo atstumą, kuris skaičiuojamas pagal važtaraštyje sudėtus pasienio stočių spaudus.

Ieškiniai ir teismingumas

CIM 44 str., 45 str., 46 str., 47 str. numato ieškiniams keliamus reikalavimus, jų pateikimo tvarką ir terminus. 44 str. numato, kad pareikšti ieškinius, susijusius su vežimo sutartimi, teisę turi:

a. siuntėjas tol, kol gavėjas:
1. nepaėmė važtaraščio,
2. nepriėmė krovinio arba
3. nepareikalavo iš vežėjo perduoti jam važtaršt ir pristatyti krovinį, kroviniui atvykus į paskirties vietą (be to, jeigu nustatoma, kad krovinys pararastas arba atvežtas pasibaigus nustatytam terminui, gavėjas savo vardu gali pasinaudoti vežimo sutarties suteikiamomis teisėmis vežėjo atžvilgiu) arba nepasinaudojo savo teise keisti vežimo sutartį nuo važtaraščio užpildymo momento, jei važtaraštyje siuntėjas nepažymi priešingai.

b. gavėjas nuo to momento, kai jis:
1. paima važtaraštį;
2. priima krovinį;
3. pareikalauja iš vežėjo perduoti jam važtaršt ir pristatyti krovinį, kroviniui atvykus į paskirties vietą (be to, jeigu nustatoma, kad krovinys pararastas arba atvežtas pasibaigus nustatytam terminui, gavėjas savo vardu gali pasinaudoti vežimo sutarties suteikiamomis teisėmis vežėjo atžvilgiu) arba pasinaudoja savo teise keisti vežimo sutartį nuo važtaraščio užpildymo momento, jei važtaraštyje siuntėjas nepažymi priešingai.

SMGS 30 str. 1 ir 2 paragrafuose nustatyta, kad teisę pareikšti ieškinį dėl vežimo sutarties turi tas asmuo, kuris turi teisę pateikti pretenziją geležinkeliui.Ieškinys gali būti pateiktas tik po pretenzijos pateikimo. Ieškinį gali pateikti tik tas asmuo, kuris turi tam teisę, tik tam geležinkeliui, kuriam buvo pareikšta pretenzija ir tik tais atvejais, jeigu šis nesilaikė 180 dienų pretenzijos nagrinėjimo terminų arba jeigu geležinkelis per tą laikotarpį pranešė pareiškėjui apie visos arba dalies pretenzijos atmetimą. Anksčiau darbe jau išanalizavome, jog pareikšti pretenziją vežėjui turi teisę tik siuntėjas ir gavėjas, vadinasi, ir ieškinine tvarka į teismą gali kreiptis tik šie du subjektai.

CIM numato, jog gavėjas netenka teisės pareikšti ieškinį, kai jo paskirtas asmuo, kuriam pavesta pristatyti krovinį, ir kuris pagal CIM 18 str. 5 d. neturi teisės keisti vežimo sutarties, paima važtaraštį, priima krovinį arba pasinaudoja vežimo sutarties suteikiamomis teisėmis vežėjo atžvilgiu, kai nustatoma, kad krovinys pararastas arba neatvežamas pasibaigus nustatytam terminui.

Teisę pareikšti ieškinį dėl sumų, kurios buvo sumokėtos pagal vežimo sutartį, grąžinimo, turi tik tas asmuo, kuris jas sumokėjo. Teisę pareikšti ieškinį dėl išperkamojo mokesčio turi tik siuntėjas.

Siuntėjas, pareikšdamas ieškinį, privalo pateikti važtaraščio dublikatą. Jeigu jo nėra, siuntėjas privalo pateikti gavėjo sutikimą arba įrodyti, kad gavėjas atsisakė priimti krovinį. Prireikus siuntėjas privalo įrodyti, jog važtaraščio nėra arba jis prarastas. Gavėjas, pareikšdamas ieškinį, privalo pateikti važtaraštį, jeigu jis jam buvo perduotas.

Iš minėtų SMGS ir CIM nuostatų aiškiai galime padaryti tokias išvadas: 1. SMGS numato pretenzijos padavimą kaip būtiną sąlygą ieškinui paduoti. Reiškia, būtina išankstinė neteisminė procedūra tam, kad siuntėjas ar gavėjas įgytų teisę ieškinį paduoti. CIM tokios būtinybės kreiptis ikiteismine tvarka nenumato. 2. SMGS griežtai apibrėžia siaurą subjekktų, galinčių kreiptis pretenzine ir ieškinine tvarka, ratą: siuntėjas ir gavėjas. CIM tokių griežtų ribų nenumato, ieškinius ir pretenzijas gali pareikšti tiek siuntėjas ir gavėjas, tiek asmuo, kuris sumokėjo sumas pagal vežimo sutartį.

CIM 45 str. 1 d. numatyta, jog su vežimo sutartimi susijusius ieškinius galima pareikšti tik pirmam ar paskutiniam vežėjui arba tam vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys. SMGS 30 str. 2 paragrafas numato, jog ieškinį galima pateikti tik tam geležinkeliui, kuriam buvo pateikta pretenzija.

CIM 45 str. 2 – 7 dalyse numatyta, jog kai veža keli vežėjai paeiliui, vežėjui, turinčiam pristatyti krovinį ir jo sutikimu nurodytam važtaraštyje, gali būti pareiškiamas ieškinys net ir tuomet, jei jis negavo nei krovinio, nei važtaraščio. Ieškinys dėl sumos, kuri buvo sumokėta pagal vežimo sutartį, grąžinimo, gali būti pareikštas tam vežėjui, kuris paėmė šią sumą, arba tam vežėjui, kurio vardu ji buvo paimta. Ieškinį dėl išperkamojo mokesčio galima pareikšti tik tam vežėjui, kuris perėmė krovinį išsiuntimo vietoje. Ieškinius galima pareikšti ir aukščiau neišvardytiems vežėjams, jeigu tie ieškiniai pareiškiami kaip priešieškiniai ar prieštaravimai toje pačioje byloje, kuri iškelta dėl pagrindinio reikalavimo dėl tos pačios vežimo sutarties. Jei CIM taikomos vykdomajam vežėjui, jam taip pat gali būti pareikštas ieškinys. Jeigu ieškovas gali pasirinkti iš kelių vežjų, jis pasirinkimo teisės netenka, kai tik pareiškia ieškinį vienam iš tų vežėjų. Ta pati nuostata taikoma, kai ieškovas renkasi iš vieno ar kelių vežėjų ir vykdomojo vežėjo. Taigi CIM numato įvairias galimybes ieškiniui pateikti ir yra lankstesnis nei SMGS. Iš SMGS taikymo srities galima apžvelgti keletą bylų:

Uralo srities arbitražo teismas, byla Nr. N Ф09-6422/08-С5 [41], 2008 – 09 – 08: AB “Rusijos geležinkeliai” filialas „Sverdlovsko geležinkeliai“ (toliau – Atsakovas) ir AB „Silvinit“ (toliau – Ieškovas) bylinėjosi dėl 192 000 rublių žalos atlyginimo. Ieškovas kreipėsi į Arbitražo teismą kasacine tvarka dėl sprendimo peržiūrėjimo ir teisės normų išaiškinimo, nes laikė, kad ankstesni teismai pažeidė impertatyvias teisės normas, jų tinkamai neaiškino ir netaikė. Tokie pažeidimai, kasatoriaus nuomone, kilo dėl SMGS 12, 22, 29, 30, 33 straipsnių ir Rusijos Federacijos geležinkelių transporto statuto 62, 99 straipsnių netinkmao pritaikymo. Pagal bylos duomenis ir pridėtą protokolą, matyti, 2007 – 08 -09 iš Sverdlovsko geležinkelio stoties „Solikamskas“ į Kinijos Erlyan stotį su SMGS važtaraščiu buvo išsiųstas pakrautas specialus vagonas su kalio chloridu, Nr. Š 54944434, kuri yra įmonės "Silvinit"

nuosavybė. Išmrautas tuščias vagonas buvo siunčiamas atgal į pradinę stotį, tačiau pakeliui, be „Salvinit“ buvo panaudotas pervežti su nauju važtaraščiu cheminiam koncentratui. Dėl šios priežasties UAB „Salvinit“ siekia prisiteisti baudą iš AB „Rusijos geležinkeliai“ už neteisėtą vagono panaudojimą. Kadangi ankščiau UAB „Salvinit“ pateikė pretenziją, jis turi teisę kreiptis į teismą su ieškiniu. Pirmos ir apeliacinės isntancijos teismai, remdamiesi tik Rusijos Federacijos geležinkelių transporto statutu, laikėsi nuomonės, kad „Sverdlovsko geležinkeliai“ yra atsakomybės subjektas ir turėtų būti atsakovais byloje dėl neteisėto vagonų panaudojimo. Arbitražo teismas nusprendė, kad teismai nepagrįstai netaikė SMGS normų, nes privalėjo jas taikyti remdamiesi tarptautinės teisės viršenybe ir geležinkelių sudarytais susitarimais. Šiuo atveju geležinkelių tarpusavio santykius reguliuoja SMGS (pagal SMGS 3 str.). Tiek Rusijos Federacija, tiek Kinijos Liaudies Respublika ir Mongolija yra SMGS susitarimo šalys. Arbitražo teismas pritaikė 23 str. 1 paragrafą, 36 str.ir priteisė Ieškovui 192 000 rublių nuostolių atlyginimo. Taip pat teismas pasisakė, jog tai, kad SMGS neaptartas neteisėtas vagonų naudojimas be savininko leidimo, nereiškia, jog asmuo neturi teisės kreiptis su pretenzija ar ieškiniu dėl savo teisių gynimo. Teismas taip pat pasisakė dėl solidariosios geležinkelių atsakomybės (SMGS 22 str.) – Ieškovas turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo iš bet kurio vežusio geležinkelio, visos ar dalies sumos.

Rusijos Federacijos Šiaurės vakarų rajono arbitražo teismo sprendimas [42] , 2007 – 04 – 03: UAB “Kaliningradnefteprodukt” (toliau – Ieškovas) kreipėsi apeliaciniu skundu į teismą dėl nuostolių (11 654 rublių) ir 500 rublių žyminio mokesčio atlyginimo iš AB „Rusijos geležinkeliai“ (toliau – Atsakovas). Arbitražo teismas nustatė, kad pirmos instancijos teismas netinkamai taikė materialinės teisės normas – būtent SMGS 22, 23 str. Faktinės aplinkybės buvo tokios: reaktyvinis kuras buvo veža mas iš Rusijos Federacijos į Rusijos Federacijos Kaliningrado sritį per Lietuvos Respublikos teritoriją. Vežimo metu dingo dalis degalų, tikėtina, kad LietuvosRespublikos teritorjoje. Šiuo atveju krovinio nutekėjimas įvyko ne dėl natūralių krovinio savybių, todėl vežėjui netaikomas atsakomybės ribojimas.

---

[41] www.garant-e.ru/index.php/filemanager/download/1908/name,

Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 01.

[42] www.klerk.ru/doc/?75539;

Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 01.

Teismingumas

CIM 46 str. reglamentuoja teismingumo taisykles. Jame numatyta, jog ieškiniai, grindžiami CIM, gali būti pareiškiami valstybių narių teismuose ar specialiuosiuose teismuose, kuriuos bendru sutarimu pasirinko šalys, arba teismuose ar specialiuosiuose teismuose tos valstybės narės, kurios teritorijoje: a. yra atsakovo gyvenamoji vieta arba nuolatinė gyvenamoji vieta, pagrindinė buveinė, filialas arba įstaiga, sudariusi vežimo sutartį; b. yra vieta, kurioje vežėjas perėmė krovinį, arba vieta, į kurią numatoma pristatyti krovinį. Ieškiniai negali būti pareiškiami kituose teismuose ar specialiuosiuose teismuose. Taigi galime padaryti išvadą, kad CIM pretenzijų ir ieškinių atveju galioja ta pati taisyklė – CIM numato keletą galimybių ieškiniams pateikti tiek subjektų, tiek teismingumo aspektu. SMGS nuostatos šiuo atžvilgiu vėlgi yra griežtesnės – ieškinys gali būti pateiktas tik tos šalies teismui, kurios geležinkeliui buvo pateikta pretenzija. Svarbu pažymėti tai, kad CIM numato, jog ieškiniai netenka galios, kai krovinys priimamas be pretenzijų. Apie tai kalbama CIM 47 str. 1 d.: „kai turintis tam teisę asmuo priima krovinį, išnyksta teisė pareikšti vežėjui bet kokį ieškinį, susijusį su vežimo sutartimi, dėl krovinio dalies praradimo, apgadinimo arba vėlavimo jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą“. SMGS išlieka ankstesnė taisyklė – pretenzijos nepateikimas užkerta kelią kreiptis ieškinine tvarka. Tačiau teisė pareikšti ieškinį neišnyksta tokiais atvejais: a. krovinio dalies praradimo arba apgadinimo atveju, jeigu: 1. turintis tam teisę asmuo, prieš priimdamas krovinį nustato, kad krovinio dalis prarasta arba apgadinta; 2. krovinio praradimo arba sugadinimo faktas, kuris turėjo būti nustatytas, nebuvo nustatytas tik dėl vežėjo kaltės. b. iš išorės nepastebimos žalos atveju, kai turintis tam teisę asmuo tai pastebėjo tik priėmęs krovinį, jeigu jis: 1. pareikalauja nustatyti krovinio praradimo arba apgadinimo faktą iš karto po to, kai buvo pastebėta žala, bet ne vėliau kaip po septynių dienų nuo krovinio priėmimo, ir 2. kartu įrodo, kad žala atsirado jau priėmus krovinį vežti, bet dar jo nepristačius; c. krovinio vėlavimo pristatyti per jo pristatymo terminą atveju, jeigu turintis tam teisę asmuo per 60 dienų pasinaudoja savo teisėmis prieš pirmą, paskutinį vežėją ar tą vežėją, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio reiškiamas ieškinys; d. jeigu turintis tam teisę asmuo įrodo, kad kroviniui padaryta žala atsirado dėl veiksmų arba neveikimo siekiant tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų gali būti padaryta ši žala. Jeigu buvo performinti važtos dokumentai, teisė pareikšti ieškinį dėl krovinio dalies parardimo ar apgadinimo pagal vieną iš ankstesnių vežimo sutarčių išnyksta, tarsi būtų buvusi tik viena vežimo sutartis.

Senaties terminai

SMGS ir CIM sąlygos dėl senaties yra panašiai reglamentuojamos. CIM 48 str. 1 dalyje numatyta: „Ieškinių, susijusių su vežimo sutartimi, senaties terminas – vieneri metai. Tačiau dvejų

metų senaties terminas taikomas: a. ieškiniams dėl išperkamojo mokesčio, kurį vežėjas yra paėmęs iš gavėjo, susigrąžinimo; b. ieškiniams dėl pajamų, gautų vežėjui pardavus krovinį, susigrąžinimo; c. ieškiniams dėl žalos, atsiradusios dėl veiksmų arba neveikimo siekaint tyčia padaryti tokią žalą arba elgiantis nerūpestingai, bet suvokiant, kad dėl tokių veiksmų gali būti padaryta ši žala; d. ieškiniams dėl vežimo sutarčių, sudarytų prieš važtos dokumentų performinimą“. SMGS 31 str. 1 paragrafe numatyta, kad siuntėjo ar gavėjo pretenzijos ir ieškiniai geležinkeliams pagal pagal vežimo sutartis arba geležinkelių reikalavimai ir ieškiniai siuntėjams ar gavėjams dėl važtapinigių, baudų ir nuostolių atlygio sumokėjimo gali būti pateikti per 9 mėnesius, išskyrus pretenzijas ir ieškinius dėl krovinio pristatymo termino pažeidimo, kuriems pateikti nustatomas 2 mėnesių terminas. Taigi matome, jog CIM nustato ilgesnius ieškinio senaties terminus nei SMGS.

CIM 48 str. 2 paragrafas numato, kad ieškinių senaties terminas pradedamas skaičiuoti: a. nuo tridešimtos dienos pasibaigus krovinio pristatymo terminui – ieškiniams dėl kompensacijos už visą prarastą krovinį; b. nuo krovinio pristatymo dienos – ieškiniams dėl kompensacijos už krovinio dalies praradimą, apgadinimą arba vėlavimą jį pristatyti per krovinio pristatymo terminą; c. nuo tos dienos, kai galima įgyvendinti savo teises, - visais kitais atvejais. Nurodyta senaties termino pradžios diena į senaties terminą neįskaičiuojama. SMGS 31 str. 2 pargarafas nurodo, kad senaties terminai skaičiuojami taip: 1. pretenzijoms dėl atlyginimo už dalinį krovinio praradimą, masės trūkumą, krovinio sugadinimą, gedimą arba dėl kitokių priežasčių pablogėjusią krovinio kokybę, dėl krovinio pristatymo terminoi pažeidimo – nuo krovinio išdavimo gavėjui dienos; 2. pretenzijoms dėėl visško krovinio praradimo – praėjus 30 dienų nuo krovinio pristatymo termino pabaigos; 3. pretenzijoms dėl papildomo apmokėjimo arba dėl važtapinigių, baudų grąžinimo arba pretenzijoms, susijusioms su perskaičiavimais dėl klaidingo tarifo taikymo, - nuo apmokėjimo dienos arba, jei apmokėjimas nebuvo atliktas, nuo krovinio išdavimo dienos; 4. visoms kitoms pretenzijoms ir reikalavimams – nuo aplinkybių, kuriomis remiantis galima juos pateikti, nustatymo dienos. Senaties termino pradžios data į terminą neįtraukiama.

CIM 48 str. 3 paragrafas numato, kad pateikus raštu su vežimo sutartimi susijusį reikalavimą, senaties terminas sustabdomas iki tos dienos, kai vežėjas rašytiniu pranešimu atmeta reikalavimą ir grąžina pridėtus dokumentus. Jeigu reikalavimas pripažįstamas tik iš dalies, senaties terminas toliau skaičiuojamas ginčytinai reikalavimo daliai. Preiga įrodyti, kad reikalavimas yra gautas ar į jį atsakyta, arba kad dokumentai yra grąžinti, tenka šaliai, kuri remiasi atitinkamu faktu. Dėl vėliau pateiktų reikalavimų tuo pačiu pagrindu senatie terminas nestabdomas. SMGS 31 str. 3 paragrafo 1 d. numatyta, jog jeigu siuntėjas ar gavėjas pateikė geležinkeliui raštišką, pagal SMGS keliamus reikalavimus tinkamai įformintą pretenziją, senaties termino eiga pristabdoma.

CIM 48 str. 4 d. numato, jog pasibaigus senaties terminui, nebegalima pareikšti ieškinio net priešieškinio ar prieštaravimo forma. SMGS 31 str. 4 paragrafas numato, kad pretenzijos ir reikalavimai, kurių senaties terminas pasibaigė, negali būti pateikti kaip ieškiniai.

CIM 48 str. 5 d. numato, kad kitais atvejas senaties termino sustabdymą ir nutraukimą reglamentuoja nacionalinė teisė. SMGS 48 str. 3 paragrafo 2 – 4 dalys reglamentuoja, kad senaties termino eiga tęsiasi nuo tos dienos, kai geležinkelis pranešė pretenzijos pareiškėjui apie visos arba dalies jo pretenzijos atmetimą. Atmetimo diena laikoma nurodyta išsiuntimo punkto pašto spaudo data arba diena, kada pretenzijos pareiškėjas savo rašteliu patvirtino pranešimo apie atmetimą gavimą. Jeigu pretenzija palikta be atsakymo, tai senaties termino eiga atnaujinama 180 dienų. Įrodymus apie pretenzijos išsiuntimą geležinkeliui arba apie atsakymą į ją ir apie dokumentų arba neišsamios pretenzijos grąžinimą turi pateikti ta šalis, kuri remiasi šiais faktais. Pakartotinės pretenzijos, kuriose pareiškiami anksčiau pateikti reikalavimai, nepristabdo 9 ar 2 mėnesių senaties termino eigos.

Vežėjų tarpusavio santykiai

CIM ir SMGS panašiai reglamentuoja atsiskaitymus tarp vežėjų. Štai CIM 49 str. 1 paragrafas numato, jog bet kuris vežėjas, kuris, priimdamas vežti krovinį ar jį pristatydamas gavėjui, gavo arba turėjo gauti mokestį už vežimą arba kitas vežimo sutarties vykdymo išlaidas, privalo vežusiems vežėjams sumoėti jiems priklausančią dalį. Mokėjimo tvarka nustatoma vežėjų tarpusavio susitarimuose. SMGS 32 str. 1 – 3 paragrafuose nustatoma, kad kiekvienas geležinkelis privalo sumokėti vežime dalyvaujantiems geležinkeliams dalį važtapinigių, išieškotų priimant vežti arba išduodant krovinį, numatytų vežimo sutartyje. Pradinis geležinkelis atsako prieš kitus geležinkelius už jiems priklausančius iš siuntėjo neišieškotus važtapinigius, jeigu pagal važtaraščio duomenis siuntėjas juos sumokėjo ar, vadovaudamasis važtaraščiu ir 15 straipsniu, turėjo juos sumokėti. Jeigu galinis geležinkelis išdavė krovinį, neišieškojęs mokesčių, kuriuos pagal vežimo sutartį turėjo išieškoti iš gavėjo, tai jis atsako už šiuos mokesčius prieš visus vežime dalyvavusius geležinkelius.

CIM 49 str. 2 paragrafas nustato, kad 12 str. (įrodomoji važtaraščio galia) taikomas ir vežėjų, vežančių paeiliui, tarpusavio santykiams. SMGS 32 str. 4 paragrafas nustato, kad atsiskaitymai tarp geležinkelių, atsiradę pagal SMGS, atliekami pagal specialias tarp geležinkelių sudarytas sutartis dėl atsiskaitymo tvarkos.

CIM ir SMGS taip pat panašiai reglamentuoja atgręžtinio reikalavimo teisę. CIM 50 str. 1 paragrafe nustatyta, kad vežėjas, kuris pagal CIM sumokėjo kompensaciją, turi atgręžtinio reikalavimo teisę į vežusius vežėjus pagal šias nuostatas: a. už tai atsako tik žalą padaręs vežėjas; b. jei žalą padarė keli vežėjai, kiekvienas iš jų atsako už savo padarytą žalą; jei to nustayti neįmanoma, kompensacija paskirtsoma vežėjams pagal c punktą; c. jei neįmanoma įrodyti, kuris vežėjas padarė žalą,

kompensacija paskirstoma visiems vežusiems vežėjams, išskyrus tuo, kurie įrodo, kad jie nepadarė tos žalos; kompensacija paskirstoma proporcingai kiekvienam vežėjui priklausančiai vežimo mokesčio daliai. SMGS 33 str. 1 paragrafe numatyta, kad: „geležinkelis, kuris vadovaudamasis SMGS sumokėjo atlygį už viso ar dalies krovinio praradimą arba sugadinimą arba už krovinio pristatymo termino pažeidimą, turi teisę gauti iš dalyvaujančių vežime geležinkelių išmokėtą atlygį, tačiau: 1. geležinkelis, dėl kurio kaltės padaryta žala, visiškai atsako už ją; 2. jeigu žala padaryta dėl kelių geležinkelių kaltės, tai kiekvienas iš jų atsako už jo padarytą žalą; 3. jeigu neįmanoma įrodyti, kad žala padaryta dėl vieno arba kelių geležinkelių kaltės, tai atsakomybė dėl kiekvienos siuntos paskirstoma tarp geležinkelių proporcingai pagal tarifinius kilometrus, faktiškai atitinkančius atstumą, kurį ši siunta buvo vežama per kiekvieną vežime dalyvavusį geležinkelį, išskyrus tuos, kurie įrodys, kad žala padaryta ne jų ruožuose“.

CIM ir SMGS taip pat numato panašią atgręžtinio reikalavimo teisės įgyvendinimo tvarką. CIM 51 str. 1 paragrafas numato, kad vežėjas, prieš kurį pasinaudota atgręžtinio reikalavimo teise, negali užginčyti atgręžtinio reikalavimo teise pasinaudojusio vežėjo atlikto mokėjimo teisėtumo, jei kompensaciją nustatė teismas ar specialusis teismas ir jei pirmam vežėjui, gavusiam šaukimą į teismą, buvo suteikta galimybė pačiam dalyvauti teismo procese. Teismas ar specialusis teismas, kuriame pareikštas pagrindinis ieškinys, nustato šaukimo į teismą įteikimo ir dalyvavimo teisme terminus. SMGS 33 str. 4 paragrafas nustato, kad geležinkelis, kuriam pateiktas reikalavimas dėl atlygio grąžinimo, neturi teisės ginčytis su geležinkeliu, kuris pateikė šį reikalavimą, dėl sumokėto atlygio teisėtumo, jeigu atlygį nustatė teismas ir jeigu geležinkelis, kuriam pateiktas reikalavimas, iš anksto buvo įspėtas apie iškvietimą į teismą.

CIM 51 str. 2 – 6 paragrafai numato, kad vežėjas, kuris naudojasi atgręžtinio reikalavimo teise, privalo pateikti vieną reikalavimą tame pačiame teismo procese visiems vežėjams, su kuriais jam nepavyko susitarti; kitu atveju jis praranda atgręžtinio reikalavimo teisę į tuos vežėjus, kuriems neiškėlė bylos. Teismas ar specialusis teismas turi priimti vieną sprendimą dėl visų atgręžtinių reikalavimų, kuriuos jis nagrinėjo. Vežėjas, norintis pasianudoti savo atgręžtinio reikalavimo teise, gali pareikšti ieškinį valstybės, kurios teritorijoje yra vienos iš vežusių vežėjų pagrindinė buveinė ar filialas, arba įstaiga, sudariusi vežimo sutartį, teismuose ir specialiuosiuose teismuose. Jeigu ieškinys turi būti pareikštas keliems vežėjams, vežėjas ieškovas gali pasirinkti, kuriame iš kompoetentingų teismų ar specialiųjų teismų jis iškles bylą. Atgręžtinio reikalavimo nagrinėjimo byla negali būti sujungta su pagal vežimo sutartį turinčio tam teisę asmens iškelta byla dėl kompensacijos. SMGS 33 str. 6 paragrafas numato, kad reikalavimai dėl atlygio, kurie sukelia ginčą tarp geležinkelių, pagal suinteresuotos šalie spareiškimą nagrinėjami Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) Komitete. Komiteto sprendimas pagal tokius reiklavimus yra galutinis. Pažymėtina, kad praktikoje

SMGS 33 str. 6 paragrafas nėra pritaikomas. Visi ginčai tarp vežėjų sprendžiami apsikeičiant pretenziniais pareiškimais arba derybų būdu.

VII. ATLEIDIMO NUO ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI IR TVARKA

Bendros atleidimo nuo atsakomybės sąlygos

Edvardas Sinkevičius nurodo, kad teisės aktuose nustačius skirtingus vežėjo atsakomybės pagrindus, skirtingai turėtų būti reglamentuojami ir vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. Visas aplinkybes, kuriomis reminatis vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės, autorius skirsto į keturias grupes:

1. aplinkybės, susijusios su krovinio siuntėjo ar gavėjo kalte;
2. aplinkybės, susijusios su krovinio defektais;
3. aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti;
4. „privilegijuotos“ aplinkybės [43] .

Pirmos trys vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygų grupės priskiriamos prie „paprastų“. Tai reiškia, kad siekdamas būti atleistas nuo atsakomybės, vežėjas šias aplinkybes ir jų poveikį krovinio būklei turi įrodyti, o šių aplinkybių neįrodymo rizika tenka vežėjui. Aplinkybės vadinamos „privilegijuotomis“ dėl jų specifinio teisinio statuso. Savaime šios aplinkybės neišplečia vežėjo civilinės 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 „privilegijuotų“ aplinkybių buvimą bei paaiškinti galimybę egzistuoti tiesioginiam ar netiesioginiam priežastiniam ryšiui tarp tokios aplinkybės ir žalos kroviniui, ir pradeda galioti įstatymo nustatyta prezumpcija, kad žala dėl to ir atsirado, o už tokį žalos atsiradimą vežėjas nėra atsakingas [44] .

SMGS prilegijuotos atleidimo nuo atsakomybės priežastys pirmiausiai yra susiję su krovinio pristatymo terminais. Štai 23 str. 8 – 9 paragrafuose numatyta: „geležinkelis turi įrodyti, kad prarastas visas krovinys ar jo dalis, ar trūksta masės, krovinys sugadintas, sugedęs arba dėl kitokių priežasčių pablogėjo jo kokybė dėl tokių priežasčių:

[43, 44] „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, Doc. Dr. Edvardas Sinkevičius // Jurisprudencija, mokslo darbai, Nr. 2, 2006 (80); psl. 90 – 99.

c. dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo geležinkelio, kurių jis negalėjo numatyti;
d. dėl siuntėjo arba gavėjo kaltės ar jų reikalavimų, dėl kurių pasekmių negalima apkaltinti geležinkelio.

Jeigu pagal aplinkybes paaiškės, kad visiškai ar dalinai krovinys prarastas, trūksta masės, krovinys sugadintas, sugedęs arba dėl kitokių priežasčių pablogėjo jo kokybė dėl tokių priežasčių:

a. dėl to, kad pradinėje stotyje priimtas vežti krovinys buvo nekokybiškas arba dėl ypatingų jo natūralių ir fizinių savybių pats užsidegė; sulūžo; sudužo ar tapo nehermetiška stiklinė, polietileninė ar kitokia tara bei pakuotė; surūdijo, iš vidaus susigadino ar dėl kitokių panašių priežasčių;
b. dėl susijusių su pakrovimu arba iškrovimu priežasčių, jeigu pakrovė arba iškrovė siuntėjas ar gavėjas;
c. dėl vežimo atviruose vagonuose krovinių, kuriuos taip vežti leidžiama pagal pradiniame geležinkelyje galiojančias vidaus taisykles;
d. dėl to, kad siuntėjas ar gavėjas arba jų paskirti krovinio palydovai neįvykdė 3 priedo nurodymų, arba dėl to, kad palydovų kvalifikacija neatitiko šio priedo reikalavimų;
e. dėl to, kad krovinys buvo ne taroje ar neįpakuotas, jeigu jį vežant nebuvo garantuotas krovinio saugumas visą kelią;
f. dėl tokių krovinio taros ar pakuotės trūkumų, kurių geležinkelis, priimdamas krovinį vežti ir apžiūrėdamas jo išorę pradinėje stotyje, negalėjo aptikti, dėl ko visą kelią nebuvo garantuotas krovinio saugumas;
g. dėl to, kad siuntėjas atidavė vežti daiktus, kuriuos vežti draudžiama, klaidingai, netiksliai ir nešsamiai pavadintus;
h. dėl to, kad siuntėjas atidavė vežti krovinius, kurie priimami vežti laikantis ypatingų taisyklių, klaidingai, netiksliai ar neišsamiai pavadintus arba nesilaikant SMGS taisyklių;
i. dėl krovinio masės sumažėjimo, atsiradusio dėl ypatingų natūralių savybių, jeigu šis sumažėjiams viršija 24 str. 1 paragrafe nustatytas normas;
j. dėl to, kad siuntėja spakrovė krovinį į šiam kroviniui vežti netinkantį vagoną ar konteinerį, nors tikrindamas vagono ar konteinerio būklę iš jo išvaizdos turėjo nustatyti, kad jis netinka;
k. dėl siuntėjo, gavėjo arba jų įgaliotų asmenų muitinės ar kitų administracinių taisyklių reikalavimų nevykdymo ar netinkamo jų vykdymo;

CIM privilegijuotos vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybės išdėstytos 23 str. 3 paragrafo a – g punktuose: vežėjas atleidžiamas nuo šios atsakomybės, kai krovinys prarandamas arba apgadinamas dėl ypatingos rizikos, būdingos vienai ar kelioms iš šių aplinkybių:

a) kroviniai vežami pusvagoniais pagal Bendrąsias vežimo sąlygas arba kai dėl to aiškiai susitariama ir įrašoma važtaraštyje; kalbant apie atmosferos reiškinių kroviniams padaromą žalą, krovinių vežimas įvairiarūšio transporto vienetuose ir uždarose kelių transporto priemonėse, vežamose vagonais, nelaikomas vežimu pusvagoniais; jei siuntėjas naudoja apdangalus vežti krovinius pusvagoniais, vežėjui tenka tokia pati atsakomybė kaip ir tais atvejais, kai krovinys vežamas pusvagoniais be apdangalų, net jei tai kroviniai, kurie pagal Bendrąsias vežimo sąlygas nevežami pusvagoniais;

b) nėra pakuotės arba ji netinkama vežti tokius krovinius, kurie, jei vežami neįpakuoti arba netinkamai įpakuoti, dėl savo specifinių savybių gali būti prarasti arba apgadinti;

c) krovinį pakrauna siuntėjas arba jį iškrauna gavėjas;

d) vežami tokie kroviniai, kurie dėl savo specifinių ypatybių gali būti visiškai ar iš dalies prarasti arba apgadinti, t. y. gali sudužti, surūdyti, savaime sugesti iš vidaus, išdžiūti, ištekėti;

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

f) vežami gyvi gyvūnai;

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

Įrodinėjimo našta

SMGS 23 str. 3 paragrafas nustato įrodinėjimo naštos paskirstymą. Per įrodinėjimo naštą vertinamos aplinkybės. Pagal CIM, tam, kad būtų galima paduoti ieškinį prieš vežėją, ieškovas (paprastai – gavėjas) neturi įrodinėti vežėjo kaltės. CIM iš esmės numatyta, skirtingai nei CMR, kad siuntėjui / gavėjui užtenka įtarti esant vežėjo kaltę, kad būtų galima pildyti pretenziją ar kreiptis su ieškiniu į teismą. Taip CIM įtvirtina, jog vežėjas (geležinkelis), kaip viešųjų paslaugų teikėjas, visuomet yra stipresnėje teisinėje padėtyje nei siuntėjas ir gavėjas, todėl jiems sukuriamas tam tikras teisių apsaugos režimas [45].

[45] Malcolm Clarke. Legislative Comment: International Carriage of Goods by Rail: CIM 1999 in force // Jornal of Business Law, 2007 March. Pages 213 – 218.

Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon[46] diskusinėje analizėje prieina prie bendros išvados, kad vežėjas yra stipresnioji vežimo sutarties šalis, todėl pagrįstai preziuojama jo atsakomybė ir atitinakami numatomos griežtos sankcijos.

[46] Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon. Railway rate Making: Discussion// The American Economic Review, Vol. 4, No. 1, Supplement, Papers and Proceedings of the Twenty-sixth Annual Meeting of the American Economic Association (Mar., 1914), pp. 81-100.

IŠVADOS

1. Išanalizavus teisės aktus, galima teigti, jog vežėjo sąvoka tiek COTIF CIM, tiek SMGS suprantama kaip ir aiškinama kaip apimanti geležinkelio įmonę, turinčią licenciją verstis keleivių, krovinių ir bagažo vežimu. Tokia pat vežėjo geležinkeliais samprata įtvirtinta ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose.
2. SMGS ir CIM reglamentuoja tos pačios prigimties teisinius santykius – kylančius iš krovinių vežimo geležinkeliais sutarties. Visgi dėl to, kad abu teisės aktai „atstovauja“ skirtingoms teisinėms erdvėms ir kultūroms, juose nemažai institutų reglamentuojama skirtingai. Tokie skirtumai, kad ir neesminiai, iš dalies sumažinti sukūrus bendrą CIM – SMGS važtaraštį. Su naujuoju važtaraščiu, stotyse, kurios yra pasienyje tarp CIM ir SMGS valstybių narių, nebereikės performinti važtos dokumentų, nes visą kelią krovinys keliauja su vienu važtaraščiu.
3. SMGS ir CIM iš esmės skiriasi tuo, kad SMGS vežimo sutartį traktuoja kaip grynai realinę, o CIM - kaip konsensualinę. Nuo šios sutarčių teisinės prigimties priklauso siuntėjo, gavėjo ir vežėjo atsakomybės kilimo momentas, jų teisių ir pareigų atsiradimo momentas.
4. CIM ir SMGS nuostatos dėl vežėjo, siuntėjo ir gavėjo atsakomybės pagrįstos tais pačiais principais. Tiek materialinės, tiek procedūrinės normos iš pirmo žvilgsnio skiriasi nežymiai, tačiau skirtumai yra esminiai praktikoje taikant šiuos teisės aktus.
5. SMGS normos, reglamentuojančios procedūrinę krovinio vežimo sutarties dalį, yra itin techniškos, detaliai aprašančios kiekvieną teisiškai reikšmingą veiksmą, kas padaro normas imperatyvias. Tokios nuostatos labai svarbios ir reikšmingos, kai pateikiama pretenzija arba kreipiamasi į teismą su ieškiniu, nes kiekvienas ginčijamas veiksmas turi būti atlikas tiksliai ir detaliai pagal taisykles tam, kad Atsakovas turėtų realų pagrindą atsikirsti į pretenziją. CIM normos nėra tokios procedūriškos, todėl paliekama didesnė veiksmų diskrecijos laisvė vežimo sutarties šalims.
6. CIM riboja vežėjo atsakomybės dydį 17 atsiskaitymo vienetų už vieną prarastos krovinio masės kilogramą. SMGS atsakomybės ribojimus numato nustatydamas procentinę išraišką nuo prarastos krovinio vertės, taip pat numato atvejus, kai atsakomybė nėra ribojama.
7. Tiek CIM, tiek SMGS turi atleidimo nuo atsakomybės aplinkybių sąrašą. Aplinkybės, dėl kurių vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, skirstomos į paprastas ir privilegijuotas. Pastarosios yra ypatingas vežėjo gynybos instrumentas.
8. SMGS numato privalomą pretenzijų pateikimo tvarką prieš paduodant ieškinį teismui. CIM tokios tvarkos nėra numatyta.

9. SMGS pareikšti pretenziją ar ieškinį turi teisę tik siuntėjas ar gavėjas. CIM tokią teisę turi siuntėjas, gavėjas ar jų įgaliotas krovinį vežimo procese prižiūrėti asmuo. CIM ir SMGS nustato vienodas teismingumo taisykles.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminė medžiaga:

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas// Valstybės žinios. 2000-09-06, Nr. 74-2262.
2. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas// Valstybės žinios. 2004-04-30, Nr. 72-2489.
3. 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.
4. 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.

Specialioji literatūra:

1. Зрик Евтимов, Председатель правовой группы ЦИМ- СМГС// Основные положения об ответственности ЦИМ-СМГС.– Кошице, 2006.
2. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. - Justitia, Vilnius, 2003. ISBN: 9986-567-88-2.
3. Сергеев А.П. Гражданское право. Ч. III. // М.: Юрист, 2004.
4. Oleg Drobitko. Krovinio gavėjo teisinė padėtis// Jurisprudencija, mokslo darbai, 2006 4 (82); p. 26 – 31.
5. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) // International Rail Transport Committee (CIT). – July 1, 2006.
6. Doc. Dr. Edvardas Sinkevičius, „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai// Jurisprudencija, mokslo darbai, Nr. 2, 2006 (80); psl. 90 – 99.
7. Malcolm Clarke. Legislative Comment: International Carriage of Goods by Rail: CIM 1999 in force // Jornal of Business Law, 2007 March. Pages 213 – 218.
8. Professor Dr KF Haak and MAIH Hoeks. Arangements of intermodal transport in the field of conflicting conventions// Journal of International Maritime Law. 2004 (11), 13 pp., 422-434.
9. William Z. Ripley. Present problems in railway regulation// Political Science Quarterly, Vol. 27, No. 3 (Sep., 1912), pp. 428-453.

10. G. G. Philimore. International Railway Transport// Journal of the Society of Comparative Legislation, New Series, Vol. 5, No. 2 (1904), pp. 287-290.
11. Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon. Railway rate Making: Discussion// The American Economic Review, Vol. 4, No. 1, Supplement, Papers and Proceedings of the Twenty-sixth Annual Meeting of the American Economic Association (Mar., 1914), pp. 81-100.

ELEKTRONINIAI ŠALTINIAI:

1. Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument. – Report by UNCTAD secretoriat // United nations conference on trade and development. - http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf. Prisijungimo laikas – 2008 – 12 – 05.
2. OTIF interneto puslapis. http://www.otif.ch/html/e/pres_info_generales.php;
3. Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) puslapis. - http://www.osjd.org/
4. Lietuvos geležinkelių interneto puslapis. http://www.litrail.lt/wps/portal/!ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3h3C2N_VzcPIwMDH3NHAyNTU69gPyd_Qy9HM_1wkA6zeAMcwNEAIo_DBOMQQ30_j_zcVP1I_Shz3PaY64foRzrpF2Rnp7kEOioCANWN6og!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSDIwMEw3QTAyNTVKU05CTzFKODc!/. Prisijungimo laikas: 2007 - 11 – 23
5. CIM – SMGS važtaraščio vadovas. http://www.uz.gov.ua/ci/org/osjd/GLV_CIM_SMGS.pdf.
6. Rusijos Federacijos arbitražo teismų bylos. www.garant-e.ru/index.php/filemanager/download/1908/name,
7. Rusijos Federacijos arbitražo teismų bylos. www.klerk.ru/doc/?75539;
8. OTIF bylų apžvalga. http://www.otif.org/en/law/case-law.html; http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Recht Urteil_BGH_Bemerkungen_e.pdf; http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_e.pdf;

TEISMŲ PRAKTIKA:

1. Rusijos Federacijos arbitražo teismų bylos. www.garant-e.ru/index.php/filemanager/download/1908/name.
2. Rusijos Federacijos arbitražo teismų bylos. www.klerk.ru/doc/?75539.

3. OTIF bylų apžvalga. http://www.otif.org/en/law/case-law.html; http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/RechtUrteil_BGH_Bemerkungen_e.pdf; http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/04_rechtsprech/Bundesgerichtshof_e.pdf

Vežėjo geležinkeliais civilinė atsakomybė pagal COTIF CIM taisykles ir SMGS susitarimą, panašumai ir skirtumai

SANTRAUKA

RAKTAŽODŽIAI: vežėjas geležinkeliais, vežimo sutartis, civilinė atsakomybė, važtaraštis, krovinys, atsakomybės ribos, teisingumas, pretenzijos ir ieškiniai.

COTIF CIM ir SMGS reglamentuoja tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais tarp valstybių narių, kurios yra šių susitarimų šalys narės. Kadangi abu teisės aktai dažnai koreliuoja, kai kroviniai vežami per kelių skirtingų valstybių teritorijas, būtina nustatyti tokį teisinį reglamentavimą, kuris supaprastintų tarp krovinio siuntėjo, gavėjo ir vežėjo geležinkeliais susiklostančius teisinius santykius, tarp jų ir atsakomybės teisinius santykius.

CIM ir SMGS nemažai institutų reglamentuoja labai panašiai, pavyzdžiui, krovinio praradimo, dalinio praradimo ar sugadinimo, taip pat atsakomybę už pavėluotą pristatymą ir kitus. Visgi pažymėtina, kad nors atsakomybės principai dažniausiai yra vienodi, juos konkretinančios normos yra skirtingos – numato nevienodus nuostolių apskaičiavimo būdus, riboja (CIM) ar ne (SMGS) geležinkelio (vežėjo) atsakomybės dydį. Procedūrinės normos taip pat skiriasi, nors ir nežymiai, tačiau praktikoje visoms vežimo sutarties šalims šie skirtumai labai svarbūs. Pavyzdžiui, skirtingi reikalavimai krovinio dokumentams yra esminis dalykas, kai sprendžiama dėl pretenzijos ar ieškinio be trūkumų priimtinumo SMGS ir CIM.

Abu tarptautinės teisės aktai reglamentuoja tik tuos santykius, kurie atsiranda tarp juos ratifikavusių valstybių narių geležinkelių, jiems vežant krovinius ir vykdant vežimo sutartį. Atsakomybė pagal CIM ir SMGS kyla tik iš sutartinių teisinių santykių. Kiekvienas iš sutarties dalyvių turi jam garantuotą veiksmingą teisių gynimo mechanizmą, kuris nustatytas atsižvelgiant į tai, kad siuntėjas ir gavėjas dažniausiai yra silpnosios sutarties šalys. Dėl šios priežasties vežėjo atsakomybė nustatoma labai griežtomis taisyklėmis, kurias keisti itin retais atvejais leidžiama šalių sutarimu.

Kadangi magistro baigiamajame darbe turėjo būti aptarti vežėjo geležinkelaiis civilinės atsakomybės panašumai ir skirtumai pagal du pagrindinius Europos ir Azijos geležinkelių transporto teisės aktus, šiame darbe vežėjo geležinkeliais civilinės atsakomybės reglamentavimas atskleidžiamas tiek iš esmės lyginant CIM ir SMGS normas, tiek remiantis CIT teisininkų išvadomis ir konsultacijomis, mokslininkų nuomėmis bei užsienio teismų praktika.

Civil liability of the railway carrier according to COTIF CIM rules and SMGS agreement: similarities and differences

SUMMARY

KEYWORDS: rail carrier, contract of carriage, civil liability, consigment, cargo (goods), limits of liability, restrictions, jurisdiction, claim.

COTIF CIM and SMGS regulate international carriage of goods by rail between states, which are members of COTIF and SMGS. As both legal acts interfere with each other when goods are carried through diffrent states‘ territories, it is necessary to establish such legal regime, which would make the relations between consignee, consignor and carrier simplier, icluding relations of liability.

CIM and SMGS regulate many institutions vary similarly, for example, the loss of goods, full or partial damage of goods, reponsibility for delay and others. Although the priciples of liability are identical, legal regulations are different – they establish different system of remedy counting, restrict the amount of liability. Procedural rules are also different, and even if the differences are minor, but in practise they become really important for all the parties of the contract of carriage. For example, different requirements for the documents of carriage become essential, when the question of making a claim arises.

Both legal acts regulate only those relations, which arise between member states railways in process of carrying goods and putting contract of carriage into force. Liability, according to CIM and SMGS generates only form contractual relations. Every party of contract has guaranteed mechanism to protect the rights, which is established due to the fact that consignor and consignee usually are weaker part of the contract. Because of this reason, carrier‘s liability is set in very strict rules, which can be changed by parties in very rare cases and only if it is allowed in legal act.

As in master‘s thesis carrier‘s civil liability‘s similarities and differences according to CIM and SMGS were overlooked, in this work the regulation of rail carrier‘s civil liability is analysed by mainly comparing both legal acts and basing the research on CIT lawyers‘s consultaions and conclusions, scholars‘ opinions and court rulings.