BENDROS CIM / SMGS TEISINĖS SISTEMOS KŪRIMO RAIDA IR TEISINĖ REIKŠMĖ

Vilius Nikitinas
AB „Lietuvos geležinkeliai“
Teisės departamento direktorius
Mindaugo g. 12/14. LT-03603 Vilnius
Tel. +370 685 26693
El. paštas: vilius.nikitinas@gmail.com

Šiame straipsnyje nagrinėjamos esminės teisinės problemos, kurios skatina sukurti bendrą vežimų geležinkeliais, kai vežimai atliekami tarp Europos Sąjungos ir Azijos šalių, reglamentavimą. Ši analizė pirmiausia yra reikšminga Lietuvos vežėjams, nes Lietuva yra tranzitinė valstybė, kurioje gali būti taikomi du skirtingi teisės aktai – 1999 metų Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIM) ir 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Taip pat identifikuojamos naujai sukurto bendrojo CIM / SMGS važtaraščio teisinės problemos bei numatomi galimi teisiniai sprendimo būdai, kurie leistų užtikrinti vežimo teisinių santykių stabilumą bei tolesnę plėtrą.

This article explores the core legal problems, which promote the creation of a common regulation of the rail transport, when the carriages are executed between the EU and the Asian countries'. This analysis is first of all at a great importance for Lithuanian carriers', as Lithuania is a transit country, in which two different laws – Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM) and Agreement concerning. International Freight Traffic by Rail (SMGS) – can be applicable. Also the legal problems of the new developed common CIM / SMGS consignment note are identified and the legal solutions, which would ensure the legal stability of the carriage legal relations and further development, are provided.

Įvadas

Geležinkelių maršrutai tarp Europos Sąjungos ir jos rytinių šalių kaimynių turi begalinį potencialą dėl nuolat didėjančios rinkos. Be to, ši transporto rūšis dvigubai greitesnė už jūrų transportą (vežimas įvykdomas per 30 dienų) ir nepalyginti pigesnė, nei vežant oro transportu (nors užsakymas atliekamas ir per vieną dieną) [18]. Dėl šių priežasčių ieškoma naujų alternatyvų ir plėtojami svarbūs infrastruktūros projektai, skirti užtikrinti vežimus vadinamajame Eurazijos transporto koridoriuje. Vis dėlto ne infrastruktūra, o dviejų skirtingų transporto teisės sistemų egzistavimas – 1999 metų Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (toliau – CIM) [1] ir 1951 metų Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo (toliau – SMGS) [2], yra pagrindinė kliūtis pasinaudoti šiomis galimybėmis, nes gabenant krovinius dviem kryptimis – Europa ir Azija, neišvengiamai tenka krovinių vežimą performinti pagal kitos teisinės sistemos reikalavimus. Siuntėjams ir geležinkelių transporto įmonėms tokios aplinkybės reiškia papildomas išlaidas ir laiko sąnaudas, o tokių papildo-

mų paslaugų naudingumas labai retai yra akivaizdus ir pateisinamas [12]. Vienas iš didžiausių trukdžių veiksmingai ir operatyviai tarptautinei geležinkelių transporto plėtrai buvo būtinybė perrašyti važtaraštį prie CIM ir SMGS teritorijų ribos. Šis perrašymas lėmė keletą trūkumų: 1) perrašant važtaraštį padidėja klaidų įrašuose tikimybė; 2) vežimo laikas gali pailgėti dėl formalumų sutvarkymo pasienyje; 3) atsiranda teisinis netikrumas ir rizika dėl vežimo proceso neatitikties vežimo sutarties sąlygoms ir teisės aktų reikalavimams (teisės požiūriu – šis aspektas svarbiausias).

Vis dėlto 2004 m. pabaigoje Tarptautinis geležinkelių transporto komitetas (toliau – CIT), inicijavo projektą „Transporto teisinių sistemų CIM / SMGS sąveika“, kuris dabar ypač sparčiai plėtojamas. Remiantis šiuo projektu yra kuriama bendra Eurazijos regionui CIM/SMGS teisinė. Kadangi SMGS ir CIM taisykles taiko skirtingos valstybės, Lietuvos, kaip ir kitų valstybių vežėjai (geležinkelio įmonės), susiduria su skirtingu teisiniu reguliavimu bei vežimo dokumentų performinimo šių teisinių sistemų sandūroje būtinybe. Todėl sukurti bendrą teisinę sistemą yra svarbus žingsnis optimizuojant ir supaprastinant vežimo geležinkeliais procesą. Kadangi Lietuva dėl savo geografinės ir geopolitinės padėties yra laikoma tranzitine valstybe, kurios geležinkelių transportas ir infrastruktūra daugiausia yra skirti tarptautiniams vežimams Europos ir Azijos įmonių naudai atlikti, būtina išsiaiškinti bendros CIM / SMGS teisinės sistemos pagrindines nuostatas ir praktinę jų naudą krovinių vežimo geležinkeliais proceso dalyviams.

Šio straipsnio tikslas – pasitelkiant sisteminės analizės, loginį, lyginamąjį, teleologinį ir kitus tyrimo metodus aptarti bendros CIM / SMGS teisinės sistemos raidą ir išanalizuoti praktinius šios sistemos taikymo aspektus ir problemas, kylančias ją taikant, taip pat pasiūlyti galimus problemų sprendimo būdus. Todėl šio straipsnio tyrimo objektu yra bendros CIM/SMGS sistemos sukurtos ir kuriamos teisinės priemonės – bendrasis CIM / SMGS geležinkelio transporto važtaraštis, specialiosios bendrojo važtaraščio atsakomybės sąlygos bei jų taikymo nulemtos problemos. Pasirinkta tema Lietuvos mokslininkų buvo nagrinėta tik epizodiškai. O. Drobitko daktaro disertacijoje analizavo krovinių vežėjo atsakomybę multimodaliniuose vežimuose, daugiausia dėmesio skirdamas vežėjų atsakomybei pagal CIM ir SMGS [10]. E. Sinkevičius nagrinėjo privilegijuotas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės aplinkybes pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais konvenciją (toliau – CMR) [17, p. 90–99]. D. Ambrasienės tyrimo objektu taip pat buvo CMR konvencijos nuostatos [7]. Užsienio autorių darbuose nagrinėjama tema taip pat mažai ištirta. Arthur J. Boyton, Lewis H. Haney, Joseph Schumpeter, Allyn A. Young, Ernest R. Dewsnup, Frank High Nixon analizuoja JAV krovinių (taip pat keleivių ir bagazo) vežimo galežinkeliais tarifus, jų saveiką su geležinkeliu ir infrastruktūros valdymu, baudų ir sankcijų sistemą [8, p. 81–100]. G. G. Philimore aptaria konvencijų ir geležinkelių susitarimų klausimus [16]. Tačiau tiek Lietuvos, tiek užsienio autoriai neanalizavo naujai kuriamos bendros CIM / SMGS teisinės sistemos. Todėl dėl mažo ištyrimo, temos naujumo ir praktinės reikšmės Lietu-

vos krovinių vežimo geležinkeliais proceso dalyviams pasirinkta mokslinio straipsnio tema yra aktuali.

1. Bendrasis CIM / SMGS geležinkelių transporto važtaraštis

Nors CIT teisininkų pradėto projekto pagrindinis tikslas yra unifikuoti CIM ir SMGS teisės aktus, tačiau tai įmanoma pasiekti tik laipsniškai, pradedant švelniosios teisės (angl. *soft law*) kūrimu ir pereinant prie bendrojo privalomo reglamentavimo. Tai suprantant, projektas „Transporto teisinių sistemų CIM / SMGS sąveika“ buvo padalytas į tris etapus:

1) Pirmame projekto etape parengtas bendrasis CIM / SMGS važtaraštis, kuris nuo 2006 m. rugsėjo 1 d. yra naudojamas atliekant kai kuriuos gabenimus tarp CIM ir SMGS sistemų. Naujasis važtaraštis pripažįstamas kaip muitinės tranzito dokumentas.
2) Nuo 2006 m sausio 1 d. pradėtas antras projekto įgyvendinimo etapas, kuriuo siekiama suderinti procedūras, krovinius gabenant pagal bendrąjį CIM / SMGS važtaraštį. Šis etapas apima pretenzijų nagrinėjimo ir nuostolių atlyginimo tvarkos, elektroninių važtaraščių naudojimo, bendrojo CIM / SMGS komercinio akto taikymo tvarkos sukūrimą. Sukurtos gairės dėl atsakomybės nuostatų pagal CIM ir SMGS tapo informacijos šaltiniu siuntėjams ir jų atstovams, vežėjams, muitinės tarnyboms naudojant CIM / SMGS važtaraštį visais maršrutais [5];
3) Trečiame etape planuojama sukurti bendrą CIM / SMGS teisinę sistemą, kuri reglamentuotų vežimo sutarties sudarymo ir vykdymo klausimus. Pastebima, kad dauguma CIM ir SMGS nuostatų, reglamentuojančių vežėjų atsakomybės sąlygas, yra panašios ne tik dėl materialinės teisės reglamentavimo, bet ir procesinių atitikčių.

Kaip jau minėta, pirmieji žingsniai CIM ir SMGS vienodinimo link buvo padaryti sukūrus bendrąjį CIM / SMGS važtaraštį [13, p. 261], kurio taikymas yra pagrįstas siuntėjo ir vežėjo susitarimu (konsensusu). Siekiant supaprastinti krovinių gabenimą geležinkeliais, kai maršrutas apima CIM ir SMGS teisinių sistemų veikimo teritoriją, kaip viena iš galimų išeičių buvo pasiūlytas bendrasis CIM/SMGS važtaraštis, kurio taikymo pradinis teisinis pagrindas – CIM 6 straipsnio 8 dalis ir SMGS 6 straipsnio 11 dalis ir 7 straipsnio 15 dalis. Detalų bendrojo CIM / SMGS važtaraščio naudojimą reguliuoja nuo 2006 m. rugsėjo 1 d. taikomas CIM / SMGS važtaraščio žinynas (toliau – Žinynas), kuris yra SMGS tarptautinės sutarties 22 priedas. Žinynas yra skirtas CIT nariams ir jų klientams, taip pat SMGS dalyviams ir jų siuntėjams bei gavėjams ir taikomas, kai yra visos toliau nurodytos sąlygos:

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

CIM zonoje Žinynas tampa privalomas tik tuo atveju, jeigu jo nurodymai yra įtraukti

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

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

1) forma, t. y. minėtą važtaraštį sudaro 6 lapai: a) važtaraščio originalas; b) sąskaita; c) važtaraščio dublikatas; d) perdavimo aktas; c) pranešimas apie atvykimą į muitinę; f) sąskaitos dublikatas;
2) kalba, bendrasis CIM / SMGS važtaraštis turi būti sudarytas mažiausiai dviem kalbomis, viena iš kurių būtinai turi būti rusų kalba, o nuo 2010 m. sausio 1 d. CIM ir SMGS numato galimybę naudoti ir kinų kalbą.

Be formaliųjų reikalavimų, privalu atsižvelgti į Žinyno 11 punkte numatytas apmokėjimo teisines prezumpcijas, kurios priklauso nuo krovinio išsiuntimo vietos:

1) jeigu krovinys yra siunčiamas iš CIM zonos, tai: a) užmokestį pagal vežimo sutartį, kuriai taikoma CIM, turi sumokėti siuntėjas; b) užmokestį paskirties vietos SMGS geležinkeliams turi sumokėti gavėjas; 3) užmokestį kitiems SMGS geležinkeliams sumoka gavėjas per tarpininkus, kurie yra sudarę atitinkamas sutartis su SMGS geležinkeliais ir turi būti nurodyti važtaraštyje;
2) jeigu krovinių pakrovimo vieta yra SMGS zona, už persiuntimo geležinkelio paslaugas turi sumokėti: a) siuntėjas arba šios paslaugos turi būti apmokamos pagal vidinę geležinkelio tvarką; b) kitiems SMGS geležinkeliams turi sumokėti siuntėjas per analogiškus tarpininkus; c) užmokestis už vežimą pagal CIM sutartį turi būti sumokamas gavėjo.

Vežant krovinius iš CIM taikymo srities CIM siuntėjas, nurodytas CIM / SMGS važtaraštyje, yra siuntėjas pagal CIM ir kartu gavėjas pagal CIM bei siuntėjas pagal SMGS. Paskutinis vežėjas pagal CIM sutartį yra įgaliotas ir įpareigotas veikti kaip siuntėjas CIM ir SMGS sandūroje. Analogiška tvarka taikoma vežant iš SMGS srities – siuntėjas, nurodytas važtaraštyje, yra SMGS siuntėjas ir kartu gavėjas pagal SMGS bei siuntėjas pagal vežimo sutartį, kuriai taikoma CIM. Tai rodo santykinį reguliavimo bendrumą.

Nepaisant bendrojo CIM / SMGS važtaraščio naudojimo tarptautiniams vežimams, jis nepakeitė atsakomybės klausimų

reguliavimo (Žinyno 12 p.). Nors sukurta bendroji CIM / SMGS pranešimo apie žalą forma, jos pateikimo tvarką reguliuoja atskirai CIM ir SMGS, todėl bendrasis CIM / SMGS važtaraštis vertintinas kaip labiau techninis (formalus), o ne teisinis sprendimas.

Taip pat pastebimas ir skirtingas leidimų vežti išdavimo procesas. Pavyzdžiui, prieš kraunant tam tikrus krovinius ir siunčiant iš CIM zonos pagal CIM / SMGS važtaraštį turi būti gautas išankstinis leidimas ir numatyta tokių leidimų išdavimo procedūra. Paprastai kreiptis leidimo reikia prieš vieną mėnesį, dėl greitai gendančių prekių – prieš septynias dienas, o dėl krovinių, kurie nėra tinkamai supakuoti, – prieš keturiolika dienų. Leidimai turi būti gauti nepriklausomai nuo krovinio tipo, jeigu paskirties vieta yra Pietryčių Azija. Gabenant krovinius iš SMGS zonos, SMGS geležinkeliai privalo siuntų vežimą suderinti su CIM vežėju persiuntimo vietoje. Tokio leidimo reikia kreiptis mažiausiai prieš septynias dienas (Žinyno 14.3.1. p.).

Bendrasis CIM / SMGS važtaraštis atlieka ir visas kitas funkcijas, kurias iki tol atlikdavo atskiri važtaraščiai – yra muitinės dokumentas, pripažįstamas ne tik Lietuvoje [5], bet ir visoje ES / Europos ekonominėje erdvėje. Naudojant supaprastintą muitinės tranzito procedūrą ES teritorijoje arba valstybėse narėse, kuriose taikoma ES konvencija dėl bendros tranzito procedūros [4], [11] vežimams iš SMGS zonos, SMGS geležinkelis turi nurodyti tikslų CIM vežėją ir jo sutikimo numerį prieš kroviniui patenkant į ES teritoriją. Vežimams iš CIM zonos siuntėjas turi pateikti vežamų prekių sąskaitą kartu su važtaraščiu. Pažymėtina ir tai, kad bendrasis CIM / SMGS važtaraštis taip pat gali būti naudojamas ir tarptautiniam prekių akredityvui.

1.1. Teisinės prezumpcijos krovinį persiunčiant pagal CIM / SMGS važtaraštį

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

Nuo 2008 m. liepos 1 d. įsigaliojo SMGS 23 straipsnio papildoma 10 dalis, pagal kurią preziumuojama, kad žala yra padaryta gabenant krovinį pagal paskutinę vežimo sutartį, jeigu žala, vadovaujantis CIM / SMGS komerciniu aktu, nebuvo nustatyta krovinio vežimo pagal pirmąją vežimo sutartį metu. Tokia SMGS 23 straipsnio formuluotė turi tiesioginę įtaką CIM 28 straipsnio 3 daliai, numatančiai, kad jeigu pagal CIM taisykles atiduotos vežti siuntos važtos dokumentai buvo performinti pagal tas pačias taisykles ir po tokio performinimo buvo nustatyta, kad krovinio dalis prarasta arba apgadinta, laikoma, kad krovinio dalis buvo prarasta arba apgadinta vykdant paskutinę vežimo sutartį, jeigu siuntą vis dar prižiūrėjo vežėjas ir performinant važtos dokumentus siunta buvo tokios būklės, kokios buvo atvežta į performinimo vietą, taikyti, nes abi šios nuostatos nustato teisinę prezumpciją krovinio persiuntimo atveju, kai nuostolių ar žalos

atsiradimo vieta yra nežinomi. Taigi galima teigti, kad šios taisyklės nuo 2008 m. liepos 1 d. taikomos lygia greta.

Teisinės prezumpcijos krovinio persiuntimo atveju atsiradimą lėmė egzistavusi praktinė problema – reikalavimą turintis asmuo negalėdavo išreikalauti iš vežėjo geležinkeliais kompensacijos už krovinio sugadinimą ar praradimą. Žalą patyręs asmuo tiesiog nesugebėdavo įrodyti, kuris iš vežėjų privalo atlyginti dėl savo veiksmų atsiradusius nuostolius. Precedentų kuriama teisė ilgainiui suformulavo „paskutinės kojos“ taisyklę, pagal kurią už nuostolius likdavo atsakingas paskutinis vežėjas. Vis dėlto šie pakeitimai nedavė norimų rezultatų, nes įtvirtintos prezumpcijos buvo laikomasi tik tais atvejais, kai buvo taikoma ir pati CIM konvencija, todėl vėliau šios nuostatos taikymas išplėstas ir teisinė prezumpcija galėjo būti taikoma, kai gabenimas buvo kelių transporto teisių reguliavimo dalyku. Ši sugadinimo ar praradimo prezumpcija analogiškai taikyta ir tada, kai gabenimą iš išsiuntimo iki paskirties vietos reglamentavo CIM taisyklės. Tačiau buvo numatyta išimtis – SMGS CIM persiuntimo atveju prezumpcija buvo taikoma tik kai krovinys gabenamas valstybėse, kuriose taikomos abi teisinės sistemos, t. y. tiek SMGS, tiek CIM.

Po 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (toliau – COTIF) peržiūrėjimo 1989 m., įvertinus dviejų sistemų reglamentavimo skirtumus, CIM 38 straipsnio 2 dalies 2 punkte buvo numatyta specialioji taisyklė, skirta SMGS-CIM persiuntimams. Tačiau šis reglamentavimas buvo susietas su paskirties vietoje taikytina teise, todėl 1999 m. [6] nuostata perkelta į CIM 28 straipsnio 3 dalį, tai lėmė, kad SMGS-CIM persiuntimui jau nebuvo svarbu, ar CIM buvo taikomas krovinio paskirties valstybėje. Svarbi liko vienintelė sąlyga: krovinį persiunčiant iš SMGS valstybės į CIM valstybę, krovinio praradimo ar sugadinimo prezumpcija galiojo tuo atveju, jei analogiška taisyklė būtų taikoma ir kroviniams, persiunčiamiems iš CIM sistemos į SMGS (abipusiškumas). Tačiau ši sąlyga nebuvo įvykdyta pagal SMGS, CIM 38 straipsnio 2 dalies 2 punktą. (1980 m. redakcija) ir 28 straipsnio 3 dalį (1999 m. redakcija) niekada nebuvo pritaikytos.

Vadovaujantis CIM 28 straipsnio 3 dalimi, nagrinėjama prezumpcija taikoma ir toms krovinių gabenimo sutartims, kurios iki krovinio persiuntimo momento buvo kitų, nei CIM konvencija reguliavimo dalykas, kaip antai SMGS, ir jeigu ši konvencija numato analogišką prezumpciją krovinio persiuntimo atveju pagal CIM nuostatas. Kaip ir buvo nurodyta anksčiau, abipusiškumo reikalavimas yra įgyvendintas nuo 2008 m. liepos 1 d., įtvirtinus naują SMGS 23 straipsnio 10 dalies nuostatą bendrojo CIM / SMGS važtaraščio atžvilgiu. Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad aptarta prezumpcija gali būti taikoma tik gabenant krovinius pagal bendrąjį važtaraštį, o gabenant krovinius pagal atskirus CIM ir SMGS važtaraščius ši teisinė prezumpcija vis dar netaikoma.

Teisinei prezumpcijai taikyti keliami reikalavimai: 1) vykdomas persiuntimas; 2) tas pats krovinys; 3) ta pati vieta (krovinio paskirties vieta pagal pirmąją gabenimo sutartį yra ir krovinio persiuntimo vieta); 4) nepasikeitusi krovinio būklė;

5) krovinys lieka vežėjo dispozicijoje; 6) pretenzijos dėl krovinio praradimo ar sugadinimo; 7) krovinio patikrinimas po persiuntimo; 8) teisinės prezumpcijos įtvirtinimas pagal abi taikytinas gabenimo sutartims konvencijas.

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

Prezumpcijos abipusiškumas reiškia ir vienodus jos taikymo teisinius padarinius. Kol SMGS prezumpcijos sąlygos apima mažesnį ratą galimų situacijų, t. y. galimybė taikyti prezumpciją apribota tik jos taikymu gabenimais pagal CIM / SMGS bendrąjį važtaraštį, o CIM nuostatos taikomos visiems gabenimams tarp CIM ir SMGS sistemų, apie vienodus abipusiškumo padarinius kalbėti būtų nepagrįsta. Atitinkamai nesant abipusiškumo reikalavimo ir pati prezumpcija negali būti taikoma, tačiau taikant bendrąją važtaraštį suderinamumas galėtų būti pasiekiamas. Vis dėlto nurodytas skirtumas nėra kliūtis prezumpcijai taikyti CIM galiojimo srityje. Tuo atveju, jeigu COTIF narės teismas nevertintų SMGS nuostatų kaip atitinkančių abipusiškumo reikalavimų, nes ši prezumpcija neapimtų visų jos reikalavimų gabenant krovinį pagal CIM / SMGS važtaraštį, išlieka CIM vežėjo galimybė taikyti prezumpciją, jeigu tai atliekama šalių susitarimu. Tokia situacija būtų vertinama kaip šalių susitarimas dėl įrodymų pateikimo, kuris iš esmės išplėstų CIM vežėjo atsakomybės ribas ir atitiktų CIM 5 straipsnio reikalavimus.

Teisinės prezumpcijos tikslas – palengvinti įrodinėjimo, kad krovinys buvo sugadintas ar prarastas laikotarpiu tarp krovinio priėmimo-persiuntimo ir pristatymo į paskirties vietą, naštą galutiniam krovinio gavėjui – tokio įrodymo reikalaujama pagal abi teisines sistemas, tačiau po krovinio persiuntimo praktiškai tai padaryti labai sudėtinga. Tuo pačiu metu vežėjas gali paneigti šią prezumpciją ir įrodyti, kad krovinys buvo sugadintas ar prarastas ne dėl aplinkybių, už kurias yra atsakingas paskutinis vežėjas, t. y. įrodyti atsakomybę šalinančias aplinkybes. Prezumpcija, kad krovinys buvo prarastas ar sugadintas jį gabenant pagal paskutinę vežimo sutartį, turi esminę reikšmę kitiems klausimams (pvz., teisė pareikšti reikalavimą, veiksnumas, kompensacijos dydis, atsakomybės ribojimas, reikalavimo senaties terminai), kurie yra susiję su reikalavimu dėl nuostolių atlyginimo pareiškimu.

Gavėjas pagal paskutinę vežimo sutartį turi teisę pareikšti reikalavimą vežėjui, jeigu yra tenkinamos visos toliau nurodytos sąlygos:

1) reikalavimas gali būti pareikštas vežėjui pagal paskutinę vežimo sutartį;

2) kompensacijos dydis nustatomas pagal paskutinę vežimo sutartį (krovinio vertė persiuntimo dieną, krovinio vertės ir specialaus intereso deklaravimas pagal paskutinę vežimo sutartį);
3) senaties terminai nustatomi pagal paskutinę vežimo sutartį.

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

Analizuojant persiuntimo galimybes ir padarinius svarbu atsižvelgti ir į krovinio perkrovimo faktą, kuris dėl skirtingų bėgių standartų Vakarų ir Rytų Europoje yra neišvengiama aplinkybė. Neatsižvelgiant į tai, ar perkrovimo ir persiuntimo laikas sutampa, atsakomybės režimas pagal CIM ir SMGS gali būti sudėtingas. Praktiškai pasitaiko įprastos situacijos, paprastai nesukeliančios didesnių įrodinėjimo sunkumų:
1) sutampa perkrovimo ir persiuntimo laikas ir vieta, todėl galima nesudėtingai nustatyti, ar krovinys buvo sugadintas / prarastas jo gabenimo pagal pirmąją vežimo sutartį metu. Už bet kokią žalą, kuri atsirastų vėliau, būtų atsakingas vežėjas pagal kitą vežimo sutartį net ir netaikant aptariamos teisinės prezumpcijos;
2) krovinys perkraunamas prieš persiuntimą, suteikiama galimybė įsitikinti, ar krovinys buvo sugadintas ar prarastas iki to momento.

Tačiau jeigu žala nustatoma vėliau, gali atsirasti situacijų, dėl kurių vertėtų įvertinti galimybę taikyti prezumpciją. Vežėjo atsakomybės pagal vieną ar kitą vežimo sutartį klausimas iškyla tik tuo atveju, kai krovinys perkraunamas po persiuntimo. Ypač tokiais atvejais pasireiškia visi prezumpcijos teikiami pranašumai. Sugadinus ar praradus krovinį perkrovimo metu, kai jis atliktas po persiuntimo, gali būti sudėtinga nustatyti, kurioje kelionės atkarpoje atsirado žala. Net tuo atveju, kai kelionės atkarpa tarp perkrovimo ir persiuntimo vietų yra labai trumpa, žalos atsiradimo rizika yra susijusi ne tik su krovinio pateikimu muitiniam patikrinimui prieš perkrovimą, bet ir papildomais veiksniais, kurie gali būti susiję su krovinio sulaikymu ilgesniam laikui. Pavyzdžiui, dažnai susidaro situacijos, kai krovinio sugadinimo faktas pagrįstai negali būti nustatytas nei krovinio persiuntimo, nei perkrovimo metu, nors jis ir būtų atsiradęs anksčiau. Atitinkamai nėra sudaromi ir komerciniai aktai ar kiti žalos faktą patvirtinantys dokumentai. Tokiais atvejais, nustačius žalos faktą paskirties vietoje, paskutiniam vežėjui praktiškai neįmanoma paneigti teisinės prezumpcijos ir savo atsakomybės sąlygų, todėl darytina vienintelė išvada, kad CIM ir SMGS nustatytos teisinės prezumpcijos visų pirma yra naudingos krovinių gabenimo užsakovams. Be to, tai daro geležinkelių transportą dar patrauklesnį jo klientams.

2. Specialiosios bendrojo važtaraščio CIM / SMGS atsakomybės sąlygos

Specialiosios bendrojo važtaraščio CIM / SMGS atsakomybės sąlygos, kurios šiuo

metu yra kuriamos bendros CIT ir OSŽD darbo grupės, turėtų tapti antruoju žingsniu dviejų teisės sistemų sujungimo link. Jos yra įtrauktos į Žinyną kaip 10 priedas.

SMGS 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžiama šio susitarimo taikymo sritis, nustatoma, kad jis taikomas tiesioginiams tarptautiniams krovinių vežimams geležinkeliu tarp stočių, numatytų susitarimo 3 straipsnio 2 dalyje, pagal važtaraščius, nurodytus šiame susitarime. SMGS taikyti yra privaloma, jeigu vežimas atitinka SMGS 3 straipsnio 1 dalyje nurodytas sąlygas. Todėl gabenant krovinius iš SMGS į CIM arba iš CIM į SMGS režimus, negalima numatyti kitokių nei SMGS atsakomybės sąlygų. Šį teisinį imperatyvą bandoma apeiti sukuriant bendras sutartines dviejų teisės sistemų – CIM ir SMGS atsakomybės sąlygas. Specialiųjų atsakomybės sąlygų esmė – naujoviškai sureguliuoti krovinių gabenimo geležinkeliais proceso dalyvių santykius, nes Žinynas nesukuria naujų atsakomybės sąlygų, krovinius gabenant pagal bendrąjį CIM / SMGS važtaraštį. O specialiosios bendrojo važtaraščio atsakomybės sąlygos numato vežimo sutarties šalių susitarimą taikyti CIM ir SMGS atsakomybės sąlygas ta apimtimi, kiek jos neprieštarauja nė vienam iš šių teisės aktų. Tai reiškia, kad vežimo santykių šalims draudžiama remtis specialiosiomis sąlygomis, prieštaraujančiomis imperatyvioms konkrečios valstybės normoms, nes antraip, tokios sutarties nuostatos būtų *ab initio* negaliojančios.

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

Vežėjas (geležinkelio įmonė) yra atsakingas už nuostolius, atsiradusius dėl krovinio praradimo ir (ar) sugadinimo, nuo jo priėmimo iki pristatymo. Ši vežėjo atsakomybė yra ribojama, t. y. taikomas ribotas atsakomybės modelis, už krovinio praradimą, jo sugadinimą, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės (kaip jo nurodymų padarinys) arba dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių padarinių vežėjas negalėjo išvengti. Atleidimo nuo atsakomybės sąlygų įrodinėjimo pareiga tenka vežėjui. Kadangi SMGS nenumato atsakomybės už pavėluotą krovinio pristatymą, nustatyti tokią atsakomybę turėtų būti atsisakyta ir rengiant specialiąsias atsakomybės sąlygas.

Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės ir tuo atveju, kai krovinys prarandamas ar sugadinamas dėl ypatingos rizikos, kuri susijusi su viena ar keliomis toliau išvardytomis aplinkybėmis: 1) buvo naudojami atviri vagonai judančiame sąstate, 2) kai krovinys, kuris pagal savo savybes netinkamas vežti jo neįpakavus ar blogai įpakavus, vežamas neįpakuotas arba įpakuotas netinkamai, 3) jei krovinį pakrovė siuntėjas ar iškrovė krovinio gavėjas, 4) dėl natūralių kai kurių krovinių savybių. Jei vežėjas įrodo, kad krovinys prarastas ar sugadintas dėl vieno ar kelių nurodytų rizikos faktorių, tai laikoma, kad nuostoliai dėl to ir buvo patir-

ti. Tačiau įgaliotas asmuo civilinio proceso tvarka gali įrodyti, kad nuostoliai buvo patirti ne dėl nurodytų aplinkybių, ir taip sumažinti atsakomybę ar jos išvengti.

2.1. Nuostolių atlyginimas krovinį praradus visiškai ar iš dalies

Vienas iš klausimų, kuris turi itin didelę reikšmę krovinius geležinkeliu gabenančiam vežėjui, yra susijęs su krovinio (ar jo dalies) praradimo atveju atlygintinų nuostolių dydžiu. Savaime suprantama, kad tais atvejais, kai prarandamas krovinys ar jo dalis, atsiranda vežėjo, kaip sutartį vykdančio asmens, pareiga atlyginti patirtą žalą. Tačiau, atsižvelgiant į skirtingus tarptautiniuose vežimo teisės aktuose pasirinktus ir taikomus kompensavimo modelius, itin aktualu specialiosiose atsakomybės sąlygose numatyti, kaip bus skaičiuojama vežėjo mokėtina kompensacija, bei nuspręsti, ar turės būti taikomas vežėjo atsakomybės ribojimas.

Krovinį praradęs ar sugadinęs vežėjas (geležinkelio įmonė) privalo atlyginti krovinio vertę (arba dalį, kai prarandama tik dalis), o nuostolių suma privalo būti pagrįsta dokumentais. Jeigu vertė negali būti pagrįsta dokumentais, nuostoliai apskaičiuojami pagal krovinio vertę biržoje, o tokios nesant – rinkos vertę. Tačiau jeigu ir tokią kainą nustatyti yra objektyviai negalima, CIM / SMGS darbo grupė specialiųjų atsakomybės sąlygų projekte siūlo vertę numatyti atsižvelgiant į krovinio vertę jo pakrovimo dieną pakrovimo vietoje. Toks pasiūlymas atrodo naujoviškas, nes iki šiol buvo naudojamas CMR įtvirtintas krovinio vertės nustatymo mechanizmas. Pagal CMR krovinio vertė skaičiuojama:

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

Taigi krovinio vertė turėtų būti skaičiuojama pagal biržos kainas arba pagal rinkos vertę, arba pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę. Jei įrodymų apie minėtais būdais nustatytas kainas nėra, krovinio vertė nustatoma pagal vertę, nurodytą krovinio sąskaitoje faktūroje, esančioje su kroviniu ir pateikiamoje muitinei kaip *prima facie* vertės įrodymas. Tačiau net ir tuo atveju, jei įrodymai apie biržos ar rinkos vertę pateikti, bet jie gerokai viršija sąskaitoje faktūroje nurodytą krovinio vertę, teismas vežėjo reikalavimu gali vadovautis sąskaitos faktūros verte. Toks vertės apskaičiavimo metodas buvo pagrįstas ir teismų praktikoje. Vienoje iš bylų Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nurodė, kad metodas pagrįstas tarptautinės privatinės teisės principu „nesąžininga šalis negali tikėtis visiško savo interesų gynimo, koks būtų suteiktas sąžiningai šaliai“ [19].

Kaip įprasta teisės aktuose, reglamentuojančiuose vežėjų atsakomybę, yra numatomas ir vežėjo atsakomybės ribojimas. Pagal pateiktą specialiųjų bendrojo CIM / SMGS važtaraščio atsakomybės sąlygų projektą, vežėjo (geležinkelio įmonės) atsakomybę siūloma riboti 35 Šveicarijos frankais už kilogramą krovinio bruto masės. Tačiau numatoma ir išimtis, pagal

[1] INCOTERMS 2000 EXW sąlygos

kurią atsakomybės ribojimas netaikomas, jeigu krovinio vertė buvo deklaruota. Vežėjas (geležinkelio įmonė), be tiesioginių nuostolių, susijusių su krovinio praradimu ar sugadinimu, privalo kompensuoti vežimo kainą, muitinės rinkliavas ir kitas sumas, sumokėtas už prarasto ar sugadinto krovinio vežimą, tačiau į atlygintinus nuostolius neįtraukiamas akcizas už krovinius, kuriems jis laikinai netaikomas.

Tokia pasiūlyta taisyklės struktūra ir modelis atrodo nelogiški dėl to, kad yra visiškai neaišku, ar bus kompensuojami nuostoliai, nesusiję su krovinio gabenimu, tačiau atsiradę kaip tiesioginis vežėjo (geležinkelio įmonės) neteisėtų veiksmų padarinys. Tokias abejones patvirtina užsienio teismų praktiką [20], [21], pagal kurią atlyginami ne tik nuostoliai, susiję su gabenimu, bet ir nuostoliai, atsirandantys po žalos padarymo. Kartu nesuprantamas atrodo ir siūlymas nekompensuoti akcizų, kurių taikymas buvo sustabdytas, nors akivaizdu, kad, nukentėjusiai šaliai nuostolių nepatyrus, jie ir taip nebūtų kompensuojami.

2.2. Nuostolių atlyginimas krovinį sugadinus

Specialiųjų bendrojo važtaraščio CIM / SMGS atsakomybės sąlygų projekte darbo grupė į atskirą punktą išskyrė nuostolių atlyginimą, kai krovinys yra sugadinamas, o ne prarandamas. Tokia projekto struktūra atrodo pakankamai logiška.

Krovinio sugadinimas yra jo sužalojimas, dėl kurio krovinys tampa netinkamas naudoti, arba krovinio savybių pablogėjimas, nulemiantis jo vertės sumažėjimą (kokybinis kriterijus). Kai krovinys nepataisomai sugadinamas, gavėjas yra visiškai nesuinteresuotas juo (pvz., krovinio negalima panaudoti pagal tiesioginę paskirtį), todėl krovinys praktiškai tampa beverčiu. Ši situacija iš esmės atitinka krovinio praradimą, todėl krovinio sugadinimu reikėtų laikyti tik jo vertės sumažėjimą (ne vertės praradimą), nesant esminių jo funkcijų praradimo. Vis dėlto kai kurie autoriai krovinio fizinių savybių pasikeitimą (t. y. sugadinimą), kai krovinys tampa gavėjui komerciškai nenaudingas, taip pat laiko krovinio praradimu [15]. Ar krovinys sugadintas, turi būti sprendžiama remiantis kokybiniu, bet ne kiekybiniu kriterijumi. Būtent tuo krovinio sugadinimas skiriasi nuo krovinio dalies praradimo, nes pastarasis yra susijęs su krovinio kiekio, masės ir tūrio netekimu.

Atskirti krovinio praradimą nuo sugadinimo reikia aplinkybėms tinkamai kvalifikuoti. Sugadinus krovinį vežėjas (geležinkelio įmonė) turi kompensuoti krovinio vertės sumažėjimą, atsižvelgiant į taisykles, numatytas krovinio praradimo atvejais, o kompensacijos suma negali viršyti viso krovinio vertės.

3. Bendrosios CIM / SMGS teisinės sistemos sukūrimas – galimi sprendimo būdai

Analizuojant bendrąjį CIM / SMGS važtaraštį padaryta išvada, kad šis dokumentas nesukuria bendrųjų visiškai naujų vežėjų atsakomybės už krovinio sugadinimą ar praradimą principų, o CIT ir Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos (OSŽD) tikslas – bendroji Europos ir Azijos teisinė sistema, kuri reglamentuotų vežimo sutarties šalių santykius gabenant krovinius geležinkeliais. Dėl to visų pirma labai svarbu nuspręsti dėl bendrųjų naujojo akto (toliau –

Bendrasis aktas) nuostatų turinio. Nuo šių bendro pobūdžio taisyklių priklauso, kokia bus šio dokumento forma, kokiems subjektams ir kokiose teritorijose bus taikomas naujasis teisinis režimas, ką reiškia vienos ar kitos dokumente vartojamos sąvokos, koks nuostatų santykis su viešosios teisės normomis ir kiti aktualūs aspektai, turintys įtakos bendrai vežėjų civilinei atsakomybei bei paprastai ir stabiliai vežimo geležinkeliais sistemai. Kitaip tariant, bendrųjų nuostatų svarbą pagrindžia tai, kad jos yra tas bazinis pagrindas, ant kurio ir bus statomas unifikuotos bei modernios vežėjų civilinės atsakomybės modelis.

Pažymėtina, kad toliau analizuojami tik esminiai – pirminiai teisiniai naujojo reglamentavimo klausimai, kurie sukurtų tinkamą teisinį pagrindą veiksmingai CIM/SMGS unifikuotai sistemai.

3.1. Taikymo sritis ir nuostatų imperatyvumas

Tiek SMGS, tiek CIM reglamentuoja teisinius santykius, kurie susiklosto geležinkelių transportu už atlyginimą gabenant krovinius, kai toks vežimas apima dviejų ar daugiau valstybių teritorijas, neatsižvelgiant į siuntėjo ar gavėjo nacionalinį priklausomumą (pilietybę, buveinę ir pan.). Tačiau šių dviejų tarptautinių teisės aktų taikymo sritis apibrėžta remiantis skirtingais principais ir dėl tokio nevienodo apibrėžimo CIM ir SMGS taikymo konkurencija tiems patiems vežimo santykiams neatsiranda, todėl siūlytina maksimaliai išplėsti naujosios tarptautinės sutarties taikymą skirtingoms teritorijoms ir padidinti į šios sutarties taikymo sritį patenkančių krovinių vežimo sutarčių skaičių.

Kitas svarbus klausimas – kaip bus sprendžiama atsiradusi naujo vežimų geležinkeliais teisinį režimą reglamentuojančio dokumento ir SMGS arba CIM kolizija. Siekiant užtikrinti teisinį stabilumą, Bendrasis aktas turėtų numatyti prioritetą prieš CIM ar SMGS (tai atitinka principą lot. *lex posteriori derogat lex priori*), taip išvengiant galimo skirtingų sistemų (senųjų ir naujosios) nuostatų pasirinkimo ir taikymo santykiams priklausomai nuo to, kurios nuostatos yra palankesnės kažkuriai iš vežimo šalių (pvz., kurios labiau riboja atsakomybę, numato išimtis ir t. t.). Antraip sutarties šalys gali atsirasti skirtingoje teisinėje pozicijoje, o tai pažeistų lygiateisiškumo principą.

Lyginant CIM ir SMGS turinį, galima teigti, kad, rengiant naująjį Bendrąjį aktą, reikėtų pasinaudoti CIM 5 straipsnyje įtvirtinta nuostata ir aiškiai pabrėžti imperatyvų vežėjų atsakomybę reglamentuojančių nuostatų pobūdį bei joms prieštaraujančių susitarimų negaliojimą, tačiau kartu numatyti, kad negaliojančios konkrečios nuostatos nedaro viso susitarimo negaliojančio.

3.2. Sąvokos

Siekiant užtikrinti kuo aiškesnį vežėjų geležinkeliais civilinės atsakomybės teisinį reglamentavimą ir išvengti skirtingo Bendrajame akte įtvirtintų taisyklių interpretavimo, būtina apibrėžti dokumento tekste vartojamas sąvokas. Pažymėtina, kad CIM 3 straipsnyje pateikiami tokių sąvokų „vežėjas“, „vykdomasis vežėjas“, „bendrosios vežimo sąlygos“, „įvairiarūšio transporto vienetas“ apibrėžimai. SMGS nėra numatyta atskiro straipsnio, reglamentuojančio konvencijoje vartojamas sąvokas. SMGS

3 straipsnio 1 dalyje pateikiamos nuostatos išnašoje yra paaiškinta vienintelė sąvoka „geležinkelis“, kuri reiškia visus vienos šalies geležinkelius. Toks skirtumas nulemtas ir CIM reglamentavimo naujumo.

Manytina, kad CIM teisinis reglamentavimas yra pažangesnis, nes vežimai geležinkeliu yra gana specifinė sritis, kurioje itin svarbu, kad vartojamos sąvokos būtų aiškios ir vienodai suvokiamos visų vežimo geležinkeliais proceso dalyvių, nes tai leidžia išvengti galimų ginčų dėl skirtingo sąvokų interpretavimo. Atsižvelgiant į galbūt skirtingą Europos ir Azijos šalių pagrindinių sąvokų išaiškinimą, manytina, kad Bendrajame akte yra būtina suvienodinti pagrindines sąvokas ir pateikti vienodą jų apibrėžimą.

3.3. Vežėjo atsakomybės ribojimai. Siuntėjo ir gavėjo įsipareigojimai

Bendrajame akte rekomenduotina aptarti principinius vežimo sutarties šalių įsipareigojimus, kurie gali būti aktualūs atsakomybės klausimams spręsti. Atlikęs CIM ir SMGS nuostatų, reglamentuojančių siuntėjo ir gavėjo įsipareigojimus, analizę autorius siūlo Bendrajame akte vadovautis CIM pavyzdžiu ir *inter alia* įtvirtinti nuostatas, susijusias su siuntėjo ir (ar) gavėjo įsipareigojimu apmokėti krovinio vežimo išlaidas ir siuntėjo įsipareigojimais tinkamai įpakuoti krovinį ir atlikti visus būtinus administracinius formalumus.

Iš esmės visi transporto sektorių reguliuojantys tarptautiniai susitarimai, įskaitant CIM ir SMGS, daugiausia yra skirti nustatyti vežėjų geležinkeliais sutartinės civilinės atsakomybės ribas. Nors CIM ir SMGS apriboja vežėjų geležinkeliu atsakomybę, konkretūs ribojimų dydžiai šiuose dokumentuose yra nustatyti skirtingi. Dabar nėra ir, autoriaus nuomone, apskritai sudėtinga pateikti vienintelį atsakymą, kokio dydžio atsakomybės ribos turėtų būti numatytos Bendrajame akte. Viena vertus, patys geležinkelio vežėjai pastaruoju metu prabyla apie tai, jog atsakomybės ribos turėtų būti išplėstos, kita vertus, praktiniai statistikos duomenys rodo, jog dažniausiai vežamų krovinių vertė yra gerokai mažesnė, nei konvencijų nustatyti atsakomybės dydžiai.

Autorius yra tos nuomonės, kad, aptariant atsakomybės ribojimo klausimą, dėl vieno aspekto galima tikrai sutikti – ribojimai privalomi. Tai yra, lyginant CIM ir SMGS reguliavimą, geriau vertintinas CIM modelis, kuris yra kur kas aiškesnis, nei, pavyzdžiui, SMGS 25 straipsnis, numatantis atsakomybės ribojimą krovinio verte, nurodyta sąskaitoje, nes jis dažnai sukelia daug praktinių kliūčių. Pavyzdžiui, žinodamas dideles gresiančias išlaidas, draudikas nustato subalansuotą draudimo įmokos dydį. Draudėjui neįvardijant maksimalaus nuostolių dydžio, draudikas privalo papildomai drausti savo riziką (t. y. riziką, kad nuostoliai bus labai dideli) ir taip draudimo įmokos natūraliai didėja.

CIM ir SMGS skirtingai reglamentuoja kompensacijos, kurią vežėjas privalo sumokėti praradęs visą gabenamą krovinį ar jo dalį, skaičiavimo principus. Vadovaujantis CIM 30 straipsnio 1 dalimi, vežėjas privalo sumokėti krovinio: a) biržos kainą, b) rinkos kainą (jei biržos kainos negalima nustatyti) arba c) tos pačios rūšies ir kokybės krovinių įprastinę vertę, buvusią krovinio priėmimo vežti dieną priėmimo vežti vietoje (jei nei biržos, nei rinkos kainos negalima nusta-

tyti). Taigi pagal bendrąją CIM numatytą taisyklę atlygintinos žalos dydis siejamas ne su prarasto krovinio įsigijimo verte, o su objektyviai nustatomais kriterijais – biržos kaina, rinkos kaina ar įprastine verte. Kaip jau minėta, panašus principas įtvirtintas ir krovinių gabenimą keliais reglamentuojančioje CMR konvencijoje (23 str. 2 d.).

Kitaip negu CIM, pagrindinis SMGS [2, 25 str. 1 d.] taikomas kriterijus yra sąskaitoje arba važtaraštyje nurodyta suma ir vežėjo kompensacija nėra siejama su rinkos verte ir biržų kainomis. Vis dėlto manytina, kad, Bendrajame akte apibrėžiant atlygintinos žalos dydį, tikslinga vadovautis aiškesniais ir konkretesniais SMGS principais.

3.4. Atsakomybės subjektai

CIM ir SMGS vienodai numatoma, kad visi vežėjai, kurie dalyvauja gabenant krovinį, perimdami važtaraštį ir krovinį, prisiima su vežimu susijusius įsipareigojimus ir yra atsakingi už vežimą nuo krovinio priėmimo vežti iki jo pristatymo momento. CIM papildomai įtvirtinama vykdomojo vežėjo sąvoka, kurios nėra SMGS, ir numatomos tokio vežėjo atsakomybės sąlygos ir ribos.

Manytina, kad pradiniame CIM ir SMGS aktų derinimo etape nereikėtų apsunkinti harmonizacijos. Dėl šios priežasties siūlytina Bendrąjį aktą papildyti nuostata apie vežėjų solidarumą, o CIM sukuriamos „vykdomos vežėjo“ sąvokos – atsisakyti.

3.5. Teisių įgyvendinimas, pretenzijos, ieškiniai

Atsižvelgiant į tai, kad teisės į gynybą / teisių įgyvendinimo tvarkos nustatymas lemia ir pačią subjektinę teisę (neturėdamas teisės į gynybą, asmuo neturi ir subjektinės teisės – lot. *ubi remediem, ibi jus*) [14, p. 18]), kuriant bendrąjį CIM / SMGS atsakomybės modelį ir rengiant Bendrąjį aktą, būtina suderinti ir suvienodinti ne tik materialines teisės normas (šalių teises ir pareigas, atsakomybės taikymo sąlygas), bet ir tiesiogiai su jomis susijusias procesines nuostatas, reguliuojančias teisių įgyvendinimo tvarką, t. y. nustatančias, kas, kokias atvejais ir dėl ko gali reikšti pretenzijas ir ieškinius vežėjams, kas kompetentingas nagrinėti dėl krovinių vežimo geležinkeliais kilusius ginčus, kokie yra ieškinio senaties terminai, ieškinio senaties skaičiavimo taisyklės ir pan.

Atsižvelgiant į tai, kad ne tik SMGS ir CIM, bet ir kitos tarptautinės sutartys, reguliuojančios vežimo santykius kitų transporto rūšių srityje, nustato bent ribotą privalomą ikiteisminę procedūrą rašytinės pretenzijos pareiškimo forma, išskyrus atvejus, „kai dėl objektyvių aplinkybių nėra galimybės teikti ieškinio konkrečiam vežėjui tiesiogiai“, tokią tvarką tikslinga numatyti ir unifikuotame akte, tai sumažintų galimų teisminių ginčų mastą.

Siekiant apriboti teisminių ginčų atsiradimo galimybes, būtina užtikrinti ir išplėsti galimybes pateiti pretenzijas, kurios dabar ribojamos. Akivaizdu, kad SMGS konvencijos 29 straipsnyje (taip pat į SMGS konvencijos tekstą įterptoje tarnybinėje konvencijos 29 straipsnio instrukcijoje), pretenzijos surašymo, pateikimo ir nagrinėjimo tvarka aprašyta daug plačiau ir detaliau negu CIM konvencijos 43 straipsnyje.

Pavyzdžiui, SMGS konvencijos 29 straipsnio 4 dalyje papildomai įtvirtinta *de minimis* taisyklė[2], pagal kurią

[2] *de minimis non curat lex* (lot.) – teisė nesidomi nereikšmingais klausimais)

netenkinamos ir neteikiamos pretenzijos, kuriose reikalaujama suma ne didesnė kaip 23 Šveicarijos frankai, o privačių asmenų pretenzijos – mažesnei kaip 5 Šveicarijos frankai sumai (imtinai). Be to, SMGS 29 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad netinkamai surašytos pretenzijos arba pretenzijos, prie kurių pridėti netinkamai patvirtinti dokumentai arba jų trūksta, yra grąžinamos. Autoriaus nuomone, toks detalus ir formalus pretenzijų pareiškimo tvarkos reglamentavimas yra perteklinis, nes per daug detalizuota ir formalizuota pretenzijų pareiškimo tvarka apsunkina, pabrangina ir pailgina pačią procedūrą.

Pažymėtina, kad CIM *de minimis* taisyklės nenumato, tai reikštų, jog pagal šią konvenciją nagrinėjamos bet kokios sumos pretenzijos ir netaikomos jokios teisinės kliūtys finansiškai mažareikšmiams ginčams. Todėl manytina, kad Bendrajame akte, remiantis CIM pavyzdžiu, turėtų nelikti nei taisyklių, numatančių, jog mažos piniginės vertės pretenzijos yra nepriimamos ir netenkinamos, nei kitų detalių, vienpusiškai ir nelanksčiai suformuluotų pretenzijų pateikimo tvarką numatančių taisyklių.

Išvados

1. Bendrojo CIM / SMGS važtaraščio atsiradimas tarptautiniuose vežimuose nulemtas praktinių problemų, tačiau šis teisinis instrumentas nepakeitė atsakomybės klausimų reguliavimo, todėl akivaizdu, kad būtinas papildomas skirtingas teisės normas unifikuojantis reglamentavimas. Šio poreikio nepaneigė ir specialiosios bendrojo CIM / SMGS važtaraščio sąlygos, nes jos nėra pakankamai išsamios, be to, jų taikymas nėra imperatyvus, todėl leidžia vežimo civilinių santykių dalyviams remtis senosiomis CIM ir SMGS teisės normomis.
2. Siekiant SMGS ir CIM suderinamumo, būtina keisti būtent SMGS reglamentavimą, nes dėl atliktų pakeitimų, naujovių ir suderinamumo su CMR konvencijos nuostatomis, CIM yra laikytinas daug aiškesniu ir modernesniu tarptautinių vežimų geležinkeliais santykių reguliavimu nei SMGS.
3. SMGS ir CIM reglamentavimo suderinamumas gali būti pasiektas keičiant tam tikras šių susitarimų nuostatas arba laipsniškai kuriant naują unifikuotą CIM/SMGS atsakomybės reguliavimą (naują tarptautinį teisės aktą), kuris leistų sukurti paprastesnį bei aiškesnį reguliavimą ir kartu užtikrintų tiek vežėjų, tiek klientų interesus. Atsižvelgiant į sėkmingą kitų transporto rūšių reglamentavimą, darytina išvada, kad ne SMGS ir CIM nuostatų keitimas, o būtent naujo tarptautinio teisės akto (konvencijos) sukūrimas yra skatintinas modelis.

LITERATŪRA

Teisės aktai

1. 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.

2. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1992 m. birželio 5 d. Vertimas patvirtintas SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2001 01 11 įsakymu Nr. 12 Galioja nuo 1951 m. lapkričio 1 d. 1998 01 01 redakcija su iki 2000 12 01

gautais pakeitimais bei papildymais. Susitarimas lietuvių kalba galioja nuo 2001 04 15.

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

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

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

6. 1999 Protocol for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 8 May 1980. Uniform law review, 1999-3.

Specialioji literatūra

7. AMBRASIENĖ, D.; BARANAUSKAS, E. *et al*. *Civilinė teisė. Prievolių teisė*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

8. BOYTON, Arthur J.; et al. 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).

9. CARR, I.; STONE P. *International Trade Law*. 4nd Editon. Routledge, 2009.

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

11. European Conference of Ministers of Transport, *Integration of European Inland Transport Markets* [interaktyvus]. OECD, 2000 [žiūrėta 2010 m. rugsėjo 7 d.]. Prieiga per internetą: <http://books.google.com/books?id=nUQ6fN9wXIgC&pg=PA104&dq=CIM/SMGS+consignment+note&hl=lt&ei=i7MHTYPACcfL4gb_tsX_DQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=6&ved=0CDsQ6AEwBTgK#v=onepage&q&f=false>.

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

13. HOEKS, M. The harmonization of intermodal liability arrangements. In *European Transport Law*. Kluwer Law International, 2005.

14. HOEKS, M. The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods. In *Intermodal Transport Law*. Kluwer Law International, 2010.

15. MALCOLM, A. C.; DAVID, Y., *Contracts of carriage by land and air*. London LLP, 2004.

16. PHILIMORE, G. G. International Railway Transport. *Journal of the Society of Comparative Legislation*. New Series, 2009, Vol. 5, No. 2.

17. SINKEVIČIUS, E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai. *Jurisprudencija*, 2006 (80), nr. 2.

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

Praktinė medžiaga

19. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2002 m. lapkričio 25 d. nutartis c. b. *UAB „Facht-Trans-Spedition“ v. UAB „Kretingos autotransportas“* Nr. 3K-3-1410/2002, kat. 54.

20. Buchanan & Co. v. Babco Forwarding & Shipping (UK) [1978] A.C. 141.

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

DEVELOPMENT AND LEGAL MEANING OF THE COMMON CIM / SMGS LEGAL SYSTEM‘S ESTABLISHMENT

Vilius Nikitinas

S u m m a r y

The International Rail Transport Committee (further – CIT) at 2004 has prepared a project named *Interplay of CIM/SMGS in transport legal systems* which is now developing further. The means of the projects is to create common CIM\SMGS legal system in Euro-Asian region. It is a fact, that one countries practice in their legal systems SMGS rules whereas others CIM rules. Therefore the carriers in

Lithuania and carriers in other member countries (railway companies) confront not only with different legal regulations but also with requirements to transform carriage documentation entering different legal regulation (SMGS or CIM). Establishing common legal regulation system would help to simplify international transport carriage rules. Lithuania for its geographical and geopolitical situation is known as transit country which railway transport and infrastructure is used to transit international carriages for Europe or Asian entities therefore in this article author will analyze common CIM\SMGS legal system evaluation including the analyze of common CIM\SMGS railway transport invoice and conditions of common invoice liability and practical implementation problems.

The appearance of common CIM\SMGS invoice in international transport is determined by practical problems. Nevertheless, this legal instrument did not solved liability issues because the special conditions of common CIM\SMGS are not fully legible. Moreover, its provisions are not legally binding therefore allows for carriage subjects to follow old CIM or SMGS legal provisions and interpretate legal aspects differently. Harmonization of SMGS and CIM requires firstly harmonize SMGS legal provisions because its common opinion that CIM is accepted as more legible and modern legal regulation document of transport carriage then SMGS. The harmonization of the CIM\SMGS could be succeeded by replacing separate provisions of these legal documents. The harmonization process should be accomplished by unifying new CIM\SMGS liability regulation (new form of international act) which would allow to affirm more legible regulation and also to satisfy carriers and its clients' interests. According to the successful experience of other means of transport sector, it could be concluded, that unified new legal act would be most recommended solution for this legal issue.

Įteikta 2011 m. lapkričio 14 d.
Priimta publikuoti 2012 m. kovo 28 d.