

VILNIAUS UNIVERSITETAS

VILIUS MITKEVIČIUS

**MULTIMODALINIAI KROVINIŲ VEŽIMAI: REGULIAVIMO
PROBLEMATIKA**

Daktaro disertacija
Socialiniai mokslai, teisė (01 S)

Vilnius, 2018

Disertacija rengta 2013-2017 metais Vilniaus universiteto Teisės fakultete studijuojant doktorantūroje.

Mokslinis vadovas: prof. habil. dr. Valentinas Mikelėnas (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė, 01S).

TURINYS

IVADAS	12
1. Multimodalinio krovinių vežimo institutas	24
1.1. Multimodalinių krovinių vežimo samprata	24
1.1.1. Specifiniai atvejai	28
1.1.1.1. Rėminė sutartis	29
1.1.1.2. Transporto integracijos sutartis	30
1.1.1.3. Alternatyvioji sutartis	38
1.2. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas.....	41
1.2.1. Sui generis teorija	43
1.2.2. Absorbcijos teorija.....	46
1.2.3. Kombinavimo teorija	47
1.2.4. Apibendrinimas.....	52
1.3. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atirbojimas nuo panašių sutarčių	53
1.3.1. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atirbojimas nuo tiesioginio kombinuotojo susiekimo ir nuosekliojo vežimo sutarčių	53
1.3.2. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atirbojimas nuo ekspedijavimo sutarties.....	57
1.3.2.1. Ekspedijavimo samprata.....	58
1.3.2.2. Ekspedijavimo sutarties ir krovinių vežimo sutarties atirbojimo reikšmė	62
1.3.2.3. Ekspedijavimo sutarties ir krovinių vežimo sutarties atirbojimas.....	65
1.3.2.4. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties ir ekspedijavimo sutarties santykis	69
1.4. Skyriaus apibendrinimas ir išvados	71

2.	Multimodalinių krovinių vežimų teisinis reglamentavimas	74
2.1.	Bandymai sukurti tarptautinį reguliavimą	74
2.2.	Esamas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas: tarptautinio reguliavimo nebūvimas	77
2.3.	Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo reikšmė ..	81
2.4.	Skyriaus apibendrinimas ir išvados	88
3.	Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo problematika	90
3.1.	Taikytina teisė.....	90
3.1.1.	Taikytinos teisės nustatymas	90
3.1.2.	Tarptautinių konvencijų ir Roma I teisinio reglamentavimo kolizija	96
3.1.3.	Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai	97
3.1.3.1.	CMR konvencija.....	98
3.1.3.2.	Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema	103
3.1.3.3.	CMNI konvencija	105
3.1.3.4.	SMGS susitarimas	107
3.1.3.5.	CIM taisyklės.....	108
3.1.3.6.	Hagos-Visbiu taisyklės	113
3.1.3.7.	Hamburgo taisyklės	123
3.1.3.8.	Papildomi argumentai dėl konvencijų tiesioginio netaikymo	124
3.1.3.9.	Apibendrinimas.....	129
3.1.4.	Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai vadovaujantis specialiosiomis nuostatomis	130
3.1.4.1.	CMR konvencijos multimodalinės nuostatos ir jų samprata.....	131

3.1.4.2. Oro konvencijų multimodalinės nuostatos ir jų samprata	136
3.1.4.3. CMNI konvencijos multimodalinės nuostatos ir jų samprata	140
3.1.4.4. SMGS susitarimo multimodalinės nuostatos ir jų samprata.....	141
3.1.4.5. CIM taisyklių multimodalinės nuostatos ir jų samprata.....	142
3.1.4.6. Hagos-Visbiu taisyklių, Hamburgo taisyklių multimodalinės nuostatos	145
3.1.4.7. Apibendrinimas.....	145
3.1.5. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų taikymo sritis	146
3.1.5.1. CMR konvencijos taikymo sritis	147
3.1.5.2. Monrealio konvencijos ir Varšuvos sistemos taikymo sritis.....	152
3.1.5.3. CMNI konvencija	155
3.1.5.4. SMGS susitarimas	156
3.1.5.5. CIM taisyklės.....	157
3.1.5.6. Hagos-Visbiu taisyklės	159
3.1.5.7. Hamburgo taisyklės	165
3.1.6. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų konkurencija multimodalinio krovinių vežimo atveju.....	166
3.1.6.1. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų konkurencija.	166
3.1.6.2. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų multimodalinių nuostatų implikuojami papildomi konvencijų konkurencijos atvejai.....	172
3.1.7. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų tiesioginio taikymo srities apibrėžties reikšmė.....	177
3.1.8. Nacionalinės teisės taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju	179
3.2. Jurisdikcijos nustatymas	182

3.2.1.	Jurisdikcijos nustatymo taisyklės	183
3.2.1.1.	Briuselis I (bis)	183
3.2.1.2.	Tarptautinių konvencijų jurisdikcijos nustatymo taisyklės	185
3.2.1.2.1.	CMR konvencija	185
3.2.1.2.2.	Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema	187
3.2.1.2.3.	SMGS susitarimas	188
3.2.1.2.4.	CIM taisyklės	188
3.2.1.2.5.	Hamburgo taisyklės	189
3.2.1.2.6.	Hagos-Visbiu taisyklės, CMNI konvencija	190
3.2.2.	Briuselis I (bis) ir tarptautinių konvencijų konkurencija.....	191
3.2.3.	<i>Lis pendens</i> problema tarptautinių konvencijų teisiniame reglamentavime.....	192
3.2.4.	Teisė šalių susitarimu nustatyti jurisdikciją	195
3.2.5.	Jurisdikcijos nustatymas multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju	199
3.3.	MTO civilinė atsakomybė	204
3.3.1.	MTO civilinės atsakomybės sistema	204
3.3.1.1.	MTO atgręžtinio reikalavimo problema taikant vienaarūšę civilinę atsakomybę	213
3.3.2.	Tiesioginio ieškinio MTO pasitelktam subvežėjui problematika.....	216
3.4.	Skyriaus apibendrinimas ir išvados	227
4.	Multimodalinio krovinių vežimo reguliavimo problematika: sprendimų paieška	232
4.1.	Roterdamo taisyklės	232
4.1.1.	„Jūra plius” režimas pagal Roterdamo taisykles	233
4.1.2.	Roterdamo taisyklių santykis su kitomis konvencijomis	236

4.1.3. Roterdamo taisyklės – daugiau nei atrodo?	239
4.1.4. Roterdamo taisyklės Europos Sąjungos multimodalinių krovinių vežimų kontekste	242
4.1.5. Priežastys, kodėl Roterdamo taisyklės vis dar neįsigaliojo	244
4.1.6. Apibendrinimas.....	251
4.2. Nauja tarptautinė konvencija	251
4.2.1. Naujos konvencijos vieta ir santykis su vienaarūšėmis krovinių vežimo konvencijomis	253
4.2.2. MTO civilinės atsakomybės sistema	259
4.2.3. Dispozityvus reguliavimas	266
4.2.4. Tarptautinės konvencijos priėmimo ir įsigaliojimo perspektyva	272
4.3. Europos Sąjungos teisinis reguliavimas	275
4.3.1. Europos Sąjungos kompetencija transporto srityje	275
4.3.2. Europos Sąjungos kompetencijos įgyvendinimas	277
4.3.3. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo Europos Sąjungos lygmeniu priežastys.....	279
4.3.4. Bandymai sukurti Europos Sąjungos teisinį reglamentavimą	283
4.3.4.1. Pirmasis etapas.....	283
4.3.4.2. Antrasis etapas – 2005 m. projektas	284
4.3.4.3. Trečiasis etapas – 2009 m. studija	286
4.3.4.4. Apibendrinimas.....	288
4.3.5. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimas: iššūkiai ir galimybės	288
4.3.5.1. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimo ir vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų, kurių narėmis yra valstybės narės, reglamentavimo santykis	289

4.3.5.2. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimas: galimybės	296
4.3.5.3. Apibendrinimas.....	306
4.4. Šalių susitarimas	306
4.4.1. Tarptautinių konvencijų tiesioginio taikymo įtaka šalių susitarimui	308
4.4.2. Šalių susitarimo apimtis sutarties nereglamentuojant tarptautinėms konvencijoms	313
4.4.3. Apibendrinimas.....	320
4.5. Skyriaus apibendrinimas ir išvados	321
DISERTACIJOS IŠVADOS	326
ŠALTINIAI IR LITERATŪRA	329

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 pav. *Konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai*

2 pav. *Konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai atsižvelgiant ir į specifinius atvejus*

3 pav. *Civilinės atsakomybės ribojimo palyginimas SDR/kg*

SUTRUMPINIMAI

Briuselis I(bis)	2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo
CIM taisyklės	COTIF priedas Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais taisyklės
CMNI konvencija	Budapešto konvencija dėl krovinių vežimo vidaus vandens keliais sutarties
CMR konvencija	1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija
COTIF sutartis	1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis
ESS	Europos Sąjungos Sutartis
Gvadalacharos konvencija	Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiuoju vežėju, unifikavimo
Hagos protokolas	1955 m. rugsėjo 28 d. Protokolas apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimą
Hagos-Visbiu taisyklės	1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės).

Hamburgo taisyklės	1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra konvencija
LR CK	Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas
Monrealio konvencija	1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas
MT konvencija	1980 m. Jungtinių Tautų konvencija „Dėl krovinių tarptautinio multimodalinio pervežimo“
MTO	Multimodalinio transporto operatorius
Roma I	2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikytinos teisės (Roma I)
Roterdamo taisyklės	2008 m. gruodžio 11 d. Jungtinių tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra
Oro konvencijos	Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema kartu
SESV	Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo
SMGS susitarimas	1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas
Teisingumo Teismas	Europos Sąjungos Teisingumo Teismas
UNCTAD	Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija
UNIDROIT	Tarptautinis privatinės teisės vienodinimo institutas
Varšuvos konvencija	1929 m. spalio 12 d. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo.
Varšuvos sistema	Varšuvos konvencija kartu su Hagos protokolu ir Gvadalacharos konvencija
Vienos konvencija	1969 m. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės

IVADAS

1. Tyrimo aktualumas

Disertacijoje vykdomas tyrimas yra aktualus keliomis prasmėmis.

Pirmiausia, tyrimas yra aktualus moksline prasme (taip pat žr. disertacijos naujumas, tyrimų apžvalga).

Multimodaliniai krovinių vežimai, nepaisant jų vystymosi ir reikšmės tiek ekonomikai, tiek aplinkosaugai (žr. *tyrimo reikšmę įstatymų leidybos bei politinė prasme*), yra sąlyginai mažai nagrinėti mokslinėje literatūroje. Tyrime atlikta nuosekli multimodalinių krovinių vežimo teisinė analizė leidžia užpildyti doktrinoje egzistuojančią spragą, didinti visuomenės ir net pačių multimodalinio krovinių vežimo santykių dalyvių supratimą apie šį reikšmingą institutą.

Antra, tinkamo teisinio reguliavimo nebuvimas sąlygoja teisinį netikrumą, teismo sprendimų neprognozuojamumą. Pavyzdžiui, Lietuvoje nesant susiformavusios aiškios teismų praktikos multimodalinio krovinių vežimo klausimais, atliktas tyrimas gali būti naudingas švelniosios teisės (angl. *soft law*) šaltinis tiek vertinant galimus kilti ginčus, tiek prognozuojant jų baigtį bei sprendžiant kilusius ginčus teisme.

Trečia, tyrimas moksline prasme reikšmingas, kadangi jo metu yra itin detaliai analizuojama tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritis, *inter alia*, tiesioginio taikymo multimodaliniams krovinių vežimams sritis, bei tuo nulemiama multimodalinio krovinių vežimo sutarties šalių sutarties laisvės apimtis. Tiek teisės doktrinoje, tiek skirtingų valstybių teismų praktikoje šis klausimas vertinamas nevienareikšmiškai. Tyrimo metu gauti rezultatai gali padėti vienodinti tarptautinių konvencijų aiškinimo dualizmą, ar, kartais, net pliuralizmą, būti impulsu teisinės minties pokyčiams bei tokiu būdu prisidėti prie teisės unifیکavimo ir multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo teisėkūros.

Antra, tyrimas yra aktualus įstatymų leidybos bei politinė prasme.

2015 m. duomenimis Europos Sąjungoje importo ir eksporto apyvarta kartu sudarė beveik 9580 milijardų eurų, Lietuvoje – daugiau nei 48 milijardus Eur¹. Palyginimui, 2017 m. Lietuvos Respublikos biudžetas sudaro kiek daugiau nei 9 milijardus Eur². Vien lyginant šiuos duomenis, į/iš Lietuvos 2015 m. transportuotų prekių vertė yra daugiau nei 5 kartus didesnė nei metinis Lietuvos biudžetas. Europos Sąjungos mastu, transporto sektorius sukuria beveik 3,7 % Europos bendrojo vidaus produkto ir apie 5,1 % darbo vietų Europos Sąjungoje³. Tai rodo, kad krovinių pervežimo sektorius turi itin didelę reikšmę valstybių ekonomikai, praktikoje yra itin paplitę, aktualūs bei dažnai susiklostantys teisiniai santykiai. Reikšminga dalis šių vežimų gali būti kvalifikuojami kaip multimodaliniai krovinių vežimai. Tyrime atlikta analizė ir teikiami siūlymai leidžia spręsti multimodalinio krovinių vežimo sektoriuje egzistuojančias problemas, mažinti kaštus ir tokiu būdu vystyti šiuos ekonomikai itin reikšmingus visuomeninius santykius.

Yra išskiriama, kad multimodaliniai krovinių vežimai pasižymi ne tik teisine nauda jų dalyviams, bet ir ekonomine nauda tiek santykių dalyviams, tiek visuomenei. Multimodaliniai krovinių vežimai mažina transporto infrastruktūros apkrovą, tai padeda siekiant aplinkosauginių tikslų, jie taupo laiką bei finansus. Todėl multimodaliniai krovinių vežimai, kaip viena iš krovinių vežimo rūšių, yra svarbūs tiek ekonomikai, tiek ir siekiant vieno iš Europos Sąjungos pamatinių transporto politikos tikslų - darnaus ir tvaraus transporto sektoriaus vystymosi⁴. Tai yra sunkiai įsivaizduojama nesant aiškaus ir tinkamo multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo. Tyrimu yra sprendžiami multimodalinio krovinių vežimo teisėje egzistuojantys probleminiai klausimai, teikiami siūlymai dėl galimo teisinio reguliavimo. Visa tai yra prielaida multimodaliniams krovinių vežimams vystytis, kadangi

¹ Europos Komisijos statistikos portalas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 23 d.]. Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en>.

² Lietuvos Respublikos 2017 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas. TAR, 2016, Nr. 2016-29882, 1 straipsnis.

³ Europos komisijos internetinis puslapis. *Transportas* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/overview.html>>.

⁴ NIKAKI, T. Bringing Multimodal Transport Law into the new century: is the uniform liability system the way forward. *The journal of air law and commerce*, Vol. 78, No. 1, 2013. p. 75.

pateikiama analizė ir teikiami pasiūlymai (jei jie būtų įgyvendinti) sudarytų geresnes sąlygas multimodalinio krovinių vežimo sektoriaus dalyviams vystyti savo veiklą, didintų jų teisinį tikrumą ir taip mažintų jų patiriamus papildomus kaštus. T.y. darbe atlikta teisinė analizė ir jos metu pasiekti rezultatai sudaro prielaidas multimodalinio krovinių vežimo vystymuisi.

Galiausiai, įstatymų leidėjas gali pasinaudoti atliktu tyrimu ir jo metu pateiktais pasiūlymais tobulinant multimodalinių krovinių teisinį reguliavimą ir teisinę šių vežimų aplinką.

Trečia, tyrimas aktualus praktinė prasme, t.y. tyrime vykdoma analizė ir pateikiamos išvados yra reikšmingos multimodalinio krovinių vežimo santykių dalyviams.

Disertacijoje yra nagrinėjami multimodaliniai krovinių vežimai, kaip viena iš krovinių vežimų formų, analizės metu yra vertinama tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritis. Tarptautiniam krovinių vežimo reguliavimui dažnu atveju įtvirtinant imperatyvų teisinį reguliavimą, šių konvencijų taikymo vertinimas turi tiesioginę reikšmę krovinių vežimo santykių dalyvių laisvės susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės ir/ar sutarties sąlygų apimčiai. Tokiu būdu, *inter alia*, yra sudaromos prielaidos didesniai teisiniui aiškumui, kas mažina multimodalinio krovinių vežimo dalyvių patiriamus frikcinius kaštus. Tai yra viena iš priežasčių, kodėl disertacijoje atlikta analizė reikšminga krovinių vežimo santykių dalyviams.

Daugelyje apklausų, kuriose krovinių vežimo santykių dalyvių buvo klausiama ar jie patenkinti esamu teisiniu reguliavimu, buvo pažymėta, kad esamas teisinis reguliavimas nėra patenkinamas, implikuojantis papildomus kaštus ir dėl to mažinantis multimodalinių krovinių vežimo patrauklumą, o naujas unifikuotas teisinis reguliavimas būtų laukiamas⁵. Disertacijoje yra

⁵ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003. *Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/docs/sdte20031_en.pdf>; Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/. *Study on the details and added value of establishing a (optional) single transport (electronic) document for all carriage of goods, irrespective of mode, as well as a standard liability clause (voluntary liability regime), with regard to their ability to facilitate multimodal freight transport and enhance the framework offered by multimodal waybills and or multimodal manifests* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 3 d.]. Prieiga per internetą:

vertinamos galimybės išspręsti (ne)esančio teisinio reguliavimo sukuriama problematiką, *inter alia*, vertinama galimybė unifikuoti teisinį reguliavimą tokiu būdu sukuriant multimodalinio krovinių vežimo dalyviams didesnę teisinį aiškumą ir mažinant dėl tinkamo teisinio reguliavimo nebuvimo patiriamus papildomus kaštus.

Galiausiai, tyrime yra analizuojamos įvairios situacijos, susiklostančios multimodalinio krovinių vežimo atveju. Pateikiamos išvalgos leidžia šių santykių dalyviams ne tik geriau įvertinti galimas rizikas ar galinčias kilti problemas, bet ir, atskirais atvejais, tam užkirsti kelią, naudojantis teisinių instrumentų suteikiamomis priemonėmis bei taip apsaugoti savo interesus.

2. Tyrimo objektas ir darbo struktūra

Disertacijos tyrimo objektas – multimodaliniai krovinių vežimai, kaip teisės institutas, jiems taikytinas teisinis reguliavimas ir dėl esamo teisinio reglamentavimo (jo turinio) kylanti problematika. Disertacijoje pagrindinis dėmesys skiriamas tarptautiniams multimodaliniams krovinių vežimams, kuriems gali būti taikomas (arba ne) tarptautinėse vienaarūšėse krovinių vežimo konvencijose įtvirtintas teisinis reguliavimas.

Disertacijoje vykdoma multimodalinių krovinių vežimų analizė nėra ribojama regioniniu lygiu *per se*, tačiau pagrindinis dėmesys koncentruojamas Europos Sąjungos regioniniu lygmeniu. Lietuva ir joje esantis multimodalinių krovinių vežimų reguliavimas nėra pirminis tyrimo objektas ir analizuojamas bendrai analizuojant tyrimo objektą tarptautiniu ar regioniniu mastu. Tačiau, atskirais atvejais, kuomet Lietuvoje yra nustatoma tam tikra specifika, lyginant su bendrąja analizuojama situacija ir/ar tai gali būti reikšminga moksliniu, teisės

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf>; BASK, A., EFTESTØL-WILKEKMSSON, E. *Is harmonised liability system a necessary Prerequisite for European Multimodal Transport? The Finnish Logistic Service Providers' Point of view* iš MAENPAA, O. et. al. *Oikeuden Historiaasta Tulevaisuuden Eurooppaan*, Suomalainen Lakimiesyhdistys, 2014, p. 49.

kūrimo ar praktiniu lygmeniu, tyrimo objektas yra atskirai vertinamas ir nacionaliniu – Lietuvos – mastu.

Atsižvelgiant į tyrimo objektą ir jo ištirtumo lygį, disertaciją sudaro keturios pagrindinės dalys.

Pirmojoje dalyje yra analizuojamas multimodalinio krovinių vežimo institutas. Analizės metu yra identifikuojami multimodalinį krovinių vežimą kvalifikuojantys bruožai, vertinamas multimodalinio krovinių vežimo sutarties institutas bei galimas tokios sutarties kvalifikavimas. Siekiant praktinės analizės reikšmės, tyrimo metu yra akcentuojama praktinė multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo reikšmė. Galiausiai, pirmoje dalyje yra analizuojamas multimodalinio krovinių vežimo sutarties santykis su panašiomis sutartimis, kaip kombinuotojo krovinių vežimo, nuosekliojo vežimo, ekspedijavimo sutartimis, ir jų atribojimo kriterijai.

Antrojoje dalyje, pirmiausia, yra vertinamas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas bei jo istorinė raida. Tyrimo metu nustatius, kad nėra sukurto unifikuoto tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo nei tarptautiniu, nei regioniniu – Europos Sąjungos – mastu, taip pat, kaip nėra įtvirtinto tokio reguliavimo ir nacionaliniu Lietuvos mastu, yra vertinama tokio teisinio reguliavimo vakuumo implikuojama problematika.

Trečioji disertacijos dalis skirta pagrindinių multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo implikuojamų neaiškumų bei problemų analizei. Viena reikšmingiausių iš jų, turinti itin didelę reikšmę šalių teisiniam tikrumui ir teisinio reguliavimo įtvirtinimui multimodaliniuose krovinių vežimuose, - multimodaliniai krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės klausimas, *inter alia*, tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo multimodaliniams krovinių vežimams srities klausimas. Disertacijos trečiojoje dalyje yra atliekama išsami šio klausimo analizė įvertinant skirtingas pozicijas šiuo klausimu ir jų reikšmę multimodalinio krovinių vežimo santykiams. Papildomai, trečiojoje disertacijos dalyje yra analizuojamos kitos pagrindinės komplikoto teisinio reguliavimo sukuriamos problemos: jurisdikcijos

klausimas multimodalinio krovinių vežimo atveju bei MTO civilinės atsakomybės sistemos klausimas.

Ketvirtojoje disertacijos dalyje yra vykdoma skirtingų teisės „įrankių“, galinčių padėti išspręsti egzistuojančią painiavą ir egzistuojančias problemas, kylančias dėl tinkamo multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo nebuvimo, analizė. Šioje dalyje yra analizuojamos Roterdamo taisyklės, naujos tarptautinės konvencijos, unifikuojančios multimodalinį krovinių vežimą, sukūrimo galimybės, Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo regioniniu mastu galimybės, sutarčių laisvės principo sukuriamos galimybės sprendžiant egzistuojančią situaciją.

3. Disertacijos tikslas ir uždaviniai

Disertacijos tikslas – pateikti sistemingą ir išsamią multimodalinio krovinių vežimo instituto ir jo teisinio reglamentavimo analizę *inter alia* identifikuojant pagrindines kylančias problemas bei pateikiant jų analizę ir galimus sprendimo variantus.

Siekiant nurodyto tikslo, keliami ir sprendžiami šie uždaviniai:

- i) išanalizuoti multimodalinio krovinių vežimo institutą ir jo santykį su kitomis, panašiomis, sutartimis;
- ii) įvertinti multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą bei jo implikuojamą teisinę problematiką;
- iii) nustatyti tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai sritį;
- iv) išanalizuoti galimus multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo tobulinimo variantus siekiant užtikrinti teisinį ir praktinį multimodalinio krovinių vežimo santykių vystymąsi ir efektyvumą.

4. Ginamieji teiginiai

Disertacijoje yra ginami šie pagrindiniai teiginiai:

i) tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutartį, tiek, kiek pagal ją gabenama konkrečios konvencijos reglamentuojama vežimo rūšimi, reglamentuoja tik Monrealio konvencija, Varšuvos sistema ir Hamburgo taisyklės. Papildomai, tais atvejais, kuomet tai eksplicitiškai numatyta specialiosiose tarptautinių krovinių vežimo konvencijų normose, skirtose multimodaliam krovinių vežimui, multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina CMR konvencija, CMNI konvencija, SMGS susitarimas bei CIM taisyklės. Šie atvejai turi būti suprantami siaurai. Kitais atvejais tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčių nereglamentuoja;

ii) dėl skirtingose jurisdikcijose egzistuojančio skirtingo tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo srities vertinimo bei ribotos galimybės šalims susitarti dėl multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės ir/ar šios sutarties pagrindu susiklostančius šalių santykius reglamentuojančių sutartinių nuostatų, multimodalinio krovinių vežimo fragmentinio teisinio reguliavimo sukuriama problema galėtų išspręsti tik tarptautiniu ar regioniniu lygmeniu šiuos vežimus reglamentuojantis teisinis instrumentas;

iii) techninė pažanga, besivystantys ir besikeičiantys visuomeniniai santykiai lemia, kad imperatyvus krovinių vežimo teisinis reguliavimas, įtvirtinantis krovinių vežėjo ribotą civilinę atsakomybę, laikytinas pasenusiu. Siekiant modernaus bei unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo sukūrimo, yra tikslinga įtvirtinti dispozityvų multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą, įtvirtinantį vienaarūšę griežtąją MTO civilinę atsakomybę, nenumatančią MTO civilinės atsakomybės ribų;

iv) tarptautinė konvencija, reglamentuojanti multimodalinius krovinių vežimus, laikytina geriausiu institutu sprendžiant multimodaliniuose krovinių vežimuose egzistuojančią teisinio reguliavimo problematiką. Visgi, yra mažai tikėtina, kad toks teisinis instrumentas greitai būtų sukurtas ir įsigaliojęs, todėl egzistuojanti teisinio reguliavimo nebuvimo problema turėtų būti sprendžiama sukuriant regioninį reguliavimą Europos Sąjungos mastu;

v) multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas Europos Sąjungos mastu galėtų pasiekti reikšmingų rezultatų unifikuojant multimodalinius krovinių vežimus Europos Sąjungoje bei didinant jų dalyvių teisinį tikrumą.

5. Disertacijos naujumas, tyrimų apžvalga

Nagrinėjama tema moksliniuose darbuose dažniausiai yra atskleidžiama analizuojant konkretų krovinių pervežimo teisės institutą (problema), bet ne analizuojant multimodalinius krovinių vežimus *per se*, kas leistų užpildyti egzistuojančią spragą teisinėje doktrinoje bei krovinių pervežimo praktikoje.

Lietuvos teisinėje doktrinoje disertacijoje nagrinėjami klausimai yra sąlyginai nauji. Bendrąja prasme, krovinių pervežimų teisės problemas yra analizavę E. Sinkevičius⁶, A. Gineitis⁷, D. Ambrasienė⁸, V. Nikitinas⁹, L. Jasutienė¹⁰, tačiau jų darbuose multimodaliniai krovinių vežimai iš esmės nėra nagrinėti. Multimodalinius pervežimus išsamiau yra nagrinėjęs O. Drobitko¹¹. Visgi, disertacijos tyrimo objektas, lyginant su O. Drobitko tyrimu, reikšmingai skiriasi. Disertacijoje yra nagrinėjami tokie O. Drobitko disertacijoje nenagrinėti klausimai kaip multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas, sutarčiai taikytina teisė, tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai sritis bei reikšmė, jurisdikcijos nustatymo taisyklės, priemonių, kuriomis būtų galima išspręsti

⁶ Pvz., SINKEVIČIUS, E. Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*, Nr. 1(103), 2008.; SINKEVIČIUS, E. Susitariančio vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, Nr. 12 (102), 2007.

⁷ Pvz., GINETIS, A. *Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2003.

⁸ Pvz., AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, Nr. 55(47), 2004.

⁹ Pvz., NIKITINAS, V. Vežėjo civilinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. *Teisė*, Nr. 84, 2012; NIKITINAS, V. *Vežėjo geležinkelio transportu civilinės teisės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2013.

¹⁰ Pvz., JASUTIENĖ, L. Krovinių siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: jungtinių tautų konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė. *Socialinių mokslų studijos*, Nr. 4(3), 2012.

¹¹ DROBITKO, O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006.

unifikuoto teisinio reguliavimo vakuumo sukuriamas problemos, galimas pritaikymas. T.y. disertacijoje nagrinėjami klausimai iš esmės Lietuvos teisinėje doktrinoje nėra nagrinėti.

Vertinant užsienio autorių literatūrą, reikia pažymėti, kad joje multimodalinio krovinių vežimo tyrimai yra gausesni. Multimodalinius krovinių vežimus bendrąja prasme yra nagrinėjęs R. de Witt knygoje „*Multimodal transport*“¹², Multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės klausimus yra nagrinėjusi Marian Hoeks knygoje „*Multimodal transport law*“¹³, galimybę multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo nebuvimo problemą spręsti Europos Sąjungos lygmeniu nagrinėjo E. Eftestøl-Wilhelmsson knygoje „*European sustainable carriage of goods: the role of contract law*“¹⁴. Vienas naujausių šaltinių multimodalinio krovinių vežimo tematika – M. Spanjaart monografija „*Multimodal transport law*“¹⁵. Taip pat paminėti T. Nikaki¹⁶, W. Verheyen¹⁷, J. Ramberg¹⁸ darbai multimodalinio krovinių vežimo tematika. Visgi, tenka pripažinti, kad lyginant su kitomis teisės sritimis, multimodaliniai krovinių vežimai nepasižymi itin dideliu ištirtumu. Disertacijos naujumas, lyginant su užsienio tyrimais, pasireiškia per kelis aspektus. Pirmiausia, nei vienas minėtas autorius nėra kompleksiškai tyręs tiek esančio

¹² DE WITT, R. *Multimodal transport*. London: LLP, 1995.

¹³ HOEKS, M. *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Rotterdam: Erasmus Univ., 2009.

¹⁴ EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *European sustainable carriage of goods: the role of contract law*. New York: Routledge, 2016.

¹⁵ SPANJAART, M. *Multimodal transport law*. New York: Routledge, 2017.

¹⁶ P.vz., NIKAKI, *supra* 4; NIKAKI, T. The Quest for an international multimodal transport convention: does the CMR liability system fit the bill? iš SOYER, B., TETTENBORM, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air : unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014; NIKAKI, T. The UNCITRAL draft instrument in the carriage of goods [wholly] or [partly][by sea]: multimodal at last or still at sea? *Journal of Business Law*, 2005, pp. 647-658.

¹⁷ P.vz. VERHEYEN, W. Freight integration: what is the way forward? *European Transport Law*, 2014, pp. 31-42; VERHEYEN, W. EEX(bis) and CMR: the return of parallel proceedings? *European Transport Law*, 2015, pp. 145-170; VERHEYEN, W. Forum clauses in carriage contracts after Brussels I (bis) Regulation: procedural (un)certainty? *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 21, 2015; VERHEYEN, W. National judges as gatekeepers to the CMR Convention. *Uniform Law Review*, Vol. 21, No. 4, 2016.

¹⁸ P.vz. RAMBERG, J. Freedom of contract in maritime law. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 1993, pp. 178-191; RAMBERG, J. The Future Laws of Transport Operators and Service providers. *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 46, 2004; RAMBERG, J. *The Law of Transport Operators: In international Trade*. Stockholm : Norstedts Jur., 2005; RAMBERG, J. *Unification of transport law: difficulties and possibilities* iš *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*. Vol. II. Genova: 2010, pp. 813-819.

teisinio reguliavimo, tiek instrumentų, kurie galėtų jį patobulinti ir padėti išspręsti multimodaliniuose krovinių vežimuose egzistuojančias problemas. Antra, nepaisant to, kad dalis disertacijoje vykdyto tyrimo objekto sutampa su užsienio autorių tyrimo objektu, disertacijos tyrimo metu, iš dalies ir dėl papildomų šaltinių tyrimo, yra gaunamos priešingos išvados, turinčios ypatingai didelę reikšmę multimodalinio krovinių vežimo santykiams. Trečia, disertacijoje tyrimas yra vykdomas atsižvelgiant ir į besikeičiančius visuomeninius santykius, technologinę pažangą, naujausią patirtį ir teikiamos tuo grindžiamos, savo turiniu originalios išvados bei siūlymai. Ketvirta, disertacijos naujumas pasireiškia ir tuo, kad, nors Lietuvos teisinis reguliavimas nėra pirminis tyrimo objektas, disertacijoje dalis tyrimo yra vykdoma ir Lietuvos kontekste.

Tai lemia, kad disertacijoje atliktas tyrimas yra naujas bei reikšmingas tiek tarptautiniu, tiek Europos Sąjungos, tiek Lietuvos mastu.

6. Metodologija

Disertacija yra parengta analizuojant ir vertinant teisės doktriną, pozityviąją teisę, teismų praktiką bei švelniąją teisę (angl. *soft law*).

Disertacijoje yra naudojami šie metodai:

1) *lingvistinis* metodas: esminės sąvokos naujai arba pirmą kartą verčiamos iš anglų kalbos, nustatoma bendrinė teisės normų ir doktrinos tekstų reikšmė; vertinama tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritį apibrėžiančių nuostatų lingvistinė išraiška;

2) *sisteminės analizės* metodas: krovinių vežimo teisinio reguliavimo, teismų praktikos ir doktrininės pozicijų analizė atskleidžiant tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritį; tarptautinių konvencijų ir jų kolizijos sprendimą reglamentuojančių taisyklių analizė sprendžiant tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo unifikavimo galimybę; teisinio reglamentavimo ir visuomeninių santykių analizė vertinant teisinio reguliavimo minties pokyčius;

3) *lyginamasis* metodas: lyginami tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų įtvirtinami teisiniai reguliavimai tuo pačiu klausimu, pavyzdžiui, tiesioginio konvencijų taikymo, vežėjo civilinės atsakomybės dydžio, jurisdikcijos nustatymo taisyklių, galimybės reikšti tiesioginį ieškinį subvežėjui ir t.t.; lyginamas skirtingų teismų pateikiamas tarptautinių krovinių vežimo konvencijų nuostatų aiškinimas;

4) *loginis* metodas: pasitelkiamas vertinant doktrines idėjas, nustatytus faktus ir jų sąsają/priežastingumą su nustatytomis problemomis/pasiūlymais problemoms spręsti; pasitelkiamas struktūrizuojant darbą, išskiriant svarbiausius argumentus, formuluojant išvalgas, išvadas bei pasiūlymus;

5) *istorinis* metodas: vertinami bandymai sukurti multimodalinio krovinių vežimo unifikuotą teisinį reguliavimą, siūlytas idėjas ir nesėkmių priežastis; vertinamos istorinės aplinkybės, paskatinusios ribotos vežėjo civilinės atsakomybės įtvirtinimą teisiniame reguliavime ir imperatyvų tokio reguliavimo pobūdį;

6) *analogijos* metodas: ieškoma teisinio reguliavimo, doktrinų, institutų panašumo požymių;

7) *teleologinis* metodas: siekiama išsiaiškinti tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo tikslą; tarptautinių konvencijų normų tikslą ir turinį; Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.811 straipsnio tikslą.

7. Tyrimo rezultatų aprobavimas

2016 m. rengiant disertaciją buvo stažuojamasi Makso Planko lyginamosios ir tarptautinės privatinės teisės institute Hamburge, Vokietijoje, stažuotės vadovas – Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Jürgen Basedow, LL.M.

Disertacijos tarpiniai rezultatai pristatyti tarptautinėse mokslinėse konferencijose:

1. 2017 m. vykusioje tarptautinėje konferencijoje „*The Role of Dialogue in Creating and Applying Law*“ Lodzės, Lenkija, universitete parengtas ir

pristatytas pranešimas anglų kalba „*Issue of legal regulation of multimodal carriage of goods: what way to choose?*“.

2. 2017 m. vykusioje Vilniaus universiteto Teisės fakulteto doktorantų konferencijoje „*How Deep is Your Law? Brexit. Technologies. Modern Conflicts*“ pristatytas ir publikuotas pranešimas anglų kalba pavadinimu „*Legal regulation of multimodal carriage of goods in light of modern technologies: time to change*“.

2016-2017 m. parengti trys moksliniai straipsniai disertacijos tematika, kurie buvo publikuoti Vilniaus universiteto Teisės fakulteto periodiniame mokslo leidinyje „Teisė“:

1. Krovinių vežėjo neatsargumas kaip neribotos civilinės atsakomybės taikymo pagrindas. Teisė, Vol. 101, 2016, p. 109-125.

2. Autonominiai automobiliai - šiandienos teisiniai iššūkiai rytojui. Teisė, Vol. 101, 2016, p. 126-144.

3. Multimodalinio krovinių vežimo teisinis (ne)reguliavimas Lietuvoje. Teisė, Vol. 105, 2017, p. 135-154.

Taip pat, 2017 m. buvo publikuotas mokslinis straipsnis disertacijos tematika anglų kalba:

1. *Legal Regulation of Multimodal Carriage of Goods in Litght of Modern Technologies: Time to Change*. How Deep is Your Law? Brexit. Technologies. Modern Conflicts: 5th International Conference of Phd Students and Young Researchers: conference papers. Vilnius: Vilniaus universiteto Teisės fakultetas, 2017, p. 250-257.

1. Multimodalinio krovinių vežimo institutas

Nepaisant to, kad multimodaliniai krovinių vežimai egzistuoja daugiau nei 60 metų, iki šiol jų sąvoka bei samprata daugeliui yra nauja bei nesuprantama. Iš dalies tai lemia ir tai, kad teisės mokslas šiems vežimams nėra skiręs pakankamai dėmesio – pavyzdžiui, Lietuvoje multimodaliniai krovinių vežimai nėra plačiai nagrinėti, teisės literatūroje jiems taip pat nebuvo skiriamas didelis dėmesys¹⁹. Nedidelis teisės mokslo dėmesys multimodaliniams krovinių vežimams lemia tai, kad su problemomis yra susiduriama jau bandant kvalifikuoti multimodalinio krovinių vežimo sutartį, atriboti ją nuo giminingų institutų.

Dėl šių priežasčių yra tikslinga detalesnė multimodalinio krovinių vežimo instituto analizė įvertinant pačią multimodalinių krovinių vežimo sampratą, tokios sutarties pobūdį bei santykį su kitomis, panašiomis, sutartimis.

1.1. Multimodalinių krovinių vežimo samprata

Tarptautinio, o Lietuvos mastu ir nacionalinio, multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo nebuvimas lemia tai, kad teisė neįtvirtina multimodalinio krovinių vežimo *per se* bei tokio vežimo sutarties sampratos, o ši samprata gali būti atskleidžiama tik pasitelkiant švelniosios teisės (angl. *soft law*) šaltinius.

Vienu svarbiausių šaltinių vertinant šį klausimą yra 1980 metais priimta UNCTAD parengta Jungtinių Tautų konvencija dėl tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo²⁰ (MT konvencija), kuria buvo siekta unifikuoti tarptautinių multimodalinių krovinių vežimo teisinį reglamentavimą. Nors ši konvencija taip ir neįsigaliojo, jos negalima vadinti nesėkme, kadangi joje išdėstytos nuostatos

¹⁹ Vertinant multimodalinių krovinių vežimo analizę teisinėje literatūroje, galima pažymėti O. Drobitko disertaciją *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai, supra* 11, bei V. Mitkevičiaus straipsnį Multimodalinio krovinių vežimo teisinis (ne)reguliavimas Lietuvoje. *Teisė*, Nr. 105, 2017, p. 135-154.

²⁰ 1980 m. gegužės 24 d. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos konvencija. *Convention on International Multimodal Transport of Goods* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf>.

padarė didžiulę įtaką teisiniam multimodalinio krovinių vežimų vertinimui bei, galima teigti, nubrėžė gaires multimodalinio transporto ir multimodalinio transporto sutarties sąvokų apibrėžimui²¹, kadangi konvencijoje pateikiama multimodalinio krovinių vežimo samprata vėliau buvo atkartota ir kitose švelniosios teisės šaltiniuose, skirtuose multimodaliniam krovinių vežimui, kaip, pavyzdžiui, 1992 m. UNCTAD ir Tarptautinių prekybos rūmų priimtose taisyklės²², naudojama teisės doktrinoje.

Konvencijoje yra įtvirtinta, kad tarptautiniu multimodaliniu vežimu yra laikomas toks krovinių vežimas, kuomet multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu MTO²³, savo rizika, gabena krovinį iš vienos valstybės teritorijos į kitą bent dviem skirtingais krovinių gabenimo būdais²⁴. Nacionalinio multimodalinio krovinių vežimo atveju, savaime suprantama, nėra reikalaujama, kad krovinių gabenimo metu maršrutas kirstų valstybės sieną.

Tam, kad vežimas galėtų būti laikomas multimodaliniu, krovinys privalo būti vežamas dvejų skirtingų transporto rūšių priemonėmis ir tokie gabenimai turi būti laikomi kroviniu vežimu. Todėl, krovinio perkrovimo metu naudojamas transportavimas nėra laikomas atskiru savarankišku vežimu²⁵, nebent egzistotų specifinės aplinkybės, kaip kad transportuojama perkraunant ne su tam skirtomis priemonėmis, o, pavyzdžiui, su kelių transportu, transportavimo perkraunant atstumas yra reikšmingas ir „išeina“ iš terminalo ribų. Taip pat, todėl, jei krovinys gabenamas jūra laivu, tačiau krovinio pristatymui į terminalą jis yra perkraunamas į baržą, krovinio gabenimas barža taip pat nebus laikomas nei atskiru vežimo etapu, nei vežimu skirtinga transporto rūšimi, gabenimas barža bus laikomas pagalbiniu krovinio gabenimui jūra, o pats gabenimas bus laikomas vienu²⁶. Kita vertus, analogiškas gabenimas, kuomet krovinys į

²¹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 15.

²² 1992 m. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtos konferencijos ir Tarptautinių prekybos rūmų Multimodalinio transporto dokumentų taisyklės [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf>.

²³ Multimodalinio transporto operatorius yra suprantamas kaip subjektas, kuris savo vardu sudaro multimodalinio krovinių vežimo sutartį, kuria prisiima atsakomybę už krovinį visą jo gabenimo laikotarpį.

²⁴ MT konvencijos 1.1.-1.2. straipsniai.

²⁵ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2007 m. spalio 18 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 138/04*.

²⁶ SPANJAART, M, *supra* 15, p. 14.

terminalą yra pristatomas barža vidaus vandenų keliais, yra laikomas savarankišku bei implikuoja krovinio vežimo kvalifikavimą multimodaliniu krovinio vežimu²⁷.

Atkreiptinas dėmesys, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarties pobūdžio neįtakoja tai, kad MTO nevykdo asmeniškai dalies ar net visos multimodalinio krovinių vežimo sutarties (žinoma, MTO gali, savo nuožiūra, ir pats asmeniškai įvykdyti visą sudarytą sutartį). Tai reiškia, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju MTO turi teisę sutarties vykdymui pasitelkti subvežėjus, bet tai neįtakoja jo tiesioginės atsakomybės siuntėjui už tinkamą sutartimi prisiimtų įsipareigojimų vykdymą ar jų neįvykdymą. T.y. tokios sutarties atveju, MTO, sudarydamas sutartį su subvežėju, veikia savo vardu, o ne kaip agentas, dėl to neegzistuoja tiesioginis ryšys tarp siuntėjo ir subvežėjų. Tuo pačiu, MTO pagal multimodalinio krovinių vežimo sutartį išduodamas transporto dokumentas apima (turėtų apimti) visą sutartinį vežimą nepriklausomai nuo subvežėjų papildomai išduodamų transporto dokumentų (šiuo atveju reikėtų vadovautis sutarties šalių tikrąja valia ir nesuteikti išduodamiems dokumentams esminės reikšmės kvalifikuojant vežimą multimodaliniu arba ne. Tai yra vien išduodami kitokio pobūdžio vežimo dokumentai *per se* nelemia išvados, kad šalių sudaryta sutartis nėra kvalifikuotina kaip multimodalinio krovinių vežimo). Galiausiai, nepriklausomai nuo pasitelktų subvežėjų, perkrovimų ir/ar transporto rūšių keitimo kartų, remiantis multimodalinio krovinių vežimo sutartimi egzistuoja vienas išsiuntimo taškas ir vienas krovinio gavimo taškas, kurie nustatomi remiantis vietomis, kur siuntėjas perduoda krovinį MTO atsakomybėn ir kur krovinį MTO perduoda gavėjui²⁸. Tai yra svarbu ginčo atveju nustatant kompetentingą teismą (jurisdikciją) (detaliau 3.2.5. dalyje).

Vertinant multimodalinio krovinių vežimo sampratą, būtina pastebėti, kad atskirais atvejais gali būti sutinkama intermodalinių vežimų sąvoka. Nors,

²⁷ *Ibid.*

²⁸ THOMAS, R. Multimodalism and Through Transport – Language, Concepts and Categories. *Tulane Maritime Law Journal*, 2013.

pavyzdžiui, Jungtinėse Amerikos Valstijose multimodaliniai krovinių vežimai vadinami intermodaliniais vežimais, šios sąvokos visgi skiriasi. Bendraja prasme, intermodaliniais vežimais turėtų būti laikomi vežimai, kuomet kroviny yra gabenamas keliomis transporto priemonėmis jo neperkraunant (pavyzdžiui, tame pačiame konteineryje), kai multimodalinių vežimų atveju, priešingai, jis yra perkraunamas²⁹. Tačiau tai nereiškia, kad intermodaliniai vežimai yra atskira vežimų rūšis: pritartina nuomonei, kad intermodaliniai vežimai yra multimodalinių vežimų rūšis³⁰. T.y. multimodalinio krovinių vežimo sąvoka apima ir intermodalinius krovinių vežimus, kurie yra laikytini pastarųjų porūšiu.

Vertinant multimodalinio krovinių vežimo sampratą, būtina paminėti ir kombinuotųjų vežimų sąvoką, kuri anksčiau buvo naudojama Europoje ir kurią vis dar galima sutikti atskirų valstybių, pavyzdžiui, Estijos³¹ (vartojama lygiagrečiai tiek multimodalinio, tiek kombinuotojo krovinių vežimo sąvokos), Nyderlandų Karalystės³², teisės aktuose³³. Kombinuotųjų vežimų sąvoka yra pirminė sąvoka, kuria buvo apibūdinami vežimai, kuomet vienos sutarties pagrindu kroviny buvo gabenamas bent dviejų rūšių transporto priemonėmis. Visgi, nuo minėtos MT konvencijos Europoje pradėjo įsigalėti sąvoka multimodaliniai krovinių vežimai, kurią dabar iš esmės vartoja pagrindiniai teisės mokslininkai³⁴. Tiesa, tenka pastebėti, kad nors paprastai multimodalinio krovinių vežimo ir kombinuotojo krovinių vežimo sąvokos laikomos sinonimais ir viena kitą pakeičiančiomis³⁵, 2001 m. parengtas Jungtinių Tautų Europos

²⁹ MITKEVIČIUS, V., Multimodalinio krovinių vežimo teisinis (ne)reguliavimas Lietuvoje. *Teisė*, Nr. 105, 2017, p. 144.

³⁰ Ekonominio bendradarbiavimo ir vystymosi organizacija. *Glossary of Statistical Terms* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-glossary-of-statistical-terms_9789264055087-en>, p. 279.

³¹ Estijos prievolių įstatymas. [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.riigiteataja.ee/en/eli/506112013011/consolide>>.

³² Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>>.

³³ BUGDEN, P. M. Freight forwarder – agent or carrier? Categories of forwarding contracts. *The journal of international law*, Vol. 6, 2015, p. 441.

³⁴ RAMBERG, J. *The Law of Transport Operators: In international Trade*. Stockholm : Norstedts Jur., 2005, p. 22; FEBER, D. g. ed. *Multimodal transport: avoiding legal problems*. London: LLP, 1997, p. 1-5; FAGHFOURI, M. *Multimodal transport* iš ATTARD, D. J. g. ed. *The IMLI manual on international maritime law. Shipping law. Vol. II*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016, p. 349.

³⁵ FAGHFOURI, M., *supra* 34, p. 351.

ekonominės komisijos parengtas žodynas³⁶ įtvirtinta skirtingas šių sąvokų reikšmes nurodant, kad kombinuotuoju vežimu yra laikomas toks vežimas, kuomet didžiąją maršruto dalį kroviny yra gabenamas geležinkeliu, o kitomis transporto rūšimis kroviny yra gabenamas trumpas atkarpa vežimo pradžioje ir pabaigoje. Su tokiu skirstymu nėra sutiktina. Kaip jau minėta, istorinis metodas leidžia teigti, kad kombinuotųjų vežimų sąvoka yra pirminė bei savo turiniu iš esmės analogiška multimodalinio krovinių vežimo sąvokai. O savo esme pateikta krovinių gabenimo forma gali būti laikoma tiek viena iš intermodalinio krovinių vežimo (jei kroviny gabenamas jo paties neperkraunant), tiek multimodalinio krovinių vežimo bendrąja prasme formą.

Vadinasi, multimodalinis krovinių vežimas (kurį apibūdinant anksčiau buvo vartojamas kombinuotojo krovinių vežimo sąvoka) egzistuoja tais atvejais, kuomet (sąlygos yra kumuliatyvinės): *i*) vienos krovinių vežimo sutarties (multimodalinio krovinių vežimo sutarties) pagrindu, *ii*) MTO pagal sutartį įsipareigoja savo atsakomybe *iii*) vykdyti krovinių vežimą naudojant bent dvi skirtingas transporto rūšis³⁷. Atskirai pažymėtina, kad intermodalinis krovinių vežimas nėra laikytinas atskira krovinių vežimo rūšimi, o traktuotinas kaip viena iš multimodalinio krovinių vežimo formų kuomet kroviny yra gabenamas jo fiziškai neperkraunant.

1.1.1. Specifiniai atvejai

Yra nesudėtinga nustatyti, kad yra sudaryta multimodalinio krovinių vežimo sutartis kuomet sutartyje aiškiai yra numatyta, kad kroviny turi būti gabenamas keliomis skirtingomis transporto rūšimis konkrečia tvarka. Visgi, nesant nustatytų griežtų formos reikalavimų krovinių vežimo sutarčiai, dažnai

³⁶ Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija. *Terminology on Combined Transport* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>>.

³⁷ Bendrąja prasme gali būti skiriamos šios krovinių gabenimo rūšys: keliais, geležinkeliu, vidaus vandenų transportu, jūros transportu, oru, vamzdynais. Tiesa, vamzdynų transportas pasižymi didele specifika, yra sąlyginai mažai nagrinėtas ir paprastai nėra vertinamas, kuomet yra kalbama apie multimodalinius krovinių vežimus. Atsižvelgiant į tai, darbe, nagrinėjant multimodalinius krovinių vežimus, analizė vykdoma nevertinant transportavimo vamzdynu ir tokio gabenimo specifikos.

šalių sudaryti susitarimai neatspindi vežimo multimodališkumo. Todėl yra tikslinga detaliau įvertinti specifinius atvejus ir jų traktavimą.

1.1.1.1. Rėminė sutartis

Sudarius rėminę sutartį (angl. *umbrella contract* ar *volume contract*, ar *tonage contract*), šalys paprastai susitaria dėl tam tikro kiekio krovinių, dažniausiai vertinamo tonomis, gabenimo per tam tikrą laiko periodą. Sutartas periodas gali trukti ir ilgiau nei metus, transporto rūšis (-ys) gali būti nustatoma (-os) iš anksto, arba sutariama dėl jų susitarti vėliau. Dažnu atveju kroviny yra gabenamas daugiau nei viena transporto priemone, tokiuose santykiuose neretai dalyvauja ir ekspeditorius. Doktrinoje galima rasti poziciją, kad tokia sutartis, jei nėra iš anksto suderinamos esminės krovinių vežimo sąlygos, gali būti laikoma susitarimu sudaryti eilę sutarčių³⁸.

Kvalifikavimas priklauso nuo konkrečios sutarties sąlygų bei faktinio jos vykdymo. Pavyzdžiui, Hamburgo taisyklių 2 straipsnio 4 dalis eksplicitiškai numato, kad šios taisyklės yra taikomos daugkartiniam krovinių gabenimui, dėl kurio šalys susitaria sutartyje. CMR konvencija tiesiogiai neįtvirtina rėminių sutarčių nuostatų, tačiau *Gefco v. Mason*³⁹ byloje Anglijos apeliacinis teismas pažymėjo, kad CMR konvencija taikoma tokio pobūdžio sutartims taikant konvenciją kiekvienam individualiam vežimui pagal sudarytą rėminę sutartį. Tiesa, kiekvienu konkrečiu atveju reikia detaliai vertinti sutartį sudariusių šalių tikrąją valią, kadangi, kaip matyti iš Ispanijos teismų praktikos, atvejais, kuomet yra sudaroma rėminė sutartis, bet sutartį sudaręs subjektas asmeniškai nevykdo krovinių vežimo, sutartis gali būti laikoma ekspedijavimo sutartimi⁴⁰, kurios

³⁸ TETLEY, W. *Marine cargo claims. Vol. 1. Chapters 1 to 31*, 4th ed. Cowansville : Thomson Carswell, 2008, p. 33.

³⁹ Anglijos apeliacinio teismo *sprendimas civilinėje byloje Gefco v. Mason*. 2 Lloyd's Rep., 584 (C.A.), 1998.

⁴⁰ Ypač jei valstybėje yra skiriamas tarpinė kategorija tarp ekspeditoriaus ir vežėjo, kaip Prancūzijoje *commissionnaire de transport*.

pagrindu ekspeditorius įsipareigojo organizuoti tam tikro krovinio gabenimą ateityje⁴¹.

Pastebėtina, kad Roterdamo taisyklių 80 straipsnis numato, kad jei šalys sudaro rėminę sutartį, jos gali nukrypti nuo Roterdamo taisyklėse įtvirtintų šalių teisių/pareigų bei atsakomybės nuostatų. Tai leidžia teigti, kad Roterdamo taisyklių rengėjai laikė, kad jei yra sudaroma rėminė krovinių vežimo sutartis, kuri ir yra laikoma būtent krovinių vežimo sutartimi, ji patenka į tarptautinių konvencijų reglamentuojamą sritį.

Atsižvelgiant į nurodytą, laikytina, kad individualiems vežimams pagal rėmines krovinių vežimo sutartis taikytinas analogiškas teisinis reglamentavimas, taikytinas baigtiniam konkrečiam vežimui jei sutartis būtų vienkartinė. Pačiai sutarčiai, jei klausimas kyla atsietai nuo individualaus vežimo, taikytinos bendrosios krovinių vežimo sutarties, jei sutartis nėra kvalifikuojama ekspedijavimo sutartimi, nuostatos. Vadinasi, gabenimams, kurie vykdomi sudarytos rėminės sutarties pagrindu, jei gabenimas vykdomas kelių rūšių transporto priemonėmis, taikytinas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas.

1.1.1.2. Transporto integracijos sutartis

Tradiciškai krovinių vežimo sutartimi vežėjas įsipareigoja nugabenti krovinius į paskirties vietą konkrečiu ar konkrečiais krovinių vežimo būdu(-ais). Visgi, pastaruoju metu, ypatingai paketiniuose (angl. *parcel*) gabenimuose, populiarėja vadinamosios transporto integracijos sutartys, kurių pagrindu transporto integratorius įsipareigoja nugabenti sutartą krovinį į paskirties vietą neįsipareigojant krovinį gabenti kokia nors konkrečia (-iomis) transporto rūšimi (-is)⁴². T.y. transporto integratorius yra visiškai laisvas pasirinkti krovinių vežimo būdą ar būdus.

⁴¹ Pavyzdžiui, Ispanijos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. liepos 9 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 40867*; Ispanijos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. birželio 6 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 3/166*.

⁴² VERHEYEN, W. Freight integration: what is the way forward? *European Transport Law*, 2014, p. 31.

Transporto integracijos sutartys pasižymi tuo, kad jos leidžia pasirinkti patį efektyviausią vežimo būdą būtent faktinio jo vykdymo laikotarpiu ir tuo pačiu tai leidžia mažinti šalutinį neigiamą transporto sistemos poveikį aplinkai. Savo ruožtu, vis daugiau siuntėjų nerūpi kokiomis transporto priemonėmis bus gabenamas siuntinys jei vežėjas įsipareigoja sutartyje nustatytu terminu pristatyti krovinį į paskirties vietą⁴³. Visgi, kaip ir multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, iš esmės nėra teisinio reglamentavimo skirta šiai sutarčiai reglamentuoti. Dėl to, nuo pasirinkto sutarties kvalifikavimo, jai gali būti taikomos ekspedicijos arba bendrosios krovinių vežimo teisinio reguliavimo nuostatos, arba vienarūšių/multimodalinio krovinių vežimų teisinio reguliavimo nuostatos atsižvelgiant į tai, kaip faktiškai vežimas buvo vykdomas⁴⁴.

Transporto integracijos sutarties kvalifikavimas yra problematiškas. Remiantis tokia sutartimi, kadangi sutartimi šalys aptaria sutarties rezultatą, bet ne transporto integratoriaus prievoles *per se* siekiant šio rezultato, nėra itin aišku dėl ko šalys susitarė. Akivaizdu tik tai, kad šalys susitaria dėl krovinio gabenimo. Tačiau tokia sutartis turi tiek pačio vežimo požymių, nes transporto integratorius įsipareigoja nugabenti krovinį, tiek organizavimo požymių, t.y. transporto integratorius įsipareigoja ne vykdyti siuntėjo nurodymus gabenant krovinį, o savo riziką organizuoti gabenimą. Dėl to, tokia sutartis turi požymių, būdingų, tiek vežimui, tiek ekspedicijai. Ypatingai sudėtinga šią sutartį turėtų būti kvalifikuoti Prancūzijoje, kurioje egzistuoja dar ir tarpinis *commissionnaire de transport* institutas⁴⁵.

Kadangi sutarties sudarymo metu šalys neišreiškia valios ir nesusitaria, kad transporto integratorius veiks tik kaip paslaugų organizatorius, didelė tikimybė, kad transporto integracijos sutartis būtų kvalifikuojama kaip krovinių vežimo sutartis, o transporto integratorius – kaip krovinio vežėjas. Be to, dažniausiai transporto integratorius asmeniškai ir gabena krovinį visą distanciją ar dalį jos,

⁴³ FAGHFOURI, M., *supra* 34, p. 349.

⁴⁴ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 31-32.

⁴⁵ *Ibid.*.

kas taip pat, vertinant faktinį sutarties vykdymą, šios sutarties kvalifikavimą „lenkia“ link vežimo sutarties.

Jei transporto integracijos sutartys yra kvalifikuojamos kaip vežimo sutartys, kita problema, su kuria susiduriame, yra tokiai sutarčiai taikytina teisė – ar ši sutartis yra *sui generis* vežimo sutartis, ar tai yra įprastinė krovinių vežimo sutartis, kuriai taikomas teisinis režimas atsižvelgiant į tai, kaip sutartis buvo vykdoma faktiškai?

Vežimo integracijos sutartis yra gana įprastas reiškinys siuntinių gabenimo ir gabenimo į nutolusius rajonus sektoriuose⁴⁶. Vertindamas šias sutartis, Belgijos Aukščiausiasis Teismas, CMR konvencijos taikymo kontekste, yra nusprendęs⁴⁷, kad jei nėra susitarimo dėl to, koku būdu bus transportuojamas krovins (pavyzdžiui, kad jis bus transportuojamas kelių transportu), nėra išpildomos sąlygos, kurios yra reikalingos tam, kad CMR konvencija būtų taikoma. T.y. CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalis implikuoja (kaip ir analogiškai straipsniai CMNI konvencijos ir CIM taisyklių atveju), kad CMR konvencija yra susieta su šalių susitarimu, o ne pačiu vežimu⁴⁸. Dėl to, būtent šalių susitarimas turi būti vertinamas sprendžiant dėl CMR konvencijos taikymo, o ne tai, kokio konkretaus vežimo metu buvo patirta žala. Visgi, reikia pripažinti, kad plačiai yra pripažįstama ir priešinga nuomonė, kad jei vežimo integracijos sutartis yra vykdoma keliu (kuomet egzistuoja kitos CMR konvencijos taikymui būtinos sąlygos), šiai sutarčiai yra taikoma CMR konvencija⁴⁹.

Skirtinga CMR konvencijos interpretacija kyla dėl skirtingo lingvistinio CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalies – CMR konvencija taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra CMR konvencijos narė – traktavimo. Belgijos, Vokietijos ir Nyderlandų Karalystės

⁴⁶ *Ibid*, p. 30.

⁴⁷ Belgijos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. lapkričio 8 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. C.03.0510.N (TNT v. Mitsui Marine and Sony)*.

⁴⁸ ULFBECK, V. The Air/Road Combination in Recent European Case Law. *Transportrecht*: 2010, p. 374.

⁴⁹ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 30; DE WITT, R., *supra* 12, p. 171; Anglijos apeliacinio teismo sprendimas *civilinėje byloje Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*. 2 Lloyd's Rep., 25, 2002.

teismai šią nuostatą vertina kaip vieningą sąlygą, reikalaujančią, kad visos jos sąlygos būtų išpildytos tam, kad šiai sutarčiai galėtų būti taikoma CMR konvencija⁵⁰. Savo ruožtu, Anglijos teismai laiko, kad ši CMR konvencijos nuostata įtvirtinta alternatyvias sąlygas, dėl to Anglijoje vežimo integracijos sutarčiai, pagal kurią kroviny yra gabenamas tarp skirtingų šalių teritorijų keliu, yra taikomos CMR konvencijos nuostatos tiek, kiek pagal šią sutartį kroviny yra gabenamas keliu⁵¹. Panašios nuostatos laikosi ir Prancūzijos teismai⁵², visgi, reikia pažymėti, kad šiuo atveju vežimo integracijos sutartis greičiausiai būtų kvalifikuojama kaip *contrat de commission de transport*. Nors Vokietijos ir Nyderlandų karalystės teismai, kaip ir Belgijos teismai, reikalauja šalių valios sutapimo sutarties sudarymui ir jų sąlygų nustatymui, remiantis Vokietijos ir Nyderlandų Karalystės teisės doktrina, ši sąlyga yra išpildoma jei yra sudaroma vežimo integracijos sutartis ir vežimo integratorius nusprendžia gabenti krovinį keliais⁵³.

Visgi tokia Vokietijos ir Nyderlandų Karalystės teisės doktrina kvestionuotina. Paminėtina, kad iš esmės kiekvienos vežimo rūšies teisinis reguliavimas numato skirtingas vežėjo civilinės atsakomybės nustatymo/ribojimo nuostatas. Kai kuriais atvejais (pavyzdžiui, priklausomai nuo to ar kroviny gabenamas keliais, ar oru) civilinės atsakomybės dydis gali skirtis daugiau nei dvigubai. Kitiškai vertintina pozicija, kad siuntėjas, sudarydamas transporto integracijos sutartį, kurios pagrindu siekiama konkretaus rezultato - krovinio pristatymo – tuo pačiu implicitiškai (numanoma) išreiškia valią, kad transporto integratorius turi neribotą teisę spręsti dėl sutarčiai taikytino teisinio režimo bei tuo pačiu ir dėl vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo. Priešinga pozicija galėtų reikšti nesąžiningus rezultatus. To pavyzdys yra Belgijos DPD byla. Belgijos juvelyrinės įmonės šveicarui pardavė laikrodį, kurio vertė buvo 7000 Eur bei sudarė vežimo sutartį, kurioje

⁵⁰ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 30.

⁵¹ Anglijos Lordų Rūmų *sprendimas civilinėje byloje Datec Electronic holdings ltd v United Parcels Service Ltd*. 2 Lloyd's Rep., 114, 2007.

⁵² Prancūzijos apeliacinio teismo 2012 m. rugsėjo 21 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 10/08157*.

⁵³ VERHEYEN, W., *supra* 42.

nebuvo numatytas konkretus transportavimo metodas (transporto integracijos sutartį, o tuo pačiu, šiuo atveju, ir paketo gabenimo sutartį). Kadangi laikrodis nebuvo pristatytas, siuntėjas pareiškė ieškinį DPD reikalaudamas žalos, lygios laikrodžio vertei, atlyginimo. Gindamasi DPD nurodė, kad sutarčiai turėtų būti taikoma CMR konvencija ir, vadovaujantis joje nustatytu vežėjo civilinės atsakomybės ribojimu, DPD turi atlyginti tik 1,79 Eur. Belgijos teismas netaikė CMR konvencijos kvalifikuodamas sutartį transporto integracijos sutartimi ir priteisė 7000 Eur žalos atlyginimo⁵⁴. T.y. nepaisant kitų valstybių teismų pozicijos, Belgijos teismai yra perėmę Belgijos Aukščiausiojo Teismo aukščiau minėtą poziciją, kad CMR konvencija nereglamentuoja transporto integracijos sutarčių, o tokių sutarčių atveju galėtų būti taikoma tik kai, nepaisant sutartyje įtvirtinamo laisvo pasirinkimo, iš faktinių aplinkybių matyti, kad krovinys faktiškai iš esmės gali būti gabenamas tik kelių transportu, nes gabenimas kitais būdais techniškai yra neįmanomas. T.y. tokie atvejai, kaip, pavyzdžiui, gabenimui nėra tinkamos infrastruktūros, krovinio dydžio ar kuomet pristatyti krovinį laiku kitais būdais yra neįmanoma⁵⁵. Pateiktas pavyzdys puikiai iliustruoja, kad nėra protinga laikyti, kad siuntėjas, sudarydamas transporto integracijos sutartį, išreiškia valią *inter alia* ir dėl to, kad praradus krovinį iš esmės jis neturės teisės reikalauti žalos atlyginimo, ar turės ribotą tokią teisę. Valios išraiška dėl konkretaus vežimo būdo ir dėl to taikytino teisinio reguliavimo turi būti eksplicitinė, o ne numanoma. Juolab, kad šalys gali numatyti alternatyvius vežimo būdus, iš ko būtų akivaizdi valios išraiška dėl konkretaus vežimo būdo (detaliau 3.1.5.8.3. dalyje).

Teisės doktrinoje transporto integracijos sutartys nėra itin plačiai nagrinėtos. Daugiausia joms dėmesio skyrė švedas J. Ramberg, vystęs transporto operatoriaus sutarties teoriją, taip pat belgas W. Verheyen, palaikantis Belgijos teismų poziciją laikyti, kad tarptautinės konvencijos, taikomos konkretaus vežimo sutarčiai, nėra taikomos transporto integracijos, kaip savo esme ir šaliu

⁵⁴ VERHEYEN, W. DPD case: a case for a parcel specific liability regime? *European Transport Law*, Vol. 48, No. 1, 2013, pp. 3-12.

⁵⁵ VERHEYEN, W. EEX(bis) and CMR: the return of parallel proceedings? *European Transport Law*, 2015, p. 160.

valia, kitokiai sutarčiai⁵⁶. Pastebėtina, kad J. Ramberg transporto operatoriaus sutartį apibūdina kaip vežimo sutartį, kurios pagrindu transporto operatorius įsipareigoja nugabenti krovinį į paskirties tašką, bet neįsipareigoja gabenti krovinio kokia nors konkrečia transporto rūšimi. Dėl to, J. Ramberg nuomone, ši sutartis yra laikytina *sui generis* sutartimi, kuriai neturi būti taikomas nei vienarūšių krovinių vežimo tarptautinių konvencijų, nei multimodalinio krovinių vežimo tarptautinių konvencijų, jei tokios būtų sudarytos, įtvirtinamas teisinis reguliavimas⁵⁷. Kita vertus, galima rasti ir priešingą poziciją – M. Spanjaart vertina, kad Belgijos teismų pozicija yra pernelyg formalistinė, o sutartis turėtų būti kvalifikuojama kaip ir alternatyvioji sutartis – vadovaujantis faktiniu jos vykdymu⁵⁸.

Kaip yra pažymėta 3.1.3.9. dalyje, dalis konvencijų numato, kad jos yra taikomos konkrečiai sutarčiai. Sutartis yra dviejų ar daugiau asmenų susitarimas sukurti, pakeisti ar nutraukti civilinius teisinius santykius, kai vienas ar keli asmenys įsipareigoja kitam asmeniui ar asmenims atlikti tam tikrus veiksmus (ar susilaikyti nuo tam tikrų veiksmų atlikimo), o pastarieji įgyja reikalavimo teisę⁵⁹. Sutarties elementai, kurių pakanka sutarties galiojimui, yra veiksmų šalių susitarimas, o įstatymų nustatytais atvejais – ir sutarties forma⁶⁰. Transporto integracijos sutartis, vertinant šalių valią, beje, lygiai taip pat kaip ir multimodalinio krovinių vežimo sutartis, nėra krovinių vežimo, pavyzdžiui, kelių transporto priemonėmis sutartis. Šalių valia, sudarant sutartį, nėra nukreipta sudaryti krovinių vežimo keliais sutartį, o vežėjui pasirinkus tokį vežimą, trūksta siuntėjo valios sutapimo. Konvencijos rengėjų pasirinkimas reguliuoti ne tam tikrus visuomeninius santykius, kaip oro vežimų *per se* reglamentavimas Monrealio konvencijos atveju, o tam tikrą institutą, kaip sutartį, tuo pačiu lemia griežtas konvencijos taikymo ribas. Visi sutinka su tuo, kad vežimo jūra metu išdavus ne konosamentą, o paprastą jūrinį važtaraštį,

⁵⁶ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 37.

⁵⁷ RAMBERG, J., *supra* 34, p. 25.

⁵⁸ SPANJAART, M., *supra* 15, p. 18.

⁵⁹ LR CK 6.154 straipsnio 1 dalis.

⁶⁰ LR CK 6.159 straipsnis.

neturintį konosamento bruožų, Hagos-Visbiu taisyklės netaikomos, ir visi dėl to sutinka su šalių teise apsispręsti tokiu atveju ar jų santykiams turėtų būti taikomas šis teisinis reguliavimas. Toks pats požiūris turėtų būti taikomas ir, pavyzdžiui, CMR, CMNI konvencijų, CIM taisyklių taikymui – šalys turi teisę sudaryti nors ir panašias, bet savo esme kitokias sutartis, o konvencijos taikomas reglamentavimas neturėtų būti bandomas taikyti plečiamai. Šių tarptautinių instrumentų rengimo metu nebuvo vertinamos transporto integracijos sutartys, kurių „populiarumas“ išaugo vystantys paketiniams pardavimams ir elektroninei prekybai. Bandytas plėsti tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo sritį dažnai ne tik didina teisinį netikrumą, bet ir reiškia teisingumo ir protingumo principams priešingus rezultatus.

Vertinant vežimo integracijos sutartį papildomai pastebėtina, kad Roterdamo taisyklių projektas, įvertindamos galimą vežimo integracijos sutartį, 1 bis straipsnyje numatė, kad sutartys, kurios numato galimybę gabenti krovinius jūra, turėtų būti laikomomis krovinių vežimo sutartimis, kaip tai yra apibrėžta 1(a) straipsnyje, jei kroviny s faktiškai yra gabenamas jūra⁶¹. Dėl to, kad šios sutartys projekte yra reglamentuojamos atskiru straipsniu, galima daryti išvadą, kad jos nepatenka į sutarčių, kurioms yra taikomas Roterdamo taisyklių (projekto 1 (a) straipsnis) reguliavimas⁶². Tai, kad galutinėje Roterdamo taisyklių redakcijoje nebeliko šios nuostatos, leidžia daryti prielaidą, kad taisyklių kūrėjai norėjo išskirti vežimo integracijos sutartis iš Roterdamo taisyklių taikymo srities, tokią išvadą ypač pagrindžia tai, kad šis straipsnis buvo intensyviai aptarinėjimas derybose dėl taisyklių⁶³, ir dėl to, kad tokį aiškinimą

⁶¹ STURLEY, M. *Scope of application in the Rotterdam rules* iš VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2010, p. 39, 43.

⁶² Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Report of working group II (Transport law) on the work of its twelfth session A/CN.9/544* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V04/513/34/PDF/V0451334.pdf?OpenElement>>.

⁶³ Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Transport law preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]: Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the report of working group III on the work of its twelfth session (A/CN.9/544)* A/CN.9/WG.III/WP.36 [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V04/521/17/PDF/V0452117.pdf?OpenElement>>.

pagrindžia Vienos konvencijos⁶⁴ 31 straipsnio 4 dalis, numatanti, kad atskirai sąvokai gali būti suteikta speciali reikšmė, jei yra nustatyta, kad to pageidauja sutarties šalys, ir ką reiškia, kai tokia sąvoka yra išbraukiama iš tarptautinio dokumento teksto (t.y., kad tokia sąvoka nėra taikoma). Vertinant šią problemą, doktrinoje pastebima, kad Roterdamo taisyklių (ką būtų galima pritaikyti ir kitų tarptautinių dokumentų aiškinimo atveju) atveju, nepriklausomai nuo to ar krovinys pagal vežimo integracijos sutartį buvo gabentas jūra, ar ne, yra logiška laikyti, kad krovinio integracijos sutartis netenkina sąlygos, kad Roterdamo taisyklės yra taikomos sutartims, kuriomis susitariama dėl krovinio gabenimo jūra (priešingai išreikštai pozicijai alternatyviosios krovinio vežimo sutarties atveju, kurios atžvilgiu yra laikomasi pozicijos, kad užtenka alternatyvos, kad krovinys gali būti gabenamas jūra, kad būtų taikomos Roterdamo taisyklės)⁶⁵. T.y. pirmenybė turi būti suteikiama sutarties turinio vertinimui, o ne faktiniam gabenimui, kas būtent ir lemia Roterdamo taisyklių netaikymą tokių sutarčių atveju⁶⁶. Tačiau, tikėtina, teismai nenoriai šią sąvoką aiškins taip siauriai ir todėl visai nebūtų nuostabu jei sutarčiai, kurioje numatyta alternatyvi krovinio jūra gabenimo galimybė, kuomet krovinys faktiškai yra gabenamas jūra, teismai taikys Roterdamo taisykles⁶⁷.

Apibendrinant išdėstytus argumentus, yra laikomasi pozicijos, kad transporto integracijos sutartis, dėl šalių valios jos sudarymo metu, yra *sui generis* vežimo sutartis ir šalims sudarius tokią sutartį, kaip ir multimodalinio krovinio vežimo sutarties atveju, jai yra taikytinos tik tos vienaarūšių tarptautinių krovinio vežimo konvencijos, kurios numato, kad jos yra taikomos konkrečiam vežimui *per se*, bet ne konkrečiai sutarčiai (detaliau 3.1.3.9. dalyje). Todėl transporto integracijos sutartis nėra laikytina multimodalinio krovinio vežimo sutartimi net tais atvejais, kuomet krovinys yra gabenamas keliomis skirtingomis transporto rūšimis.

⁶⁴ Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 13-480.

⁶⁵ DIAMOND, A. The Rotterdam Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2009, p. 452.

⁶⁶ STURLEY, M., *supra* 61, p. 41-43.

⁶⁷ DIAMOND, A., *supra* 65, p. 445.

1.1.1.3. Alternatyvioji sutartis

Praktikoje atskirais atvejais šalys sudaro sutartį, pagal kurią susitariantis vežėjas/MTO turi kompetenciją spręsti dėl to, kokiais sutartyje numatytais krovinių gabenimo būdais įgyvendinti sutartį. T.y., pavyzdžiui, vežėjas gali nuspręsti, krovinį gabenti išimtinai oru, arba gali pasirinkti kombinuoti vežimą oru su vežimu keliais.

Viena iš garsiausių tokių vežimo bylų, kuomet vežėjas įsipareigojo gabenti krovinį tam tikru būdu, tačiau sutartyje tuo pačiu buvo įtvirtinta teisė vežėjui pasirinkti alternatyvų variantą, yra *Quantum*⁶⁸ byla, nagrinėta Anglijoje. Šioje byloje buvo susitarta dėl krovinio gabenimo iš Singapūro į Airiją. Nors sutartyje buvo numatyta, kad pirminis gabenimo pasirinkimas yra gabenimas oru iki Paryžiaus, o vėliau, kelių ir *ro-ro* transportu iki Airijos. Sutartyje buvo numatyta, kad vežėjas – *Air France* – neįsipareigoja antrą gabenimo dalį vykdyti kelių transportu ir gali, savo nuožiūra, šią dalį vykdyti taip pat oro transportu. Tiesa, *Air France* nepasinaudojo tokia galimybe ir paskutinė krovinio gabenimo dalis buvo vykdoma kelių transportu. Būtent, gabenant krovinį keliais, jis ir buvo pavogtas, o siuntėjas, remdamasis CMR konvencijos 29 straipsniu, pareiškė reikalavimą atlyginti visą dėl krovinio praradimo jo patirtą žalą. Nepaisant *Air France* bandymo įrodyti priešingai ir bandymo remtis sutarties standartine sąlyga, numatančią, kad *Air France* civilinė atsakomybė yra ribojama ir tais atvejais, kuomet krovins yra pavagiamas, Anglijos apeliacinis teismas nurodė, kad jis laiko tokią sutartį, kuomet vežėjas nusprendžia faktiškai ją vykdyti gabendamas krovinį kelių transportu, tiek, kiek tai susiję su tokiu gabenimu, tarptautinio vežimo keliais sutartimi ir taikė CMR konvencijos 29 straipsnyje įtvirtintas nuostatas, naikinančias vežėjo galimybę riboti savo civilinę atsakomybę. Toks teismo sprendimas reiškia, kad teismas tokią sutartį kvalifikavo vadovaudamasis faktiniu jos vykdymu, kas reiškia, kad jei visgi

⁶⁸ Anglijos apeliacinio teismo sprendimas civilinėje byloje *Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*. 2 Lloyd's Rep., 25, 2002.

paskutinė krovinio gabenimo dalis būtų vykdoma oru, ko gero teismas ją būtų laikęs vienu metu krovinių vežimo oru sutartimi⁶⁹.

Visgi, kitų jurisdikcijų teismų praktikoje galima rasti priešingą aptartai Anglijos teismo poziciją⁷⁰.

Vienoje iš bylų Prancūzijoje⁷¹ buvo nagrinėjamas ginčas, kilęs dėl krovinių gabenimo iš Prancūzijos į Nigeriją. Siuntėjas sutartį – oro važtaraščio formos, kurioje buvo įtvirtinta, kad šalių santykius reglamentuoja Varšuvos sistemos nuostatos – sudarė su oro vežėju. Sudarytoje sutartyje buvo numatyta, kad vežėjas oru turi teisę, be išankstinio siuntėjo informavimo ir/ar jo sutikimo, vykdyti sutartą krovinių gabenimą kita transporto rūšimi, t.y. gabenti krovinį ne oru. Atsižvelgiant į šią sąlygą, vežėjas nusprendė dalį maršruto krovinį gabenti kelių transportu. Būtent šio gabenimo etapo metu krovins buvo apgadintas. Teismas nurodė, kad šalių sutartyje buvo numatytas galimybė vežėjui pasirinkti kitokį krovinio gabenimo būdą ir toks pasirinkimas nepažeidžia šalių sudarytos sutarties, o tuo pačiu – ir nekeičia sudarytos sutarties, kaip krovinių vežimo oro transportu, pobūdžio. Dėl to, teismo vertinimu, nepaisant to, kad žala kilo gabent krovinį kelių transportu, žalos atlyginimui yra taikytinos Varšuvos sistemos nuostatos⁷².

*Salmon Roe*⁷³ byloje Danijos teismas nagrinėjo krovinio gabenimą iš Danijos į Japoniją. Dėl šio gabenimo sutartis buvo sudaryta patvirtinant gautą užsakymą ir išduodant oro važtaraštį, apibūdinant gabenimą kaip gabenimą oro transportu. Kita vertus, panašiai kaip ir Prancūzijos teismo nagrinėtoje byloje, sutartyje buvo numatyta galimybė vežėjui dalį maršruto krovinį gabenti kelių transportu. Sutartinis vežėjas gabenimui sudarė sutartį su subvežėju, pagal kurią subvežėjas prisiėmė atsakomybę, vadovaujantis gabenimo oru teisiniu

⁶⁹ ULFBECK, V., *supra* 48, p. 372.

⁷⁰ Prancūzijos Bobigny komercinio tribunolo 1995 m. lapkričio 24 d. *sprendimas civilinėje byloje Les Mutelles du mans v. Transport Assistance Services (T.A.S.)*; Danijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. balandžio 23 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 120/2005 ir 138/2005 (Salmon Roe)*.

⁷¹ Prancūzijos Bobigny komercinio tribunolo 1995 m. lapkričio 24 d. *sprendimas civilinėje byloje Les Mutelles du mans v. Transport Assistance Services (T.A.S.)*

⁷² ULFBECK, V., *supra* 48, p. 373.

⁷³ Danijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. balandžio 23 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 120/2005 ir 138/2005 (Salmon Roe)*.

reglamentavimu, už visą krovinių gabenimą. Subvežėjas, daliai sutarties vykdymo sudarė sutartį su sub-subvežėju, kurios pagrindu dalį maršruto krovins buvo gabenamas kelių transportu, o likusią dalį subvežėjas asmeniškai gabeno krovinių oru. Pristačius krovinių buvo nustatyta, kad krovins buvo sugadintas jo vežimo kelių transportu metu. Dėl to siuntėjas, remdamasis vežimo oru teisiniu reglamentavimu, pareiškė ieškinį vežėjui, o pastarasis, teigdamas, kad vežimo daliai keliu turi būti taikomas CMR teisinis reglamentavimas ir yra praleistas ieškinio senaties terminas, argumentavo, kad ieškinyje turėtų būti atmestas. Danijos teismas laikė, kad šalys sudarė krovinių vežimo oru sutartį ir todėl visam vežimui turi būti taikomas vežimo oru reglamentavimas. T.y. teismas laikė, kad jei sutartis yra sudaryta dėl vežimo konkrečios rūšies transportu, nepriklausomai nuo to, kad vežėjas pasinaudojo sutartyje numatyta alternatyva ir krovins faktiškai dalį maršruto buvo gabenamas kitos rūšies transportu, sutarčiai yra taikomos tą rūšį reglamentuojančios teisinės nuostatos, o faktinis jos vykdymas šios išvados nekeičia⁷⁴.

Tiesa, šiuo klausimu Danijos teismas pažymėjo ir tai, kad jei vežėjas nusprendžia pasinaudoti sutartyje numatyta teise gabenti krovinių alternatyviomis transporto rūšimis, tokiu atveju siuntėjas turi teisę grįsti savo ieškinį tomis civilinės atsakomybės taisyklėmis, kurios taikomos faktinio krovinių vežimo transporto rūšiai⁷⁵. Toks Danijos teismo sprendimas vertintinas kritiškai. Pirmiausia, toks sprendimas sukuria teisinį netikrumą, kadangi vežėjas, net ir nepažeidęs sutarties, atsiduria blogesnėje situacijoje, kurioje jam gali būti taikomos su faktiniu vežimu nesusijusios civilinės atsakomybės taisyklės. Antra, toks teismo sprendimas yra sunkiai suderinamas su imperatyviomis tarptautinių konvencijų nuostatomis, kurios turi būti taikomos tiesiogiai. T.y. nepriklausomai nuo to, kaip yra pasirenkama kvalifikuoti tokią sutartį, yra nustatoma konkreti jai taikytina teisė. Ir tokiu atveju nėra jokio teisinio pagrindo leisti šaliai spręsti

⁷⁴ ULFBECK, V., *supra* 48, p. 373.

⁷⁵ Danijos Aukščiausiojo teismo teismo 2008 m. balandžio 23 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 120/2005 ir 138/2005 (Salmon Roe)*.

dėl kitokio teisinio režimo taikymo, kadangi tokiu būdu būtų pažeistos imperatyvios tarptautinių konvencijų tiesiogiai taikytinos nuostatos.

Tokia alternatyvioji krovinių vežimo sutartis savo esme atitinka alternatyviosios prievolės apibrėžimą⁷⁶. Visgi, nuo transporto integracijos sutarties, tokia sutartis skiriasi tuo, kad šalys sutartyje aiškiai apibrėžia alternatyvius prievolės įvykdymo būdus. T.y. šalys susitaria dėl konkrečių alternatyvių vežimo būdų ir eksplicitiškai dėl to išreiškia savo valią. CMNI konvencijos 2 straipsnis numato, kad jeigu sutartyje numatyta, kad galima rinktis iš keleto iškrovimo uostų arba pristatymo vietų, pasirinktas iškrovimo uostas arba pasirinkta pristatymo vieta, į kurią kroviny buvo faktiškai pristatytas, lemia vertinimą dėl susitarto iškrovimo uosto ar pristatymo vietos. Tai atitinka taisyklę, kad alternatyvioji prievolė tampa paprasta prievole, kai pasirinkimo teisę turintis asmuo pasirenka konkretų veiksmą (prievolės įvykdymo būdą)⁷⁷.

Atsižvelgiant į tai, laikytina, kad alternatyviosios krovinių vežimo sutarties atveju, sutartis kvalifikuojama ir teisinis režimas jai yra nustatomas remiantis faktiniu sutarties vykdymu. Vadinasi, jei vežėjas nusprendžia krovinį gabenti tik viena transporto priemone, tokia sutartis laikytina vienaarūše krovinio vežimo sutartimi. Tais atvejais, kai vežėjas pasirenka krovinį gabenti bent dvejomis skirtingomis transporto rūšimis, sutartis kvalifikuojama kaip multimodalinė krovinių vežimo sutartis.

1.2. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas

Lietuvos, kaip ir daugelio kitų valstybių, nacionalinė teisė neįtvirtina specialiojo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytino teisinio reguliavimo. Sutarčių laisvės principas numato, kad šalys yra laisvos sudaryti LR CK nenumatytas sutartis, kurioms gali būti taikomas bendrosios teisinio reguliavimo normos, sutartis gali būti laikoma mišria ir jai gali būti taikomos atskiras sutarčių rūšis reglamentuojančios teisės normos (LR CK 6.156 str.).

⁷⁶ LR CK 6.26 straipsnio 1 dalis.

⁷⁷ LR CK 6.26 straipsnio 4 dalis.

Priklausomai nuo pasirinkto sutarties kvalifikavimo, taikytinas skirtingas teisinis reguliavimas. Pavyzdžiui, jei multimodalinio krovinių vežimo sutartis, kurios pagrindu šalys susitaria dėl krovinių gabenimo keliais ir geležinkeliu, būtų laikoma mišria, kiekvienam iš vežimų etapų būtų taikomos tą vežimo etapą reglamentuojančios specialiosios šios vežimo rūšies teisinio reguliavimo normos. Tačiau, jei visgi, būtų traktuojama, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis savo esme yra unikali sutartis, kuri negali būti laikoma kelių skirtingo vežimo rūšių sutarčių samplaika, tokie sutarčiai, nesant specialiojo tokios sutarties reguliavimo, kaip krovinių vežimo bendraja prasme sutarčiai, galėtų būti taikomas tik bendrasis krovinių vežimo sutarties teisinis reguliavimas, tačiau, nepriklausomai nuo to, kad sutarties vykdymo metu krovinyje yra gabenamas tiek keliais, tiek geležinkeliu, šie sutarčiai *ipso facto* neturėtų būti taikomas šias krovinių gabenimo rūšis reglamentuojantis teisinis reguliavimas.

Priklausomai nuo pasirinkto vertinimo, įstatymų leidėjas multimodalinio krovinių vežimo sutartį, atsižvelgiant į doktrinoje sutinkamas multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo teorijas⁷⁸, galėtų laikyti: i) *sui generis* sutartimi, kuriai nėra *mutatis mutandis* taikomas vienaarūšių krovinių vežimų teisinis reglamentavimas; ii) absorbcijos sutartimi, kuomet dominuojantis sutarties elementas absorbuoja kitų sutarčių rūšių elementus; iii) kombinuota sutartimis (ne visiškai, bet panašus atitikmuo būtų mišri sutartis), kuri *de facto* yra sudaryta iš kelių vienaarūšių krovinių vežimo sutarčių, kurių kiekvienai yra taikomas jai skirtas vienaarūšis krovinių vežimo teisinis reglamentavimas. Pasirinktas sprendimas yra reikšmingas vertinant ne tik taikytiną nacionalinės teisės reglamentavimą, bet ir vertinant tarptautinių krovinių vežimo konvencijų taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai bei galimybę sukurti tarptautinį instrumentą, vieningai reglamentuojantį multimodalinius krovinių vežimus.

⁷⁸ HOEKS, M., *supra* 13, p. 57-64.

1.2.1. *Sui generis* teorija

Sui generis teorija yra grindžiama tuo, kad yra laikoma, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis ne tik sujungia kelių skirtingų vežimo būdų sutartis į vieną, bet dėl savo specifikos papildo vienaarūšės krovinių vežimo sutartis naujais kokybiniais elementais, kurie tokiose sutartyse įprastai neegzistuoja, kaip, pavyzdžiui perkėlimo ar saugojimo paslaugos. T.y. multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu yra atliekamas ne tik vežimas, bet ir jo viso organizavimas, įskaitant organizavimą tarp skirtingų transporto būdų, dėl ko MTO turi daug daugiau ir kitokios kokybės pareigų, nei vežėjas vienaarūšės krovinių vežimo sutarties pagrindu⁷⁹. Remiantis šia teorija multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra laikoma atskira, autonominė sutartimi, ji negali būti prilyginama konkrečiam vežimo būdo sutarčiai ir jai negali būti taikomas šiam vežimo būdai įtvirtintas teisinis reguliavimas.

Vertinant *sui generis* teoriją, reikia pastebėti, kad jos taikymas didžiausią reikšmę turi nacionaliniams vežimams ir atvejams, kuomet tarptautiniams vežimams yra taikoma nacionalinė teisė. Taip yra, kadangi tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo atveju, vadovaujantis dabar galiojančiomis tarptautinėmis konvencijomis, reglamentuojančiomis krovinių vežimo santykius, šios teorijos pritaikymas neleidžia visiškai „pabėgti“ nuo vienaarūšių konvencijų (kuriose yra įtvirtintos tiesioginio taikymo multimodaliniam krovinių vežimui nuostatos).

Sui generis teorijos taikymas, manytina, neleidžia visiškai išspręsti ir tarptautinių konvencijų tiesioginio taikymo (nesiremiant jose įtvirtintomis multimodaliniam krovinių vežimui reglamentuoti skirtomis teisės normomis) vertinimo nacionalinėje teisėje problemos (detaliau 3.1.3.-3.1.4. dalyse). Laikantis pozicijos, kad tarptautinių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritis lemia, kad jos turi būti taikomos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutartims, jos turi būti taikomos nepriklausomai nuo nacionalinės teisės

⁷⁹ HOEKS, M., *supra* 13, p. 60.

pasirinkto multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo. Žinoma, remiantis *sui generis* teorija, ko gero tiesiog būtų lengviau bandyti pateisinti tiesioginį konvencijų netaikymą. Tiesa, tokia nuostata nėra taikytina tuo atveju, jei *sui generis* teorija būtų įtvirtinta tarptautinio lygmens instrumente, reglamentuojančiame multimodalinius krovinių vežimus. T.y., tarptautiniu lygmeniu įtvirtinus *sui generis* multimodalinio krovinių vežimo sutarčių kvalifikavimą, būtų galima išspręsti tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo klausimą (kuris praktikoje vertinamas nevienodai (detaliau 3.1.3-3.1.4. dalyse)) multimodalinio krovinių vežimo sutartims tais atvejais, kuomet konvencijose *expressis verbis* nėra įtvirtintas šių konvencijų tiesioginis taikymas. Tokiu būdu, būtų sudarytos geresnės galimybės tarptautinio instrumento, unifikuojančio multimodalinius krovinių vežimus, sukūrimui, suteikta didesnė laisvė šalims šalių susitarimu spręsti dėl multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės ar sutarties pagrindu atsirandančius santykius reglamentuojančių sutartinių nuostatų. Be to, tarptautiniu lygmeniu įtvirtinus *sui generis* multimodalinio krovinių vežimo sutarčių kvalifikavimą bei laikantis pozicijos, kad toks reguliavimas yra *lex specialis*, vadovaujantis taisykle *lex specialis derogat legi generali*, potencialiai būtų galima sukurti labiau unifikuotą multimodalinių krovinių vežimo teisinį reguliavimą.

Vertinant *sui generis* teoriją ir MTO civilinę atsakomybę, galima pastebėti, kad *sui generis* teorijos įtvirtinimas teisėje *ipso facto* neleidžia teigti, kad tuo pačiu automatiškai turi būti taikoma vienaarūšė MTO civilinės atsakomybės sistema. T.y., pripažinus, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis savo esme yra unikali sutartis, kuriai *per se* nėra taikomas vienaarūšių krovinių gabenimo būdų teisinis reglamentavimas, įstatymų leidėjas, įtvirtindamas multimodalinių krovinių vežimo teisinį reglamentavimą, gali pasirinkti MTO civilinės atsakomybės vertinimui taikyti tiek segmentinę (tinklinę)⁸⁰ (angl. *network*), tiek modifikuotą civilinės atsakomybės sistemą. Pavyzdžiui,

⁸⁰ Kitaip dar gali būti vadinama segmentinė civilinės atsakomybės nustatymo sistema.

Vokietijos teisinėje doktrinoje, yra laikomasi nuomonės, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra atipinė (vok. *typenversmelzungsvertrag*), kurios dalys yra taip persipynusios, kad jos negali būti vertinamos individualiai, arba, kad tai yra savo esme nauja (vok. *aliud*) sutartis⁸¹. Nepaisant to, Vokietijoje teisinis MTO civilinės atsakomybės, kaip iš esmės ir visas multimodalinio krovinių vežimo, reguliavimas paremtas tinkline (angl. *network*) sistema⁸².

Verta pastebėti, kad egzistuoja ir *sui generis* doktrinos atšaka, teigianti, kad *sui generis* doktrina paneigia bet kokią vienaarūšių tarptautinių vežimus reglamentuojančių konvencijų taikymą ir todėl net ir multimodalinės tarptautinių konvencijų nuostatos nėra taikomos sudarius multimodalinio vežimo sutartį⁸³. Visgi, tokiu atveju nėra aišku, kam tada iš viso yra reikalingos specialiai įtvirtintos tarptautinėse konvencijose multimodalinius vežimus reglamentuojančios nuostatos. Be to, pastebėtina, kad Vienos konvencijos⁸⁴ 26 straipsnyje, Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo⁸⁵ 11 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas principas *pacta sunt servanda*, pagal kurį kiekviena įsigaliojusi sutartis jos šalims yra privaloma, ir šalys privalo sąžiningai ją vykdyti. Todėl yra neaišku, kaip tokią teoriją galima suderinti su šiuo principu ir priimtais tarptautiniais įsipareigojimais. Todėl ši *sui generis* doktrinos atšaka vertintina kritiškai.

Sui generis teorija gali būti siejama su jau minėta LR CK 6.156 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta teise šalims sudaryti LR CK nereglamentuojamas sutartis. Tiesa, tokiu atveju, atsižvelgiant į multimodalinių krovinių vežimo santykių gausą, įstatymų leidėjas turėtų įtvirtinti nacionalinį multimodalinių krovinių vežimų teisinį reglamentavimą, kadangi kažin ar šalių interesus ir teisinės valstybės principą gali atitikti sutarties laisvės principas, ribojamas vien bendrosiomis krovinių vežimo teisės normomis (atsižvelgiant į bendrą

⁸¹ HOEKS, M., *supra* 13, p. 63.

⁸² RITTLER, T. *Handelsgesetzbuch (HGB)*. Gründau, 2015, 452-452d str.

⁸³ LOJDA, J. The impact of CMR on Multimodal Transport. *Czech yearbook of international law*, 2015, p. 152.

⁸⁴ 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 13-480.

⁸⁵ Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas. *Valstybės žinios*, 1999, nr. 60-1948.

vienarūšių krovinių vežimo santykių teisinio reglamentavimo gausą ir išsamumą) bei tokios sutarties vertinimas, įtvirtintas LR CK 6.156 straipsnio 6 dalyje - jeigu kai kurių sutarties sąlygų nereglamentuoja nei įstatymai, nei šalių susitarimai, tai jas ginčo atveju nustato teismas remdamasis papročiais, teisingumo, protingumo bei sąžiningumo kriterijais, įstatymų ar teisės analogija.

1.2.2. Absorbcijos teorija

Absorbcijos teorija numato, kad dominuojantis elementas multimodalinio krovinių vežimo sutartyje lemia, koks teisinis režimas yra taikytinas visai sutarčiai. T.y., pritaikius šią teoriją, multimodalinio krovinių vežimo sutartis tarytum tampa vienarūše krovinių vežimo sutartimi. Toks virsmas reiškia, kad tokia sutartis daugiau nėra laikoma multimodaline, o jai yra taikomas dominuojantį krovinių gabenimo būdą reglamentuojantis teisinis mechanizmas⁸⁶. Tokia doktrina, vertinant turininguoju aspektu, galėtų būti pateisinama tais atvejais, kuomet skirtingi krovinių gabenimo būdai yra aiškiai nelygiaverčiai, pavyzdžiui, kuomet vežimas keliu yra naudojamas tik kroviniui privežti prie laivo ar traukinio, bet toks gabenimas yra labai nežymus jį lyginant su visa gabenimo distancija. Verta pastebėti, kad tokios teorijos taikymas praktikoje būtų problematiškas. Absorbcijos taikymas visais atvejais nėra pateisinamas, o atskirti atvejus, kuomet tam tikra vežimo dalis yra tokia nereikšminga, kad ji turėtų būti absorbuota iš esmės neįmanoma. Bandant tą daryti greičiausiai būtų susidurta su tikrosios šalių valios nustatymo ir galimo jos paneigimo problema (kadangi pirminė vertinimo pozicija būtų šalių sudaryta sutartis, o ji būtų multimodalinio krovinių vežimo sutartis, *de facto* reiškianti kiekvienos vežimo dalies reikšmingumą). Todėl ši teorija iš esmės galėtų būti reikšmingesnė ko gero tik tokiu atveju, kuomet šalys vežimui kelių rūšių transporto priemonėmis sudarytų vienarūšio krovinių vežimo sutartį. Tokiu atveju absorbcijos teorija leistų šalims tikėtis išsaugoti pasirinktą teisinį

⁸⁶ HOEKS, M., *supra* 13, p. 57-58.

reguliavimą visos sutarties vykdymui. Visa tai lemia, kad absorbcijos teorija viena pati savaime negali būti pakankama multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai vertinti, o šalia jos turėtų būti taikoma papildoma teorija, pavyzdžiui, modifikuota *sui generis* sutarties ar kombinuotos sutarties teorija.

Vertinant Lietuvos teisę, pastebėtina, kad joje jau galima rasti absorbcijos doktriną atitinkančią nuostatą (tiesa, ji skirta reguliuoti ne krovinių vežimo sutartis) – LR CK 6.645 straipsnio 4 dalis numato, kad jeigu atliekamų darbų pobūdis ir vertė palyginti su pagaminto, perkamo ar perdirbto daikto verte yra nedideli, tai sutartis pripažįstama ne rangos, o pirkimo-pardavimo sutartimi⁸⁷.

1.2.3. Kombinavimo teorija

Kombinavimo teorija reiškia, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra suprantama kaip sutartis, sudaryta iš keleto skirtingų krovinių gabenimo būdų sutarčių. Tokia teorija yra labai glaudžiai susijusi su tuo, kad tokiu atveju dažnai multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra laikoma kartu ir mišria sutartimi (kartais sąvokos kombinuota ar mišri vartojamos net kaip sinonimai). Visgi, reikia pastebėti, kad šiuo atveju multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas mišria sutartimi daugiau reiškia tai, kad tokie sutarčiai yra tiesiog taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos, bet atskiras teisinis reglamentavimas teisėje (dažniausiai nacionalinėje) nėra įtvirtinamas. Savo ruožtu, kombinuotos teorijos taikymas nepaneigia sutarties mišrumo, tačiau savotiškai jį modifikuoja. T.y. tokiu atveju yra atsižvelgiama tiek į mišrų sutarties pobūdį, tiek į tuo pačiu esantį sutarties išskirtinumą, dėl ko sutarčiai reguliuoti yra įtvirtinamas teisinis mechanizmas, kuris gali nukrypti savo turiniu nuo taikytinos teisės, kokia būtų taikoma, jei sutarčiai tiesiog būtų taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos. Pavyzdžiui, Nyderlandų Karalystėje civilinio kodekso 8:46 straipsnis įtvirtina prezumpciją, kad multimodalinio krovinių vežimo metu išduotas dokumentas, jei krovins

⁸⁷ MITKEVIČIUS, V., *supra* 29, p. 146.

gabenamas jūra, yra prilyginamas konosamentui⁸⁸; Estijos prievolių įstatymo 823 straipsnis numato teisę sutarties šalims susitarti, kad net ir tais atvejais, kai yra žinoma žalos kilimo vieta, civilinei atsakomybei yra taikoma ne tinklinė civilinės atsakomybės sistema, o bendrosios vežėjo civilinės atsakomybės nuostatos, įtvirtintos Estijos prievolių įstatyme⁸⁹.

Kombinavimo teorija ir mišrus multimodalinės krovinių vežimo sutarties pobūdis yra glaudžiai susijęs su multimodaliniams krovinių vežimams taikytina segmentine (tinkline) civilinės atsakomybės sistema⁹⁰. T.y. kiekvienam krovinių gabenimo būdui taikant vienerūšį teisinį to vežimo būdo reglamentavimą, MTO civilinę atsakomybę taip pat reglamentuoja būtent tam vežimo etapui, kurio metu kilo žala, taikomas vienerūšio krovinių vežimo teisinis reglamentavimas. Net jei valstybė nacionalinėje teisėje nėra įtvirtinusi kombinavimo teorijos vertinant multimodalinio krovinių vežimo sutartis, tokios sutarties vertinimas kaip mišrios sutarties *de facto* lemia segmentinės (tinklinės) civilinės atsakomybės sistemos taikymą. Tik šiuo atveju reikia pastebėti, kad to teisiniai pagrindai yra skirtingi: vienu atveju tai yra specialioji valstybės nacionalinė norma, įtvirtinanti tokį teisės taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, kitu atveju, tai bendroji valstybės teisės norma, įtvirtinanti teisės taikymą mišrios sutarties atveju.

Pastebėtina, kad kombinuotos teorijos, bendraja prasme, pripažinimas teisėje nekliudo nustatyti kitokią nei segmentinę (tinklinę) MTO civilinės atsakomybės nustatymo sistemą, pavyzdžiui – modifikuotą segmentinę (tinklinę) ar net unifikuotą (kaip ir kitas specialiąsias taisykles). Tiesa, reikia atsižvelgti, kad tokios taisyklės negali pakeisti ar eliminuoti tiesiogiai taikomos tarptautinės teisės nuostatų ir jų taikymo šalių santykiams.

⁸⁸ Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>>.

⁸⁹ Estijos prievolių įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/506112013011/consolidate>>.

⁹⁰ HOEKS, M., *supra* 13, p. 59.

⁹¹ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003, *supra* 5, para. 50.

Lietuvos teisėje, nesant multimodalinio krovinių vežimo sutarties teisinio reglamentavimo, savaime suprantama, nėra nuostatų, įtvirtinančių kombinuotą šios sutarties traktavimą. Kita vertus, LR CK 6.156 straipsnio 3 dalyje yra įtvirtinta, kad šalys turi teisę sudaryti sutartį, turinčią kelių rūšių sutarčių elementų. Tokiai sutarčiai taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos, jeigu ko kita nenumato šalių susitarimas arba tai neprieštarauja pačios sutarties esmei.

Vienoje iš nedaugelio bylų Lietuvos teismuose, kuriuose buvo sprendžiamas multimodalinio krovinių vežimo sutarties klausimas, Lietuvos Apeliacinis teismas, remdamasis švelniąja teise, pažymėjo⁹², kad krovinių multimodalinio vežimo sutartis kvalifikuojama krovinių vežimo sutartimi. Nacionaliniuose teisės aktuose „multimodalinio vežimo“ apibrėžtis nėra pateikta. Bet, krovinių vežimas laikomas multimodaliniu, kai krovins gabenamas naudojant du ir daugiau transporto rūšių. Tarptautinėje ir užsienio valstybių teisinėje praktikoje vyrauja MTO civilinės atsakomybės režimo nustatymas pagal „tinklo sistemos“ kriterijų, t. y. vežėjo atsakomybės už krovinių praradimą, sugadinimą sąlygos ir apimtis nustatoma pagal teisę, reglamentuojančią krovinių vežimo stadiją, kurioje buvo padaryta žala. Taikant šį kriterijų nagrinėjamoje byloje ir nustatius, kad dalis krovinių buvo prarasta jį gabenant geležinkeliais, šalių teisės ir pareigos dėl šios konkrečios krovinių dalies turėtų būti nustatomos vadovaujantis SMGS nuostatomis⁹³.

Vertinant nurodytą, galima manyti (labiau tikėtina), kad Lietuvos apeliacinis teismas *de facto*, nors to ir nenurodydamas motyvuose ir remdamasis iš esmės tik švelniąja teise, kvalifikavo multimodalinio krovinių vežimo sutartį mišriąja sutartimi (o ne *sui generis* sutartimi). Tiesa, kadangi to nėra nurodyta motyvuose (motyvai yra pagrįsti švelniąja teise), tai negalima tvirtai teigti, kad kilus ginčui, kurio metu būtų sprendžiamas multimodalinės krovinių vežimo sutarties vertinimo klausimas, būtų tikrai pripažinta, kad ši sutartis yra mišri (o ne *sui generis*), kadangi net ir sutarčiai esant *sui generis*, įstatymų leidėjas gali

⁹² Lietuvos apeliacinio teismo 2014 m. gruodžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-1414/2014.

⁹³ MITKEVIČIUS, V., *supra* 29, p. 146.

pasirinkti nacionaliniame reglamentavime įtvirtinti segmentinės (tinklinės) civilinės atsakomybės sistemos taikymą. Kaip jau buvo minėta, multimodalinės sutarties buvimas mišria *de facto* lemia segmentinės (tinklinės) civilinės atsakomybės sistemos taikymą, kadangi, kaip numato LR CK 6.156 straipsnio 3 dalis - tokiai sutarčiai taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos. Svarbu pažymėti, kad tokiu atveju (t.y. pritaikius nacionalinės teisės „aplinkelį“), taikant tarptautines krovinių vežimo konvencijų nuostatas ginčo šalių santykiams, reikia tą daryti ne automatiškai, o įvertinti šių konvencijų taikymo sritį, kadangi ne visais atvejais konvencijos nuostatos gali būti taikomos, kas reikštų, kad šalių ginčui spręsti turėtų būti taikoma nacionalinės teisė. Kaip pavyzdį galima pateikti situaciją, kuomet kroviny s multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu yra plukdomas jūra iš Kylio į Klaipėdą, o Klaipėdoje perkraunamas ir gabenamas kelių transporto priemone į Vilnių. Paskutiniojo etapo metu kyla žala kroviniui. Taikant tinklinės civilinės atsakomybės sistemą, MTO civilinę atsakomybę reglamentuotų teisinis krovinių gabenimo keliais reguliavimas. Pateiktame pavyzdyje turime situaciją, kuomet vežimas keliu yra vykdomas valstybės teritorijos ribose, o tarptautinis vežimas vykdomas kita transporto priemone, kroviny s yra perkraunamas, t.y. jūra gabenamas be pačios transporto priemonės. Tokiu atveju, pavyzdžiui, M. A. Clarke teigimu, CMR konvencija iš viso nėra taikoma⁹⁴. Kita vertus, yra ir priešingas požiūris, t.y. teigiantis, kad CMR konvencijos taikymui pakanka, kad pats vežimas būtų tarptautinis, nepriklausomai nuo to, kad vežimo keliais dalis yra nacionalinė. Visgi, CMR konvencijos taikymas nacionalinėms vežimo dalims nebūtų suderinamas su jos tikslu⁹⁵. Be to, jeigu yra taikoma kombinavimo teorija ir segmentinės (tinklinės) civilinės atsakomybės sistema, tai reiškia, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra skaidoma į dalis ir būtent atskirų dalių pagrindu vertinama. Tokiu atveju, vežimo keliais dalis turi būti vertinama individualiai ir dėl to multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, kurioje vežimas

⁹⁴ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 6th ed. London: Informa Law, 2014, p. 34.

⁹⁵ HOEKS, M., *supra* 13, p. 124.

keliais yra nacionalinis, kaip, kad pateiktu pavyzdžiu, CMR konvencija negali būti taikoma. Tai lemia, kad turi būti taikoma Lietuvos teisės krovinių vežimo keliais teisinis reguliavimas. Tačiau Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso⁹⁶ 46 straipsnio 5 dalis numato, kad CMR konvencijos nuostatos yra taikomos sprendžiant atsakomybės ribojimo klausimą. Vadinasi, pateiktoje situacijoje MTO civilinė atsakomybė bus nustatoma remiantis Lietuvos nacionaline teise, o jo atsakomybės ribojimas – remiantis CMR konvencija⁹⁷.

Galiausiai, vertinant kombinavimo teoriją, pastebėtina, kad ji neleidžia nustatyti taikytinos teisės visais multimodalinio krovinių vežimo sutarties atvejais. Pavyzdžiui, atskirais atvejais gali būti nežinoma kuriame vežimo etape žala kilo, žala kyla nuosekliai, kelių vežimo etapų metu, ir nėra žinomos žalos kilimo proporcijos. Kombinavimo teorija, segmentinė (tinklinė) civilinė atsakomybė lemia, kad iš esmės kiekvienas atskiras krovinių vežimo etapas yra reglamentuojamas atskiru teisiniu reglamentavimu, tačiau taikytinos teisės nustatymui ir jos taikymui sprendžiant iškilusį klausimą pirmiausia reikia nustatyti, kokiam etape žala kilo/įvyko įvykis. Ir šiame etape kyla klausimas, kokią teisę taikyti tais atvejais, kai nėra žinoma, kuriuo vežimo etapu žala kilo ar tais atvejais, kai nustatoma, kad žala progresyviai didėjo viso vežimo ar kelių jo etapų metu (tačiau negalima nustatyti, kuriuo etapu kiek konkrečiai žalos kilo). Kitas šios sistemos trūkumas yra tai, kad ji nepadaeda nustatyti teisės taisyklių kai vienas vežimo etapas (*inter alia* teisinis reglamentavimas) yra pasibaigęs, o kita dar neprasidėjęs. Dėl šių aplinkybių gali egzistuoti atvejai, kai bus taikomas net ne konkrečios vežimo rūšies teisinis reguliavimas, o bendrasis vežimų ir/ar civilinės atsakomybės teisinis reguliavimas, įtvirtintas nacionalinėje teisėje.

⁹⁶ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772, 46 straipsnio 5 dalis.

⁹⁷ MITKEVIČIUS, V., *supra* 29, p. 147.

1.2.4. Apibendrinimas

Multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas *per se de jure* nepakeičia tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo srities. Tačiau toks kvalifikavimas yra reikšmingas, kadangi multimodalinio krovinių vežimo sutartį kvalifikavus kombinuotąja sutartimi, priklausomai nuo lygmens, kuriuo yra kvalifikuojama, gali būti sukuriamas tarptautinis arba nacionalinis teisės „aplinkelis“, kurio pagrindu multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai būtų taikytinos tarptautinės vienerūšės krovinių vežimo konvencijos (arba ne, jei būtų pasirinktas *sui generis* kvalifikavimas neįtvirtinant segmentinio reglamentavimo). Jei kvalifikavimas nacionalinėje teisėje neįtakoja šalių galimybės pasirinkti sutarčiai taikytinos teisės, tai kvalifikavimas tarptautiniu mastu tą riboja ženkliai, nes *de facto* praplečia tiesioginę tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritį.

2005 m. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo dokumentų ir civilinės atsakomybės reglamentavimo projekte⁹⁸, kuriuo buvo siūloma regioniniu mastu įtvirtinti vienerūšį MTO civilinės atsakomybės režimą, ekspertų grupė pažymėjo, kad *prima facie* vienerūšės krovinių vežimo tarptautinės konvencijos skiriasi nuo šio režimo reguliuojamų multimodalinio krovinių vežimo sutarčių⁹⁹, kurios yra laikytinos *sui generis*¹⁰⁰. T.y. nors *sui generis* doktrina turi ir teisinį pagrindimą (detaliau 1.2.1. dalyje), visgi, *sui generis* teorija turi ir gana stiprų politinį pagrindimą.

Atkreiptinas dėmesys, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis kilo atsiradus paprastesnio krovinių gabenimo poreikiui, t.y. gabenimo nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*) siuntėjui nesigilinant į paties proceso organizavimo niuansus. Multimodalinio krovinių vežimo sutartis, savo esme bei teisių/pareigų

⁹⁸ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J. *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC). Final Report Task B: Intermodal liability and documentation* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 24 d.]. Prieiga per internetą: <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Intermodal%20liability%20and%20documentation.pdf>>.

⁹⁹ T.y. multimodalinio krovinių vežimo sutarčių.

¹⁰⁰ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, p 13; RAMBERG, J. The future of International Unification of Transport Law. *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 41, 2001, p. 458.

turiniu, skiriasi tiek nuo krovinių vežimo sutarties (detaliau 1.2.1. dalyje), tiek nuo ekspedijavimo sutarties (detaliau 1.3.2.4. dalyje). Pripažinus, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra kombinuota ar mišri sutartis, manytina, būtų paneigta priežastis, kodėl tokia sutartis atsirado. T.y. savo teisių/pareigų visuma unikalus institutas *de facto* būtų išskaidomas į atskiras krovinių vežimo sutartis ir ekspedijavimo sutartį (kiek MTO teisių/pareigų nepatenka į išskirtas krovinių vežimo sutartis) taip grąžinant teisinio santykio šalis į archajinę konstrukciją.

Dėl to, manytina, multimodalinio krovinių vežimo sutartis turėtų būti laikoma *sui generis* sutartimi.

1.3. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atribojimas nuo panašių sutarčių

1.3.1. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atribojimas nuo tiesioginio kombinuotojo susiekimo ir nuosekliojo vežimo sutarčių¹⁰¹

Pavyzdžiui, LR CK 6.811 straipsnis numato tiesioginio kombinuoto susisiekimo sutartį (sampratą), ją trumpai apibūdindamas kaip transporto įmonių santykius, susijusius su krovinių vežimu skirtingų transporto rūšių priemonėmis pagal vieną vežimo dokumentą (tiesioginis kombinuotas susisiekimas), papildomai nurodant, kad tokių vežimų organizavimą reglamentuoja atitinkamų transporto organizacijų sudarytos sutartys. Iš pateikto apibrėžimo gali kilti hipotezė, kad pateikta samprata atitinka multimodalinio krovinių vežimo sampratą bei yra taikoma reguliuojant pagal šią sutartį kylančius teisinius santykius. Todėl, siekiant teisinio aiškumo, yra tikslinga įvertinti multimodalinio krovinių vežimo, tiesioginio susisiekimo, tiesioginio kombinuotojo susisiekimo, nuosekliojo krovinių vežimo ir nuosekliojo kombinuotojo krovinių vežimo sutarčių sampratą, tarpusavio darną.

¹⁰¹ Disertacijos dalis publikuota MITKEVIČIUS, V., *supra* 29, p. 137-140.

Teisės doktrina šių sutarčių (ir sąvokų) klausimu nėra vienalytė ir aiški. Pavyzdžiui, R. de Witt nurodo, kad tiesioginio susisiekimo sutarties sąvoka naudojama apibūdinant įvairiausių skirtingus vežimus, tame tarpe ir nuosekliuosius vežimus. T.y. tiesioginio susisiekimo sąvoka vartojama tiek apibūdinant gabenimus, kuomet krovinys yra perkraunamas iš vieno laivo į kitą, tiek vežimus, kuomet vežėjas dalį maršruto gabena krovinį savo rizika, o kitai daliai maršruto, veikdamas kaip agentas, sudaro sutartį su kitu vežėju, tampančiu tos pačios sutarties šalimi (nuosekliuosius vežimus)¹⁰². M. Hoeks tiesioginio susisiekimo sutartimi laiko sutartį, kurios pagrindu krovinys yra gabenamas, nebūtinai jūra (kaip nurodo R. de Witt), bent dvejomis skirtingomis transporto priemonėmis (t.y. jei egzistuoja krovinio perkrovimas, nepriklausomai nuo to ar krovinys yra gabenamas tos pačios rūšies transporto priemonėmis, ar skirtingų rūšių transporto priemonėmis)¹⁰³.

Istoriškai, tiesioginio susisiekimo sutartimi yra laikoma sutartis, kuri yra sudaroma krovinio gabenimui jūra nuo pakrovos uosto iki iškrovos uosto kuomet krovinys yra gabenamas ne tiesiogiai, o maršrutui susidedant bent iš kelių gabenimo jūra etapų, t.y. sutartyje numatomas bent vienas krovinio vežimo „tranzitinis“ etapas¹⁰⁴. Kitaip tariant, ši sutartis pasižymi tuo, kad krovinys yra gabenamas tos pačios rūšies transporto priemone, tačiau keliais etapais. Tiesioginio susisiekimo sutartimi vežėjas įsipareigoja gabenti krovinį bent keliomis transporto priemonėmis (asmeniškai ar pasitelkiant subvežėjus) ir prisiima atsakomybę už visą krovinio gabenimą¹⁰⁵.

Tiesioginio susisiekimo vežimu turėtų būti laikomas (plačiąja prasme¹⁰⁶) tik toks vežimas, kuomet krovinys vienos sutarties pagrindu vežėjo atsakomybe viso gabenimo laikotarpiu yra gabenamas bent dvejomis skirtingomis vienos rūšies¹⁰⁷ transporto priemonėmis. Priešingai, tiesioginio vežimo sutartis įgautų

¹⁰² DE WITT, R. *supra* 12, p. 295.

¹⁰³ HOEKS, M., *supra* 13, p. 82.

¹⁰⁴ EDER, B. *Scrutton on charterparties and bills of lading*. 22nd ed. London: Sweet & Maxwell, 2011, p. 367.

¹⁰⁵ HOEKS, M., *supra* 13, p. 82.

¹⁰⁶ Minėta, kad siaurąja prasme tokiu vežimu yra laikomas tik vežimas, kuomet yra gabenama jūra.

¹⁰⁷ DE WITT, R. *supra* 12, p. 295.

multimodalinio krovinių vežimo, nuosekliojo vežimo sutarčių požymių, sąvoka būtų klaidinanti ir nenaudinga¹⁰⁸, o sutarčiai ir jos šalims taikytina teisinių režimą nustatyti būtų sudėtinga. T.y., vertinant turininguoju aspektu, tiesioginio kombinuotojo susisiekimo sutartis ir multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra tapačios.

Vežimas, kuomet vežėjas prisiima atsakomybę už visą krovinio vežimą nuo pakrovos taško iki iškrovos taško savo esme skiriasi nuo mišrios vežimo ir ekspedijavimo sutarties, kuomet vežėjas dalyje vežimo veikia kaip agentas, o kitas vežėjas prisijungia prie bendros vežimo sutarties. Daugelis tarptautinių vienuarūšio krovinių vežimo konvencijų¹⁰⁹ tokius vežimus vadina nuosekliojo (angl. *successive*) krovinių vežimo sutartimi. T.y. tokia sutartis, kurios pagrindu vežimą vykdo paeiliui keli vežėjai, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje. Tokios sutarties atveju susitariantis paslaugų teikėjas iš esmės dalį laiko veikia kaip vežėjas, o dalį – kaip krovinio ekspeditorius. Atitinkamai, remiantis tuo, koks teisinis statusas konkrečiu gabenimo laikotarpiu yra priskiriamas paslaugų teikėjui, yra vertinama ir paslaugų teikėjo atsakomybė¹¹⁰.

Nuosekliojo krovinių vežimo sutarties esminis bruožas – keli vežėjai tos pačios sutarties dalyviai ir dalies sutarties šalių dvigubas statusas. Tai yra ir skiriamasis bruožas nuo multimodalinio krovinių vežimo sutarties, kadangi, multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju sutartis dėl viso vežimo sudaroma su vienu subjektu – MTO -, kuris savo vardu ir rizika įsipareigoja įvykdyti sutartyje numatytą krovinio (-ių) vežimą. Kadangi nuosekliojo krovinių vežimo esminis sutarties bruožas yra sutarties dalyviai ir jų teisinis statusas, dėl to, gali egzistuoti ir nuosekliojo kombinuotojo krovinių vežimo sutartis (kuri nėra tapati multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai), kuomet krovinsys yra

¹⁰⁸ THOMAS, R., *supra* 28, p. 770.

¹⁰⁹ Pavyzdžiui, CMR konvencijos 34 straipsnis, Monrealio konvencijos 36 straipsnis, CIM taisyklių 26 straipsnis.

¹¹⁰ HOEKS, M., *supra* 13, p. 83.

gabenamas keliomis skirtingomis transporto rūšimis ir sutarties dalyviais yra keli skirtingi vežėjai.

Vertinant nuosekliojo kombinuotojo krovinių vežimo sutartis, reikia pastebėti, kad tokia sutartis yra laikytina praeities relikvija, nebeatspindinti dabartinių komercinių santykių¹¹¹, o, priešingai, atskirais atvejais sukuria daugiau žalos nei naudos dėl skirtingos sampratos skirtingose jurisdikcijose¹¹². T.y. šiuo metu retai kas sudarinėja tokias sutartis, o vietoj to renkasi pasitelkti sutarties vykdymui subvežėjus. To priežastis, viena, gali būti tai, kad, kaip pažymi M. A. Clarke¹¹³, tam, kad vežėjas taptų paeiliui vežančiu vežėju, t.y. prisijungtų prie sutarties, jis turėtų perimti ne tik krovinį, bet ir pirminį važtaraštį įsipareigodamas gabenti pagal jame nurodytas sąlygas. Savo ruožtu, jei vežėjas išduoda naują važtaraštį, nėra galima laikyti, kad jis prisijungė prie sudarytos sutarties ir jos sąlygų. Todėl tokia sutartis nėra patogi vežėjams. Antra, šiais laikais yra paplitęs vežimas nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*), o siuntėjui dažnai net nėra aktualu kokiomis transporto priemonėmis krovins bus gabenamas. Dėl to, siuntėjai nėra suinteresuoti turėti sudėtingus santykius su keletu vežėju ir dar tuo pačiu metu jiems turint dvejopą teisinį statusą. Siuntėjams norint paprastumo ir aiškumo, ypač, kuomet krovins turi būti gabenamas skirtingų rūšių transporto priemonėmis, ima dominuoti multimodalinio krovinių vežimo sutartys.

Tuo pačiu pastebėtina, kad nors LR CK 6.811 straipsnyje, kaip minėta, vartojamas tiesioginio kombinuotojo susisiekimo sutarties terminas, savo esme analogiškas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, normos tikslas yra

¹¹¹ JOHANSSON, S. O. *An Outline of Transport Law – International Rules in Swedish Context*. 2nd ed. Stockholm: Jure Förlag. 2014, p. 133; RAMBERG, J., *supra* 34, p. 102; SPANJAART, M., *supra* 15, p. 54; SPANJAART, M. The successive carrier: A relic from the past. *Uniform Law Review*, Vol. 21, No. 4, 2016.

¹¹² Pavyzdžiui, Belgijos, Italijos, Ispanijos teismai traktuoja CMR konvencijos 34 straipsnį vadovaujantis lingvistiniu aiškinimu, Vokietijos ir Austrijos teismai reikalauja, kad pradinis važtaraštis būtų perleistas visiems paeiliui einantiems vežėjams, kad ši norma galėtų būti taikoma, Anglijos, Prancūzijos ir Nyderlandų Karalystės teismai nuosekliųjų vežimų teisinį reglamentavimą, įtvirtintą CMR konvencijos 34 straipsnyje, taiko ir subvežimo sutartims. SPANJAART, M., *supra* 15, p. 54.

¹¹³ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 169.

reguluoti nuosekliuosius kombinuotuosius vežimus, o ne multimodalinį krovinių vežimą¹¹⁴.

1.3.2. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atribojimas nuo ekspedijavimo sutarties

2005 m. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo dokumentų ir civilinės atsakomybės reglamentavimo projekte¹¹⁵ buvo pristatyta transporto integratoriaus, kaip asmens, sudarančio savo vardu sutartį su siuntėju ir prisiimančio atsakomybę už sutarties įvykdymą¹¹⁶, sąvoka. Nors lingvistiškai ji skiriasi nuo MTO sąvokos, tačiau iš pateikto sąvokos apibrėžimo ir jos komentaro yra matyti, kad sąvoka iš esmės yra tapati MTO sąvokai¹¹⁷. Svarbu tai, kad tame pačiame projekte pateikta sutarties, kurią sudaro transporto integratorius arba MTO, sąvoka apima ir tuos atvejus, kai transporto integratorius įsipareigoja pats vykdyti krovinio vežimą, ir tuos atvejus, kai jis įsipareigoja rūpintis krovinio pervežimo procesu¹¹⁸. Šiuo atveju atkreiptinas dėmesys, kad pati rūpinimosi krovinio vežimu samprata skiriasi nuo vežimo tuo, kad ji papildomai apima ir viso krovinio vežimo proceso organizavimą¹¹⁹. Profesorius J. Ramberg, kuris buvo vienas iš šio Europos Sąjungos 2005 m. projekto kūrėjų, rūpinimąsi krovinio pervežimu apibūdina kaip pareigą, kuri apima ne tik fizinį krovinio gabenimą, bet krovinio gabenimo organizavimą pasitelkiant trečiuosius asmenis kaip subvežėjus¹²⁰. Vadinas, tokiu būdu Europos Sąjungos 2005 m. projektu buvo labai aiškiai išreikštas požiūris, kad tais atvejais, kuomet subjektas sudaryta sutartimi įsipareigoja savo rizika atlikti krovinio gabenimą kelių skirtingų transporto rūšių priemonėmis, nepriklausomai nuo to, ar jis gabena asmeniškai, ar išimtinai pasitelkdamas subvežėjus, o pats

¹¹⁴ MITKEVIČIUS, V., *supra* 29, p. 140.

¹¹⁵ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98.

¹¹⁶ *Ibid.* 1 straipsnio f dalis.

¹¹⁷ *Ibid.* 1 straipsnio f dalis.

¹¹⁸ *Ibid.* 1 straipsnio a dalis.

¹¹⁹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 134.

¹²⁰ RAMBERG, J., *supra* 34, p. 19.

tik rūpinami krovinio pervežimu, jis yra laikomas transporto integratoriumi (MTO), bet ne ekspeditoriumi. Dėl to doktrinoje yra sutinkama pozicija, kad Europos Sąjungos 2005 m. projekte įtvirtinta transporto integratoriaus sąvoka daug nesiskiria nuo tradicinės ekspeditoriaus sampratos¹²¹. Juolab, kad Europos Sąjungos 2005 m. projekte yra pažymima, kad kadangi projektu nustatomas režimas skirtas reguliuoti ne tik įsipareigojimus gabenti, bet ir įsipareigojimus rūpintis krovinio vežimu, šis reglamentas gali būti taikomas ir ekspeditoriams¹²². Tai leidžia kelti klausimą ar multimodalinio krovinių vežimo sutartis absorbavo ekspedijavimo sutartį ir tais atvejais, kuomet šalys susitaria dėl multimodalinio krovinių gabenimo, dėl šios sutarties specifikos: pridėtinių pareigų MTO ir dėl to egzistuojančios jo atsakomybės už krovinį visą jo gabenimo laikotarpį, visais atvejais sudaryta sutartis yra kvalifikuojama multimodalinio krovinių vežimo sutartimi, ar atskirais atvejais (ir kokioms sąlygoms esant) visgi galima sudarytą sutartį kvalifikuoti ekspedijavimo sutartimi.

1.3.2.1. Ekspedijavimo samprata

Tradiciškai krovinių ekspeditorius yra suprantamas kaip siuntėjo agentas, organizuojantis pastarojo krovinių gabenimą. Iš to seka, kad tipinės ekspeditoriaus pareigos yra organizuoti transportą, mokėti už krovinių vežimą, apdrausti krovinį, jį supakuoti, rūpintis muitinės procedūromis ir pan. Už ekspeditoriaus teikiamas paslaugas, tradiciškai, krovinio siuntėjas moka ekspeditoriui užmokestį, kuris apskaičiuojamas tam tikru procentu nuo krovinio gabenimo išlaidų¹²³. Visos krovinio gabenimo išlaidos, savo ruožtu, tenka krovinio siuntėjui.

Visgi, dažnu atveju ekspeditoriai neveikia tradiciniu būdu. Pastaruoju metu vis dažniau ekspeditoriai veikia ne kaip agentai, o savo vardu imasi organizuoti krovinio vežimą, už kurį jam yra mokamas fiksuotas užmokestis, o

¹²¹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 135.

¹²² CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, p. 18.

¹²³ TETLEY, W. *Marine cargo claims. Vol. 2. Chapters 32 to 46*, 4th ed. Cowansville : Thomson Carswell, 2008, p. 1694.

ekspeditoriaus uždarbį, tokiu atveju sudaro kainos skirtumas, kurį ekspeditorius gauna iš siuntėjo ir kurį moka savo subvežėjams. Krovinių vežimo sektoriuje įsigalėjus krovinių vežimui konteineriais, dažna praktika, kuomet ekspeditorius akumuliuoja kelių skirtingų krovinius į vieną konteinerį tokiu būdu, *inter alia* ir savo klientams, mažindamas krovinių vežimo sąnaudas. Tokiais atvejais dažniausia ekspeditorius už krovinių atsako taip pat kaip už jį atsako vežėjas¹²⁴. Galiausiai, yra pastebėtina tendencija, kad ekspeditoriai, veikiantys kaip vežėjai, vis dažniau sudaro multimodalines krovinių vežimo sutartis tą išreikšdami *expressis verbis*, kurių pagrindu jie, kaip MTO, įsipareigoja vykdyti gabenimą nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*) ir prisiimti atsakomybę už krovinių viso gabenimo metu¹²⁵. Kitą vertus, ekspedicijos ir vežimo sutarčių „susiliejimui“ įtaką padarė ne tik tai, kad ekspeditoriai pradėjo prisiimti netipines ar labiau vežėjams būdingas pareigas, bet ir tai, kad vežėjai, sudarydami vežimo sutartis, pradėjo patys *de facto* vykdyti ekspeditoriams labiau būdingas vežimo organizavimo pareigas patį gabenimą perleisdami subvežėjams. T.y., kartu su „popierinio“ vežėjo (angl. *paper carrier*) atsiradimu, skirtumas tarp vežimo tarpininko, kaip ekspeditoriaus, ir vežėjo tapo labai nežymus¹²⁶. Dėl tokio pasikeitusio ekspeditorių vaidmens užsienio valstybėse yra susiformavę tarpiniai tarp ekspeditoriaus ir krovinių vežėjo teisiniai institutai.

Geriausiai iš jų yra žinomas Prancūzijoje įtvirtintas *commissionaire de transport* institutas. Dar visai neseniai, nesant statutinio reglamentavimo, *commissionaire de transport* samprata buvo suprantama vadovaujantis Prancūzijos kasacinio teismo 1988 m. sprendimu¹²⁷. 2011 m. buvo papildytas Prancūzijos Transporto kodeksas, kurio 1411-1-1^o straipsnis *commissionaire de transport* sąvoką apibrėžė kaip subjekto, kuris, savo atsakomybe ir vardu, o taip pat savo nuožiūra pasirinkdamas transporto rūšis krovinių gabenimui, organizuoja krovinių vežimą siuntėjo naudai¹²⁸. T.y. *commissionaire de*

¹²⁴ *Ibid.*, p. 1695.

¹²⁵ FAGHFOURI, M., *supra* 34, p. 349.

¹²⁶ VERHEYEN, W, *supra* 55, p. 149.

¹²⁷ Prancūzijos kasacinio teismo 1988 m. vasario 16 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 86-18309*.

¹²⁸ LEGROS, C. *Transport Law in France*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2012, p. 183.

transport yra suprantamas kaip transporto specialistas, kuriam yra pavedama ekspedijuoti krovinį iki galutinio paskirties taško. *Commissionaire de transport* turi visišką laisvę spręsti dėl to, koku būdu, maršrutu ir kokiomis priemonėmis yra geriausia organizuoti krovinių vežimą ir tam sudaryti sutartis su trečiaisiais asmenimis. Kadangi siuntėjas žino tik *commissionaire de transport* asmenį, *commissionaire de transport* yra atsakingas ne tik už su veiksmus ir neveikimą, bet ir už savo darbuotojus bei patikėtinius, taip jo vežėjus ir subvežėjus. Ši atsakomybė apima įstatyme įtvirtintą *commissionaire de transport* pareigą garantuoti: i) krovinio atvykimą važtaraštyje nurodytu laiku; ii) krovinio išsaugojimą nuo jo netekimo ar sužalojimo; iii) už visus tarpininkų, kuriems jis perduoda krovinį, veiksmus¹²⁹. Visgi, tokiu atveju *commissionaire de transport* atsako ne kaip vežėjas ir *commissionaire de transport* vežėjui taikomas teisinis reglamentavimas nėra taikomas. Pastebėtina, kad remiantis Prancūzijos komercinio kodekso L 132-5 straipsniu, garantija dėl krovinio išsaugojimo nėra imperatyvi, t.y. šalys gali susitarti dėl jos netaikymo. Ir nors Prancūzijos praktikoje kol kas nėra įprasta susitarti netaikyti šios nuostatos, įprasta bendrųjų sąlygų nuostata yra įtvirtinanti ribotą *commissionaire de transport* atsakomybę¹³⁰. Dėl to, gali egzistuoti situacija, kuomet faktinis vežėjas, pavyzdžiui, CMR konvencijos 29 nuostatos pagrindu atsakytų neribotai, tačiau *commissionaire de transport* civilinė atsakomybė būtų ribota. Jei *commissionaire de transport* yra pripažįstamas atsakingu prieš siuntėją, jis turi atgręžtinio reikalavimo teisę reikalauti iš vežėjo ar bet kurio kito atsakingo subjekto, su kuriuo jis yra sudaręs sutartį¹³¹.

Jungtinėse Amerikos Valstijose, panašiai kaip ir Prancūzijoje, yra skiriamas *Non-Vessel-Operating Common Carrier* (NVOCC) teisinis statusas. NVOCC yra laikomas tarpininku tarp krovinių siuntėjo ir laivo operatoriaus, faktiškai gabenančio krovinį. NVOCC kombinuoja skirtingų siuntėjų krovinius į vieną siuntą ir siunčia juos pateikdamas šį krovinį vežėjui dažniausiai viename

¹²⁹ SMEELE, F. Legal conceptualisations of the freight forwarder: some comparative reflections on the disunified law of forwarding. *International maritime law*, Vol. 21, Nr. 6, 2015, p. 453.

¹³⁰ LEGROS, C., *supra* 128, p. 186.

¹³¹ *Ibid*, p. 184.

konteineryje. NVOCC siuntėjams išduoda konosamentus, o iš faktinio vežėjo taip pat gauną konosamentą bendram kroviniui, kuriame krovinio savininkas gali būti ir nenurodomas. NVOCC yra taikomas krovinių vežėjui taikomas teisinis reguliavimas ir jie yra atsakingi už kroviniui gabenimo metu padarytą žalą¹³².

Vokietijoje, savo ruožtu, statutinė teisė tiesiog įtvirtina atvejus, kuomet ekspeditoriams yra taikoma krovinio vežėjui taikoma civilinės atsakomybės sistema. Pirmiausia, Vokietijos komercinio kodekso 458 straipsnis numato, kad ekspeditorius turi teisę gabenti krovinius asmeniškai. Jei jis pasinaudoja šia teise, jam yra taikomos teisės ir pareigos, taikomos krovinių vežėjui. Antra, jei šalių susitarimu yra nustatoma konkreti atlygio suma, apimanti ir ekspeditoriaus patiriamus gabenimo kaštus, ekspeditoriui yra taikomos teisės ir pareigos, taikomos krovinių vežėjui¹³³. Trečia, jei ekspeditorius pasinaudoja galimybe ir apjungia kelių skirtingų siuntėjų krovinius į vieną siuntinį ir gabena jis pagal vieną važtaraštį savo vardu, jam yra taikomos teisės ir pareigos, taikomos krovinių vežėjui¹³⁴. Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas taip pat įtvirtina nuostatą, kad ekspeditorius, tiek, kiek jis pats gabena krovinį pagal sutartį, pagal kurią jis turėjo organizuoti krovinio vežimą pasitelkiant kitus asmenis, yra laikomas krovinio vežėju¹³⁵. Tačiau reikia atkreipti dėmesį, kad minėtais atvejais ekspedicijos sutartis netampa vežimo sutartimi, o tiesiog ekspeditoriui yra taikoma vežėjo civilinė atsakomybė (tai yra ypatingai svarbu nustatant taikytiną teisę, *inter alia*, sprendžiant dėl tarptautinių sutarčių taikymo šalių sudarytai sutarčiai, tuo pačiu siekiant išvengti paralelinio bylos nagrinėjimo). Tą savo praktikoje yra pažymėjęs ir Nyderlandų Karalystės Aukščiausiasis Teismas byloje *GMS v Peterson* nurodęs, kad tai, kad statutinė teisė nustato ekspeditoriui vežėjo tipo atsakomybę, nereiškia, kad ekspedicijos sutartis tampa vežimo sutartimi¹³⁶. Tai reiškia, kad, pavyzdžiui, tarptautinio gabenimo keliais atveju,

¹³² TETLEY, W., *supra* 123, p. 1706-1707.

¹³³ RITTLER, T., *supra* 82, 459 straipsnis.

¹³⁴ *Ibid*, 460 straipsnis.

¹³⁵ Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas, *supra* 88, 8:61 straipsnio 1 dalis.

¹³⁶ Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2008 m. sausio 25 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. C06/257HR*; SMEELE, F., *supra* 129.

nors ekspeditoriui ir būtų taikoma vežėjo atsakomybė, sutartis, kaip tokia, nebūtų reglamentuojama CMR konvencijos.

Lietuvoje teisinis reguliavimas neįtvirtina tarpinio statuso tarp ekspeditoriaus ir vežėjo.

1.3.2.2. Ekspedijavimo sutarties ir krovinių vežimo sutarties atribojimo reikšmė

Ekspeditoriaus ir krovinių vežimo (*inter alia* multimodalinio krovinių vežimo sutarties, jei yra laikoma, kad ji nėra ta pati ekspedicijos sutarčiai) sutarties atskyrimas yra itin svarbus. Priklausomai nuo sutarties kvalifikavimo, skiriasi sutarčiai taikytina teisė, jurisdikcijos nustatymo taisyklės bei dėl to subjekto civilinės atsakomybės nustatymo taisyklės. Jeigu krovinių vežimą skirtingomis transporto rūšimis reglamentuoja gausybė tarptautinių konvencijų, tai ekspedicijos sutarčių, turinčių tarptautinį elementą, jokia tarptautinė konvencija nereglamentuoja¹³⁷. Vienarūšės tarptautinės krovinių vežimo konvencijos dažniausiai yra taikomos krovinių vežimo sutartims. Tai yra sutartys, kurių pagrindu viena iš šalių, vežėjas, įsipareigoja asmenine atsakomybe už užmokestį pergabenti krovinius iš vienos vietos į kitą. Dėl to, krovinių ekspedicijos sutartys, numatančios pareigą ekspeditoriui tik organizuoti vežimą, nėra reglamentuojamos šių tarptautinių konvencijų¹³⁸. Kadangi taikytinas teisinis režimas ekspedicijos sutartims ir krovinių vežimo sutartims labai skiriasi – reiškiant ieškinį dėl patirtos žalos praradus krovinį ar dėl jo sugadinimo, vežėjas tokiomis pačiomis faktinėmis aplinkybėmis gali turėti prievolę net ir visiškai atlyginti siuntėjo patirtą žalą, kai ekspeditorius būtų pripažintas neatsakingu už šią žalą¹³⁹.

¹³⁷ LEGROS, C. The Law applicable to freight-forwarding contracts: the implications of Haeger & Schmidt. *The Journal of international maritime law*, Vol. 21, No. 6, 2015, p 494.

¹³⁸ SCHILLING, J. Jurisdiction over freight-forwarding contracts. *The Journal of international maritime law*, 2015, p. 506.

¹³⁹ SMEELE, F., *supra* 129, p. 456.

Pastebėtina, kad Lietuvoje ekspeditoriaus civilinės atsakomybės klausimu Lietuvos apeliacinis teismas¹⁴⁰ yra pažymėjęs, kad teisės doktrinoje išskiriama, kad ekspeditoriaus sutartinė atsakomybė klasikine prasme pagrįsta kalte dėl pasirinkimo (lot. *culpa in eligendo, instruendo vel custodiendo*), t. y. nerūpestingumu parenkant, instruuojant ar prižiūrint trečiuosius asmenis, pasitelktus krovinio pervežimui. Tačiau tai nereiškia, kad ekspeditorius gali būti laikomas nekaltu vien tik dėl to, kad atskirus veiksmus, numatytus krovinio ekspedicijos sutartyje, atlieka kiti asmenys. LR CK 6.826 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad ekspeditorius už krovinių ekspedicijos sutarties neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą atsako sutartyje nustatyta tvarka. LR CK 6.826 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta išimtis, jog ekspeditoriui įrodžius, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl to, kad buvo neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tai ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui (užsakovo klientui) nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas. Taigi ekspeditoriaus civilinė atsakomybė pagal nacionalinę teisę yra netgi platesnė nei vežėjo, ir tik tais atvejais, jeigu ekspeditorius įrodo, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl ekspeditoriaus pasitelkto vežėjo kaltės, ekspeditoriaus atsakomybė prilyginama vežėjo. Toks ekspeditoriaus civilinės atsakomybės apimties įtvirtinimas paremtas ekspeditoriaus civilinės atsakomybės specifiškumu. Ekspeditoriaus civilinė atsakomybė yra ypatinga tuo, kad krovinio ekspedijavimo sutartimi ekspeditorius prisiima *del credere* pobūdžio atsakomybę už trečiuosius asmenis, t. y. ekspeditorius atsako prieš užsakovą už trečiuosius asmenis, kuriems visiškai ar iš dalies perduodamas krovinio ekspedijavimo sutarties vykdymas (pvz., krovinio sandėliavimas, vežimas), tačiau, atlyginęs užsakovui padarytą žalą, ekspeditorius įgyja atgręžtinio reikalavimo teisę į trečiuosius asmenis, dėl kurių prievolių pažeidimo kilo žala. Tokiu būdu krovinio ekspedijavimo teisiniuose santykiuose sukurama atsakomybės sistema, pagrįsta tuo, kad ekspeditorius už trečiųjų asmenų veiksmus užsakovui yra atsakingas pagal tokias pat taisykles, kurios būtų

¹⁴⁰ Lietuvos apeliacinio teismo 2014 m. gegužės 8 d. *nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-651/2014*.

taikomos, jeigu sutartis dėl paslaugų teikimo su trečiaisiais asmenimis būtų sudaręs asmeniškai užsakovas.

Vadovaujantis tokia ekspeditoriaus civilinės atsakomybės samprata *de facto* išnyksta skirtumas tarp ekspeditoriaus ir vežėjo teisinių statusų civilinės atsakomybės kontekste. Manytina, kad tai, kad ekspeditoriaus sutartinė atsakomybė klasikine prasme pagrįsta kalte dėl pasirinkimo (lot. *culpa in eligendo, instruendo vel custodiendo*), t. y. nerūpestingumu parenkant, instruktuojant ar prižiūrint trečiuosius asmenis, pasitelktus krovinio pervežimui nereiškia, kad ekspeditorius yra atsakingas už pačių trečiųjų asmenų prievolės vykdymą. Lygiai taip pat LR CK 6.826 straipsnio nuostata, kad tais atvejais, jeigu ekspeditorius įrodo, kad ekspedicijos sutartis pažeista dėl ekspeditoriaus pasitelkto vežėjo kaltės, ekspeditoriaus atsakomybė prilyginama vežėjo, nereiškia, kad ekspeditorius visais atvejais yra atsakingas už netinkamą trečiųjų asmenų prievolės įvykdymą. Ekspeditoriui, veikiančiam klasikine prasme, turėtų kilti civilinė atsakomybė tik jei jis, pasitelkdamas trečiuosius asmenis, neveikė rūpestingai kaip profesionalas ir todėl pasitelkė „nepatikimą“ trečiąjį asmenį krovinio gabenimui. Pavyzdžiui, tipinis *culpa in eligendo* pavyzdys būtų jei ekspeditorius pasitelkė vežėją, kuris neturi civilinės atsakomybės draudimo arba kurio finansinė padėtis yra nestabili. Bet jei ekspeditorius atsakingai pasirinko ir kontroliavo vežėją, tačiau žala kroviniiui vis tiek kilo, ekspeditoriui neturėtų kilti civilinė atsakomybė, nes ekspeditorius yra atsakingas (t.y. tokie ekspeditoriaus sutartiniai įsipareigojimai pagal sutartį) už krovinio gabenimo organizavimą¹⁴¹, o ne už gabenimą *per se*.

Priešingai ekspeditoriui, vežėjo civilinė atsakomybė kyla dėl kitokio pobūdžio pareigos nevykdymo. Remiantis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika, vežimo sutartis priskiriama paslaugų sutartims, kurioms būdinga tai, kad paslaugų teikėjui keliamas reikalavimas dėti maksimalias pastangas sutartinėms prievolėms tinkamai įvykdyti¹⁴². Bendrąja prasme teisės doktrinoje pripažįstama, kad paslaugų teikimo sutarties dalykas visų pirma pasižymi tuo,

¹⁴¹ LR CK 6.824 straipsnio 1 dalis.

¹⁴² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. gegužės 30 d. *nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-159/2013*.

kad jis nesusijęs su materialaus objekto sukūrimu, dėl to šios sutarties dalyko išskirtinis požymis yra dar ir tai, kad paslaugos teikėjas negali garantuoti, jog paslaugų sutartis bus įvykdyta¹⁴³. Tačiau didelėje dalyje tarptautinių ir Lietuvos teisės aktų, reglamentuojančių konkrečios rūšies vežėjo atsakomybę, yra įtvirtinama griežtoji vežėjo civilinė atsakomybė, t.y. atsakomybė be kaltės. T.y. susiję su tuo, kad, laikoma, kad vežėjas privalo įvykdyti savo prievolę pervežti krovinį, o prievolės neįvykdymą gali pateisinti tik išskirtiniai atvejai, dažniausiai numatyti pačiuose teisės aktuose. Vežimo paslaugų dalykas, o tuo pačiu ir skiriamasis bruožas, yra tai, kad vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui)¹⁴⁴. Priėmęs krovinį, vežėjas yra už jį atsakingas. Nors galima ginčytis ar vykdant vežimo sutartį yra pasiekiamas materialus rezultatas, pripažintina, kad vežimo sutartimi vežėjas *de facto* įsipareigoja pasiekti rezultatą - pergabenti krovinį ir jį pateikti gavėjui¹⁴⁵. Todėl laikytina, kad vežėjo prievolė pagal vežimo sutartį turėtų būti laikoma prievole pasiekti tam tikrą rezultatą. Tokiu atveju, svarstant vežėjo civilinės atsakomybės klausimą, krovinio praradimas, pavėluotas pristatymas ar sugadinimas būtų laikomas vežėjo veiksmų neteisėtumu, o jo elgesys – rūpestingumas/nerūpestingumas - siekiant užtikrinti rezultato pasiekimą būtų reikšmingas tik vertinant vežėjo kaltės formos klausimą.

1.3.2.3. Ekspedijavimo sutarties ir krovinių vežimo sutarties atribojimas

Tradiciškai vertinant, ekspedicijos sutartis nuo vežimo sutarties skiriasi tuo, kad, kaip minėta, tradicinė ekspeditoriaus pareiga yra organizuoti krovinių vežimą, o ne vežti juos pačiam, kaip yra vežimo sutarties atveju.

Visgi, praktikoje yra sudėtinga nustatyti ar šalys sudarė vežimo ar ekspedijavimo sutartį, kadangi tai labai priklauso nuo to, kokias faktines

¹⁴³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. sausio 28 d. *nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-56/2008*.

¹⁴⁴ LR CK 6.808 straipsnio 1 dalis.

¹⁴⁵ Tokią poziciją patvirtina ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. lapkričio 9 d. *nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010*.

aplinkybes nustato ir kaip vertina šalių tikrąją valią, buvusią sutarties sudarymo metu, vertina teismas bei nuo to, ar sutartimi buvo ar ne priimta atsakomybė už krovinio transportavimą. Šiais laikais šalys retai kada gaišta laika sėsdamos prie derybų stalo ir derindamos tarpusavio sutarties sąlygas. Dažniausiai pervežimo sektoriuje sutartis sudaroma telefono skambučiu, elektroniniu paštu ar faksu perduodant esmines sąlygas, o kitai šaliai atsižvelgiant į tai atsiunčiant sąskaitą su pridėtomis bendrosiomis sąlygomis. Tokiu atveju šalių susitarimą ir jų valią gali lemti tai, kaip šalys aiškiai ją išreiškė šiuose dokumentuose, kuriais jos apsikeitė¹⁴⁶.

Nors nėra griežtų kriterijų, kurie leistų atriboti ekspeditorius nuo krovinių vežėjų, W. Tetley išskiria šiuos veiksnius¹⁴⁷¹⁴⁸, kurie daugiausia lemia tą sprendžiant: i) kaip yra charakterizuojamos ekspeditoriaus pareigos sudaromoje sutartyje; ii) šalių ankstesni tarpusavio santykiai; iii) ar buvo ir jei buvo, koks buvo, išduotas krovinio vežimo dokumentas; iv) koks išduoto (jei yra išduotas) krovinio vežimo dokumento turinys; v) ar siuntėjas žinojo koks konkretus vežėjas gabens krovinį; vi) kokia buvo paslaugų teikėjo apmokėjimo sistema.

Šalia šių kriterijų papildomai yra svarbu ir tai ar paslaugų teikėjas asmeniškai vežė krovinį. Daugelyje jurisdikcijų ekspeditoriai yra prilyginami vežėjams, jei jie už savo paslaugas ima fiksuotą užmokestį¹⁴⁹. To pagrindas – pagrindinis ekspedicijos sutarties tikslas įtvirtinant fiksuotą kainą yra krovinių gabenimas už atlygį, todėl ekonomine prasme tokia sutartis yra krovinių vežimo sutartis¹⁵⁰. Kitaip sakant, tokia sutartimi ekspeditorius priiima asmeniškai ekonominę riziką dėl pelningo/nuostolingų krovinių gabenimo pagal sudarytą sutartį¹⁵¹. Jeigu ekspeditorius ekspedicijos sutartimi priiima komercinę riziką ir

¹⁴⁶ SMEELE, F., *supra* 129, p. 456.

¹⁴⁷ TETLEY, W., *supra* 123, p. 1698-1699.

¹⁴⁸ Šie kriterijai taip pat buvo patvirtinti Kanados Federalinio teismo 1995 m. gegužės 29 d. *sprendime civilinėje byloje Nr. T-651-93 (Bertex Fashions Inc. v. Cargonaut Canada Inc.)*.

¹⁴⁹ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, p. 18; tas yra pažymėta ir Vokietijos teismų praktikoje, pavyzdžiui, Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. vasario 14 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 183/05*; Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2010 m. liepos 1 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 176/08*.

¹⁵⁰ SCHILLING, J., *supra* 138, p. 507.

¹⁵¹ *Ibid*, p. 510.

nėra įpareigotas informuoti gavėjo apie jo sudarytus susitarimus, jis yra laikomas vežėju¹⁵².

Vertinant, kokie santykiai yra susiformavę tarp šalių, labai svarbu, kaip minėta, vertinti pareigas, dėl kurių vykdymo šalys susitaria. Ekspeditoriaus, grynąja prasme, esminė pareiga, kaip minėta, yra rūpestingumo pareiga veikiant siuntėjo vardu ir organizuojant krovinio vežimą¹⁵³. Vokietijoje yra susiformavus teismų praktikos tendencija abejotinais atvejais sudarytas sutartis traktuoti krovinių vežimo sutartimis¹⁵⁴. Tai būdinga ir kitų valstybių teismų praktikai įtvirtinant, kad abejonės dėl to, kokia sutartis buvo sudaryta, aiškinamos vežimo sutarties naudai¹⁵⁵, kas reiškia, kad ekspeditorius, norėdamas išvengti vežimo sutarčiai taikytinos teisės, turėtų labai aiškiai išreikšti savo valią sudaryti ekspedicijos sutartį. Pavyzdžiui, Prancūzijos teismuose yra pakankamai dažnai sutinkama situacija, kuomet ekspeditorius laikomas susitariančiu vežėju, kadangi dėl savo elgesio ir/ar savo išduotų dokumentų bei jų turinio sudarė tokio subjekto įvaizdį siuntėjui¹⁵⁶. Analogiškai, ekspedicijos sutartis gali būti laikoma krovinių vežimo sutartimi ir Romos konvencijos ir Roma I kontekste, jei atsižvelgiant į sutartinių santykių tikslą, realiai vykdomą prievolę ir visas šalies, turinčios vykdyti sutarčiai būdingą prievolę, pareigas, o ne į tai, kaip sutartį kvalifikuoja šalys, krovinio ekspedicijos sutarčiai gali būti būdinga vežimo sutarties specifika, t.y. sutartimi iš esmės yra susitarta ne dėl krovinio vežimo organizavimo, o dėl krovinio vežimo siaurąja prasme¹⁵⁷. Tačiau reikia pastebėti, kad visgi daugumoje jurisdikcijų tai, kad susitariantis subjektas asmeniškai nevykdo vežimo, nėra aplinkybė sutarties kvalifikuoti kaip ekspedijavimo,

¹⁵² KOLLER, I. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*. München: Beck, 2013, CMR konvencijos 1 str. 2 d. komentaras.

¹⁵³ REYNOLDS, F. *The liability of freight forwarders* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014 p. 255.

¹⁵⁴ Ši praktika yra suformuota CMR konvencijos taikymo bylose. CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 23.

¹⁵⁵ VERHYEN, W. *Harmonisation instruments: the way forward for forwarding law?* iš VERHYEN, W., SMEELE, F., HOEKS, M. eds. *Common core, PECL and DCFR : could they change shipping and transport law?* Cambridge; Antwerp; Portland: Intersentia, 2015, p. 121.

¹⁵⁶ KOZUBOVSKAYA PELLE, A. *Could The DCFR Be an answer to the lack of harmonisation in the field of forwarding law? – Legal qualification* iš VERHYEN, W., SMEELE, F., HOEKS, M. eds. *Common core, PECL and DCFR : could they change shipping and transport law?* Cambridge; Antwerp; Portland: Intersentia, 2015, p. 107.

¹⁵⁷ Teisingumo Teismo 2014 m. spalio 23 d. sprendimas byloje Nr. C-305/13, para. 27, 31.

kadangi yra laikoma, kad vežėjas gali įsipareigoti gabenti krovinį, o savo įsipareigojimų vykdymui pasitelkti subvežėją. Panašios pozicijos laikomasi ir vienuose krovinių vežimo tarptautinėse konvencijose - visos šios konvencijos asimiliuoja subvežėją su vežėju¹⁵⁸¹⁵⁹. Tiesa, Prancūzijoje tai, kad asmeniškai nėra gabenamas kroviny, yra reikšmingas faktorius kvalifikuojant sudarytą sutartį kaip *commissionnaire de transport* sutartį.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, kad sprendžiant dėl to, kokie santykiai siejo tarptautinio krovinių vežimo teisinių santykių šalis, pirmiausia turi būti vadovujamasi šalių sudarytų susitarimų dėl krovinių pervežimo tarptautiniais maršrutais sąlygomis, jų pasiektu susitarimu, įvertinant tai, kaip pačios teisinių santykių šalys suvokė viena kitą (viena kitos funkcijas) tarptautinio krovinių vežimo teisiniuose santykiuose šių santykių atsiradimo momentu (sutarties sudarymo momentu), kokia buvo sutarties šalių valia dėl to¹⁶⁰. Tais atvejais, kai ekspeditorius prisiima atsakomybę už visą pervežimo organizavimą, tačiau be atskiro nurodymo, kad jis tik ekspedijuoja krovinį, jis taip pat laikytinas vežėju¹⁶¹. Svarbu pastebėti, kad užsakovo atžvilgiu ekspeditorius¹⁶² gali veikti tiek kaip faktinis vežėjas, tiek kaip susitariančias vežėjas¹⁶³. Jei ekspeditorius krovinį gabena pats, jis laikytinas faktiniu vežėju. Susitariančiuoju vežėju ekspeditorius bus laikomas tuo atveju, jei sutartimi jis įsipareigoja savo vardu, rizika ir atsakomybe vežti krovinį, tačiau pats to nedaro, o tam pasitelkia subvežėjus. Vadinasi, Lietuvoje, jei yra konstatuojama, kad šalių sudaryta sutartimi ekspeditorius iš esmės prisiėmė vežėjo pareigas, toks subjektas laikytinas ne ekspeditoriumi (su modifikuotu teisiniu statusu), o vežėju taikytino reguliavimo kontekste.

¹⁵⁸ VERHEYEN, W., *supra* 55, p. 153.

¹⁵⁹ CMR konvencijos 3 straipsnis, CIM taisyklių 40 straipsnis, CMNI konvencijos 17 straipsnis, Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalies q punktas.

¹⁶⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. spalio 26 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-437/2012*.

¹⁶¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006*.

¹⁶² Skirstymas taikytinas ir vežėjams *per se*. Ekspeditoriaus sąvoka vartojama siekiant akcentuoti, kad subjekto statusas yra vertinimas vadovaujantis faktiškai susiklostančiais santykiais, kadangi ekspeditorius, vykdamas vežėjo funkcijas, toje apimtyje turėtų būti laikomas vežėju.

¹⁶³ RAMBERG, J. Unification of the Law of International Freight Forwarding. *Uniform law review*, Vol. 3, No. 1, 1998.

1.3.2.4. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties ir ekspedijavimo sutarties santykis

Vertinant multimodalinio krovinių vežimo sutarties ir ekspedijavimo sutarties santykį reikia vertinti santykį kuomet yra sudaroma tradicinė ekspedijavimo sutartis ir atskirai atvejus kai yra sudaroma sutartis, kurių pagrindu dalyje valstybių ekspeditorius įgyja tarpinį statusą tarp ekspeditoriaus ir vežėjo, kaip yra nurodyta 1.3.2.1. dalyje.

Vertinant multimodalinio krovinių vežimo ir klasikinės ekspedijavimo sutartis kvalifikuojančius bruožus, galima pastebėti, kad savo esme tai yra skirtingos sutartys. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju MTO įsipareigoja savo rizika, sąskaita ir atsakomybe rūpintis krovinio gabenimu ir veikiant kaip susitariančysis ar faktinis vežėjas pristatyti krovinį į paskirties vietą. Ekspeditorius savo ruožtu įsipareigoja užsakovo sąskaita organizuoti krovinio gabenimą neįsipareigojant pačiam tą daryti. Savo pareigų turiniu ir jų intensyvumu tai skirtingos apimties prievolės, kurios negali būti laikomos tapačiomis. MTO gali vykdyti ekspeditoriaus pareigas, bet ekspeditorius niekada neturėtų turėti kitų MTO prievolių ir jo atsakomybės, be ko sudaryta sutartis nebūtų kvalifikuojama multimodalinio krovinių vežimo sutartimi.

O. Drobitko savo disertacijoje yra pažymėjęs, kad LR CK 6.824 straipsnio 2 dalis, numatanti, kad ekspeditorius įsipareigoja užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausančią krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus, leidžia ekspeditoriui veikti ir kaip ekspeditoriui, ir kaip MTO¹⁶⁴, kadangi ekspeditorius gali veikti kaip sutartinis vežėjas¹⁶⁵. Tai leidžia tvirtinti, kad mūsų ekspeditoriaus teisinė padėtis duoda pastarajam galimybę sudaryti krovinių multimodalinio vežimo sutartį su siuntėju. Tą pačią funkciją gali atlikti ir vežėjas, kuris gali prisiimti atsakomybę už visą vežimą nepaisant to, kad jis atlieka tik jo dalį¹⁶⁶.

¹⁶⁴ DROBITKO, O., *supra* 11, p. 96.

¹⁶⁵ *Ibid*, p. 95.

¹⁶⁶ *Ibid*.

Sutinkant, kad bendrąja prasme sutarties laisvės principas leidžia tiek ekspeditoriui sudarinėti multimodalinio krovinių vežimo sutartis, kuriose jo statusas būtų ne ekspeditoriaus, o MTO, tiek MTO sudaryti siauresnės apimties sutartį, kurios pagrindu jis neturėtų MTO tipinių pareigų bei atsakomybės, o būtų laikomas ekspeditoriumi, svarbu pažymėti, kad LR CK 6.824 straipsnio 2 dalis negali būti traktuojama kaip reiškianti, kad ekspeditoriaus ir MTO statusas pagal Lietuvos teisę yra identiškas. Nors straipsnyje yra nurodoma, kad ekspeditorius gali gabenti jam priklausančią krovinį savo vardu, tai nereiškia gabenimo kaip jis yra suprantamas sudarius vežimo sutartį. Vežimo sutarties atveju, nepaisant to, kad yra pasitelkiami subvežėjai, subjektas, viena, įsipareigoja gabenti krovinį, o ne tik organizuoti jo gabenimą, antra, gabenti įsipareigojama savo sąskaita ir rizika. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, MTO sutartis yra pelninga (bet egzistuoja rizika, kad ji bus nuostolinga) jei jo patiriamos sąnaudos sutarties vykdymui yra mažesnės lyginant su sutartu atlyginimu. Ekspedijavimo sutarties atveju, net ir susitarus dėl krovinio vežimo organizavimo savo vardu, tai vis tiek yra daroma užsakovo sąskaita. T.y. ekspeditoriaus gaunamas atlyginimas yra už organizavimo veiksmų atlikimą, bet tiesiogiai nesusijęs su patiriamomis sąnaudomis. Veikiant savo vardu ekspeditorius tiesiog neišviešina atstovavimo santykio, dėl ko skiriasi subjektai, kuriems tenka veikiant tokiu būdu sudarytų sutarčių teisės ir pareigos, lyginant su situacija, kuomet yra išviešinamas atstovavimas. Kai ekspeditorius krovinio siuntėjo pavedimu ir jam atstovaudamas jo vardu atlieka ekspedijavimo sutartyje sulgytus veiksmus, susijusius su krovinių vežimu (pavyzdžiui, užsakovo vardu ir sąskaita sudaro vežimo sutartį su vežėju), jis santykiuose su trečiaisiais asmenimis laikytinas užsakovo atstovu¹⁶⁷. Tais atvejais, kai ekspeditorius su vežėju sutartį sudaro ne savo, o kliento vardu, tai turi būti aiškiai matyti sutarties turinyje, darant atitinkamus įrašus (pavyzdžiui anglų kalba, „by order“ arba „on behalf“)¹⁶⁸. Tačiau jam sudarius sutartis savo vardu, jis tampa šių sutarčių šalimi¹⁶⁹.

¹⁶⁷ HOEKS, M., *supra* 13, p. 42.

¹⁶⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 17 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-218/2010*.

¹⁶⁹ MIZARAS, V. *Teisiniai atstovavimo santykiai: prokūros samprata ir ypatumai*. Justitia, 2007, Nr. 1 (63), p. 33.

Vertinti sutartis, kurių pagrindu dalyje valstybių ekspeditorius įgyja tarpinį statusą tarp ekspeditoriaus ir vežėjo, ir jų atribojimą nuo multimodalinio krovinių vežimo sutarties yra sudėtingiau. Iš esmės vertinimas priklauso nuo individualaus teisinio reguliavimo ir individualios situacijos. Visgi, tokiose situacijose, skirtingai nuo atvejų, kai sudaroma tradicinė ekspedijavimo sutartis, gali egzistuoti atvejai, kai sudaryta ekspedijavimo sutartis *de facto* savo požymiais prilygs multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai (ar atvirkščiai). Pavyzdžiui, R. De Witt yra pažymėjęs, su kuo galima sutikti, kad prancūzų *commissionnaire de transport* veikia kaip MTO¹⁷⁰. Tačiau situacijose, kaip aprašytas Nyderlandų Karalystės pavyzdys, negalima prilyginti sudarytos sutarties su multimodalinio krovinių vežimo sutartimi, kadangi ekspeditoriui yra taikytina vežėjui taikytina civilinė atsakomybė kaip sutarties pažeidimo pasekmė, bet ne sutarties šalių valia nustatyto statuso išdava.

1.4. Skyriaus apibendrinimas ir išvados

Įvertinus multimodalinių krovinių vežimo sampratą, sutarties pobūdį bei santykį su kitomis, panašiomis, sutartimis, darytinės išvados:

- i) multimodalinis krovinių vežimas (kurį apibūdinant anksčiau buvo vartojamas kombinuotojo krovinių vežimo sąvoka) egzistuoja tais atvejais, kuomet (sąlygos yra kumuliatyvinės): a) vienos krovinių vežimo sutarties (multimodalinio krovinių vežimo sutarties) pagrindu, b) MTO pagal sutartį įsipareigoja savo atsakomybe c) vykdyti krovinių vežimą naudojant bent dvi skirtingas transporto rūšis;
- ii) intermodalinis krovinių vežimas nėra laikytinas atskira krovinių vežimo rūšimi, o traktuotinas kaip viena iš multimodalinio krovinių vežimo formų kuomet krovinyje yra gabenamas keliomis transporto rūšimis jo fiziškai neperkraunant;

¹⁷⁰ DE WITT, R. *supra* 12, p. 23.

iii) priklausomai nuo pasirinkto vertinimo, įstatymų leidėjas multimodalinio krovinių vežimo sutartį galėtų laikyti: i) *sui generis* sutartimi, kuriai, bendroji taisyklė, nėra *mutatis mutandis* taikomas vienaarūšių krovinių vežimų teisinis reglamentavimas; ii) absorbcijos sutartimi, kuomet dominuojantis sutarties elementas absorbuoja kitų sutarčių rūšių elementus; iii) kombinuota sutartimi, kuri savo esme yra sudaryta iš kelių vienaarūšių krovinių vežimo sutarčių ir turi šioms sutartims būdingų bruožų, dėl ko, bendroji taisyklė, kiekvienai atskirai multimodalinio krovinių vežimo sutarties daliai gali būti taikomas jai skirtas vienaarūšis krovinių vežimo teisinis reglamentavimas;

iv) multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas *per se de jure* nepakeičia tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo srities. Tačiau toks kvalifikavimas yra reikšmingas, kadangi multimodalinio krovinių vežimo sutartį kvalifikavus mišria (kombinuotąja) sutartimi, priklausomai nuo lygmens, kuriuo yra kvalifikuojama, gali būti sukuriamas tarptautinis arba nacionalinis teisės „aplinkelis“, kurio pagrindu multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai būtų taikytinos tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos (arba ne, jei būtų pasirinktas *sui generis* kvalifikavimas neįtvirtinant segmentinio reglamentavimo). Jei kvalifikavimas nacionalinėje teisėje neįtakoja šalių galimybės pasirinkti sutarčiai taikytinos teisės, tai kvalifikavimas tarptautiniu mastu tą riboja ženkliai, nes *de facto* praplečia tiesioginę tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritį;

v) pripažinus, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra kombinuota (mišri) sutartis, manytina, būtų paneigta priežastis, kodėl tokia sutartis atsirado. T.y. savo teisių/pareigų visuma unikalus institutas *de facto* būtų išskaidomas į atskiras krovinių vežimo sutartis ir ekspedijavimo sutartį (kiek MTO teisių/pareigų nepatenka į išskirtas krovinių vežimo sutartis) taip grąžinant teisinio santykio šalis į archajinę konstrukciją. Dėl to, manytina, multimodalinio krovinių vežimo sutartis turėtų būti laikoma *sui generis* sutartimi;

vi) tiesioginio susisiekiimo vežimu turėtų būti laikomas tik toks vežimas, kuomet krovins vienos sutarties pagrindu vežėjo atsakomybe viso

gabenimo laikotarpiu yra gabenamas bent dvejomis skirtingomis vienos rūšies transporto priemonėmis. Vertinant turininguoju aspektu, tiesioginio kombinuotojo susisiekimo sutartis ir multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra tapačios;

vii) nuosekliojo krovinių vežimo sutarties esminis bruožas – keli vežėjai tos pačios sutarties dalyviai ir dalies sutarties šalių dvigubas statusas. Tai yra ir skiriamasis bruožas nuo multimodalinio krovinių vežimo sutarties, kadangi, multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju sutartis dėl viso vežimo sudaroma su vienu subjektu – MTO -, kuris savo vardu ir rizika įsipareigoja įvykdyti sutartyje numatytą krovinio (-ių) vežimą. Kadangi nuosekliojo krovinių vežimo esminis sutarties bruožas yra sutarties dalyviai ir jų teisinis statusas, dėl to, gali egzistuoti ir nuosekliojo kombinuotojo krovinių vežimo sutartis (kuri nėra tapati multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai), kuomet krovins yra gabenamas keliomis skirtingomis transporto rūšimis ir sutarties dalyviais yra keli skirtingi vežėjai;

viii) priklausomai nuo sutarties kvalifikavimo vežimo arba ekspedijavimo sutartimi, skiriasi sutarčiai taikytina teisė, jurisdikcijos nustatymo taisyklės bei dėl to subjekto civilinės atsakomybės nustatymo taisyklės;

ix) tradiciškai vertinant, ekspedicijos sutartis nuo vežimo sutarties skiriasi tuo, kad ekspeditoriaus pareiga yra organizuoti krovinių vežimą, o ne vežti juos pačiam, kaip yra vežimo sutarties atveju;

x) vertinant multimodalinio krovinių vežimo ir klasikinės ekspedijavimo sutartis kvalifikuojančius bruožus, pastebėtina, kad savo esme tai yra skirtingos sutartys. Multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju MTO įsipareigoja savo rizika, sąskaita ir atsakomybe rūpintis krovinio gabenimu ir veikiant kaip susitariančysis ar faktinis vežėjas pristatyti krovinį į paskirties vietą. Ekspeditorius savo ruožtu įsipareigoja užsakovo sąskaita organizuoti krovinio gabenimą neįsipareigojant pačiam tą daryti. Savo pareigų turiniu ir jų intensyvumu tai skirtingos apimties prievolės, kurios negali būti laikomos tapačiomis. MTO gali vykdyti ekspeditoriaus pareigas, bet ekspeditorius

niekada neturėtų turėti kitų MTO prievolių ir jo atsakomybės, be ko sudaryta sutartis nebūtų kvalifikuojama multimodalinio krovinių vežimo sutartimi;

xi) sutarčių, kurių pagrindu dalyje valstybių ekspeditorius įgyja tarpinį statusą tarp ekspeditoriaus ir vežėjo, atribojimas nuo multimodalinio krovinių vežimo sutarties turi būti nagrinėjamas kiekvienu individualiu atveju. Tokių sutarčių atveju gali egzistuoti tiek atvejai, kai sudaryta ekspedijavimo sutartis *de facto* savo požymiais prilygs multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, tiek atvejai, kai tai bus laikoma dviem skirtingomis sutartimis.

2. Multimodalinių krovinių vežimų teisinis reglamentavimas

2.1. Bandymai sukurti tarptautinį reguliavimą

Pirmasis bandymas sukurti tarptautinį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą buvo dar 4-ame XX a. dešimtmetyje. Tačiau šis UNIDROIT bandymas, atsižvelgiant į tų laikų krovinių vežimo teisinius santykius, buvo laikomas labiau teoriniu nei praktiniu. Tas tęsėsi iki 6-ojo XX a. dešimtmečio, kuomet konteinerizacija ir krovinių gabenimas bent kelių rūšių transporto priemonėmis paaštrino tokio gabenimo tarptautinio teisinio reglamentavimo poreikio klausimą.

1965 m. UNIDROIT pristatė tarptautinės multimodalinio krovinių vežimo (tuomet žinomo kaip kombinuoto krovinių vežimo) konvencijos projektą. Netrukus po to, savo projektą 1969 m. pristatė ir Tarptautinis Jūrų Komitetas (pran. *Comité Maritime International*) (CMI), žinomą kaip „Tokijo taisyklės“. Šie du projektai skyrėsi esmingai: UNIDROIT projektas buvo parengtas vadovaujantis CMR konvencijos taisyklėmis ir reglamentavo krovinių gabenimą konteineriais, kaip tuo tarpu CMI projektas buvo parengtas vadovaujantis Hagos taisyklėmis ir įtvirtino teisinį reguliavimą tik tokioms multimodalinio krovinių

vežimo sutartims, kurių pagrindu bent dalis maršruto krovinyš buvo gabenamas jūra¹⁷¹.

1970 m. šie du tarptautinio reglamentavimo projektai vadovaujant Jungtinių Tautų Europos ekonominei komisijai (angl. *United Nations Economic Commission for Europe*) (UNECE) buvo sujungti į vieną „Romos projektą“. Nepaisant to, kad Romos projektas toliau buvo tobulinamas UNECE ir CMI, 1972 m. šis jų parengtas projektas, žinomas kaip „TCM projektas“, konferencijoje nebuvo priimtas. Nors buvo nurodomos įvairios to priežastys, pagrindinėmis buvo laikoma tai, kad TCM projektas įtvirtino savo esmę pasirinktinę segmentinės civilinės atsakomybės sistemą, priešingai siūlytai vienuarūšei atsakomybės sistemai, taikomą tik tais atvejais, kuomet nebuvo galima nustatyti žalos kilimo vietos¹⁷². Kaip buvo pastebėta vieno iš stebėtojų, tokia sistema *de facto* praktikoje jau egzistavo, todėl TMC projekte įtvirtintos nuostatos nebuvo vertos tarptautinio įtvirtinimo¹⁷³.

Šių nesėkmingų bandymų šviesoje, 1973 m., vadovaujant UNCTAD, buvo sukurta Tarpvyriausybinių parengiamoji grupė (angl. *Intergovernmental Preparatory Group*), kurios tikslas buvo paruošti naują tarptautinės konvencijos, reglamentuojančios multimodalinį krovinių vežimą, projektą. Po septynerių metų darbo, 1980 m. gegužės 24 d. galiausiai buvo priimta Multimodalinio transporto konvencija. Pastebėtina, kad šios konvencijos derinime dalyvavo daugiau nei 80 valstybių, 15 specializuotų ir tarpvyriausybinių organizacijų, 11 nevyriausybinių organizacijų, o finalinę konferencijos aktą su konvencijos tekstu pasirašė daugiau nei 70 valstybių, įskaitant ir didžiąsias jūrines valstybes¹⁷⁴. Multimodalinio transporto konvencija numatė, kad MTO yra atsakingas už krovinių visą jo gabenimo laikotarpį nuo jo priėmimo iki pristatymo¹⁷⁵, o MTO

¹⁷¹ FAGHFOURI, M. International Regulation of Liability for Multimodal Transport – In Search of Uniformity. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 5, No.1, 2006, p. 96.

¹⁷² *Ibid.*, p. 97

¹⁷³ NASSERI, K. The Multimodal Convention. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 19, No. 2, 1988, p. 235-236.

¹⁷⁴ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija. *Final act of the United Nations Conference on a Convention on international multimodal transport of goods* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 25 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf>.

¹⁷⁵ MT konvencijos 14 straipsnis.

civilinė atsakomybė yra nustatoma vadovaujantis vienu ar keliais civilinės atsakomybės sistema, taikoma nepriklausomai nuo to, kuriame vežimo etape žala kilo.¹⁷⁶ Tiesa, jei yra aiški žalos kilimo vieta, atsakomybės ribojimo dydžiai yra nustatomi vadovaujantis Multimodalinio transporto konvencijos ar privalomo tarptautinio ar nacionalinio teisinio reguliavimo dydžiais, taikant didžiausios MTO civilinės atsakomybės dydį¹⁷⁷. Nepaisant didelio subjektų skaičiaus, dalyvavusio Multimodalinio transporto konvencijos rengime, konvenciją per 35 metus ratifikavo tik 11 valstybių (konvencijos įsigaliojimui buvo reikalinga bent 30 valstybių prisijungimo prie konvencijos)¹⁷⁸. UNCTAD nagrinėjo¹⁷⁹ ar turėtų būti sukurtas unifikuotas multimodalinius vežimus nagrinėjantis instrumentas, ir jei taip – koks jis turėtų būti. Apklausos metu buvo aiškinamasi ir priežastys, lėmusios, kad Multimodalinio transporto konvencija taip ir neįsigaliojo. Respondentai nurodė eilę priežasčių, dėl kurių, jų nuomone MT konvencija nesusilaukė palaikymo, tarp jų tokias kaip vežimo jūra industrijos negatyvus lobizmas, siuntėjų informuotumo ir žinojimo apie konvencijos naudą trūkumas, panašumas su Hamburgo taisyklėmis, kurios taip pat nesusilaukė palaikymo, didesni atsakomybės limitai, nustatytas didelis skaičius valstybių, kurios turi prisijungti prie konvencijos, kad ši įsigaliotų¹⁸⁰.

1980 m. Multimodalinio transporto konvencijos nesėkmė ilgam laikui sustabdė bandymus sukurti tarptautinį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reglamentavimą. Iš dalies tai yra suprantama, kadangi nemažai laiko nieko nebuvo daroma laukiant kada įsigalios Multimodalinio transporto konvencija. Laukiant tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo, 1992 m. buvo sukurtos ir pristatytos UNCTAD/ICC Multimodalinio transporto dokumentų taisyklės, kurios buvo sukurtos bendradarbiaujant tarpvyriausybinei institucijai ir krovinių vežimo industrijos atstovams. Tačiau, taisyklėms savo esme būnant švelniaja teise (angl. *soft law*), pastebima, kad šios taisyklės buvo

¹⁷⁶ MT konvencijos 16 straipsnio 1 dalis.

¹⁷⁷ MT konvencijos 19 straipsnis.

¹⁷⁸ MT konvencijos 36 straipsnio 1 dalis.

¹⁷⁹ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003, *supra* 5.

¹⁸⁰ *Ibid*, para. 23-26, 30-33; FAGHFOURI, M., *supra* 171, p. 98.

(ir vis dar yra) laikomos tarpiniu sprendimu laukiant Multimodalinio transporto konvencijos (kito tarptautinio instrumento) įsigaliojimo¹⁸¹.

Naujausiu bandymu sukurti tarptautinį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reglamentavimą laikytinos Roterdamo taisyklės, priimtose 2008 m. gruodžio 11 d. 2017 m. rugsėjo 1 d. Roterdamo taisyklės yra ratifikavusios tik trys valstybės (detaliau 4.1. dalyje) ir praėjus daugiau nei aštuoniems metams nuo jų priėmimo lieka vis mažiau vilties, kad šis tarptautinės bendruomenės taip lauktas instrumentas kada nors iš vis įsigalios.

2.2. Esamas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas: tarptautinio reguliavimo nebūvimas

Nepaisant visų 2.1. dalyje aptartų bandymų, šiuo metu nėra jokio unifikuoto ir/ar tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo. Esamas teisinis reguliavimas yra sudėtingas ir fragmentinis, skirtingose jurisdikcijose taikomas ir suprantamas labai nevienodai.

Priešingai tam, kad nėra jokio tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, krovinių vežimo teisė pasižymi vienaarūšių krovinių vežimo tarptautinių konvencijų gausa: i) krovinių vežimą kelių transportu reglamentuoja CMR konvencija; ii) krovinių vežimą vidaus vandens transportu reglamentuoja CMNI konvencija¹⁸²; iii) krovinių vežimą jūra reglamentuoja Hagos-Visbiu

¹⁸¹ FAGHFOURI, M., *supra* 171, p. 99.

¹⁸² Budapešto konvencija dėl krovinių vežimo vidaus vandens keliais sutarties [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf>>.

taisyklės¹⁸³¹⁸⁴ ir Hamburgo taisyklės¹⁸⁵; iv) krovinių vežimą geležinkelių reglamentuoja CIM taisyklės¹⁸⁶ ir SMSG susitarimas¹⁸⁷¹⁸⁸; v) krovinių gabenimą oru reglamentuoja Monrealio konvencija¹⁸⁹ ir Varšuvos sistema¹⁹⁰¹⁹¹¹⁹²¹⁹³. Kiekviena iš šių tarptautinių konvencijų yra orientuota į konkrečios vežimo rūšies teisinį reguliavimą, todėl jų įtvirtinamos nuostatos skiriasi. Be to dalyje šių konvencijų yra įtvirtintos ir teisės normos, dalinai reguliuojančios multimodalinius krovinių vežimus. Skirtingose valstybėse esant skirtingam multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimui, tarptautinių konvencijų nuostatų interpretavimui ir nesant supranacionalinės institucijos, turinčios kompetenciją užtikrinti vieningą konvencijų aiškinimą,

¹⁸³ 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės).

¹⁸⁴ Reikia pastebėti, kad 2017 m. sausio 1 d. 34 valstybės, iš jų 5 Europos Sąjungos valstybės – Čekija, Vengrija, Austrija, Rumunija ir Slovakija –, yra ratifikavusios Hagos taisykles, tačiau to nėra padariusios su Visbiu protokolu. Visgi, atsižvelgiant į tai, kad Lietuva yra ratifikavusi Visbiu protokolą, darbe yra nagrinėjamas Hagos-Visbiu taisyklių įtvirtinamas teisinis reguliavimas.

¹⁸⁵ 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra konvencija [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf>.

¹⁸⁶ 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis su visais vėlesniais pakeitimais (COTIF) (Valstybės žinios, 2008, Nr. 1-1).

¹⁸⁷ 1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). *Valstybės žinios*, 2002, nr. 88-3773.

¹⁸⁸ 2017 m. rugpjūčio mėnesį Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija rengė vieningą krovinių vežimo geležinkeliais reglamentavimą, kuris būtų taikomas visam gabenimui, kuomet vis gabenimo nereglamentuoja kiti tarptautiniai instrumentai, pavyzdžiui CIM taisyklės ar SMGS susitarimas. Išsamiau - <https://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html>.

¹⁸⁹ 1999 m. gegužės 28 d. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 174-6435.

¹⁹⁰ 1929 m. spalio 12 d. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-414.

¹⁹¹ 1955 m. rugsėjo 28 d. protokolas „Protokolas apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimą“. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-413.

¹⁹² 1961 m. rugsėjo 18 d. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-415.

¹⁹³ Pastebėtina, kad be išvardintų Varšuvos konvencijos pakeitimų/papildymų, taip pat Varšuvos konvencija yra pakeista 1971 m. Gvatemalos Miesto protokolu bei 1975 m. Monrealio protokolu. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuva nėra prisijungusi prie šių protokolų, darbe Varšuvos sistema yra vadinamas ir nagrinėjamas toks reguliavimas, koks yra taikoms Lietuvoje (t.y. nevertinant 1971 m. Gvatemalos Miesto protokolo bei 1975 m. Monrealio protokolo).

multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai ir MTO civilinei atsakomybei taikytina teisė bei jos interpretavimas dažnai yra neprognozuojama(-s).

Siekiant teisinio tikrumo, pasaulyje yra sukurta keletas regioninio/sub-regioninio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo mechanizmų: Andų bendrijoje¹⁹⁴ (angl. *Andean Community*) multimodalinius krovinių vežimus reguliuoja 1993 m. sprendimas Nr. 331, iš dalies pakeistas 1996 m. sprendimu Nr. 393; MERCOSUR muitų sąjungoje¹⁹⁵ tokius vežimus reglamentuoja 1995 m. susitarimas dėl Multimodalinio krovinių vežimo palengvinimo; ALADI asociacijoje¹⁹⁶ tokiems vežimams reglamentuoti yra sukurtas 1996 m. Tarptautinio multimodalinio transporto susitarimas; ASEAN asociacijoje¹⁹⁷ multimodalinius krovinių vežimus reglamentuoja 2005 m. susitarimas dėl Multimodalinio transporto. Be šių susitarimų galima paminėti 2008 m. Tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo Arabų Mašreko (angl. *Arab Mashreq*) regione konvenciją, kuri 2008/2009 m. buvo pateikta ratifikavimui UN-ESCWA¹⁹⁸, tačiau buvo grąžinta tobulinimui derinant jos turinį su industrijos atstovais, projektą kuruoti yra patikėta Arabų Sąjungai¹⁹⁹ (angl. *Arab League*)²⁰⁰.

Kaip matyti, nors Lotynų Amerikoje, lyginant su kitais regionais, sąlyginai yra gausu multimodalinio krovinių vežimų teisinio reglamentavimo, bet valstybių narystė regioniniuose ir sub-regioniniuose organizacijose „persidengia“, kai kurios valstybės yra priėmusios savo nacionalinę teisinį reglamentavimą, nepaisant savo narystės šiose organizacijose, todėl norimas

¹⁹⁴ Andų bendriją 2017 m. sausio 1 d. sudarė Peru, Kolumbija, Ekvadoras ir Bolivija.

¹⁹⁵ MERCOSUR muitų sąjungos narėmis 2017 m. sausio 1 d. buvo Argentina, Brazilija, Paragvajus, Urugvajus ir Venesuela.

¹⁹⁶ ALADI asociacijos narėmis 2017 m. sausio 1 d. buvo Argentina, Bolivija, Brazilija, Čilė, Kolumbija, Kuba, Ekvadoras Meksika, Panama, Paragvajus, Peru, Urugvajus, Venesuela.

¹⁹⁷ ASEAN asociacijos narėmis 2017 m. sausio 1 d. buvo Brunėjus, Kambodža, Indonezija, Laosas, Malaizija, Mianmaras, Filipinai, Singapūras, Tailandas ir Vietnamas.

¹⁹⁸ UN-ESCWA komisijos narėmis 2017 m. sausio 1 d. buvo Bahreinas, Egiptas, Irakas, Jordanija, Kuveitas, Libanas, Libija, Mauritanija, Marokas, Omanas, Palestina, Kataras, Saudo Arabija, Sudanas, Sirija, Tunisas, Jungtiniai Arabų Emiratai ir Jemenas.

¹⁹⁹ Arabų Sąjungos narėmis 2017 m. sausio 1 d. buvo Alžyras, Bahreinas, Komorai, Džibutis, Egiptas, Irakas, Jordanija, Kuveitas, Libanas, Libija, Mauritanija, Marokas, Omanas, Palestina, Kataras, Saudo Arabija, Somalis, Sudanas, Tunisas, Jungtiniai Arabų Emiratai ir Jemenas.

²⁰⁰ LORENZON, F. *Multimodal Transport Evolving: Freedom and Regulation Three Decades after the 1980 MTO Convention* iš CLARKE, M. ed. *Maritime law evolving: thirty years at Southampton*. Oxford: Hart, 2012, p. 168.

teisinis tikrumas ir multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo vieningumas Lotynų Amerikoje taip pat nėra pasiektas²⁰¹.

Europos Sąjungos mastu taip pat, nepaisant tam tikrų iniciatyvų (detaliau 4.3.4. dalyje), nėra sukurta regioninio instrumento, reglamentuojančio multimodalinių krovinių vežimą.

Remiantis M. Hoeks, nacionalinis multimodalinio krovinių vežimo teisinis reglamentavimas yra įtvirtintas Nyderlandų Karalystėje, Vokietijoje, Kinijoje, Meksikoje, Indijoje, Argentinoje ir Brazilijoje²⁰². Nacionalinis multimodalinio krovinių vežimo teisinis reglamentavimas taip pat yra įtvirtintas Estijos ir Pietų Korėjos nacionalinėje teisėje. Kaip matyti iš pateikto sąrašo, bet koku atveju nacionalinis multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas taip pat yra labai negausus. Tiesa, dalis valstybių nacionalinį reglamentavimą yra pakeitusios aukščiau aptartu regioniniu teisiniu reguliavimu.

Lietuvoje nėra įtvirtinta nacionalinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo. Kaip yra pažymėta 1.3.1.1. dalyje, LR CK 6.811 straipsnis, nepaisant galimo lingvistinio panašumo, visgi nereglementuoja multimodalinio krovinių vežimo, o šios normos tikslas yra reguliuoti nuoseklius kombinuotuosius vežimus. Tiesa, teoriškai, multimodaliniams krovinių vežimams galimai taikytiną reglamentavimą galima rasti ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme²⁰³, kuris netgi įtvirtina nuostatą, kad valstybė teisinėmis, o prireikus ir finansinėmis priemonėmis užtikrina kombinuotų vežimų sistemos kūrimo ir plėtojimo skatinimą, taip pat šiuo pagrindu remiantis ir tranzito skatinimą²⁰⁴. Patys kombinuoti vežimai apibūdinami kaip krovinių gabenimas naudojant ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, kai tas pats kroviny esantis sunkvežimyje, priekaboje ar puspriekabėje (su vilkiku ar be jo), keičiamoje talpykloje arba 20 ar daugiau pėdų konteineryje didžiąją maršruto dalį yra gabenamas geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų

²⁰¹ FAGHFOURI, M., *supra* 34, p. 356.

²⁰² HOEKS, M., *supra* 13, p. 8.

²⁰³ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (Lietuvos Aidas, Nr. 215; 1991, Nr. 30-804; Žin., 2002, Nr. 29-1034).

²⁰⁴ *Ibid*, 3 straipsnio 1 dalies 6 punktas.

transportu, o pradinę ir (arba) galutinę maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis²⁰⁵. Šiuo atžvilgiu reikia pastebėti, kad Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas yra priimtas dar 1991 m., o kombinuotus vežimus reglamentuojančios normos nekeistos nuo pat įstatymo priėmimo momento. Be to, kaip matyti iš pateikto apibrėžimo ir šio straipsnio 2 dalyje pateiktos multimodalinių vežimų sąvokos, pateiktas apibrėžimas atspindi tik vieną iš galimų multimodalinių krovinių vežimų rūšių. Galiausiai, negalima nepastebėti, kad toks teisinis reguliavimas iš esmės labiau deklaratyvus, nei faktiškai sprendžiantis krovinių vežimo metu kylančių santykių reglamentavimo problemą.

Taigi, Lietuvoje taip pat nėra jokio specialaus multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo. Tai sukuria krovinių vežimo santykių šalims teisinį neaiškumą ir galimų teismo sprendimų neprognozuojamumą, didina multimodalinio krovinių vežimo kaštus.

2.3. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo reikšmė

Tai, kad jau beveik 60 metų yra kalbama apie multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo svarbą ir reikšmę, tačiau jau beveik 60 metų nėra sukuriamas toks reguliavimas tarptautiniu lygmeniu, o dažnu atveju ir nacionaliniu lygiu, pagrįstai kelia klausimą, kad galbūt toks reguliavimas visgi nėra reikšmingas, ypač, atsižvelgiant į tai, kad nepaisant reguliavimo vakuumo multimodaliniai krovinių vežimai nuosekliai plinta ir populiarėja.

Su tuo nėra sutiktina. Teisinio reguliavimo atsiradimą tarptautiniu mastu stabdo komplikuotas skirtingų vežimo rūšių tarptautinis reglamentavimas, o nacionaliniu mastu reguliavimo atsiradimui trukdo sąlyginai nedidelis tokių vežimų supratimas (o tuo pačiu ir nedidelis teisės mokslininkų dėmesys šiai sričiai) ir manymas, kad esamas vienaarūšių vežimų teisinis reguliavimas yra pakankamas multimodaliniam krovinių vežimui reglamentuoti. Multimodalinio

²⁰⁵ *Ibid*, 12 straipsnio 1 dalis.

krovinių vežimų teisinio reguliavimo svarbą grindžia tiek pačių santykių dalyvių nuomonė, tiek teisinės problemos, kylančios multimodalinio krovinių vežimo sutarties sudarymo ir jos vykdymo atveju, mažinančio šių vežimų, kurie siekiant tvaraus transporto turėtų būti, priešingai esamai situacijai, proteguojami, populiarumą, efektyvumą ir plėtrą. Tą grindžia žemiau pateikiami argumentai.

Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija nagrinėjo²⁰⁶ ar turėtų būti sukurtas unifikuotas multimodalinius vežimus reglamentuojantis instrumentas, ir jei taip – koks jis turėtų būti. Vykdydama apklausą UNCTAD sukūrė klausimyną ir pateikė jį iš esmės visoms suinteresuotoms pusėms – pradedant vežėjais, baigiant draudikais. UNCTAD gavo 109 atsakymus, *inter alia*, 60 iš tiek besivystančių, tiek jau išsivysčiusių valstybių vyriausybių, 49 iš industrijos atstovų²⁰⁷.

Didžioji dalis respondentų (83 proc.) nurodė, kad jie nelaiko egzistuojantį multimodalinių vežimų teisinį reguliavimą patenkinamu. Dauguma respondentų (76 proc.) taip pat nelaikė galiojančio teisinio reguliavimo taupančio kaštus (angl. *cost-effective*), pažymėdami, kad dėl netinkamo reguliavimo patiriami papildomi draudimo, bylinėjimo ir teisinių išlaidų kaštai, didinantys transportavimo kaštus²⁰⁸. Net 92 proc. respondentų nurodė, kad jie norėtų naujo civilinės atsakomybės teisinio reglamentavimo multimodalinio krovinių vežimo metu. Kai kurie respondentai papildomai pažymėjo, kad daliai vienaarūšių tarptautinių susitarimų praplėtus savo taikymo sritį aprėpiant tame tarpe ir vežimus nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*), didėja teisinis neaiškumas ir kyla tarptautinių konvencijų tarpusavio konkurencijos problema. Todėl unifikuotas multimodalinių krovinių vežimo teisinis reguliavimas būtų labai laukiamas²⁰⁹. Vertinant tai, kaip turėtų būti kuriamas naujas įrankis multimodalinio krovinių vežimo teisiniui reguliavimui, didžioji dalis (39 proc.) korespondentų pirmenybę teikė naujo tarptautinio instrumento sukūrimui, o tam,

²⁰⁶ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003, *supra* 5.

²⁰⁷ *Ibid*, p. 11.

²⁰⁸ *Ibid*, p. 11.

²⁰⁹ *Ibid*, p. 13.

kad multimodalinių vežimų reglamentavimui galėtų būti pritaikytas krovinių gabenimo jūra ar keliais reglamentavimas pirmenybę teikė tik po 13 proc. respondentų²¹⁰. Įdomu tai, kad iš esmės visi (98 proc.) respondentai nurodė, kad jie remtų naujo instrumento, unifikuojančio multimodalinį krovinių gabenimą, kūrimą²¹¹.

Panašų tyrimą 2009 metais atliko ir Europos Komisija²¹², kuriame dalyvavo 58 respondentai. 64 proc. iš atsakymus pateikusių subjektų pažymėjo, kad jie nėra patenkinti dabartiniu galiojančiu multimodalinių krovinių vežimo teisiniu reglamentavimu, o 36 proc. nurodė, kad jie yra juo patenkinti. Tiesa, dalis iš šių respondentų papildomai pažymėjo, kad jie mano, kad būtent naujas regioninis reguliavimas Europos Sąjungos mastu neduotų naudos, tačiau jie palaikytų naujo instrumento tarptautiniu mastu atsiradimą²¹³. Vertindami tai, kaip unifikuoto teisinio reguliavimo nebuvimas atspindi kaštuose, 76 proc. iš atsakiusių respondentų pažymėjo, kad tai didina kaštus, daugiausia dėl to papildomų teisinių išlaidų, sąnaudų pildant skirtingus dokumentus²¹⁴.

Vertinant multimodalinio teisinio reguliavimo svarbą, reikia atsižvelgti į tai, kad dar 1992 m. Baltojoje knygoje²¹⁵ buvo pažymėta, kad tvarus mobilumas yra esminis Bendrijos transporto politikos tikslas. Jau 1997 m. Europos Komisijos Komunikate²¹⁶ buvo atkreiptas dėmesys, kad transporto sektorius įrodė, kad jis negali būti paliktas savireguliacijai. Nuo 1970 m. iki 1997 m. krovinių transporto apimtis Europoje padidėjo 70 proc., tuo pačiu laikotarpiu krovinių vežimo keliais rinkos dalis išaugo nuo 50 iki 72 procentų²¹⁷. Tokiu būdu krovinių gabenimas pradėjo kelti socialines ir aplinkosaugos problemas. Kaip vienas iš šių problemų sprendimo būdų Komunikate buvo įvardinti

²¹⁰ *Ibid*, p. 14.

²¹¹ *Ibid*, p. 16.

²¹² Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5.

²¹³ *Ibid*, p. 111-112.

²¹⁴ *Ibid*, p. 113.

²¹⁵ Europos Komisijos Baltoji knyga. *The future development of the common transport policy – A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. COM (92) 494 final, 1992-12-02.

²¹⁶ Europos Komisijos komunikatas. *Intermodality and intermodal freight transport in the European Union – a system's approach to freight transport – Strategies and action to enhance efficiency, services and sustainability*. COM (97) 243 final, 1997-05-19.

²¹⁷ *Ibid*, p. 3.

multimodaliniai vežimai. 2001 m. Baltojoje knygoje²¹⁸ Europos Komisija eksplacitiškai įtvirtino siekį skatinti multimodalinio transporto vystymąsi ir jo naudojimą, ypač skatinant transportavimo būdą, kuomet kelių transportu kroviniai yra gabenami tik trumpas atkarpos maršruto pradžioje ir pabaigoje. 2011 m. Baltojoje knygoje²¹⁹ yra pakartojamas tikslas vystyti visų rūšių transporto sistemas, siekiant sukurti efektyvią multimodalinio vežimo infrastruktūrą. Europos Parlamentas yra pažymėjęs, kad krovinių transporto vystymasis dideliu mastu priklauso nuo efektyvaus įvairių rūšių transporto naudojimo, todėl Europos transporto politikos tikslas turėtų būti veiksmingas daugiarūšio transporto naudojimas, skatinant nenutrūkstamą eismo srautą keičiant vieną transporto rūšį kita ir keliaujant nuo vieno transporto mazgo prie kito²²⁰. Taigi, vienas iš Europos Sąjungos pamatinių transporto politikos tikslų yra užtikrinti darnų ir tvarų transporto sektoriaus vystymąsi, o viena iš pagrindinių priemonių tam yra multimodalinis krovinių gabenimas ir jų vystymas²²¹. Atsižvelgiant į tai, Europos Sąjunga iniciavo 2005 m. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo dokumentų ir civilinės atsakomybės reglamentavimo projekto²²² bei Europos Sąjungos 2009 m. studijos²²³ parengimą siekiant multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo unifikavimo Europos Sąjungos lygiu (detaliau 4.3.4. dalyje).

Taigi, Europos Sąjunga ne kartą pažymėjo, kad transporto sistema yra nepajėgi savireguliacijos būdu spręsti susidarančias problemas, tame tarpe – ir siekti tvarios transporto sistemos Europos Sąjungoje. Viena iš pagrindinių to priežasčių yra tai, kad šiuo metu krovinių vežimo teisinis reguliavimas yra orientuotas į vienaarūšius krovinių vežimus. Todėl, krovinių vežimo rūšių keitimas dažnai yra susijęs ne tik su techninės įrangos pakeitimu bei

²¹⁸ Europos Komisijos Baltoji knyga. *European transport policy for 2010: time to decide*. COM(2001) 370 final, 2001-09-12.

²¹⁹ Europos Komisijos Baltoji knyga. *Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*. COM/2011/0144 final, 2011-03-28.

²²⁰ 2010 m. Liepos 6 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl darniojo ateities transporto (2009/2096(INI). C 351E, 2011-12-02, p. 13-22.

²²¹ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 75.

²²² CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98.

²²³ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5.

organizaciniu darbu, bet kartu ir su teisinio režimo pakeitimu, kas sukelia frikcinius kaštus (angl. *friction costs*), trukdančius multimodalinio krovinių vežimo vystymuisi bei jų konkurencingumo augimui²²⁴. Tai lemia multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo poreikį.

Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo nebuvimas kelia ne tik socialines bei ekonomines problemas, bet ir teisines.

Nenusisekę bandymai sukurti unifikuotą tarptautinį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą sukėlė atvirkštinį efektą - susidariusi spraga buvo pildoma gana sudėtingu ir fragmentiniu reglamentavimu²²⁵. Dėl to, MTO civilinę atsakomybę reglamentuojančios nuostatos yra išmėtytos tarp vienaarūšių krovinių vežimą reglamentuojančių tarptautinių konvencijų, regioninių ir sub-regioninių susitarimų, bei nacionalinės teisės. Negana to, MTO civilinė atsakomybė papildomai dažnai dar yra reglamentuojama švelniosios teisės (angl. *soft law*) sukurtų institutų – standartinių sutarčių sąlygų, kaip ICC/UNCTAD taisyklės, kurios dažnai būna inkorporuojamos į tipinius multimodalinio transporto dokumentus, tokius kaip MULTIDOC 95 ar FIATA FBF 1992. Negana šio teisinio reguliavimo pliuralizmo, implikuojančio teisinį netikrumą, situaciją dar labiau komplikuoja tai, kad visų šių nuostatų taikymo sritis ir vertinimas skiriasi priklausomai nuo jurisdikcijos, kurioje yra nagrinėjamas ginčas. Toks teisinio reguliavimo segmentizmas yra rimta problema multimodalinio krovinių vežimo vystymuisi ir konkurencingumui. Europos Sąjungos 2009 m. studijoje, remiantis atlikta apklausa²²⁶, buvo pažymėta, kad beveik pusė apklausų respondentų nurodė, kad jie nelaiko dėl besikeičiančių teisinių režimų multimodalinio krovinių vežimo metu patiriamų sąnaudų protingomis ir skatinančiomis rinktis multimodalinius krovinių vežimus. Tuo pačiu, segmentinis teisinis reguliavimas neatsižvelgia į santykius, egzistuojančius multimodalinio krovinių gabenimo metu keičiant gabenimo

²²⁴ CONSTENLA, P. *Towards A Euro-Maritime contract law?* iš VERHYEN, W., SMEELE, F., HOEKS, M. eds. *Common core, PECL and DCFR: could they change shipping and transport law?* Cambridge; Antwerp; Portland: Intersentia, 2015, p. 168.

²²⁵ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 71.

²²⁶ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5, p. 113-114.

būdus, dėl ko atsiranda konfliktai tarp vienaarūšių tarptautinių konvencijų taikymo sritį reglamentuojančių nuostatų. Maža to, tokiais atvejais, kai kyla klausimas koks teisinis reglamentavimas turėtų būti taikomas (t.y. kokia teisė turėtų būti taikoma), skirtingų valstybių teismai skirtingai traktuoja tokias pačias normas ir situacijas, nepriklausomai nuo to, kad tarptautinės konvencijos tikslas, priešingai, yra suvienodinti taikytiną teisę. Dėl tarptautinių konvencijų nepilno suderinamumo multimodalinio krovinių vežimo metu, dažnu atveju kyla situacijos, kuomet turi būti taikoma nacionalinė teisė, kuri, priklausomai nuo jurisdikcijos, skirtingai apibrėžia vežėjo teises ir pareigas. O dėl esančio teisinio netikrumo ir skirtingų valstybių skirtingos teismų praktikos atsiranda *forum shopping* problema, kuomet krovinių vežimo dalyviai siekia, netgi ir naudodamiesi negatyviais ieškiniais, kad byla būtų nagrinėjama ne ten, kur jos nagrinėjimas būtų paprasčiausias, bet ten, kur teisės aiškinimas jiems yra palankiausias. Savo ruožtu, žiūrint iš siuntėjo pusės, nėra pateisinama, kuomet vežėjo atsakomybė, sudarius multimodalinio krovinių vežimo sutartį, yra diversifikuojama priklausomai nuo krovinio gabenimo būdo, kuris buvo naudojamas žalos kilimo etape, jos skiriasi priklausomai nuo to, ar vežimas yra nacionalinis, ar tarptautinis²²⁷. Galiausiai, yra pastebima, kad kuo mažiau skirtingų režimų ir mažiau skirtingų jų interpretacijų, tuo visiems yra geriau. Ir geriau ne tik dėl to, kad skirtingi režimai ir skirtingos režimų interpretacijos padidina transporto kaštus, bet ir dėl to, kad tokie skirtingi režimai didina įėjimo į rinka barjerus bei stabdo mažesnių vežėjų įėjimą į tarptautinę krovinių gabenimo rinką²²⁸. Teisinio tikrumo ir nuspėjamumo nebuvimas, kylantis dėl teisinio reguliavimo spragų, taip pat yra viena iš priežasčių, mažinančių multimodalinio krovinių vežimo efektyvumą bei didinančių jo kaštus, slopinantis multimodalinio krovinių vežimo plėtrą²²⁹.

²²⁷ CONSTENLA, P., *supra* 224, p. 176.

²²⁸ CLARKE, M. A., The shape of the convention on the carriage of goods. *European transport law*, 2015, p. 373.

²²⁹ GLASS, D. A. Meddling in the multimodal muddle? – a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 2006, p. 309.

Teigiama, kad konteinerių revoliucija prasidėjo 1956 m. balandžio 26 d., kuomet *Ideal-X* išplaukė iš *Newark, New Jersey, JAV*, su 58 konteineriais ant savo denio²³⁰. Tačiau, nepaisant gabenimo konteineriais, o tuo pačiu ir multimodalinio krovinių vežimo, plėtos, yra teigiama, kad, vertinant teisinį reguliavimą, 1965 m., lyginant su 2015 m. buvo netgi geresnė situacija, kadangi tada teisės režimai buvo panašesni²³¹. Kuomet buvo sudaromos atskiros sutartys skirtingiems gabenimo etapams, buvo visai logiška turėti skirtingus tų etapų teisinio reglamentavimo režimus. Tačiau yra visiškai priešingai, kuomet yra sudaroma viena sutartis visiems vežimo etapams. Kaip yra pažymėjęs Jungtinių Amerikos Valstijų Aukščiausiasis Teismas, neefektyvumas ir netikrumas egzistuos visuomet, kuomet vieną teisės institutą reguliuos daugiau nei vienas teisinis mechanizmas²³². Siuntėjai vis dažniau nori bendradarbiauti su viena šalimi – MTO -, kuri gali prisiimti atsakomybę visu vežimo laikotarpiu ir pristatyti krovinius laiku bei geros būklės, nepriklausomai nuo to, kokiomis transporto rūšimis krovins bus gabenamas²³³. Teisinis reglamentavimas turėtų prisitaikyti prie besikeičiančių visuomeninių santykių ir sukurti juos atitinkantį teisinį reguliavimą, kuris, tuo pačiu, išspręstų ir dėl jo nebuvimo egzistuojančias pagrindines santykių metu kylančias problemas. Neabejotina, kad MTO turėtų turėti galimybę pasiūlyti savo klientams aiškias ir skaidrias taisykles bei procedūras, kurių pagrindų būtų vykdomas gabenimas. Unifikuotas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas neabejotinai sukurtų teisinį tikrumą, sumažintų frikcinius kaštus, kylančius sprendžiant šalių ginčus dėl žalos atlyginimo ir dėl to kylančių teisminių ginčų skaičių, sudarytų sąlygas efektyvesnės Europos transporto sistemos vystymuisi²³⁴.

²³⁰ LEVINSON, M. *The Box: How the shipping Container made the world smaller and the world economy bigger*. New Jersey: Princeton Univ. Press, 2006, p. 161.

²³¹ STURLEY, M. F. Reflections on fifty years of revolutionary and Glacial change in the shipping industry. *European transport law*, 2015, p. 363.

²³² Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2004 m. lapkričio 9 d. sprendimas *byloje Nr. 02-1028 (Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.)*.

²³³ FAGHFOURI, M., *supra* 34, p. 349.

²³⁴ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds. *EU maritime transport law*. Deventer; Leuven: Claeys & Casteels Law Publishers, 2016, p. 90.

2.4. Skyriaus apibendrinimas ir išvados

Įvertinus multimodaliniams krovinių vežimams taikytiną reglamentavimą ir su tuo susijusius aspektus, darytinos sekančios išvados:

i) nepaisant buvusio ne vieno bandymo, šiuo metu nėra jokio unifikuoto ir/ar tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo;

ii) priešingai tam, kad nėra jokio tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, krovinių vežimo teisė pasižymi vienaarūšių krovinių vežimo tarptautinių konvencijų gausa: i) krovinių vežimą kelių transportu reglamentuoja CMR konvencija; ii) krovinių vežimą vidaus vandenų transportu reglamentuoja CMNI konvencija; iii) krovinių vežimą jūra reglamentuoja Hagos-Visbiu taisyklės ir Hamburgo taisyklės; iv) krovinių vežimą geležinkeliu reglamentuoja CIM taisyklės ir SMSG sutartis; v) krovinių gabenimą oru reglamentuoja Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema. Kiekviena iš šių tarptautinių konvencijų yra orientuota į konkrečios vežimo rūšies teisinį reguliavimą, todėl jų įtvirtinamos nuostatos skiriasi. Dalyje šių konvencijų yra įtvirtintos ir teisės normos, dalinai reguliuojančios multimodalinius krovinių vežimus. Skirtingose valstybėse esant skirtingam multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimui, tarptautinių konvencijų nuostatų interpretavimui ir nesant supranacionalinės institucijos, turinčios kompetenciją užtikrinti vieningą konvencijų aiškinimą, multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai ir MTO civilinei atsakomybei taikytina teisė bei jos interpretavimas dažnai yra neprognozuojama(-s);

iii) pasaulyje yra sukurta keletas regioninio/sub-regioninio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo mechanizmų: Andų bendrijoje multimodalinius krovinių vežimus reguliuoja 1993 m. sprendimas Nr. 331, iš dalies pakeistas 1996 m. sprendimu Nr. 393; MERCOSUR muitų sąjungoje tokius vežimus reglamentuoja 1995 m. susitarimas dėl Multimodalinio krovinių vežimo palengvinimo; ALADI asociacijoje tokiems vežimams reglamentuoti yra sukurtas 1996 m. Tarptautinio multimodalinio

transporto susitarimas; ASEAN asociacijoje multimodalinius krovinių vežimus reglamentuoja 2005 m. susitarimas dėl Multimodalinio transporto;

iv) nacionalinis multimodalinio krovinių vežimo teisinis reglamentavimas yra įtvirtintas Nyderlandų Karalystėje, Vokietijoje, Estijoje, Pietų Korėjoje, Kinijoje, Meksikoje, Indijoje, Argentinoje ir Brazilijoje. Dalis valstybių nacionalinį reglamentavimą yra pakeitusios aukščiau aptartu regioniniu teisiniu reguliavimu;

v) Lietuvoje nėra įtvirtinta nacionalinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo;

vi) segmentinis teisinis reguliavimas neatsižvelgia į santykius, egzistuojančius multimodalinio krovinių gabenimo metu keičiant gabenimo būdus, dėl ko atsiranda konfliktai tarp vienašalių tarptautinių konvencijų taikymo sritį reglamentuojančių nuostatų. Maža to, tokiais atvejais, kai kyla klausimas koks teisinis reglamentavimas turėtų būti taikomas (t.y. kokia teisė turėtų būti taikoma), skirtingų valstybių teismai skirtingai traktuoja tokias pačias normas ir situacijas, nepriklausomai nuo to, kad tarptautinės konvencijos tikslas, priešingai, yra suvienodinti taikytiną teisę. Dėl tarptautinių konvencijų nepilno suderinamumo multimodalinio krovinių vežimo metu, dažnu atveju kyla situacijos, kuomet turi būti taikoma nacionalinė teisė, kuri, priklausomai nuo jurisdikcijos, skirtingai apibrėžia vežėjo teises ir pareigas. O dėl esančio teisinio netikrumo ir skirtingų valstybių skirtingos teismų praktikos atsiranda *forum shopping* problema, kuomet krovinių vežimo dalyviai siekia, netgi ir naudodamiesi negatyviais ieškiniais, kad byla būtų nagrinėjama ne ten, kur jos nagrinėjimas būtų paprasčiausias, bet ten, kur teisės aiškinimas jiems yra palankiausias. Dėl nesamo teisinio reguliavimo didėja teisinis netikrumas, frikciniai kaštai, mažėja multimodalinio krovinių vežimo patrauklumas ir tampa sudėtingiau sukurti tvarią transporto politiką;

vii) unifikuotas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas sukurtų teisinį tikrumą, sumažintų frikcinius kaštus, kylančius sprendžiant šalių ginčus dėl žalos atlyginimo ir dėl to kylančių teisminių ginčų skaičių, sudarytų sąlygas efektyvesnės Europos transporto sistemos vystymuisi.

3. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo problematika

Vertinant 2.2.-2.3. dalyse apžvelgtą multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytiną teisinį reglamentavimą (vertinant tokį, koks jis yra vertinimo momentu (angl. *as it is*)) ir to pasėkoje egzistuojančią problematiką, išskirtinos trys esminės praktikoje kylančios teisinės problemos: *i*) multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės nustatymas; *ii*) jurisdikcijos nustatymas esant ginčui, turinčiam tarptautinį elementą; *iii*) MTO civilinės atsakomybės nustatymas. Toliau šios problemos bus nagrinėjamos detaliau.

3.1. Taikytina teisė

3.1.1. Taikytinos teisės nustatymas

Multimodalinio krovinių vežimo sutarčių pagrindu susiklostę šalių santykiai dažnu atveju turi tarptautinį pobūdį. Vienarūšius krovinių vežimus, kaip minėta, gausiai reglamentuoja tarptautinės konvencijos. Bendrąja prasme (su išimtimi, nurodyta 3.1.2. dalyje) priklausomai nuo taikytinos teisės, šios konvencijos gali arba ne būti taikytinos šalių sutarčiai ir kilusiam ginčui. Taip pat, vienarūšius krovinių vežimus reglamentuojančių konvencijų nuostatos gali būti taikomos multimodaliniai krovinių vežimo sutarčiai arba ne priklausomai nuo to, kaip šių konvencijų nuostatas, reglamentuojančias jų taikymo sritį, vertina teismai valstybės (su išimtimi, nurodyta 3.1.2. dalyje), kurios teisė yra taikytina (detaliau 3.1.3.-3.1.5. dalyse). Todėl, nesant unifikuoto tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimo, yra aktualus klausimas, kokia teisė yra taikytina šalių sudarytai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai.

Europos Sąjungos teisėje taikytinos teisės nustatymo klausimas yra harmonizuotas Europos Sąjungos lygmeniu. Tam skirtas Roma I reglamentas (atskirais atvejais 1980 Romos konvencija dėl teisės, taikomos sutartinėms

prievolėms). Abu šie teisės aktai leidžia šalims susitarti dėl jų sutarčiai taikytinos teisės²³⁵. Jeigu šalys dėl to nesusitaria, yra taikomos šių instrumentų įtvirtintos nuostatos siekiant nustatyti taikytiną nacionalinę teisę. Nors patys teisiniai mechanizmai, įtvirtinti Roma I reglamente ir Romos konvencijoje skiriasi, taikytinos teisės nustatymo taisyklės yra gana panašios²³⁶.

Roma I reglamento taikymas, teritorijos atžvilgiu, *a priori* yra neribotas. Šio reglamento taikymas nepriklauso nuo faktinio situacijos ryšio su Europos Sąjunga, kas reiškia, kad praktikoje jis gali būti taikomas net jei visos su ginču susijusios faktinės aplinkybės yra susijusios su trečiąja (-iosiomis) valstybe (-ėmis), o byla Europos Sąjungos teritorijoje yra nagrinėjama atsitiktinai, pavyzdžiui, dėl to, kad šalys susitarė dėl tokios jurisdikcijos²³⁷. *De facto* Roma I reglamento taikymą riboja jo taikymo sritis, t.y., kad šis reglamentas yra privalomas tik valstybių narių valstybių institucijoms, ir jurisdikcijos taisyklės, lemiančios, ar kuris nors Europos Sąjungos valstybės narės teismas yra kompetentingas nagrinėti šią bylą. Tiesa, šis reglamentas *per se* neįpareigoja Danijos. Tuo pačiu, Roma I įtvirtina universalumo principą, kadangi neapriboja reglamentu nustatomos taikytinos teisės Europos Sąjungos valstybių narių teise.

Roma I reglamentas yra taikomas, kuomet egzistuoja tam tikras tarptautinis elementas, t.y. jis nėra taikomas išimtinai nacionalinėms byloms, susijusioms tik su viena valstybe. Tačiau jo taikymui nėra svarbu ar užsienio elementas yra susijęs su Europos Sąjungos valstybe nare, ar su trečiąja valstybe²³⁸. Pats reglamentas nepateikia apibrėžimo, kaip reikia vertinti, ar egzistuoja tarptautinis elementas. Teisės doktrinoje, dažniausiai yra pažymima, kad tarptautinis elementas egzistuoja, jei viena iš teisinio santykio šalių yra kitos valstybės pilietis ar kitos valstybės juridinis asmuo, taip pat, jei kurios nors iš teisinio santykio šalių nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra kitoje valstybėje, taip

²³⁵ Roma I reglamento 4 straipsnis, Romos konvencijos 4 straipsnis.

²³⁶ Dėl ko teisminė Romos konvencijos taikymo praktika gali būti reikšminga taikant Roma I reglamentą.

²³⁷ FRANCQ, S. *The external dimension of Rome I and Rome II: Neutrality or Schizophrenia?* iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016, p. 73.

²³⁸ BĚLOHLAVEK, A. J. *Rome Convention, Rome I Regulation*. New York : Juris, 2010, p. 692; VERMOOIJ, N. W. *Rome I: The Update on the Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*. *Columbia Journal of European Law*, 2009, p. 94.

pat, kuomet teisinio santykio objektas (kilnojamasis ar nekilnojamasis turtas) yra užsienyje, bei, galiausiai, tais atvejais, kai teisinio santykio atsiradimas, pasikeitimas ar pasibaigimas įvyksta kitoje valstybėje²³⁹. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje tarptautinio elemento egzistavimas suprantamas labai panašiai. Štai, dar 2000 m. gruodžio 21 d. Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas, apibendrinimo apžvalgoje buvo nurodyta²⁴⁰, kad ginčo santykis (civilinė byla) pripažįstamas turinčiu tarptautinį (užsienio) elementą, kai yra bent viena iš šių aplinkybių: i) viena iš bylos šalių yra užsienio asmuo (užsienio valstybės pilietis ar asmuo be pilietybės arba užsienio juridinis asmuo); ii) ginčo objektas yra užsienyje (užsienio valstybėje yra nekilnojamasis ar kilnojamasis turtas, esantis ginčo objektu; užsienio valstybėje buvo atliekami ginčo objektu esantys darbai ar teikiamos paslaugos ir t. t.); iii) juridinis faktas, kurio pagrindu atsirado, pasikeitė ar pasibaigė šalių teisiniai santykiai, įvyko ar buvo atliktas užsienio valstybėje (užsienio valstybėje buvo sudaryta sutartis, išduotas čekis, sudaryta ar nutraukta santuoka, surašytas testamentas, žalos padarymo vieta yra užsienio valstybėje ir t. t.); iv) teismo ar arbitražo sprendimas, kurį prašoma įvykdyti Lietuvoje, priimtas užsienio valstybėje; v) įrodymai, reikalingi civilinėje byloje, yra užsienio valstybėje; vi) teismo pranešimus ar šaukimus reikia siųsti asmeniui, esančiam užsienio valstybėje, arba užsienio valstybėje reikia atlikti kitus procesinius veiksmus²⁴¹. Šis sąrašas yra pavyzdinis, todėl kiekvienu atveju individualiai turi būti vertinamos bylos aplinkybės, atsižvelgiama į konkretų ginčą reglamentuojančio teisės akto taikymo objektinę ir subjektinę sritį.²⁴²

Taigi, jei multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu susiklostę šalių santykiai turi tarptautinį elementą, šalių santykiams taikytina teisė yra

²³⁹ BĖLOHLAVEK, A. J., *supra* 238, p. 692; VERMOOIJ, N. W., *supra* 238, p. 168.

²⁴⁰ Bei pakartota vėlesnėje teismų praktikoje, tame tarpe, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 gruodžio 2 d. *Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės taikymo sprendžiant jurisdikcijos nustatymo klausimą šeimos bylose apžvalgoje*.

²⁴¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2000 m. gruodžio 21 d. *Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas, apibendrinimo apžvalga Nr. A2-14*.

²⁴² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 gruodžio 2 d. *Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės taikymo sprendžiant jurisdikcijos nustatymo klausimą šeimos bylose apžvalga*.

nustatoma remiantis Roma I reglamentu, kuris numato bendrąją taisyklę, kad šalys gali susitarti dėl taikytinos teisės.

Tarptautinio elemento egzistavimas yra labai svarbus dėl to, kad remiantis Roma I reglamentu šalys negali susitarti dėl tarptautinės sutarties kaip jų santykiams taikytinos teisės²⁴³. Vadinasi, multimodalinio krovinių vežimo sutartyje šalys gali tiesiog susitarti dėl tarptautinės sutarties įtvirtinamų nuostatų tik kaip sutarties sąlygų (bet ne visai sutarčiai taikytinos teisės). Kadangi tokios nuostatos yra vertinamos taikytinos teisės ir jos imperatyvių normų kontekste, egzistuoja rizika, kad tokios sutartinės nuostatos kompetentingo teismo bus pripažintos neteisėtomis ir negaliojančiomis. Pavyzdžiui, multimodalinio krovinių vežimo sutartyje apibrėžus MTO civilinę atsakomybę viso gabenimo laikotarpiu vadovaujantis CIM taisyklių teisiniu reglamentavimu, nustačius, kad turi būti taikytina valstybės teisė, kurioje yra imperatyviai nustatyta, kad jei žala kyla vykdant multimodalinio krovinių vežimo sutartį vežimo keliais metu, MTO civilinė atsakomybė nustatoma vadovaujantis CMR konvencija, kilus žalai vežimo keliais etapo metu nebūtų vadovaujamasi sutartyje suliygtomis sąlygomis tiek, kiek jos prieštarauja CMR konvencijos nuostatoms. Savo ruožtu, Lietuvos teisė leidžia multimodalinio krovinių vežimo sutarties šalims tiek susitarti dėl kitos nei Lietuvos teisė taikymo, tiek susitarti, kad ši taikytina teisė yra tarptautinės sutarties įtvirtinamas teisinis reguliavimas (kas multimodalinio krovinių vežimo atveju yra gali būti itin naudinga pratęsiant kurios nors vienaarūšio krovinių vežimo tarptautinės konvencijos galiojimą visai multimodalinio vežimo sutarčiai) (detaliau 4.4.2. dalyje). Kadangi, manytina, tokiu susitarimu nėra pažeidžiama valstybės viešoji tvarka, šiuo atveju nustatant vežėjo civilinę atsakomybę būtų vadovaujamasi CIM taisyklėse įtvirtintu teisiniu reglamentavimu.

Tokiu atveju kyla klausimas ar egzistuoja tarptautinis elementas, kuomet multimodalinio krovinių vežimo sutartį sudaro du tos pačios valstybės subjektai

²⁴³ SPANJAART, M , *supra* 15, p. 167; FAWCETT, J.J., HARRIS, J.M., BRIDGE, M. *International sale of goods in the conflicts of laws*. Oxford: OUP, 2005, p. 678; BAATZ, Y. *ed. Maritime law*. London: Routledge, 2014, p. 50.

(pavyzdžiui, Lietuvos) dėl tarptautinio krovinio gabenimo (pavyzdžiui, iš Ispanijos į Lietuvą) ir ar skiriasi atsakymas priklausomai nuo to, kur kilo žala (nutiko juridiniai faktai, lėmę teisinio ginčo atsiradimą)? Atsižvelgiant į aukščiau aptartus tarptautinio elemento vertinimo kriterijus, manytina, kad esant nurodytoms faktinėms aplinkybėms ir žalai kilus valstybėje, kurioje yra kontrahentų buveinė (pavyzdžiui, Lietuvoje), nebūtų galima konstatuoti, kad vien paties maršruto tarptautinis pobūdis yra pakankamas tarptautiniam elementui konstatuoti, todėl tokioje situacijoje Roma I neturėtų būti taikomas. Tai reiškia, kad tokiose situacijose susitarimas dėl tam tikros tarptautinės sutarties, kaip šalių sudarytai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės, taikymo turėtų būti galiojantis ir juos vadovaujamas. Visgi, žalai kilus kitoje valstybėje, pripažintina, kad egzistuoja tarptautinis elementas, dėl ko yra taikytinas Roma I reglamentas ir šalys gali dėl tarptautinės sutarties nuostatų taikymo susitarti tik perkeliant jos nuostatas į sutarties sąlygas (nebent būtų vadovaujamas 4.4.2. dalyje aptarta pozicija, kad pasirinkus valstybės, kuri leidžia pasirinkti ne valstybės teisę, teisę yra galimas tarptautinės konvencijos kaip sutarčiai taikytinos teisės pasirinkimas).

Vertinant Roma I reglamento taikymo sritį multimodalinio krovinių vežimo kontekste, reikia pastebėti, kad Roma I reglamentas nėra taikomas prievolėms, atsirandančioms iš įsakomųjų vekselių, čekių, paprastųjų vekselių ir kitų perleidžiamų priemonių, jei iš šių kitų perleidžiamų priemonių kylančias prievoles lemia jų perleidžiamas pobūdis²⁴⁴. Vertinant šią nuostatą, nėra aišku, ar Roma I taikoma prievolėms, kylančioms konosamento pagrindu, kuris yra būtinas Hagos-Visbiu taisyklių taikymui. Roma I preambulėje, papildomai lyginant su Romos konvencija, yra nurodyta, kad prievolės, kylančios iš įsakomųjų vekselių, čekių, paprastųjų vekselių ir kitų perleidžiamųjų priemonių, taip pat turėtų apimti konosamentus, tačiau tik tiek, kiek iš konosamentų kylančias prievoles lemia jų perleidžiamas pobūdis²⁴⁵. Todėl taikytina teisė

²⁴⁴ Roma I reglamento 1 straipsnio 2 dalies d punktas.

²⁴⁵ Roma I reglamento preambulės 9 punktas.

ginčams, kylantiems konosamento pagrindu, taip pat yra nustatoma remiantis Roma I.

Šalims multimodalinio krovinių vežimo sutartyje nesusitarus dėl sudarytai sutarčiai taikytinos teisės, esant tarptautiniam elementui, Romos konvencija ir Roma I reglamentas nustato bendrąsias taisykles, kuriomis remiantis tokiu atveju yra nustatoma teisė.

Romos konvencijos 4 straipsnio 1 dalis numato bendrąją taisyklę, taikomą visų rūšių sutartims, kad sutarčiai turėtų būti taikytina teisė, su kuria sutartis yra labiausiai susijusi. Atitinkamai, siekiant nustatyti sąsają, yra įtvirtinama prezumpcija, kad tai yra valstybės teisė, kurioje buvo sutarties sudarymo metu sutarties šalies, kuri turi ją įvykdyti (atlikti sutartį charakterizuojančius veiksmus), įprastinė gyvenamoji (buveinės) vieta²⁴⁶. Tačiau, kaip numato Romos konvencijos 4 straipsnio 5 dalis, ši bendroji prezumpcija nėra taikoma krovinių vežimo sutartims (*inter alia* multimodalinio krovinių vežimo sutartims), t.y. krovinių vežimo sutarties atveju krovinių vežėjo įprastinės gyvenamosios (buveinės) vietos teisė bus taikoma tik tuomet, jei bent vienas iš šių elementų taip pat bus šioje vietoje: arba pakrovimo vieta, arba iškrovimo vieta, arba įprastinė siuntėjo gyvenamoji (buveinės) vieta.

Roma I reglamentas įtvirtinta kiek kitokį reglamentavimą, eksplicitiškai įtvirtindamas nuostatas, skirtas nustatyti krovinių vežimo sutarčiai (*inter alia* multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai) taikytiną teisę. T.y., šalims nepasirinkus krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės, sutarčiai taikoma vežėjo įprastos gyvenamosios vietos valstybės teisė, jei gavimo vieta arba pristatymo vieta, arba siuntėjo įprasta gyvenamoji vieta taip pat yra toje valstybėje. Jei šie reikalavimai neįvykdyti, taikoma šalių sutartos pristatymo vietos valstybės teisė²⁴⁷. Tačiau, jeigu iš visų bylos aplinkybių aišku, kad sutartis, nesant pasirinktos teisės, yra akivaizdžiai glaudžiau susijusi su kita

²⁴⁶ Romos konvencijos 4 straipsnio 2 dalis.

²⁴⁷ Roma I reglamento 5 straipsnio 1 dalis.

valstybe nei su ta, kurios teisė turėtų būti taikoma pritaikius aukščiau nurodytą taisyklę, turi būti taikoma tos kitos valstybės teisė²⁴⁸.

Nors Roma I reglamentas taip pat, kaip ir Romos konvencija, reikalauja papildomų sąlygų, kad būtų taikoma krovinių vežėjo įprastinės gyvenamosios (buveinės) vietos teisė, tačiau įtvirtina kitokią taisyklę, jei šie reikalavimai nėra tenkinami. Romos konvencija, tokiu atveju, numato, bendrąją taisyklę, kad turi būti taikoma labiausiai su sutartimi susijusi valstybės teisė, kas reiškia, kad dėl to teismui tenka užsiimti tokios teisės paieška, kas, atskirais atvejais, gali lemti teismo pasinaudojimą susidariusią situaciją ir *lex fori* teisės taikymą²⁴⁹. Roma I, priešingai Romos konvencijai, numato, kad tokiu atveju yra taikoma krovinio pristatymo vietos teisė. Toks teisinis reguliavimas, lyginant su Romos konvencija, sustiprina teisinį tikrumą dėl ginčui taikytinos teisės. Kita vertus, abiejų instrumentų atveju, net ir esant būtiniams elementams, kad būtų taikoma MTO įprastinės gyvenamosios (buveinės) vietos teisė, yra įtvirtinta „pabėgimo“ (angl. *escape clause*) sąlyga, leidžianti, nustačius, kad sutartis akivaizdžiai glaudžiau yra susijusi su kita valstybe nei su ta, kurios teisė turėtų būti taikoma pritaikius numatytas teisės nustatymo taisykles, turi būti taikoma valstybės, su kuria sutartis labiau susijusi, teisė.

3.1.2. Tarptautinių konvencijų ir Roma I teisinio reglamentavimo kolizija

Jau ne kartą buvo pažymėta, kad krovinių vežimo teisė pasižymi tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų gausa. Kadangi tokių konvencijų siekis yra unifikuoti teisę, jos pasižymi labai ribota šalių sutartine laisve, dažniausiai tai, pavyzdžiui, kaip CMR konvencijos atveju, yra susiję tik su aspektais, kurių tarptautinė konvencija nereglamentuoja²⁵⁰. Be to, dažniausiai tarptautinių konvencijų nuostatos yra tiesioginio taikymo, t.y. jos yra taikomos nepriklausomai nuo to, ar šalys susitaria dėl to, kad jos bus taikomos šalių

²⁴⁸ Roma I reglamento 5 straipsnio 3 dalis.

²⁴⁹ LEGROS, C., *supra* 129, p. 496.

²⁵⁰ FERRARI, F., LEIBLE, S. eds. *Rome I Regulation: the law applicable to contractual obligations in Europe*. München: Sellier European Law Publ., 2009, p. 107.

sudarytai krovinių vežimo sutarčiai²⁵¹. Atsižvelgiant į tai, Roma I reglamento 25 straipsnio 1 dalyje yra numatyta, kad šis reglamentas neturi įtakos tam, kaip taikomos tarptautinės konvencijos, kurių šalimis šio reglamento priėmimo metu yra viena ar daugiau valstybių narių, ir kuriose nustatomos su sutartinėmis prievolėmis susijusios teisės kolizijos taisyklės. Vadinasi, tarptautinės konvencijos įtvirtintas teisinis reglamentavimas turi viršenybę kuomet ginčą nagrinėja tarptautinės konvencijos dalyvės kompetentingas teismas²⁵².

Dėl šios nuostatos tampa itin reikšmingas galimybės tiesiogiai taikyti (ir kokia apimtimi) tarptautines vienaarūšes krovinių vežimo konvencijas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai klausimas. O tuo pačiu – šių konvencijų nuostatų, reglamentuojančių konvencijų tiesioginio taikymo sritį klausimas (detaliau 3.1.3.-3.1.5. dalyse). T.y. jei tarptautinė krovinių vežimo konvencija nėra tiesiogiai taikytina multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai (ar, jei tuo klausimu nėra vieningos pozicijos tarp konvencijos valstybių narių, o konvencija tiesiogiai nėra taikytina multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai vadovaujantis kompetentingo teismo teise ir jos aiškinimu), ši nuostata netenka reikšmės.

3.1.3. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai

CMR konvencija, CIM taisyklės, CMNI konvencija ir kitos vienaarūšių krovinių vežimų konvencijos, pirmiausia, yra skirtos reguliuoti vienaarūšius krovinių vežimus. Multimodalinio krovinių vežimo sutartis savo esme yra kitokio pobūdžio sutartis, viena, dėl kelių skirtingų gabenimo būdų pagal vieną sutartį, kita, dėl papildomų MTO pareigų pagal sutartį, dėl ko yra vertintina, kad tokia sutartis turėtų būti vertinama kaip *sui generis* sutartis (detaliau 1.2. dalyje). Nesant unifikuoto specialiojo multimodalinio krovinių vežimo teisinio

²⁵¹ CZEPELAK, M. The Law Applicable to the Contract of Carriage under the Rome I Regulation. *Czech yearbook of international law*, 2010, p. 54.

²⁵² FERRARI, F., LEIBLE, S. eds., supra 250, p. 107.

reguliavimo, kyla klausimas, ar vienaarūšius krovinių vežimus reglamentuojančios konvencijos gali būti tiesiogiai taikomos multimodaliniai krovinių vežimo sutarčiai (t.y. ar į jų taikymo sritį patenka ir vežimo dalis pagal multimodalinio krovinių vežimo sutartį, kurią jos reglamentuoja)?

3.1.3.1. CMR konvencija

CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalis numato, kad ši konvencija yra taikoma kelių transporto priemonėms vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra konvencijos narė.

Ar tokia nuostata reiškia, kad CMR konvencija yra tiesiogiai taikytina multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai teismų praktikoje yra vertintina nevienareikšmiškai bei galima rasti skirtingų pozicijų šiuo klausimu:

i) tokiu atveju CMR konvencija taikoma vežimui keliu, bet netaikoma sekančiai vežimo daliai. Pozicija iš esmės grindžiama kombinuotos multimodalinio krovinių vežimo sutarties doktrina, (detaliau 1.2.3. dalyje). Precedentinis pavyzdys (angl. *landmark case*) – *Quantum*²⁵³ byla. Joje yra bandyta sieti CMR konvencijos 2 straipsnio taikymą su vežimo etapų palyginimu ir dominuojančio etapo nustatymu, teigiant, kad jeigu dominuoja ne vežimo keliu etapas, net ir vežimui keliu nėra taikoma CMR konvencija. Pirmos instancijos teismas *Quantum* byloje pritarė šiai teorijai, bet apeliacinėje instancijoje sprendimas buvo pakeistas. Anglijos teismų praktikoje yra suformuota pozicija, kad CMR konvencijos nuostata, kad CMR konvencija taikoma krovinių vežimo keliais sutarčiai (angl. *contract for the carriage of goods by road*) reiškia, kad ji taikoma krovinių vežimo sutarčiai, kuomet pagal sutartį yra gabenama keliais (angl. *contract for the carriage of goods performed by road*)²⁵⁴. T.y., remiantis Anglijos teismų praktika, krovinio gabenimo keliu

²⁵³ Anglijos apeliacinio teismo sprendimas civilinėje byloje *Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*. 2 Lloyd's Rep., 25, 2002.

²⁵⁴ VERHEYEN, W. National judges as gatekeepers to the CMR Convention. *Uniform Law Review*, 2016, p. 450.

pakanka CMR konvencijos tiesioginiam taikymui. Savo ruožtu, absorbcijos doktrinos pritaikymo klausimu yra pažymima (tam pritariant nemažai CMR konvencijos komentatorių²⁵⁵), kad bet koks kriterijus, paremtas distancija (t.y. vertinant, kuris ruožas dominuoja), neleistinau papildytą CMR konvencijos nuostatas, reglamentuojančias jos taikymo sritį (*inter alia* ją susiaurindamas) ir tai būtų nepagrįsta (detaliau ši doktrina yra analizuojama vertinant tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių krovinių vežimą oru, įtvirtinamą reglamentavimą, taikomą multimodalinio krovinių vežimo sutartims (detaliau 3.1.4.2. dalyje).

ii) tokiu atveju CMR konvencija netaikoma, kadangi nepriklausomai nuo to, kad vežimas keliu yra tarptautinis, CMR konvencija, atsižvelgiant į jos 1 straipsnio nuostatą, įtvirtinančią, kad CMR konvencija taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, yra iš vis netaikoma multimodalinėms krovinių vežimo sutartims. T.y. kadangi multimodalinė krovinių vežimo sutartis nėra tas pats, kas krovinio vežimo kelių transporto sutartis, todėl CMR konvencija multimodalinėms sutartims, išskyrus atvejus, numatytus jos 2 straipsnio dalyje, iš viso nėra tiesiogiai taikoma. Tokios pozicijos yra laikomasi Vokietijos ir Nyderlandų Karalystės teismų praktikoje (joje atkreipiant dėmesį į tai, kad tarptautinės konvencijos turėtų būti taikomos vienodai). Precedentinis pavyzdys (angl. *landmark case*) - *Godafoss* byla²⁵⁶. Joje Nyderlandų Karalystės teismas pažymėjo, kad CMR konvencija neturi tiesioginio taikymo multimodaliniams vežimams efekto, nebent CMR konvencijoje tai yra numatyta. Nors CMR konvencijos 1 straipsnis nenumato, kad ji nėra taikoma multimodaliniams vežimams, reikia atsižvelgti į tai, kad CMR konvencijos pasirašymo protokole yra pažymėta, kad visos susitariančios šalys susitaria ateityje derėtis dėl tarptautinės konvencijos, reglamentuojančios multimodalinius vežimus, sudarymo. Tai lemia, kad CMR konvencija turi būti interpretuojama taip, kad jos sudarytojai neturėjo intencijos, kad ji

²⁵⁵ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 34; THEUNIS, J. *International Carriage of goods by road <CMR>*. London: Lloyd's of London Pr., 1987, p. 247; HOEKS, M., *supra* 13, 4 skyrius.

²⁵⁶ Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2012 m. birželio 1 d. sprendimas *civilinėje byloje* Nr. LJN - BV3678 (*Godafoss*).

reglamentuotų multimodalinius vežimus. Tokia išvada taip pat yra suderinama ir su CMR konvencijos 2 straipsniu, kuriame yra eksplicitiškai įtvirtinti atvejai, kuomet konvencija yra taikoma multimodaliniams vežimams, konkrečiai – intermodalinių vežimų atveju, kuomet kroviny s nėra iškraunamas iš kelių transporto priemonės jį gabenant kitų rūšių transportu. Teismas taip pat pažymėjo, kad jokioje dalyvėje nėra vyraujančios nuostatos, kad CMR konvencija turėtų automatiškai būti taikoma tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo etapui, kuomet jo metu kroviny s yra gabenamas keliu. Šis Nyderlandų Karalystės teismo sprendimas sekė Vokietijos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimu²⁵⁷ ir iš esmės įtvirtino nuostatą, kad multimodaliniams krovinių vežimams, kai dalis vežimo yra vykdomas keliais (ar net kai žala kyla būtent šioje vežimo dalyje), CMR konvencija nėra taikoma tiesiogiai, o gali būti taikoma tik per nacionalinės teisės „aplinkelį“, t.y. jei nacionalinė teisė numatyta CMR konvencijos taikymą²⁵⁸. T.y., net nacionalinėje teisėje pritaikius kombinavimo teoriją, CMR konvencija vis tiek nebūtų taikoma tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai.

iii) tarp i) ir ii) dalyse išdėstytų priešingų požiūrių, galime sutikti ir tarpinį variantą, egzistuojantį Belgijos teismų praktikoje. Tiesa, reikia pastebėti, kad Belgijos kasacinis teismas šiuo klausimu yra pasisakęs 2006 m., t.y. dar iki Vokietijos Aukščiausiojo Teismo ir Nyderlandų Aukščiausiojo Teismo sprendimų. Todėl nėra visiškai aišku, ar atsižvelgdamas į šių teismų praktiką, sprenddamas dabar teismas nepakoreguotų savo nuomonės. 2006 m. sprendime byloje *TNT Express Belgium v. Mitsui Sumitomo Insurance Company Europe Ltd.*²⁵⁹ Belgijos kasacinis teismas pažymėjo, kad CMR konvencija būtų taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, jei iš jos teksto ar susijusių aplinkybių akivaizdu, kad šalys susitarė dėl to, kad kroviny s bent dalį maršruto bus

²⁵⁷ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas *civilinėje byloje I ZR 181/05*.

²⁵⁸ ECKARDT, T., STEGER, A., ROSING, J., DAWSON, G. W., Ylikantola, T., ECKOLDT, J., GARCIA, L. A., SCHMITT, M., HINDERLING, R. Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply? *European Journal of Commercial Contract Law*, Vol. 2, No. 3, 2010, p. 153.

²⁵⁹ Belgijos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. lapkričio 8 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. C.03.0510.N (TNT v. Mitsui Marine and Sony)*.

gabenamas keliu. Kitaip – jei šalys sudaro sutartį, kurios pagrindu nėra eksplicitiškai susitariama, kad bent dalį maršruto krovinys turi būti gabenamas kelių transportu, tokiu atveju, nepriklausomai nuo to, kad faktiškai krovinys buvo gabenamas kelių transportu, CMR konvencijos nuostatos nėra taikomos.

Vertinant teismų praktikoje sutinkamas skirtingas CMR konvencijos taikymo srities interpretacijas, pritartina ii) požiūriui, kad CMR konvencija tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai nėra taikytina, išskyrus specialiąsias nuostatas, eksplicitiškai numatančias, kad CMR konvencijos nuostatos yra taikomos tam tikrai multimodalinių krovinių vežimų formai – intermodaliniams vežimams. Tą pagrindžia žemiau išdėstomi argumentai.

CMR konvencijos preambulė, 1 straipsnio nuostata, specialiosios taisyklės, įtvirtintos CMR konvencijos 2 straipsnyje, būtent įtvirtinančios atvejus, kada CMR konvencija taikoma multimodaliniams santykiams, leidžia daryti išvadą, kad CMR konvencija reglamentuoja ne visus vežimus keliais, o tuos, kurie yra vykdomi vadovaujantis sudaryta sutartimi dėl vežimo keliais. Tokį požiūrį grindžia ir *Godafoss* byloje aptartos CMR konvencijos *travaux préparatoires* ir tai, kad rengiant CMR konvenciją buvo remiamasi Varšuvos konvencija, tačiau į CMR konvenciją analogiškai nebuvo perkelta Varšuvos konvencijoje įtvirtinta nuostata, kad konvencija taikoma visiems vežimams orlaiviu (CMR konvencijos atveju – visiems vežimams keliais), o pasirinkta nuostata, kad CMR konvencija taikoma tik vežimo kelių transportu sutartims.

Pastebėtina, kad CMR konvencijos tikslas, kaip ir ko gero kiekvienos tarptautinės konvencijos, unifikuojančios teisinį reguliavimą, yra įtvirtinti teisinį aiškumą, bet ne priešingai. CMR konvencijos reglamentavimas yra nukreiptas į krovinių vežimo keliais sutartį²⁶⁰, o ne krovinių vežimą kaip tokį. Jei pritaikysime CMR konvencijos, kaip vienaarūšės konvencijos, teisinį reglamentavimą multimodaliniams santykiams (kombinavimo doktrina, mišri doktrina, chameleono sistema) – pasekmės bus toli siekiančios, bet neužtikrinančios teisinio aiškumo. Pavyzdžiui, žalos kilimo atveju, susidursime

²⁶⁰ LOJDA, J., *supra* 83, p. 151.

su pritaikomumo problema tais atvejais, kai nežinoma, kada žala tiksliai kilo, jeigu žala kyla viso vežimo laikotarpiu, bet nežinome, kuriam laikotarpiui kokią dalį žalos galime priskirti. Be to, gali egzistuoti situacijos, kuomet žalos kilimo momentu nėra taikoma nei viena iš vienaarūšių tarptautinių konvencijų ir todėl krovinio vežėjas nėra reglamentuojamas jokios tarptautinės vežimų konvencijos²⁶¹. Vadinasi, neatsižvelgiant į CMR konvencijos *traveux préparatoires* bei plečiant jos taikymo sritį multimodaliniams krovinių vežimams, nėra pasiekiamas ir pirminis tarptautinių konvencijų tikslas – teisinis aiškumas.

Galiausiai, pastebėtina, kad tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo nebuvimas yra rimta problema ir ji, nesugebant priimti tokio instrumento, yra sprendžiama ydingai - vadovaujantis posakiu „geriau velnias, kurį pažįsti, nei tas, kurio nežinai“. T.y. atskiri teismai ar teisės mokslininkai bando išplėsti vienaarūšių tarptautinių vežimo konvencijų, kaip, pavyzdžiui, CMR konvencijos, taikymo sritį vietoj to, kad būtų susikoncentruojama į nacionalinę teisę ir šalių teisės pasirinkti taikytiną teisę principą²⁶². Galbūt toks požiūris ir galėjo būti suprantamas, bet tai nereiškia, kad teisiškai pateisinamas, prieš keletą metų, kadangi teisės normos, reglamentuojančios šalių teisę pasirinkti taikytiną teisę, tarp valstybių skyrėsi. Tačiau, šiuo metu ši problema yra išspręsta Europos Sąjungos teisinio reguliavimo – reglamentų Roma I ir Briuselis I(bis). Šie reglamentai suteikia šalims teisę tarpusavio sutarimu susitarti dėl taikytinos teisės ir jurisdikcijos tais atvejais, kuomet nėra taikomos privalomos tarptautinių susitarimų nuostatos. Nors šie teisiniai instrumentai ir yra ne tarptautiniai, o regioniniai, t.y. Europos Sąjungos lygmens, bet reikia pripažinti, kad tarptautinė privatinė teisė daugeliu atveju taip pat įtvirtina tokias šalių teises. Todėl atrodo pagrįsta pripažinti, kad vienaarūšės tarptautinės vežimus reglamentuojančios konvencijos nereglamentuoja, išskyrus jose *expressis verbis* įtvirtintus atvejus,

²⁶¹ BULL, H. J., FALKANGER, T., DAEHLIN, B., LAZIRADIS, S. eds. *Multimodal Transport, in Transport Law in Norway*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2013, p. 202-203.

²⁶² LOJDA, J., *supra* 83, p. 151.

multimodalinių krovinių vežimo sutarčių ir netaikyti jų ten, kam jos nėra sukurtos²⁶³, o naudotis teisės teikiamais įrankiais siekiant spręsti susidariusią situaciją bei skatinti modernaus tarptautinio teisinio reguliavimo, apimančio ir multimodalinio krovinių vežimo sutartis, kūrimą ir priėmimą.

3.1.3.2. Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema

Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 dalis numato, kad Monrealio konvencija yra taikoma visiems vežimams oru. Papildomai, Monrealio konvencijos 38 straipsnis numato, kad kombinuotam vežimui, kurio dalis atliekama oru, o dalis – kita vežimo rūšimi, Monrealio konvencijos nuostatos atsižvelgiant į Monrealio konvencijos 18 straipsnio 4 dalį taikomos tik vežimui oru, jeigu šis atitinka nuostatas, kuriais atvejais vežimui oru yra taikoma Monrealio konvencija²⁶⁴. Konvencijos 18 straipsnio 4 dalis patikslina, kad vežimo oru laikotarpis neapima jokio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenų keliais. Tačiau, jeigu toks vežimas atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti, bet kokia žala, kol nebus įrodyta priešingai, yra laikoma atsiradusia dėl įvykio, atsitikusio vežimo oru metu. Jeigu vežėjas be siuntėjo sutikimo pakeičia vežimą, dėl kurio šalys susitarė, jog jis bus vykdomas oru, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežimo, toks vežimas kita transporto rūšimi priskiriamas vežimo oru laikotarpiui. Varšuvos sistemos 18 straipsnio 3 dalis ir 31 straipsnis įtvirtina iš esmės analogiškas nuostatas, išskyrus nuostatą dėl vežimo būdo pakeitimo be siuntėjo sutikimo. Bet tokios eksplikitinės nuostatos nebuvimas netrukdo ją taikyti *de facto*. Atkreiptinas dėmesys, kad Monrealio konvencijos redakcijoje lietuvių kalba yra įsivėlęs rašymo apsirikimas, kadangi šios redakcijos 38 straipsnio 1 dalyje yra teikiama nuoroda į 18 straipsnio 7 dalį, o ne į 4 dalį, kaip yra originaliame tekste. Taip pat pastebėtina, kad sąvoka „kombinuotas

²⁶³ VERHEYEN, W. Fleximodal Contracts and CMR: Belgian approach. *The Journal of International Maritime Law*, 2012, p. 370-371.

²⁶⁴ Monrealio konvencijos 1 straipsnis.

vežimas“, siekiant teisės unifikavimo ir atsižvelgiant į jau minėtas Oro konvencijose įtvirtintas teisinės konstrukcijas, turėtų būti prilyginama sąvokai „multimodalinis vežimas“²⁶⁵.

Oro konvencijose įtvirtintos šių konvencijų taikymo sritį apibrėžiančios nuostatos yra suformuotos kitaip nei tas yra padaryta CMR konvencijoje. T.y. šiuo atveju yra nurodoma, kad Oro konvencijų nuostatos yra taikomos ne vežimo oru sutarčiai, bet vežimams oru *per se*, nepriklausomai nuo sudarytos sutarties pobūdžio. Tai lemia, kad Oro konvencijos turi būti tiesiogiai taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai tiek, kiek yra vykdomas gabenimas oru (detaliau 3.1.5.2. dalyje).

Tiesa, reikia pastebėti, kad egzistuoja ir priešingas požiūris į Oro konvencijų nuostatas, įtvirtinančias, kad jos visuomet yra taikomos kombinuotam transportui. Tokį požiūrį iš dalies²⁶⁶ galima rasti Danijos Aukščiausiojo Teismo nagrinėtoje byloje²⁶⁷, taip pat ir teisės doktrinoje²⁶⁸. Palaikantys tokią idėją teigia, kad jei yra sudaroma krovinių vežimo oru sutartis su galimybe (angl. *option*) pasirinkti daliai maršruto kitą krovinių gabenimo būdą, tokia sutartis nėra ta multimodalinio krovinių vežimo sutartis Monrealio konvencijos 38 straipsnio bei Varšuvos sistemos 31 straipsnio prasme, kokia turi būti tam, kad Oro konvencijų teisinis reglamentavimas galėtų būti taikomas multimodalinio krovinių vežimo oro dalimi operatoriui. Arba, teigiant, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra *sui generis* sutartis ir dėl to tokia sutartis nėra vežimo oru sutartis²⁶⁹, kuri būtina konvencijų taikymui. Visgi, šios pozicijos, atsižvelgiant į tai, kad, kaip minėta, Oro konvencijos taikomos vežimams oru *per se*, o ne konkretaus tipo sutartims, nelaikytinos pagrįstomis.

²⁶⁵ HOEKS, M., *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010, p. 236; CLARKE, M. A., YATES, D. *Contracts of carriage by land and air*. London: LLP, 2004, p. 358.

²⁶⁶ Byloje teismas patvirtino, kad bendroji taisyklė, kad Monrealio konvencija yra taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutarties daliai, kurios pagrindu krovinyms yra gabenamas oru.

²⁶⁷ Danijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. balandžio 23 d. *sprendimas civilinėje byloje Nr. 120/2005 ir 138/2005 (Salmon Roe)*.

²⁶⁸ ULFBECK, V., *supra* 48, p. 370-376, 370, 372, 376; *Multimodal Transport: the 1980 U.N. Convention: Papers of a One Day Seminar: Southampton University, Faculty of Law, 12th September 1980*. Southampton: Southampton University, 1980.

²⁶⁹ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98.

Galiausiai, būtina pastebėti, kad Oro konvencijos, bendruoju atveju, yra taikytinos multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu vykdomiems gabenimams oru tik tais atvejais, kai vežimas oru *per se* yra tarptautinis, o tiek išvykimo, tiek atvykimo vieta yra Oro konvencijų valstybių narių teritorijoje²⁷⁰.

3.1.3.3. CMNI konvencija

CMNI konvencijos 2 straipsnio 1 dalis numato, kad CMNI konvencija yra taikoma krovinių vežimo sutartims, kuomet krovinių pakrovimo uostas ir iškrovimo uostas yra skirtingose valstybėse ir bent viena iš jų yra CMNI konvencijos valstybė narė.

CMNI konvencijos rengimo metu buvo remiamasi CMR konvencijos tekstu²⁷¹. Greičiausiai dėl to CMNI konvencija, kaip ir CMR konvencija numato, kad ji yra taikoma būtent vežimo sutarčiai, kuri yra apibrėžiama kaip bet kokia bet kurios rūšies sutartis, kuria vežėjas įsipareigoja už atlygį nuvežti krovinį vidaus vandenų keliais²⁷², o ne gabenimui vidaus vandenų transportu. Dėl to, kyla analogiškas klausimas ar CMNI konvencija yra taikoma multimodalinės krovinių vežimo sutarties, kuomet dalį maršruto krovinyje yra gabenamas vidaus vandenų transportu, atveju, ar multimodaliniams vežimams ji gali būti taikoma tik specialiais atvejais, įtvirtintais CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalyje, arba tais atvejais, kai nacionalinė valstybės teisė nukreipia į šios konvencijos nuostatų taikymą.

Šiuo atveju pastebėtina, kad kaip ir CMR konvencijos atveju, CMNI konvencijos preambulė taip pat implikuoja į tai, kad CMNI yra siekiama nustatyti tam tikras vienodas taisykles, susijusias su krovinių vežimo vidaus vandenų keliais sutartimis. Antra, nors CMNI nurodo, kad sutartimi yra laikoma „bet kokia sutartis“ ir toks apibrėžimas implikuotų, kad galbūt jis apima ir multimodalines krovinių vežimo sutartis, doktrinoje galime rasti išreikštą

²⁷⁰ Monrealio konvencijos 1 straipsnio 2 dalis, Varšuvos sistemos 1 straipsnio 2 dalis.

²⁷¹ HOEKS, M., *supra* 265, p. 281.

²⁷² CMNI konvencijos 1 straipsnio 1 dalis.

poziciją, kad nors lingvistiškai nuostata skamba kitaip, ją lyginant, pavyzdžiui, su CMR konvencijos įtvirtintu sutarties apibrėžimu, darytina išvada, kad iš esmės šios sąvokos yra tapačios²⁷³. Trečia, doktrinoje taip pat sutinkama nuomonė, kad CMNI konvencija nėra taikoma multimodalinės sutarties atveju.²⁷⁴ Ketvirta, aiškinimas, kad CMNI konvencija yra taikoma ir multimodalinėms krovinių vežimo sutartims potencialiai galėtų sukelti nepagrįstą šios konvencijos įsikišimą į kitų tarptautinių konvencijų reglamentuojamas sritis. CMNI konvencijos 16 straipsnio 1 dalis numato, kad vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl krovinio praradimo ar sugadinimo nuo tada, kai jis krovinį perėmė vežti, iki jo pristatymo. Vežėjo atsakomybę už žalą, atsiradusią dėl krovinio praradimo ar sugadinimo iki pakraunant krovinį į laivą arba po krovinio iškrovimo iš laivo, reglamentuoja vežimo sutarčiai taikytina atitinkamos valstybės teisė²⁷⁵. Savo ruožtu CMNI 3 straipsnio 2 dalis numato, kad jei nesusitarta kitaip, krovinio perėmimas ir pristatymas vyksta laive, kas reiškia, kad ši nuostata suteikia sutarties šalims teisę susitarti. Vadinas, sutarties šalims susitarus, kad vežėjas krovinį perima ne nuo pakrovimo į laivą momento, o anksčiau, šalių susitarimu būtų panaikinamas tarptautinių konvencijų taikymas atkarpai nuo priėmimo iki pakrovimo į laivą nustatant, kad šiai atkarpai yra taikomas nacionalinėje teisėje įtvirtintas teisinis reglamentavimas. Pavyzdžiui, gabenant krovinį kelių transportu multimodalinės krovinių vežimo sutarties pagrindu (CMR konvencijos 2 straipsnio įtvirtintais atvejais, kai CMR konvencija taikoma ir multimodalinėms sutartims) nuo jūrų uosto iki vidaus vandenų uosto, gabenimas kelių transportu įprastai vyksta iki krovinio perdavimo (paprastai tai būna uoste). Šalims susitarus, kad teisinis krovinio perėmimas įvyksta jūrų uoste, vežimas keliais nėra reglamentuojamas CMR konvencijos, o reglamentuojamas nacionalinės teisės.

²⁷³ HOEKS, M., *supra* 265, p. 282.

²⁷⁴ SPANJAART, M., *supra* 15, p. 121; CZERWENKA, B. Das Budapester Übereinkommen (CMNI). *TrasnpR*, 2001, p. 277-278; RAMMING, K. *Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht*. München: Beck, 2009, p. 98; BUGDEN, P. M., LAMONT-BLACK, S. *Goods in transit*. London: Sweet&Maxwell, 2013, p. 404.

²⁷⁵ CMNI konvencijos 16 straipsnio 2 dalis.

Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, laikytina, kad CMNI konvencija nėra taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutarties atvejais, išskyrus eksplacitiškai joje numatytus atvejus (detaliau 3.1.4.3. dalyje).

3.1.3.4. SMGS susitarimas

1951 m. SMGS susitarimas nustatė, kad šis susitarimas yra taikomas atvejais, kai yra atliekamas tiesioginis tarptautinis krovinių vežimas pagal SMGS važtaraščius tarp stočių, nurodytų 3 straipsnio 2 paragrafe²⁷⁶, ir tik geležinkeliais, kurie yra SMGS susitarimo valstybėse narėse.

SMGS tiesiogiai neįtvirtino nuostatų, kurios būtų skirtos multimodaliniam krovinių vežimui reglamentuoti. Kombinuotus (multimodalinius) vežimus SMGS minėjo tik Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos komiteto reglamento II straipsnyje apibrėždamas, kad viena iš komiteto funkcijų yra vadovaujančių institucijų pavedimu užmegzti ir palaikyti ryšius bei bendradarbiavimą su tarptautinėmis organizacijomis ir įstaigomis, kurių veikla susijusi su geležinkelio transporto ir kombinuotojo vežimo klausimais. SMGS susitarimas yra priimtas siekiant organizuoti tiesioginius tarptautinius krovinių vežiojimus geležinkeliais. Viena, kaip matyti, iš tokių nuostatų, toks susitarimas taikomas tik tiesioginiam tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliu, kas leistų svarstyti, kad jis netaikomas multimodaliniai krovinių vežimo sutarčiai. Kita vertus, SMGS susitarimas nenumatė, kad jis taikomas tik vežimo geležinkeliais sutarčiai, o yra taikomas vežimui geležinkeliu, kaip tokiu. Pastebėtina, kad 1959 m. gruodžio 14 d. socialistinio bloko valstybės sudarė Tarptautinį susitarimą dėl tarptautinio krovinių gabenimo traukiniais ir vandenų transportu (MShWS susitarimas)²⁷⁷, kurio nuostatos buvo taikomos multimodaliniams vežimams

²⁷⁶ Tai yra stotys, kuriose vykdomi ir vietiniai krovinių pervežimai, ir kurių geležinkeliai yra SMGS susitarimo dalyviai, kai krovins neperkraunamas pasienio stotyje esant vienodam geležinkelių vėžės pločiui arba kai krovins perkraunamas, arba keičiami vagonų vežimėliai, arba naudojami vagonai su keičiamojo tarpuvėžio aširačiais pasienio stotyse, kuriose susikerta skirtingo vėžės pločio geležinkelių linijos.

²⁷⁷ SADIKOV. O. N. *Conflicts of Laws in International Transport Law* iš Hague Academy of International Law. *Recueil Des Cours - Collected Courses*. Vol. 190. Dordrecht; Boston; Lancaster: Martinus Nijhoff Publishers, 1986, p. 255-256.

traukiniais, tarp Dunojaus uostų ir valstybių dalyvių vidaus vandenimis. MShWS susitarimo sąlygos buvo paremtos SMGS susitarimo ir Bratislavos susitarimo dėl krovinių gabenimo Dunojaus upe nuostatomis²⁷⁸. Tačiau, SMGS susitarimo keitimas automatiškai nekeičia MShWS susitarimo ir juo taikomų nuostatų – šiam keitimui turi pritarti visos susitarimą pasirašiusios ministerijos²⁷⁹. Tai rodo, kad valstybės, SMGS dalyvės, nelaikė, kad SMGS susitarimas turėtų būti taikomas multimodaliniams vežimams, atskirai dėl to nesusitarus.

SMGS susitarimas buvo pakeistas 2015 m. Nauja redakcija pasirinko kitokį SMGS susitarimo taikymo srities apibrėžimą įtvirtindama, kad SMGS nuostatos taikomos tarptautinėms krovinių vežimo sutartims geležinkeliu ir tarptautinėms krovinių vežimo sutartims geležinkeliu bei keltais. Atsižvelgiant į aukščiau nurodytus argumentus ir tai, kad naujos redakcijos tekstu SMGS nuostatos yra taikomos tik konkrečioms krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, darytina išvada, kad SMGS susitarimo nuostatos neprivalo būti taikomos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarties, kurioje dalis gabenimo vykdoma geležinkeliais, šalių tarpusavio santykiams.

3.1.3.5. CIM taisyklės

Kaip ir CMR konvencijos ar CMNI konvencijos atveju, CIM taisyklėse numatyta, kad jos yra taikomos ne vežimams geležinkeliu, egzistuojant tam tikriems juridiniams faktams, bet atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims²⁸⁰. Tai nėra netikėta atsižvelgiant į tai, kad rengiant CIM taisykles buvo vadovautasi CMR koncepcija²⁸¹. Todėl tuo pačiu vėlgi egzistuoja klausimas, ar CIM taisyklių nuostatos yra taikomos multimodaliniams krovinių vežimams?

²⁷⁸ *Ibid*, p. 256.

²⁷⁹ ZWEIGERT, K., KROPHOLLER, J. eds. *Sources of international uniform law*. The Netherlands: A. W. Sijthoff-Leiden, 1973, p. 385.

²⁸⁰ CIM taisyklių 1 straipsnio 1 paragrafas.

²⁸¹ HOEKS, M., *supra* 265, p. 266.

Vienas iš argumentų, sutinkamų doktrinoje²⁸², kodėl CIM taisyklės turėtų būti taikomos ir vežimo geležinkeliu daliai multimodalinės krovinių vežimo sutarties atveju yra tai, kad jei yra laikoma, kad CMR konvencija turėtų būti taikoma multimodaliniams krovinių vežimams, tai CIM taisyklės, perėmusios taikymo apibrėžimo formuluotę iš CMR konvencijos, turėtų būti taikomos analogiškai. Visgi, kaip jau yra nagrinėta, su tokia pozicija yra nesutinkama laikantis pozicijos, grindžiamos Vokietijos ir Nyderlandų Karalystės teismų praktika, kad CMR konvencijos nuostatos neleidžia jos tiesiogiai taikyti multimodalinių krovinių vežimo sutarčių atveju (išskyrus atvejus, kurie tiesiogiai yra įtvirtinti CMR konvencijos 2 straipsnio nuostatose). Todėl, remiantis šiuo pagrindimu ir minėtu CMR konvencijos nuostatos, reglamentuojančios jos taikymo sritį, perkėlimu į CIM taisyklių tekstą, yra laikomasi pozicijos, kad analogiškai CMR konvencijai, CIM taisyklių nuostatos tiesiogiai nėra taikytinos multimodalinio krovinio vežimo sutartims išskyrus atvejus, kuomet CIM taisyklės *expressis verbis* tai įtvirtina²⁸³.

Manytina, kritikos neatlaiko ir teiginys, kad CIM taisyklės turėtų būti taikomos multimodalinių krovinių vežimo sutarčių atveju vežimo geležinkeliais daliai, kadangi CIM taisyklių rengėjai, perkeldami į CIM taisykles CMR konvencijos formuluotę, žinojo apie jos nevienareikšmišką traktavimą ir galėjo lengvai pakeisti CIM taisyklių nuostatos, reglamentuojančios jos taikymo sritį, apibrėžimą bei išvengti tokios situacijos, tačiau nusprendė to nedaryti²⁸⁴. Faktas, kad CIM taisyklių rengėjai nusprendė nekeisti CMR konvencijos apibrėžties formuluotės, be papildomų faktinių aplinkybių, kurių nėra galima pateikti, yra nesusijęs su tuo, dėl ko taip buvo pasielgta. T.y. lygiai taip pat yra galimas priešingas tokio elgesio interpretavimas, kad norėdami įtvirtinti CIM taisyklių taikymą visiems vežimams geležinkelio transportu, jie galėjo įtvirtinti Monrealio konvencijoje ar Varšuvos sistemoje taikomas formuluotes. Žinodami tai, kad CMR konvencijos nuostata yra interpretuojama kaip reiškianti, kad

²⁸² *Ibid*, p. 267-277.

²⁸³ CIM taisyklių 1 straipsnio 3-4 paragrafai.

²⁸⁴ HOEKS, M., *supra* 265, p. 267.

CMR konvencija multimodaliniams vežimams nėra taikoma tiesiogiai, ir ją perkeldami į CIM taisykles, CIM taisyklių rengėjai nenorėjo, kad CIM taisyklės būtų taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutartims tiesiogiai (išskyrus eksplicitiškai pačiose CIM taisyklėse įtvirtintais atvejais).

Papildomai siekiant vertinti CIM taisyklių rengėjų požiūrį, yra tikslinga detaliau panagrinėti Tarptautinės gabenimo geležinkeliais organizacijos pateiktą CIM taisyklių aiškinamąjį pranešimą²⁸⁵. Šiame pranešime, aiškinant vežimo geležinkeliais sutarties sąvoką, yra pažymima, kad tokia sutartis turi būti sudaroma su geležinkelio transporto įmone²⁸⁶, kas reiškia, kad tokiu būdu yra eliminuojamos multimodalinio vežimo sutartys su MTO, tuo pačiu nesančiu ir geležinkelio transporto įmone. Manytina, kad nėra logiška manyti, kad CIM taisyklės turėtų būti taikomos multimodalinio vežimo sutarties geležinkelio transporto daliai, kuomet MTO yra geležinkelio įmonė, ir turėtų būti netaikomos, kai MTO tokia nėra ir vežimui geležinkeliu pasitelkia geležinkelio įmonę, kaip subvežėją. Aiškinamajame pranešime, komentuojant CIM taisyklių nuostatas, yra pažymima, kad CIM taisyklės, kaip ir CMR konvencija, yra taikomos tiesioginėms (angl. *direct*) tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartims²⁸⁷, CIM taisyklės gali būti taikomos ir tais atvejais, kai vežimą geležinkeliais papildo nacionalinis vežimas kelių transportu ar vidaus vandenų transportu²⁸⁸. Aiškinamajame rašte yra pažymima, kad sąvoka „papildomas vežimas“ yra vartojama siekiant „išryškinti“ idėją, kad sudaromos vežimo sutarties esmė yra tarptautinis vežimas geležinkeliu (angl. *the principal subjectmatter of the contract of carriage is trans-frontier carriage by rail*). Todėl, priešingai CMR, CIM taikymui, nepriklausomai nuo to, ar vežimas savo

²⁸⁵ Tarptautinė gabenimo geležinkeliais organizacija. *CIM taisyklių aiškinamasis pranešimas AG 12/13 Add. 5*

[interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 25 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_e_Consolidated_Explanatory_report.pdf>.

²⁸⁶ *Ibid*, p. 6.

²⁸⁷ *Ibid*, p. 12.

²⁸⁸ CIM taisyklių 1 straipsnio 3 paragrafas.

esme yra multimodalinis, privalo būti nustatyta, kad gabenimas geležinkeliu pats savaime yra tarptautinis tam, kad CIM taisyklės būtų taikomos²⁸⁹.

Vertinant aiškinamąjį pranešimą, pastebėtina, kad M. Hoeks išsako poziciją, kad tai, kad CIM taisyklių peržiūros komitetas, bijodamas galimo konflikto su CMR taikytinu reguliavimu, atmetė idėją išplėsti CIM taikymo sritį ir atvejams, kuomet krovinių vežimą geležinkeliu papildo tarptautinis vežimas keliais, reiškia, kad CIM turėtų būti taikomas visoms multimodalinio krovinių vežimo sutartims, kuomet vienas iš vežimų etapų yra vežimas geležinkeliu²⁹⁰. Iš dalies galima suprasti šią logiką, tačiau pastebėtina, kad, 1995 metais, Tarpvyriausybinės organizacijos tarptautiniam vežimui geležinkeliais (OTIF) sekretoriatas teigdamas siūlymą, į kurį įtraukė ir tai, kad papildančiu vežimu galėtų būti ir tarptautinis vežimas keliais, pažymėjo, kad sekretoriato (vykdžiusio tyrimą ir jo pagrindu ruošusiu teisinio reguliavimo keitimo pasiūlymus) nuomone tai nesukeltų konflikto su CMR konvencijos taikymo sritimi, kadangi skiriasi šių tarptautinių konvencijų reguliavimo sritis, apibrėžiama konkrečiomis pervežimo sutartimis. Toks požiūris, nors ir išreikštas kiek skirtingos prizmės kontekste, iliustruoja, kad tarptautinės konvencijos, numatančios, kad jos yra taikomos konkretaus pobūdžio sutartims, yra taikomos tik tokių sutarčių atveju. Atkreiptinas dėmesys, kad bet koku atveju, taikant CIM taisyklėse įtvirtintą reglamentavimą, nėra išvengiama konflikto su CMR konvencija (detaliau 3.1.6.2. dalyje).

Iš pateikto yra akivaizdu, kad CIM taisyklėmis yra siekiama reglamentuoti būtent vežimo geležinkeliu sutartis, kurios gali būti papildytos kitų rūšių vežimu, bet juo ne „nustumtos“ į šalį. T.y. CIM taisyklių taikymo srities praplėtimas multimodaliniams vežimams, kuomet vežimas geležinkeliu savo mastu gali kaip būti ne esminis, o tik papildantis, prieštarautų aiškinamajame pranešime akcentuojamam pačių taisyklių tikslui.

Nors, CIM taisyklių atveju, nėra tokių precedentų, kaip CMR konvencijos atveju, tačiau, vertinant Jungtinių Amerikos Valstijų teismų praktiką taikant

²⁸⁹ Tarptautinė gabenimo geležinkeliais organizacija, *supra* 285, p. 13.

²⁹⁰ HOEKS, M., *supra* 265, p. 267.

CIM taisyklės, galima manyti, kad Jungtinių Amerikos Valstijų teismai sektų Vokietijos ir Nyderlandų Karalystės teismų praktiką CMR konvencijos bylose ir taip pat nelaikytų, kad CIM taisyklės turėtų būti taikytinos tiesiogiai²⁹¹. Tokia išvada darytina iš teismų argumentacijos *Norfolk v. Kirby*²⁹² ir *KKK v. Regal-Beloit*²⁹³ bylose.

2006 m. buvo pristatytas CIM multimodalinio vežimo važtaraštis. Nors iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti, kad toks pavadinimas galėtų implikuoti, kad CIM taisyklės yra tiesiogiai taikomos visiems multimodaliniams vežimams, visgi, manytina, kad toks vertinimas nebūtų pagrįstas. Pirmiausia, kaip ir krovinių vežimo oru atveju (detaliau 3.1.4.2. dalyje), vienas transporto dokumentas, nepriklausomai nuo formalaus jo pavadinimo, tiesiog leidžia supaprastinti vežimo dokumentaciją ir kartu šalims susitarti dėl sutarties vykdymo sąlygų ir sutarčiai taikytino teisinio režimo tiek, kiek tai neprieštaruja imperatyvioms teisės aktų nuostatomis. Antra, atskirais atvejais tokiu būdu yra bandoma nepagrįstai sukurti „režimą plus“ ir įtikinti teismus, kad visam gabenimui turėtų būti taikomos vienos vežimo rūšies teisinio reglamentavimo taisyklės. Trečia, yra sutinkamas aiškinimas, kad toks vežimo važtaraštis gali būti naudojamas vežimams geležinkeliu ir vandenimis, jei tokie maršrutai yra įtraukti į COTIF sąrašą²⁹⁴. T.y. būtent yra pažymima, kad šis dokumentas tiesiogiai ir yra skirtas tik tokiems multimodaliniams vežimams, kurie yra eksplicitiškai reglamentuojami CIM taisyklių.

Galiausiai, vertinant tai, ar CIM taisyklės turėtų būti tiesiogiai taikomos visoms multimodalinėms krovinių vežimo sutartims, kurių metu krovins yra gabenamas geležinkeliu tarptautiniu maršrutu, manytina, labai svarbu, kaip ir analogiškai vertinant kitas tarptautines konvencijas, įvertinti tai, kad CIM taisyklių rengėjai eksplicitiškai įtvirtino normas, reglamentuojančius atvejus,

²⁹¹ SPANJAART, M, *supra* 15, p. 174.

²⁹² Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2004 m. lapkričio 9 d. sprendimas *byloje Nr. 02-1028 (Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.)*.

²⁹³ Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2010 m. birželio 21 d. sprendimas *byloje Nr. 08-1553 (KKK v. Regal-Beloit)*.

²⁹⁴ CIOAREC. V. *CIM Consignment Note for Combined Transport: Rail Waybill or Combined Transport Document?* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=461>.

kuomet CIM taisyklės yra taikomos multimodalinėms krovinių vežimo sutartims. T.y. tie atvejai, įtvirtinti CIM taisyklių 1 straipsnio 3-4 paragrafuose. Manytina, nėra pateisinama laikyti, kad tarptautinių konvencijų, kurių tikslas yra unifikuoti teisinį reguliavimą ir sukurti bendrą ir vienodai suprantamą teisinį režimą, sąmoningai nesiekia tinkamai reglamentuoti multimodalinių krovinių vežimų, palikdami jų reglamentavimą konvencijos aiškinimui, ir tuo pačiu, dalinai juos reglamentuodami.

Yra suprantama, kad nesant pakankamo multimodalinių krovinių vežimo teisinio reguliavimo, yra ieškoma būdų kaip būtų galima ji „sukurti“ paprastesnėmis priemonėmis. CIM taisyklių rengėjai galėjo, kaip ir, pavyzdžiui, Monrealio konvencijos rengėjai, įtvirtinti nuostatą, kad CIM taisyklės yra taikomos ir multimodalinio vežimo sutartims, įtvirtinti nuostatą, kad CIM taisyklės yra taikomos visiems vežimams geležinkeliu, o ne tik vežimams pagal geležinkelio sutartį (aiškinamajame pranešime tą papildomai akcentuojant), o ne nurodyti kelis atvejus, kuomet CIM taisyklės taikomos ir multimodalinių vežimų atveju.

Tai lemia, kad laikytina, kad CIM taisyklės, apart atvejų, tiesiogiai nurodytų taisyklėse (detaliau 3.1.4.5. dalyje) nėra tiesiogiai taikytinos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai ir gabenimui geležinkeliu pagal tokią sutartį.

3.1.3.6. Hagos-Visbiu taisyklės

Jeigu įprastai tam tikras teisinis reglamentavimas yra taikomas konkrečioms sutartims ar tam tikriems susiklostantiems santykiams, tai Hagos-Visbiu taisyklės numato, kad jos taikomos kiekvienam konosamentui dėl prekių vežimo tarp dviejų skirtingų valstybių uostų²⁹⁵. Vadinasi, Hagos-Visbiu taisyklės yra taikomos tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei

²⁹⁵ Hagos-Visbiu taisyklių 10 straipsnis.

toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra²⁹⁶. Todėl Hagos-Visbiu taisyklės yra laikomos dokumentinio tipo tarptautine konvencija²⁹⁷. Šių taisyklių konosamentas rodo, kad tokiam krovinio vežimui jūra turi būti taikomos Hagos arba Hagos-Visbiu taisyklės. Jei krovinio vežimas jūra įforminamas jūros važtaraščiu ar kitu vežimo dokumentu, tokiai sutarčiai turi būti taikoma nacionalinė teisė²⁹⁸.

Hagos-Visbiu taisyklės nenumato nuostatų, tiesiogiai reglamentuojančių multimodalinį krovinį vežimą. Net gi priešingai, Hagos-Visbiu taisyklių 10 straipsnis numato, kad taisyklės taikomos konosamentui dėl prekių vežimo dėl prekių vežimo tarp dviejų skirtingų valstybių uostų, o 1 straipsnio e) dalis prekių vežimą apibūdina kaip laikotarpį nuo momento, kai prekės yra pakrautos į laivą iki momento, kai jos iškraunamos iš laivo. T.y., viena, Hagos-Visbiu taisyklės konosamentą, kaip tokį, kuriam yra taikomos šios taisyklės, apibūdina kaip konosamentą dėl vežimo tarp dviejų skirtingų uostų, antra, konosamentą apibūdina kaip tokį, kuris skirtas vežimo laikotarpiui nuo pakrovimo iki iškrovimo. Multimodalinis konosamentas, savo turiniu, neatitinka nei vienos iš šios kategorijos, kadangi dažniausiai vežimo pradžia ir pabaiga nėra uostai, o konosamentas surašomas ne tik vežimui tarp uostų, bet, dažniausiai, vežimui nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*). Dėl to galima manyti, kad Hagos-Visbiu taisyklės nereglamentuoja multimodalinių krovinį vežimų, o jų tiesioginio taikymo sritis yra apribota tarptautiniu krovinį gabenimu jūra jūrinio konosamento pagrindu²⁹⁹. Tokia nuomonė yra palaikoma ir Vokietijos akademinės visuomenės gretose³⁰⁰. Tiesa, dalis Vokietijos mokslininkų

²⁹⁶ Hagos-Visbiu taisyklių 1 straipsnio b dalis.

²⁹⁷ BERLINGIERI, F. *A comparative analysis of the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 14 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf>.

²⁹⁸ SINKEVIČIUS, E. Krovinų vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*, Nr. 1(103), 2008, p. 47.

²⁹⁹ MARIN, J. *The harmonization of liability regimes concerning loss of goods during multimodal transport* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 14 d.]. Prieiga per internetą: <<https://bib.irb.hr/datoteka/658575.Marin.pdf>>.

³⁰⁰ HOEKS, M., *supra* 13, p. 257, 312; RAMMING, K. Probleme der Rechtsanwendung im neuen Recht der Multimodalen Beförderung. *TranspR*, 1999, 330; RABE, D. Auswirkungen des neuen Frachtrechts auf das Seefrachtrecht. *TranspR*, 1988, p.430.

tiesiogiai nenurodo, kad multimodalinis konosamentas neatitinka jūrinio konosamento Hagos-Visbiu taisyklių kontekste, bet vis tiek palaiko poziciją, kad Hagos-Visbiu taisyklės nėra taikomos multimodalinio krovinių vežimo atveju, kadangi Hagos-Visbiu taisyklėse, apibrėžiančiose šių taisyklių taikymo sritį, eksplicitiškai nėra įtvirtinta jokių nuostatų, susijusių su multimodaliniais krovinių vežimais. Dėl to, jos nėra taikomos sutartims, kurių pagrindu, be vežimo jūra taip pat krovinyms yra gabenamas ir kitomis transporto priemonėmis, nepriklausomai nuo to ar vežimui yra išduotas jūrinis konosamentas, atitinkantis Hagos-Visbiu taisykles³⁰¹. Tokia pozicija seka ir Italijos teismų praktika³⁰².

Visgi, reikia pastebėti, kad yra priešingų pavyzdžių, nelaikančių, kad dėl anksčiau nurodytų aplinkybių Hagos-Visbiu taisyklės neturėtų būti taikomos multimodalinio krovinių vežimo konosamento išdavimo atveju.

Doktrinoje yra sutinkama priešinga Vokietijos mokslininkams pozicija, teigianti, kad jei yra išduotas multimodalinio krovinių vežimo konosamentas, Hagos-Visbiu taisyklės yra taikytinos vežimo jūra daliai³⁰³. T.y. aiškinama remiantis lingvistiniu Hagos-Visbiu taisyklių I straipsnio b) dalies, numatančios, kad Hagos-Visbiu taisyklės yra taikomos toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks (angl. *in so far as*) dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra. Šiuo atveju nuostata „jei toks dokumentas yra susijęs“ vertinama kaip reiškianti, kad Hagos-Visbiu taisyklės reglamentuoja krovinių vežimą jūra platesnės sutarties atveju, kaip multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, jei, tokiam vežimui, žinoma, yra išduotas konosamentas. Toks vertinimas grindžiamas tuo, kad Hagos-Visbiu taisyklių taikymas yra apibrėžtas atsižvelgiant į tiesioginius konosamentus (angl. *through bill of lading*)³⁰⁴. Tačiau

³⁰¹ HOEKS, M., *supra* 13, p. 257-258; BASEDOW, J. *Internationale multimodale gütertransporte* iš LAGONI, R., PASCHKE, M. eds. *Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber*. Hamburg: LIT, 1999, p. 31-35; HARTENSTEIN, O. Die bestimmung des Teilstreckenrechts im multimodaltransportvertrag. *TranspR*, 2005, p. 10; HERBER, R. Neue Entwicklungen im Rechts des Multimodaltransports. *TranspR*, 2006, p. 439.

³⁰² NIKAKI, T., *supra* 4, p. 87.

³⁰³ SPANJAART, M., *supra* 15, p. 175.

³⁰⁴ *Ibid*, p. 176; BERLINGIERI, F. ed. *The Travaux Préparatoires of the Hague and Hague-Visby Rules*. Antwerp: CMI, 1997, p. 90.

su tokiu vertinimu nėra sutiktina. Nepaisant panašumų ir to, kad multimodalinio krovinių vežimo dokumentai pradėjo vystytis tiesioginio konosamento (angl. *through bill of lading*) pagrindu³⁰⁵, tai nėra tapatūs dokumentai, kaip ir multimodalinio krovinių vežimo sutartis nėra tapati tiesioginio susisiekimo ir/ar nuosekliojo vežimo sutartims. Tiesioginis konosamentas (angl. *through bill of lading*) gali būti naudojamas kaip konosamentas vežimui nuo uosto iki uosto (angl. *port-to-port*), leidžiantis krovinio vežimo priemonės pakeitimą³⁰⁶ (pastebėtina, kad anksčiau būtent taip ir buvo suprantama tiesioginio susisiekimo (angl. *through transport*) sąvoka) arba sutartims, kuomet vežėjas įsipareigoja vežti krovinį dalį maršruto (pavyzdžiui, jūra) bei įsipareigoja likusioje dalyje veikti kaip ekspeditorius³⁰⁷ (t.y. konkretus vežėjas ir yra atsakingas tik už gabenimą jūra ar gabenimo jūra dalį). Vadinasi, santyčiai tiesioginio konosamento (angl. *through bill of lading*) pagrindu gali atitikti tiesioginio susisiekimo ar nuosekliojo vežimo sutarties santykius. Multimodalinio krovinių vežimo konosamentas yra dokumentas, kurio pagrindu MTO įsipareigoja gabenti krovinį (nors ir pasitelkiant subvežėjus) visą maršrutą³⁰⁸ bei būti už jį atsakingas, tame tarpe ir už gabenimą kitomis transporto rūšimis ir viso vežimo organizavimą. Tiesioginis konosamentas (angl. *through bill of lading*) ir multimodalinio krovinių vežimo konosamentas, kaip jau minėta, nėra tapatūs (tarpusavyje pakeičiami) dokumentai³⁰⁹. Todėl tokia Hagos-Visbiu taisyklių formuluotė *per se* nelemia, kad Hagos-Visbiu taisyklės yra tiesiogiai taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu vykdomam gabenimui jūra, kuomet yra išduotas multimodalinio krovinių vežimo konosamentas, o norint tą pagrįsti, turėtų būti pasitelkiami papildomi argumentai.

³⁰⁵ GLASS, D.A. *Freight forwarding and multimodal transport contracts*. London: Informa, 2012, p. 248.

³⁰⁶ GIRVIN, S. D. *Carriage of goods by sea*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2011, p. 48.

³⁰⁷ AIKENS, R., LORD, R., BOOLS, M. *Bills of Lading*. 2nd ed. London: Informa Law from Routledge, 2016, p. 36

³⁰⁸ *Ibid.*

³⁰⁹ SPANJAART, M, *supra* 15, p. 35; The Law Commission and The Scottish Law Commission. *Rights of suit in respect of carriage of goods by sea*. London: HMSO, 1991, p. 24.

Jungtinės Karalystės ir Nyderlandų Karalystės teisės doktrinos pripažįsta, kad Hagos-Visbiu taisyklės gali būti taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju jei išduotas vežimo dokumentas atitinka konosamentui keliamus reikalavimus³¹⁰. Paprastai, be Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 4 dalyje įtvirtintų turinio reikalavimo taisyklių³¹¹, išskiriant tris tradicinius³¹² konosamento bruožus - i) tai prekių gavimą patvirtinantis dokumentas; ii) tai sutarties sudarymą patvirtinantis dokumentas; iii) tai konosamentą turinčio asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti patvirtinantis dokumentas³¹³ – pirmieji du nekelia didelių klausimų, kuomet yra išduodamas multimodalinio krovinių vežimo konosamentas. Pagrindinis klausimas, kurį reikia atsakyti šių valstybių teisėje yra tai, ar multimodalinio krovinių vežimo metu išduotas konosamentas gali būti prilyginamas Hagos-Visbiu taisyklėse reikalaujamam konosamentui – ar jis patvirtina konosamentą turinčio asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti. Šiuo atveju atsakymas į šį klausimą nemažai priklauso nuo taikytinos nacionalinės valstybės teisės, t.y. *lex fori*.

Pavyzdžiui, Prancūzijoje, Belgijoje ir Nyderlandų Karalystėje iš esmės yra galima sukurti vertybinį popierių bet kokiam įsipareigojimui, jei dėl to sutinka skolininkas³¹⁴. Kita vertus, tai iš esmės yra šalių laisvės susitarti principo taikymas, kuomet šalys susitaria sukurti tokį dokumentą žinodamos to

³¹⁰ HOEKS, M., *supra* 265, p. 317.

³¹¹ Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 4 dalis numato, kad vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas, priėmęs prekes, siuntėjo reikalavimu išduoda siuntėjui konosamentą, kuriame, be kita ko, turi nurodyti: a) pagrindinius ženklus, būtinus nustatyti, kad prekės yra tokios, kokias siuntėjas raštu nurodo prieš pradėdamas krauti tokias prekes, šie ženklai turi būti įspausti ar kitaip aiškiai parodyti ant neuždengtų prekių arba ant dėžių ar dangos, kuria prekės apdengtos, taip, kad esant įprastinėms sąlygoms ženklai išliktų įskaitomi iki reiso pabaigos; b) paketų ar vienetų skaičių arba kiekį, arba svorį, atsižvelgus į tai, ką konkrečiu atveju raštu nurodo siuntėjas; c) akivaizdžią prekių būklę.

³¹² Pavyzdžiui, gali būti skiriami ir kitokie konosamento bruožai, kaip i) informacijos patvirtinimo ir jos atspindėjimo tretiesiems asmenims, nedalyvavusiems sandorio sudarymo metu, funkcija, t.y. konosamentas yra faktinės aplinkybės, susijusios su šalių santykiais, patvirtinantis dokumentas ir šalių sutarties sąlygas patvirtinantis dokumentas; ii) siuntėjo turimų teisių perdavimo gavėjui, dokumento perdavimo pagrindu, funkcija. GOLDBY, M. Bills of Lading iš ATTARD, D. g. ed. *The IMLI manual on international maritime law. Shipping law. Vol. II*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016, p. 312. Arba, gali būti skiriamos keturios funkcijos, kaip i) prekių gavimą patvirtinantis dokumentas; ii) dokumentas, kuriuo netiesiogiai perduodamas valdymas; iii) dokumentas, patvirtinantis nuosavybės teisę; iv) potencialiai perleidžiamos pervežimo sutartis. BAUGHEN, S. *Shipping law*. 6th ed. London: Routledge, 2015, p. 6-8.

³¹³ GOLDBY, M. *Electronic documents in maritime trade: law and practice*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2013, p. 10.

³¹⁴ DE WITT, R. *supra* 12, p. 317.

pasekmes, *inter alia* nacionalinės teisės nuostatą, kad tokio dokumento sudarymo atveju yra taikomos Hagos-Visbiu taisyklės multimodalinio krovinių vežimo daliai. T.y. kitaip, šalys laisva valia susitaria taikyti krovinių vežimo jūra etapui Hagos-Visbiu taisyklėse įtvirtintą teisę. Tiesa, Nyderlandų Karalystėje tokia nuostata nėra tiek reikšminga nagrinėjamu klausimu, kadangi Nyderlandų Karalystės civilinio kodekso 46 straipsnio 1 dalis numato, kad multimodalinio krovinių vežimo dokumentas, vežimo daliai jūra, yra prilyginamas konosamentui Hagos-Visbiu prasme³¹⁵. Tokiu būdu bendrąja prasme, naudojantis Nyderlandų Karalystėje įtvirtintu nacionaliniu multimodalinio krovinių vežimų teisiniu reguliavimu ir vadovaujantis taikoma kombinavimo teorija, yra priimta kombinavimo teoriją atspindinti nacionalinės teisės norma. Todėl, Nyderlandų Karalystės pavyzdys nėra visiškai tinkamas vertinti, ar multimodalinio krovinių vežimo dokumentai gali būti laikomi konosamentu Hagos-Visbiu prasme, kadangi tai yra nacionalinės teisės įtvirtinta prezumpcija, nukreipianti į tarptautinio teisės akto teisinį reglamentavimą, kuri yra pasirinkta siekiant įtvirtinti kombinuotos doktrinos taikymą. Bet tai nėra pozicija, paremta Hagos-Visbiu turinio ir nacionalinės teisės turinio, nustatančio reikalavimus konosamentui, aiškinimu ir jo lyginimu su multimodalinio krovinių vežimo dokumentais.

Anglijos teisėje yra pripažįstama³¹⁶, kad multimodaliniai transporto dokumentai nėra tas pats kas konosamentas tradicine prasme, tačiau tuo pačiu pastebima, kad nepaisant to, nėra tokio didelio skirtumo tarp tradicinio konosamento ir multimodalinio krovinių vežimo dokumentų³¹⁷. Pagrindinis klausimas yra dėl to ar priėmimo siuntimui konosamentas (angl. *received for shipment bill of lading*) yra asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti

³¹⁵ Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>>.

³¹⁶ TREITEL, G., REYNOLDS, F. G. *Carver on Bills of Lading*, 3rd ed. London: Sweet & Maxwell, 2012, para. 8-066 – 8-084; DEBATTISTA, C. *Bills of Lading in Export Trade*, 3rd ed. Haywards Heath : Tottel, 2008, para 2.43-2.48.

³¹⁷ TETTENBORN, A. *Bills of lading, multimodal transport documents, and other things* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014 p. 144.

patvirtinantis dokumentas³¹⁸. Kuomet vežėjas jūra priima krovinį dar prieš siuntimą, jis išduoda minėtą priėmimo siųsti konosamentą. Kaip žinia, Hagos-Visbiu taisyklės nėra privalomai taikomos prieš krovinio pakrovimą į laivą, nebent dėl to šalys eksplicitiškai susitaria tarpusavio susitarime. Kuomet krovinys yra priimamas gabenimui, yra išduodamas konosamentas (angl. *shipped bill of lading*), o kaip buvo pažymėta *Lickbarrow v Manson*³¹⁹ byloje, tik toks konosamentas gali būti laikomas asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti patvirtinančiu dokumentu. Savo ruožtu, multimodalinis konosamentas iš esmės dažniausiai bus priėmimo siųsti konosamentu³²⁰. Toks konosamentas galėtų būti paverstas įprastu konosamentu (angl. *shipped bill of lading*) jį papildant išsiuntimo data (gabenimo jūra pradžios data). Tiesa, nėra visiškai aišku, ar tai, kad pristatymo vieta yra ne uostas, o vieta sausumoje, nelems to, kad toks dokumentas vis tiek nebus laikomas asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti patvirtinančiu dokumentu, kadangi, nors ir galima manyti, kad tai neturėtų turėti įtakos remiantis Anglijos teismų praktika, visgi tiesiogiai toks klausimas nebuvo nagrinėjamas³²¹. Visgi, nors Anglijos teisės doktrina linksta link to, kad multimodaliniai krovinių vežimo dokumentai, *inter alia* priėmimo siuntimui konosamentas (angl. *received for shipment bill of lading*) gali būti laikomi patvirtinančiais asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti³²², kas reiškia, kad tokių dokumentų pagrindu Hagos-Visbiu taisyklės turėtų būti taikomos krovinio gabenimui jūra tiesiogiai, tai nėra patvirtinta valdžios institucijų ar teisminės praktikos, todėl kilus ginčui teisme nebūtinai teismo sprendimas būtų priimtas vadovaujantis išsakytomis pozicijomis doktrinoje³²³, juolab, kad jau yra tam tikras precedentas, leidžiantis taip

³¹⁸ GOLDBY, M., *supra* 313, p. 103.

³¹⁹ Anglijos Karaliaus suolo teismo sprendimas byloje *Lickbarrow v Manson*.

³²⁰ BAUGHEN, S., *supra* 312, p. 167.

³²¹ TREITEL, G., REYNOLDS, F., *supra* 316, para. 8-087.

³²² THOMAS, D. R. International Sale Contracts and multimodal transport documents: two issues of significance iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014 p.154; TETTENBORN, A., *supra* 317, p. 144.

³²³ THOMAS, D. R., *supra* 322, p. 160.

manyti³²⁴. Galiausiai, teisės doktrinoje sutinkama ir nuomonė, kad multimodalinio krovinių vežimo dokumentai neabejotinai nėra asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti patvirtinantis dokumentas ir tokiu nebus iki tai bus teisiškai pripažinta teismo. Savo ruožtu, tai kas yra diskutuojama teisinėje doktrinoje, yra diskusija ne ar šis dokumentas turi tokią savybę, bet ar teisiškai ji jam turėtų būti suteikta remiantis besiformuojančia jo naudojimo praktika/papročiu³²⁵.

Panašus klausimas yra nagrinėtas ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje, kurioje pažymėta³²⁶, kad ne bet koks išduotas dokumentas laikytinas konosamentu. LR CK 1.106 straipsnio 1 dalyje konosamentas apibrėžtas kaip vertybinis popierius, įrodantis sutarties sudarymo faktą ir patvirtinantis jo turėjo teisę gauti konosamente nurodytus daiktus (krovinį) bei jais disponuoti. Taigi, pirma, konosamentas patvirtina vežimo sutarties sudarymo faktą, antra, konosamentą turinčio asmens teisę gauti krovinį ir juo disponuoti, t. y. įgalina konosamento turėtoją atsiimti prekes jų pristatymo vietoje, perduoti prekes kitam asmeniui konosamentą indosuojant ar kitais būdais. Teismo vertinimu išduoti krovinio perdavimo aktai neatitinka konosamentui keliamų kriterijų, jie taip pat nelaikytini ir kitais nuosavybę patvirtinančiais dokumentais Hagos-Visbiu taisyklių 1 straipsnio b punkto prasme, kuriuose užfiksuotas tik krovinio pakrovimo faktas ir iki bei po pervežimo nustatyta transporto priemonių būklė, tačiau tokiu perdavimo aktu nėra patvirtinama jį turinčio asmens nuosavybės teisė į krovinį, teisė krovinį atsiimti ar juo disponuoti vežimo metu. Tiesa, kadangi nagrinėjamoje byloje nebuvo nagrinėjami multimodalinio krovinių vežimo santykiai, byloje nebuvo nagrinėtas multimodalinio krovinių vežimo dokumentų atitiktis Hagos-Visbiu taisyklėse numatytiems ir konosamentui keliamiems reikalavimams.

³²⁴ Anglijos Aukštojo teismo sprendimas byloje *Bhatia Shipping & Agencies Pvt. Ltd. V. Alcobex Metals Ltd.* 2 Lloyd's Rep. 336, 2005. Sprendimo 21 paragrafe yra nurodoma, kad kadangi yra išduoti multimodalinio transporto dokumentai, Hagos ir/ar Hagos Visbiu taisyklės nėra taikytinos ginčo situacijai.

³²⁵ ÖZDEL, M. Multimodal Documents in International Sale of Goods. *International company and commercial law review*, 2012, p. 246.

³²⁶ Lietuvos Aukščiausiojo 2016 m. vasario 18 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-41-690/2016*.

Kaip jau minėta, Hagos-Visbiu taisyklės numato, kad jos privalomai yra taikomos nuo momento, kai prekės yra pakrautos į laivą iki momento, kai jos iškraunamos iš laivo³²⁷. T.y. Hagos-Visbiu taisyklės įtvirtina vadinamąjį *tackle-to-tackle* režimą. Žinoma, yra pripažįstama, kad, kadangi vežėjas jūra kroviniu gali disponuoti ilgesnį laiko tarpą, nei tik nuo pakrovimo momento iki iškrovimo (įskaitant šiems veiksams atlikti reikalingą laiką³²⁸), Hagos-Visbiu taisyklės leidžia šalims susitarti, kad vežėjas bus atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už netekimą arba sužalojimą, susijusius su prekių saugojimu, priežiūra ir tvarkymu, prieš jas pakraunant į laivą ir jas iškrovus iš laivo, kuriuo prekės yra vežamos jūra³²⁹. Tačiau, tai jau yra dispozityvus susitarimas, bet ne privalomas Hagos-Visbiu taisyklių taikymas. Vadovaujantis nuostata, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu vykdomam gabenimui, jei yra išduodamas tinkamas konosamentas, yra taikomos Hagos-Visbiu taisyklės, susiduriame su taikytinos tarptautinės teisės spraga, kas reiškia, kad šiam periodui bus taikoma nacionalinė teisė (t.y. į sutartį įtraukiamas papildomas teisinis režimas), kas vėlgi didina teisinį neaiškumą ir multimodalinio krovinių vežimo santykių kompleksiskumą, *inter alia* sudėtingumą.

Bendrajai prasme, multimodalinio krovinių vežimo transporto dokumentai, gali būti įvairūs. Pavyzdžiui, FIATA *Multimodal Transport Bill of Lading* 3.1. punkte yra numatyta, kad šis transporto dokumentas yra laikomas vertybiniu popieriumi, nebent jis yra pažymėtas kaip tokiu nesantis. T.y. iš esmės šalims yra suteikiama diskrecijos teisė tą nuspręsti, kas *de facto* reiškia šalių apsisprendimą Hagos-Visbiu taisyklių tiesioginio taikymo valstybių, kurių *lex fori* numato, kad Hagos-Visbiu taisyklės gali būti taikomos multimodalinio krovinių vežimo dokumento pagrindu, jurisdikcijos atvejais. Kita vertus, Hagos-Visbiu taisyklės nebūtų taikomos pagal tą patį krovinių vežimo dokumentą valstybės, kurios *lex fori* nelaiko multimodalinio krovinių vežimo dokumento prilyginamu konosamentui, teismų jurisdikcijos atveju. T.y. aiškinimu, kad

³²⁷ Hagos-Visbiu taisyklių 1 straipsnio e punktas.

³²⁸ HOEKS, M., *supra* 265, p. 321.

³²⁹ Hagos-Visbiu taisyklių 7 straipsnis.

Hagos-Visbiu taisyklės tiesiogiai taikomos multimodaliniams santykiams, *de facto* implikuojuame *lex fori* nuostatų taikymą ir papildomą teisinį netikrumą.

Apibendrinant, yra laikytinasi pozicijos, kad Hagos-Visbiu taisyklės nėra tiesiogiai taikytinos multimodalinio krovinių vežimo dokumento, prilyginamo konosamentui, atveju nepriklausomai nuo to ar *lex fori* multimodalinio krovinių vežimo konosamentą pripažįsta turinčiu visas būtinas konosmaneto, kurio pagarindu yra taikytinos Hagos-Visbiu taisyklės, savybes. Tai grindžiama tuo, kad toks multimodalinio krovinių vežimo konosamentas bet koku atveju neatitinka Hagos-Visbiu taisyklėse konosamentui keliamų reikalavimų: jis nėra konosamentas dėl vežimo tarp dviejų skirtingų uostų, taip pat, jis nėra konosamentas, kuris skirtas vežimo laikotarpiui nuo pakrovimo į laivą iki iškrovimo iš laivo. Taip pat tai grindžiama tuo, kad Hagos-Visbiu taisyklėse nėra reglamentavimo, skirto multimodaliniams krovinių vežimams, Hagos-Visbiu taisyklių taikymo lingvistinė apibrėžtis, numatanti konkrečius reikalavimus vežimui bei išduodamam konosamentui, bei šių taisyklių priėmimo aplinkybės implikuoja, kad šių taisyklių tikslas yra būtent reglamentuoti vienaarūšius krovino vežimus jūra, bet ne visus vežimus (kurie savo esme yra skirtingi, ypač, pavyzdžiui, laikant, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra *sui generis* sutartis, savo turiniu reikšmingai besiskirianti nuo vežimo jūra sutarties), kurių metu yra gabenama jūra, jei jiems yra išduotas konosamentas. T.y. Hagos-Visbiu taisyklės, nereglamentuodamos gabenimų, kuriems nėra išduotas jūrinis konosamentas, taip pat neturi tikslo reglamentuoti multimodalinio krovinių vežimo. Todėl sutarties šalys tokiu atveju yra laisvos pasirinkti sutarčiai taikytina teisę, kurios pagrindu vežimui būtų taikytinos Hagos-Visbiu taisyklės, ar inkorporuoti šių taisyklių sąlygas į sutartį, kaip reglamentuojančias krovinio vežimo etapą jūrą. Priešingas aiškinimas, manytina, ne tik, kad neatitinka paties reglamentavimo tikslo, bet ir didina teisinį netikrumą bei *lex fori* įtaką.

3.1.3.7. Hamburgo taisyklės

Hamburgo taisyklės, priešingai Hagos-Visbiu taisyklėms, eksplicitiškai įtvirtina jų taikymą multimodaliniams krovinių vežimams.

Vadovaujantis Hamburgo taisyklių 2 straipsnio 1 dalimi, šios taisyklės yra taikomos visoms krovinių gabenimo jūra sutartims tarp dviejų valstybių dalyvių, jeigu i) pakrovos uostas, numatytas sutartyje, yra susitariančioje valstybėje; ii) iškrovos uostas, numatytas sutartyje yra susitariančioje valstybėje; iii) vienas iš alternatyvių iškrovos uostų yra faktinės iškrovos uostas ir šis uostas yra susitariančioje valstybėje; iv) konosamentas ar kitas sutartį įrodantis dokumentas yra išduotas susitariančioje valstybėje; v) jei konosamente ar kitame sutartį įrodančiame dokumente yra numatyta, kad taikomos Hamburgo taisyklės ar valstybės teisė, kuri lemia šių taisyklių taikymą.

Hamburgo taisyklių 1 straipsnio 6 dalis apibrėžia kas yra laikoma sutartimi Hamburgo taisyklių prasme, įtvirtindama, kad krovinių gabenimo jūra sutartimi yra laikoma ne tik vienaarūšė krovinių vežimo jūra sutartis, bet sutartis, kurios pagrindu be gabenimo jūra taip pat dar yra gabenama kitomis transporto rūšimis.

Tiesa, Hamburgo taisyklės, panašiai Oro konvencijų įtvirtintam teisiniam reglamentavimui, multimodaliniams krovinių vežimui yra taikomos tiek, kiek sutarties vykdymas yra susijęs su gabenimu jūra, t.y. nuo momento, kuomet vežėjas jūra priima krovinį krovos uoste iki krovinio atidavimo tinkamam gavėjui iškrovos uoste. Taip pat, iš pateikto apibrėžimo, yra matyti, kad Hamburgo taisyklės nuo Hagos-Visbiu taisyklių skiriasi tuo, kad jų privalomam taikymui neturi būtinai būti išduotas konosamentas, t.y. jų taikymui gali būti išduotas ir multimodalinis konosamentas, nelaikomas prekinio vertybiniu popieriumi, ir jūrinis važtaraštis³³⁰.

³³⁰ WILSON, J. F. *Carriage of goods by sea*, 7th ed. Harlow; Munich: Pearson Longman, 2010, p. 215.

3.1.3.8. Papildomi argumentai dėl konvencijų tiesioginio netaikymo

Vertinant tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų galimą tiesioginį taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, buvo pažymėta, kad laikytinasi pozicijos, kad CMR konvencija, CMNI konvencija, SMGS susitarimas, CIM taisyklės bei Hagos-Visbiu taisyklės nėra tiesiogiai taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, išskyrus atvejus, kai jos eksplicitiškai numato tokio taikymo galimybę.

Tokia išvada grindžiama ir žemiau nurodomais papildomais argumentais.

Roterdamo taisyklių 82 straipsnis (dėl kurio doktrinoje galima sutikti poziciją, kad nors straipsnio konstrukcija implikuoja į tarptautinių konvencijų konfliktų sprendimą civilinės atsakomybės reglamentavimo srityje, straipsnis turėtų būti taikomas bet kokiems tarptautinių konvencijų tarpusavio konfliktams, neapsiribojant civilinės atsakomybės klausimu³³¹), reglamentuojantis Roterdamo taisyklių atsitraukimą kilus konfliktui tarp šių taisyklių ir Roterdamo taisyklių įsigaliojimo metu galiojusių tarptautinių konvencijų, numato, kad Roterdamo taisyklės „atsitraukia“ jei multimodalinio krovinių vežimo sutarties metu kyla konfliktas su oro konvencijomis. Tačiau, jei kyla konfliktas su vežimo keliais, geležinkeliu ar vidaus vandenimis konvencijomis, Roterdamo taisyklės yra netaikomos tik tokiais atvejais, kurie visiškai atitinka šių konvencijų multimodalines nuostatas, kadangi Roterdamo taisyklių 5 straipsnis įtvirtina nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*) konvencijos taikymą multimodaliniams krovinių vežimams, kai bent dalį maršruto krovins yra gabenamas jūra. Vadinasi, Roterdamo taisyklių kūrėjai laikė, kad multimodalinio krovinių vežimo metu konfliktas gali kilti (kas reiškia, kad kitos konvencijos taikymo sritis apima multimodalinio krovinių vežimo sutarties reglamentavimą) tik konkrečiais atvejais, kai pačios tarptautinės konvencijos *expressis verbis* numato, kad jos yra taikomos multimodaliniams krovinių

³³¹ GÜNER-ÖZBEK, M. D. ed. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An Appraisal of the „Rotterdam Rules“*. Berlin: Springer, 2011, p. 134.

vežimams, ir, atmesdami *Quantum*³³² byloje pateiktą poziciją, palaikė Vokietijos Aukščiausiojo Teismo³³³ išreikštą vertinimą, kad vienaarūšės tarptautinės konvencijos *ex proprio vigore* nėra tiesiogiai taikomos atskiriems multimodalinio krovinių vežimo etapams³³⁴.

Be to, Roterdamo taisyklių 26 straipsnyje, kuriame įtvirtinama Roterdamo taisyklių atsitraukimo (angl. *fall back*) nuostata, nėra numatyta, kad Roterdamo taisyklės nereglamentuoja vežėjo civilinės atsakomybės tuomet, kai tokiai situacijai yra taikomos kitos, anksčiau priimtos, tarptautinės konvencijos, kuri tokiems santykiams yra taikoma tiesiogiai, nuostatos. Vietoj to Roterdamo taisyklės sukuria hipotetinę sutartį ir pasako, kad, Roterdamo taisyklės atsitraukia prieš nuostatas, kurios būtų buvusios taikomos (t. y. jų taikymas yra pagrįstas fikcine situacija, o ne realia situacija³³⁵), vietoj to, kad, kaip minėta, jos atsitrauktų prieš nuostatas, kurios yra taikomos ir dėl to kyla konvencijų konfliktas. T.y., jei įsigaliotų Roterdamo taisyklės, jos, kaip atskirais atvejais tą daro ir nacionalinė teisė blanketinėmis normomis *de facto* praplėstų situacijas, kuomet multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikomos vienaarūšių tarptautinių konvencijų nuostatos. Tačiau, tuo pačiu tai rodo, kad Roterdamo taisyklių kūrėjai, atsižvelgiant į aptartas nuostatas, nelaikė, kad egzistuočių vienaarūšių tarptautinių konvencijų ir Roterdamo taisyklių kolizija (išskyrus atvejus, įtvirtintus Roterdamo taisyklių 82 straipsnyje).

Kitas argumentas, pagrindžiantis poziciją, kad vienaarūšės tarptautinės krovinių vežimo konvencijos nėra taikomos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju vežant rūšimi, kurios vienaarūšius vežimus reglamentuoja ta konvencija, yra MT konvencijos 30 straipsnio 4 dalis, ribojanti konvencijos taikymą ir įtvirtinanti nuostatą, reglamentuojančią šios konvencijos ir kitų vienaarūšių konvencijų tarpusavio taikymą. MT konvencijos 30 straipsnio 4 dalis

³³² Anglijos apeliacinio teismo sprendimas civilinėje byloje *Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*. 2 Lloyd's Rep., 25, 2002.

³³³ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas *civilinėje byloje I ZR 181/05*.

³³⁴ VAN DER ZIEL, G. Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 2009, p. 994.

³³⁵ Angliškai ši sąlyga yra išdėstyta <...> *the provisions of such international instrument would have applied <...> if the shipper had made <...>*. T.y. taikoma anglų kalbos šalutinių sąlyginių sakinių forma, kuri kalba apie nerealų įvykį praityje.

numato, kad krovinių vežimas, toks, kaip, pavyzdžiui, jis yra apibrėžtas CMR konvencijos ir CIM taisyklių 2 straipsniuose, valstybėms, esančioms šių konvencijų narėmis, nebus laikomas tarptautiniu multimodaliniu vežimu MT konvencijos prasme tiek, kiek šios valstybės privalo taikyti nurodytas normas multimodaliniams krovinių vežimams. T.y. MT konvencija, siekdama išvengti galimų konfliktų su tiesiogiai multimodaliniam krovinių vežimui taikomu tarptautiniu vienaarūšių pervežimo konvencijų teisiniu reglamentavimu, įtvirtino savo atsitraukimą tokiais atvejais³³⁶. Vadinasi, MT konvencijos kūrėjai nelaikė, kad kitais atvejais CMR konvencijas ar CIM taisyklės multimodaliniams krovinių vežimams yra taikomos tiesiogiai. Tai taip pat pagrindžia teiginį, kad vienaarūšės tarptautinės krovinių vežimo konvencijos, išskyrus atvejus, kuomet juose eksplicitiškai yra įtvirtintos specialiosios normos, nustatančios jų taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutartims, nėra tiesiogiai taikomos, kuomet yra sudaroma multimodalinio krovinių vežimo sutartis.

Galiausiai, teisės doktrinoje taip pat yra autorių, palaikančių išsakytą idėją, kad vienaarūšės konvencijos, išskyrus jose eksplicitiškai numatytus atvejus, nėra taikomos multimodalinėms sutartims³³⁷.

Aukščiau pateikti argumentai (kartu su argumentais, pateiktais analizuojant kiekvieną konkrečią konvenciją) yra teisiniai, pagrindžiantys kodėl minėtų tarptautinių konvencijų taikymo sritis neapima multimodalinio krovinių vežimo sutarčių ir dėl ko jos šioms sutartims nėra taikytinos tiesiogiai. Tačiau tuo pačiu reikia atkreipti dėmesį ne tik į teisinius, bet ir į politinius argumentus. M. Hoeks, išsamiai nagrinėjanti multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytiną teisę, pavyzdžiui, mano, kad netaikant multimodalinio krovinių vežimo etapui keliais CMR konvencijos (arba kitų atitinkamų konvencijų kitiems atitinkamiems vežimo etapams), nėra gaunama daug praktinės naudos³³⁸. Tačiau

³³⁶ DE WITT, R., *supra* 12, p. 184.

³³⁷ SCHILLING, J., *supra* 138, p. 507.

³³⁸ HOEKS, M. *Liability, Jurisdiction an enforcement issues in international road carriage: CMR carrier liability in the Netherlands and Germany and the influence of the EU* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014 p.154; TETTENBORN, A., *supra* 317, p. 64.

su tuo nėra sutiktina: pasirinkto aiškinimo praktinė reikšmė atsispindi per kelias prizmes (papildomai 3.1.7. dalyje).

Viena, šalių laisvėje susitarti dėl taikytinos teisės. Kuomet tarptautinės konvencijos yra taikomos tiesiogiai, šalys, savo susitarimu, negali išvengti tokių nuostatų taikymo. Kuomet yra pripažįstama, kad tokios nuostatos nėra taikomos tiesiogiai, šalys gali savo susitarimu pasirinkti visai sutarčiai, ar bent jau jos daliai, tiesiogiai nereglamentuojamai vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų, taikytiną teisę ir bent iš dalies, o atskirų sutarčių atveju, pavyzdžiui, gabenant keliais-jūra, kuomet kroviny yra perkraunamas, ir visiškai, sukurti unifikuotą multimodalinio krovinių vežimo sutarties teisinio reguliavimo režimą. Pavyzdžiui, Norvegijos Jūrų teisės komisija pažymėjo, kad yra svarbu aiškiai nustatyti tarptautinių konvencijų tarpusavio ryšius ir reglamentuojamų sričių ribas. Tačiau tą darant, turėtų būti laikomasi naujausios Europos teismų praktikos, kas reiškia, kad tarptautinių konvencijų tiesioginio taikymo sritys turėtų būti aiškinamos siauriau, tokiu būdu išvengiant konvencijų tarpusavio kolizijų ar prieštaravimų³³⁹. T.y. politiškai, siauresnis interpretavimas leidžia lengviau kurti tinkamus tarptautinius ar regioninius instrumentus, skirtus multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimui, išvengti jau priimtų konvencijų ir naujo instrumento tarpusavio prieštaravimų bei kolizijų. Galiausiai, siauresnis aiškinimas didina šalių sutartinę laisvę ir jų teisę pasirinkti jų sutarčiai taikytiną teisę. Savo ruožtu, vokiečių mokslininkas R. Herber yra pažymėjęs, kad toks tarptautinių konvencijų taikymo aiškinimas ne tik sukuria šalims didesnę sutartinę laisvę susitarti dėl sutarties sąlygų nukrypstant nuo tarptautinių konvencijų įtvirtinamo reguliavimo, bet ir leidžia valstybėms drąsiau savo nacionaliniame teisiniame reglamentavime įtvirtinti vienaarūšės multimodalinio krovinių vežimo teisinį reglamentavimą³⁴⁰.

³³⁹ The implementation of Rotterdam Rules in the Norwegian Maritime Code. *Norwegian public report 2012:10*.

[interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.regjeringen.no/contentassets/3abe8d53790e49419da24558889d0656/no/pdfs/nou201220120010000dddpdfs.pdf>>, p. 14.

³⁴⁰ HERBER, R. *The German legislation on multimodal transport. Why did it come true and has it worked out well?* Iš SCHELIN, J. ed. *Future logistics and transport law*. Stockholm: University of Stockholm, 2008, p. 34.

Tiesa, pastebėtina, kad atskirais atvejais yra klaidingai suprantamas konvencijos tiesioginis taikymas ir jo ryšys su nacionaliniu multimodalinės sutarties vertinimu ar nacionaliniu tokių vežimų teisiniu reguliavimu³⁴¹. T.y. gali būti sumaišomi konvencijų tiesioginio taikymo ir nacionalinėje teisė pasirinkto multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo bei tuo pagrindu kylančių pasekmių institutai. Tokiu atveju pradedama teigti, kad tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo klausimas nėra svarbus, kuomet sutartis kvalifikuojama *sui generis*. Arba, jei multimodalinio krovinių vežimo sutartis kvalifikuojama kombinuota sutartimi, teigiama, kad tarptautinių konvencijų taikymo yra galima išvengti, pavyzdžiui, pasirinkus Nyderlandų Karalystės teisę, kadangi kombinuotos teorijos samprata Nyderlandų Karalystėje yra dispozityvi³⁴² ir šalys gali susitarti kitaip.

Su tokiais teiginiais sutikti negalima. Net ir tais atvejais, kuomet yra taikoma *sui generis* doktrina³⁴³, lieka galioti tiesiogiai taikytinos tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatos, kadangi šalys tarptautinės konvencijos pagrindu susitarė, kad minėtais atvejais yra taikomos šių konvencijų nuostatos. Vienos konvencijos 26 straipsnyje įtvirtintas principas *pacta sunt servanda*, skelbiantis, jog kiekviena įsigaliojusi sutartis jos šalims yra privaloma, ir šalys privalo sąžiningai ją vykdyti. Analogiška nuostata yra ir Lietuvos nacionaliniame teisės akte – Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje. Bet kokio valstybės tarptautinio įsipareigojimo pažeidimas yra tarptautinės teisės pažeidimas, lemiantis atsakomybę. T.y. jei yra teigiama, kad pavyzdžiui CMR konvencijos tiesioginio taikymo sritis apima visas multimodalinio krovinių vežimo sutartis, o ne tik CMR konvencijos 2 straipsnyje nurodytas multimodalinio krovinių vežimo formas, nepriklausomai nuo multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo nacionalinėje

³⁴¹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E. The Rotterdam Rules in a European multimodal context. *Journal of Maritime Law*, Vol. 16, No. 4, 2010, p. 275; PTASHENCHUK, O. *International legal problems of modern merchant shipping* iš *Collection of materials of the First International Research and Practice Conference*. Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine: Vol. 1, p. 270.

³⁴² SPANJAART, M. Godafoss, the applicability of CMR within multimodal contracts of carriage. *TranspR*, 2012, p. 278.

³⁴³ HOEKS, M., *supra* 265, p. 76.

teisėje *sui generis* sutartimi, CMR konvencija būtų taikoma tokiai sutarčiai, nes yra pripažinta, kad jos sritis apima tokias, kad ir *sui generis*, sutartis. Žinoma, *sui generis* doktrina papildomai gali pagrįsti poziciją, kodėl tarptautinės konvencijos nėra taikytinos tiesiogiai. Tačiau, laikantis išdėstytos ir pagrįstos pozicijos, kodėl, pavyzdžiui, CMR konvencija nėra tiesiogiai taikytina multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, jos pritaikymas galimas, šalims nesusitarus dėl taikytinos teisės, nacionalinio multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo pagrindu. Bet tokiu atveju CMR konvencijos taikymas nėra tiesioginis, o pagrįstas nacionaline teise ir jos sukuriamu „aplinkeliu“. Kitaip sakant, teigdami, kad tarptautinių konvencijų nuostatų pritaikymui reikia pritaikyti kombinavimo doktriną, mes tuo pačiu pasakome, kad tarptautinės konvencijos yra pritaikomos ne todėl, kad jos turi būti taikomos tiesiogiai, o todėl, kad teisė, kvalifikavusi multimodalinio krovinių vežimo sutartį, pritaiko doktriną, kurios pagrindu yra taikomos tarptautinių konvencijų normos (bet ne todėl, kad šios normos būtų laikomos multimodalines krovinių vežimo sutartis reglamentuojančiomis normomis).

Antra, pasirinktas aiškinimas tuo pačiu sudaro geresnes sąlygas sukurti tarptautinę ir/ar regioninę Europos Sąjungos teisinę reglamentavimą multimodalinių krovinių vežimo srityje ir tokiu būdu spręsti šiuo metu egzistuojančias problemas, implikuotas teisinio reguliavimo nebuvimo (detaliau 3.1.7. dalyje).

3.1.3.9. Apibendrinimas

Įvertinus tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų teisinį reglamentavimą, teismų praktiką, doktrinoje sutinkamas pozicijas, laikytina, kad tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutartims, tiek, kiek pagal šią sutartį yra vykdomas gabenimas konkrečiu konvencijos reglamentuojamu būdu, yra taikytina tik Monrealio konvencija, Varšuvos sistema ir Hamburgo taisyklės (1 pav.).

1 pav. Konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai

	CMR konvencija	Monrealio konvencija	Varšuvos sistema	CMNI konvencija	SMGS susitarimas	CIM taisyklės	Hagos- Visbiu taisyklės	Hamburgo taisyklės
Tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai	*	✓	✓	*	*	*	*	✓

Visgi, viena, reikia atsižvelgti, kad dalis tarptautinių konvencijų, pavyzdžiui CMR konvencija, CIM taisyklės, kurios nėra taikytinos tiesiogiai, turi specialiąsias nuostatas, skirtas multimodalinio krovinių vežimo sutartims ir yra tiesiogiai taikytinos šiose nuostatuose numatytais atvejais. Antra, tenka pripažinti, kad nei teismų praktikoje, nei doktrinoje nėra vieningo požiūrio į tiesioginį tarptautinių vienaarūšio krovinių vežimo konvencijų taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutartims.

3.1.4. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai vadovaujantis specialiosiomis nuostatomis

Vertinant vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų teisinį reglamentavimą, reikia skirti jų nuostatas, kurios yra taikomos krovinius gabenant konkrečiu vežimo būdu, ir nuostatas, kurios savo esme yra multimodalinės. T.y. tokios nuostatos, kurios reglamentuoja multimodalinės krovinių vežimo sutartis ir jų metu kylančius santykius bei turi būti taikomos nepriklausomai nuo to, ar pati konvencija *per se* yra taikytina tiesiogiai ar ne, ar multimodalinė sutartis yra laikoma *sui generis*, ar ne.

Kadangi tokių nuostatų pagrindu vienaarūšė konvencija „išsiplečia“ į kitų tarptautinių konvencijų reglamentavimo sritį, kyla teisinio reguliavimo kolizijos, kuomet tam pačiam santykiui gali būti taikomos kelių skirtingų tarptautinių konvencijų nuostatos, rizika, ypač, kuomet tai liečia atsakomybės

ribojimą ir ribotos civilinės atsakomybės dydžius (kurie, bendra taisyklė, skirtingose vienaarūšėse konvencijose, skiriasi).

Atsižvelgiant į tai, yra tikslinga įvertinti kokios tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos turi specialiąsias multimodaliniams krovinių vežimams taikytinas nuostatas ir koks yra šių nuostatų turinys bei kokia yra jų taikymo imtis.

3.1.4.1. CMR konvencijos multimodalinės nuostatos ir jų samprata

CMR konvencijos tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai reglamentuojamas CMR konvencijos 2 straipsnyje, kuris numato, kad kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu ir krovins iš transporto priemonės neperkraunamas, CMR konvencija taikoma visam vežimo procesui. Tačiau jeigu bus įrodyta, kad krovinio praradimas, jo sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko vežant krovinį ne keliais, o kita transporto rūšimi ir kelių transporto vežėjas nebuvo kaltas, nes tai įvyko dėl kitos transporto rūšies vežėjo, vežusio šį krovinį, kaltės, tada kelių transporto vežėjas atsako ne pagal CMR konvenciją, o remdamasis tomis nuostatomis, pagal kurias atsako visų transporto rūšių, išskyrus kelių transportą, vežėjas pagal krovinio vežimo sutartį tarp jo ir siuntėjo privalomo įstatymo nuostatas, susijusias su krovinių vežimu visų rūšių transportu, išskyrus kelių transporto priemones. Tačiau jei tokių nuostatų nėra, tai kelių transporto vežėjo atsakomybė nustatoma pagal CMR konvenciją. Jeigu kelių transporto vežėjas atlieka vežimus ir kitomis transporto rūšimis, tada jis taip pat atsako pagal aukščiau nurodytas nuostatas, tačiau tokiu būdu, tarsi jo, kaip kelių transporto vežėjo, funkcijos ir funkcijos vežėjo kita transporto rūšimi būtų vykdomos dviejų skirtingų asmenų.

Lietuvos teismų praktikoje³⁴⁴ jau buvo teisingai pastebėta, kad lietuviškasis konvencijos teksto vertimas neatitinka originalaus. Lietuviškajame

³⁴⁴ Klaipėdos apygardos teismo 2013 m. lapkričio 7 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 2A-1441-265/2013*.

vertime kalbama apie kitos transporto rūšies vežėjo, vežusio krovinį, kaltę, ir tai neatitinka originalaus teksto. Pagal originalų vertimą žalos atsiradimas turi būti būdingas tik tai transporto priemonės rūšiai: angliškai - „*by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport*“. Analogiškos nuostatos numatytos ir vertime į vokiečių kalbą - „*sondern durch ein Ereignis verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann*“. Tai reiškia, kad kito gabenimo būdo teisinis reglamentavimas yra taikomas tais atvejais, kai žala ar uždelsimas kyla dėl tokio įvykio, kuris yra „tipinis“ būtent tos rūšies transportui³⁴⁵.

Aišku, tais atvejais kai traukinys nurieda nuo bėgių, nukrenta lėktuvas ar nuskęsta laivas yra nesudėtinga pripažinti, kad toks įvykis yra tipinis tai transporto rūšiai. Tačiau, nors, pavyzdžiui, gaisras jūrų transporte yra laikomas vienu iš didžiausių pavojų³⁴⁶, tačiau kyla klausimas ar mes galime sakyti, kad gaisras yra „tipinis“ pavojus jūriniam transportui, kadangi gaisro pavojus egzistuoja ir gabenant krovinius keliais. Taip pat, panašiai mes galime kalbėti net ir apie audringą jūrą, kurios metu kroviny s dėl bangavimo gali būti apdaužomas. Tačiau, lygiai taip pat kroviny s konteineryje gali būti apdaužomas gabenant jį prastos kokybės, duobėtais keliais.

Manytina, kad esminių skirtumų, lemiančių šios CMR konvencijos nuostatos taikymą, turėtų būti vežėjo keliais (galima) įtaka susiklostančiai situacijai. Vairuojant prastais keliais vairuotojas turi galimybę kontroliuoti žalos (ne) atsiradimą, pavyzdžiui, sumažindamas greitį ar pasirinkdamas alternatyvų maršrutą. Tačiau vairuotojas negali daryti įtakos krovinio sugadinimui audringos jūros ar gaisro laive atveju³⁴⁷. Tokia vertinimo taisyklė buvo vadovautasi ir *Und Adriyatik*³⁴⁸ byloje. Byloje nagrinėtoje situacijoje kroviny s buvo gabenamas iš Turkijos į Jungtinę Karalystę ir Ispaniją. Kroviny s buvo

³⁴⁵ Nors doktrinoje galima sutikti ir poziciją, ignoruojančią reikalavimą, kad žala būtų „tipinė“ tai transporto rūšiai. LOJDA, J., *supra* 83, p. 159.

³⁴⁶ RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. London: Lloyd's of London Press, 1998, p. 34.

³⁴⁷ LOJDA, J., *supra* 83, p. 159-160.

³⁴⁸ Vokietijos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. gruodžio 15 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 12/11*.

sėkmingai atgabentas kelių transportu iki Turkijos uosto, bet kelionės jūra metu (gabenant kelių transportą ir jų krovinį, t.y. jo neperkrovus) laive kilo gaisras, sunaikinęs laivą ir gabentą krovinį. Vokietijos Aukščiausiasis Teismas pažymėjo, kad, tokių vežimų atveju, CMR konvencijos nuostatos nėra taikomos sprendžiant dėl atsakomybės jei žala kilo dėl įvykio, tipinio tai transporto rūšiai, ir, jei vežėjas keliu nėra atsakingas už įvykį, sukėlusį žalą. Vertindamas „tipinio įvykio vežimui jūra“ sampratą, teismas nurodė, kad tokiems įvykiams neabejotinai gali būti priskiriami laivo nuskendimas, laivų susidūrimas, užplaukimas ant seklumos, žala kroviniui dėl jūros vandens ar judėjimo esant audringai jūrai. Gaisras, kita vertus, nėra toks tipinis įvykis vien vežimui jūra. Nepaisant to, teismas pripažino, kad toks gaisro dydis, kokį patyrė *Und Adriyatik* laivas, yra tipinis gabenimams jūra. Dėl ribotos galimybės išsigelbėti kelionės jūra metu ir mažesnių galimybių jūroje lokalizuoti gaisrą ir jį kontroliuoti, tokie gaisrai iš esmės skiriasi nuo tų, kurie kyla žemėje. Dėl to, toks gaisras yra pripažintinas kaip tipiniu gabenimui jūra.

Tiesa, reikia pastebėti, kad kitų rūšių teisinio reglamentavimo įtvirtinama atsakomybė CMR konvencijos 2 straipsnio atveju būtų taikoma tik tuomet, jei būtų nustatyta, kad jau buvo prasidėjęs vežimas kitos rūšies transporto priemone. Įdomi byla šiuo klausimu yra *Thermo Engineers Ltd v Ferrymasters Ltd*³⁴⁹ kurioje žala kilo transporto priemonei savo eiga judant (krovos metu) laive (kuomet pats jis dar neplaukė, o stovėjo uoste). Teismas nusprendė, kad, kadangi krovininis automobilis jau buvo laivo viduje, vežimas keliu buvo pasibaigęs ir žalos atlyginimo klausimui turi būti taikomos Hagos-Visbiu taisyklės. Šiuo atveju svarbu pastebėti, kad kito vežimo teisinis reglamentavimas taikomas tais atvejais, jei toks reglamentavimas, remiantis faktinėmis aplinkybėmis, turi būti taikomas, o ne kai jis yra „susijęs su tokios rūšies vežimo santykiais“. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs³⁵⁰, vertindamas tas pačias Hagos-Visbiu taisykles, kad šių taisyklių 1 straipsnio b punkte nustatyta, kad taisyklės

³⁴⁹ *Thermo Engineers Ltd v Ferrymasters Ltd*. 1 Lloyd's Rep 200, 1981.

³⁵⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 18 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-41-690/2016*.

taikomos tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra. Vadinasi, tais atvejais, kai vežimas vykdomas jūrinio važtaraščio pagrindu, kuris nėra konosamentas ar jam prilygintas dokumentas, Hagos-Visbiu taisyklės nėra taikomos³⁵¹.

Kuomet specialusis teisinis reguliavimas nėra taikomas, kyla klausimas koks teisinis reguliavimas turėtų būti taikomas? Šiuo klausimu yra keletas pozicijų, bet, manytina, reikia vadovautis pozicija, kad šiuo atveju, jeigu griežtąja prasme nėra tenkinamos visos sąlygos, kad būtų taikomas ne CMR konvencijos įtvirtintas teisinis režimas, turėtų būti taikomas CMR konvencijos teisinis režimas. Ši pozicija gali būti grindžiama ir prancūziškuoju CMR konvencijos 2 straipsnio 1 dalies tekstu „*les dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route*“ – t.y. nuo CMR konvencijos įtvirtinto reglamentavimo, tiesiogiai taikomo multimodalinio krovinių vežimo sutartims, nukrypstama tik taikant teisę, kuri yra privaloma³⁵².

Vertinant CMR konvencijos 2 straipsnio nuostatą reikia pastebėti, kad ji yra taikoma tik tais atvejais, kai krovinių gabenimo kitų transporto rūšių metu kroviniai nėra perkraunami ir lieka kelių transporto priemonėje. Tokia forma yra jau minėti intermodaliniai vežimai, arba kitaip dar vadinamas „*mode on mode*“ vežimas. Kita vertus, kaip jau buvo nagrinėta, multimodaliniai vežimai yra platesnė sąvoka ir tuo pačiu apima vežimus, kuomet gabenami kroviniai yra perkraunami iš vienos transporto priemonės į kitą – vadinamieji „*mode to mode*“ gabenimai. CMR konvencijos 2 straipsnis taikomas tik intermodaliniams („*mode on mode*“) vežimams, bet nėra taikomas likusiems multimodaliniams („*mode to mode*“) vežimams³⁵³. Tai reiškia, kad CMR konvencija nėra taikoma vežimams naudojant „*lo-lo*“ modelį³⁵⁴ (angliškas žodžių *lift on - lift off* trumpinys), kuomet krovinsys ar krovos vienetas (kaip, pavyzdžiui, konteineris)

³⁵¹ SINKEVIČIUS, E. *supra* 298, p. 47.

³⁵² THEUNIS, J., *supra* 255, p. 250.

³⁵³ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 33.

³⁵⁴ *Ibid*, p. 38.

yra perkeliamas tarp transporto priemonių naudojant vertikalų pakėlimą/iškėlimą. Tačiau, jei krovinys lieka kelių transporto priemonėje, pavyzdžiui, naudojant *ro-ro* pakrovimą jūrų transporte, *piggyback* vežimą traukiniais ar kitus krovos būdus į kitų rūšių transporto priemones, CMR konvencijos nuostatos, esant kitoms jos taikymo sąlygoms, yra taikomos. Beje, remiantis Belgijos teismų praktika, jei vežėjas, be siuntėjo sutikimo, pakeičia krovinių gabenimo būdą, pavyzdžiui, iš *ro-ro* į *lo-lo*, sutarčiai vis tiek yra taikomos CMR nuostatos³⁵⁵.

Vertinant CMR konvencijos tiesioginio taikymo multimodaliniams krovinių vežimams sritį, svarbu pažymėti, kad CMR konvencijos 2 straipsnio 1 dalis numato, kad CMR konvencija yra taikoma ir tais atvejais, kai krovinys perkraunamas iš transporto priemonės, tačiau tai yra daroma nes vežėjas sutarties negali vykdyti važtaraštyje numatytais sąlygomis ir gaunamos asmens, turinčio teisę disponuoti kroviniu, instrukcijos ar jeigu aplinkybės leidžia vežti krovinį nukrypstant nuo važtaraštyje numatytų sąlygų, ir tuo atveju, jei vežėjas negalėjo gauti instrukcijų iš asmens, turinčio teisę disponuoti kroviniu³⁵⁶. Pastebėtina, kad lingvistiškai vertinant šią nuostatą, gali susidaryti įspūdis, kad tais atvejais, kai nėra CMR konvencijos 14 straipsnyje numatytų aplinkybių, perkrovus krovinį į kitą transporto priemonę (pavyzdžiui, esant keliems vežėjams keliu ar sugedus vienai transporto priemonei), CMR konvencija multimodalinio krovinių vežimo atveju nebūtų taikoma. Teismų praktikoje pažymėta, kad tais atvejais, kuomet krovinį reikia perkrauti dėl patikros, sandėliavimo, perkrovimo ar kitų su veiklos vykdymu susijusių aplinkybių, toks perkrovimas neįtakoja CMR konvencijos taikymo jos 2 straipsnio nuostatos pagrindu, net jei vežimas tęsiamas ne pirmine kelių transporto priemone³⁵⁷.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad jei multimodalinės krovinių vežimo sutarties atveju gabenimo keliais etapas pats yra nacionalinis, net laikantis

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ CMR konvencijos 14 straipsnis.

³⁵⁷ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 39.

pozicijos, kad CMR konvencija turėtų būti taikoma tiesiogiai visoms multimodalinio krovinių vežimo sutartims (su kuo yra nesutiktina, detaliau 3.1.3.1. dalyje), laikytina, kad tokiam nacionaliniam etapui CMR konvencija nėra taikytina (detaliau 3.1.5.1. dalyje). Tačiau, tais atvejais, kai CMR konvencija yra taikytina multimodaliniam krovinių vežimui remiantis CMR konvencijos 2 straipsniu, CMR konvencija turi būti taikoma visam vežimui, įskaitant krovinio vežimui keliais, net jei vežimas keliais *per se* yra nacionalinis³⁵⁸.

3.1.4.2. Oro konvencijų multimodalinės nuostatos ir jų samprata

3.1.3.2. dalyje pažymėta, kad Oro konvencijose yra įtvirtintos nuostatos, kurių pagrindu Oro konvencijos yra taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Vertinant Monrealio konvencijos multimodalinio krovinių vežimo sutarties teisinį reguliavimą, galima susidaryti pirminį įspūdį, kad Monrealio konvencija tiesiog įtvirtina, kad nepriklausomai nuo pasirinktos multimodalinės sutarties kvalifikavimo teorijos, Monrealio konvencijos įtvirtintas teisinis režimas bus taikomas krovinių gabenimui oru. Tačiau, vertinant naujausias tendencijas, galima pastebėti, kad vienu metu Monrealio konvencija praktikoje bandoma paversti režimu „oras plus“ (t.y. panašiai į tą, kas norėta sukurti Roterdamo taisyklėmis, kurios, nepaisant to, kad buvo priimtos 2008 m., 2017 m. rugsėjo 1 d. vis dar nėra įsigaliojusios) ir taikoma daug plačiau, nei galima manyti vertinant pačios konvencijos 38 straipsnį³⁵⁹. Ši situacija, atsižvelgiant į multimodalinio krovinių vežimo unifikuavimo ir reglamentavimo trūkumą, neabejotinai yra suprantama vertinant komerciniu požiūriu, bet siekiant nustatyti ar tokia situacija yra pateisinama teisiniu požiūriu reikia atlikti gilesnę analizę (tuo pačiu pastebint, kad, kaip jau minėta CMR konvencijos analizės metu, analogiškai gali būti elgiamasi ir kitų tarptautinių krovinių vežimo sutarčių

³⁵⁸ *Ibid*, p. 35; , HOEKS, M., *supra* 265, p. 177, 197.

³⁵⁹ LELOUDAS, G. Door-to-door application of international air law conventions: commercially convenient but doctrinally dubious. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 2015, p. 369.

metu, todėl žemiau esanti analizė *mutatis mutandis* gali būti taikoma ir panašioms vežimo santykiams kitų rūšių transporto priemonėmis).

Oro konvencijų pritaikymo „oras plius“ režimui yra paremtas oro transporto važtaraščio, kaip multimodalinio krovinių vežimo dokumento, naudojimu³⁶⁰. Standartine šio važtaraščio sąlyga – šalių susitarimas dėl taikytino atsakomybės limito nustatant 19 SDR/kg dydį nepriklausomai nuo to, koku transportu (būdu) kroviny yra vežamas, visam krovinio gabenimo laikotarpiui (t.y. bandant sukurti nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*) gabenimo reglamentavimo mechanizmą). T.y. multimodalinis krovinių vežimas yra bandomas paversti vežimu oru nepriklausomai nuo to, kad kroviny yra gabenamas ir kitų transporto rūšių priemonėmis (savotiškas absorbcijos doktrinos pritaikymas). Tokiu elgesiu, yra siekiama vežimo oru teisinį reglamentavimą (kitų tarptautinių teisės aktų sąskaita) praplėsti visam vežimui. Tačiau tą darant ne susitarimo dėl sutarčiai taikytinos teisės ar sutarčiai taikytinų sąlygų pagrindu, o bandant modifikuoti susiklostančius teisinius santykius ir *de facto* pritaikyti absorbcijos doktriną parodant, kad vežimas kitomis transporto rūšimis viso vežimo kontekste tarytum yra laikytinas nereikšmingu.

Vertinant CMR konvencijos multimodalinio reglamentavimo nuostatas buvo pastebėta, kad doktrinoje nėra pritariama tokiam traktavimui. T.y., teoriškai, toks elgesys turėtų būti vertinamas kaip šalių susitarimas dėl teisės, ir neturėtų turėti įtakos tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų taikymui, kuomet jos turėtų būti taikomos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Tačiau, ne visuomet teismai būna linkę gilintis į tarptautinio krovinių vežimo konvencijų niuansus ir bandyti nustatyti šalių susitarimu oro transporto važtaraštyje nustatytos teisės taikymo ribas, tokiu būdu praplėsdami Oro konvencijų įtvirtintas taikymo ribas³⁶¹. Nors minėtoje *Quantum* byloje ir buvo pasakyta, kad tokie šalių veiksmai neturėtų keisti taikytinos teisės, pasaulyje tuo pagrindu yra plėtojama doktrina, kad išduoto vežimo dokumento

³⁶⁰ Pavyzdžiui, [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 25 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/resolution600b-july2010.doc>>.

³⁶¹ LELOUDAS, G., *supra* 359, p. 372.

pagrindu turėtų būti kvalifikuojama šalių sutartis ir būtent šiuo pagrindu nustatomas sutarčiai *per se* taikytinas režimas³⁶², tuo pačiu – yra šią teoriją paremiančių teismų praktikos pavyzdžių: i) Danijos Aukščiausio Teismo sprendimas *Salmon Roe*³⁶³ byloje; ii) JAV Aukščiausiojo Teismo sprendimai *Kirby*³⁶⁴ ir *Regal-Beloit*³⁶⁵ bylose.

Vertinant Oro konvencijų *travaux préparatoires*, pastebėtina, kad svarstant Varšuvos konvencijos priėmimą 1929 m. buvo siūloma į Varšuvos konvenciją įtraukti nuostatas, kurios leistų Varšuvos konvencijos nuostatas taikyti nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*) vežimams. Visgi, konvencijos rengėjai nepritarė šiai idėjai pareikšdami, kad Varšuvos konvencija turi reglamentuoti tik vežimus oru siaurąja prasme. Atsižvelgiant į tai bei Varšuvos sistemos 31 straipsnio nuostatas, akivaizdu, kad Varšuvos konvencija yra vienaarūšė konvencija, leidžianti „išeiti“ su jos reglamentavimu iš įprastų oro pervežimo ribų tik tais atvejais, kai konvencija tą eksplicitiškai numato³⁶⁶.

Vertinant Monrealio konvencijos rengimą, galima pastebėti, kad lyginant su Varšuvos sistema, Monrealio konvencija multimodalinių krovinių vežimo reglamentavimą papildė dviem nuostatomis. Pirma, jau anksčiau minėta nuostata dėl to, kad jeigu vežėjas be siuntėjo sutikimo pakeičia vežimą, dėl kurio šalys susitarė, jog jis bus vykdomas oru, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežimo, toks vežimas kita transporto rūšimi priskiriamas vežimo oru laikotarpiui. Antra, priešingai Varšuvos sistemos 18 straipsnio 2 daliai, numatančiai, kad vežimas oru ankstesnio punkto prasme apima laikotarpį, kurio metu vežėjas saugo bagažą arba prekes, nepriklausomai nuo to, ar tai yra oro uoste, orlaivyje arba kurioje nors kitoje vietoje, jei įlaipinama ne oro uoste, buvo pakeista Monrealio konvencijos 18 straipsnio 3 dalies nuostata, numatančia, kad

³⁶² EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 68; GLASS, D., NAIR, M. Towards Flexible Carriage Documents? Reducing the Need for Modally distinct Documents in international Goods transport. *The journal of international maritime law*, Vol. 15, 2009, pp 1-28.

³⁶³ Danijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. balandžio 23 d. sprendimas *civilinėje* byloje Nr. 120/2005 ir 138/2005 (*Salmon Roe*).

³⁶⁴ Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2004 m. lapkričio 9 d. sprendimas *byloje* Nr. 02-1028 (*Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*).

³⁶⁵ Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2010 m. birželio 21 d. sprendimas *byloje* Nr. 08-1553 (*KKK v. Regal-Beloit*).

³⁶⁶ LELOUDAS, G., *supra* 359, p. 372.

vežimas oru, kaip apibrėžta šio straipsnio 1 dalyje, apima laikotarpį, per kurį už krovinį atsako vežėjas. Lingvistiškai ir atsietai vertinant, galima tokį pakeitimą interpretuoti kaip leidimą Monrealio konvencijos nuostatas taikyti ne tik vežimui oru. Tačiau vertinant sistemiškai, kartu su Monrealio konvencijos 18 straipsnio 4 dalies nuostata, akivaizdu, kad nepaisant lingvistinio pakeitimo, Monrealio konvencijos reglamentavimas atitinka Varšuvos sistemos teisinį reglamentavimą, t.y. numato vienaarūšį vežimo oru reglamentavimą, kuris yra taikomas vežimo oru daliai ir multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju.

Nurodyta leidžia teigti, kad toks elgesys, kuomet vežimo dokumentais yra bandoma praplėsti konvencijos taikymo ribas (pastebėtina, kad, kaip jau minėta, taikant vežimo dokumentų sistemą tą galima daryti ir ne tik oro transporto atveju, bet ir kitais atvejais) ir keisti sudaromos sutarties kvalifikavimą nėra teisiškai pagrįstas ir atskirais atvejais susiklostanti praktika, kuomet Oro konvencijų taikytinas reglamentavimas yra praplečiamas multimodaliniuose krovinių vežimo santykiuose ir vežimams kitų rūšių transportu, nėra galima. Todėl teismai savo sprendimuose neturėtų ignoruoti atskirų multimodalinių krovinių vežimo dalių skirtingomis transporto priemonėmis. Žinoma, tai, kad atskirais atvejais griežtas normų laikymasis gali kirstis ne tik su verslo logika, bet net ir su sveiku protu, neleidžia griežtai teigti, kad, nepaisant lingvistinio teksto, Oro konvencijos multimodaliniuose vežimuose nebus, iš dalies pasiduodant iš vežėjų įtakai, pradėtos taikyti plačiau, nei jose yra nustatyta. Pavyzdžiui, Vokietijos teismai jau yra praplėtę Monrealio konvencijos ribas pripažinę, kad krovinio transportavimas kelių transportu iš oro vežėjo sandėlio, esančio už oro uosto teritorijos ribų, iki lėktuvo yra laikomas pagalbiniu ir todėl nelaikomas savarankišku (t.y. pritaikoma absorbcijos doktrina), kas lemia, kad toks vežimas patenka konvencijos taikymo sritį³⁶⁷³⁶⁸.

Svarbu atkreipti dėmesį, kad bendrąja prasme Oro konvencijų (kaip ir kitų konvencijų) teisinio reguliavimo išplėtimas visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra galimas šalių susitarimu kuomet kitiems vežimo etapams

³⁶⁷ Vokietijos Frakfurto apeliacinio teismo 2004 m. rugpjūčio 30 d. sprendimas *byloje Nr. 13 U 215/02*.

³⁶⁸ LELOUDAS, G., *supra* 359.

nėra tiesiogiai taikytinos vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos. Tačiau tai turėtų būti kvalifikuojama kaip multimodalinio krovinių vežimo sutarties šalių susitarimas dėl taikytinos teisės ar sutarčiai taikytinų sąlygų. Tokiu atveju, jei tarkim sutarties pagrindu be vežimo oru yra gabenama ir jūra vadovaujantis Hamburgo taisyklėmis, toks išplėtimas nėra galimas tiek, kiek reglamentuoja Hamburgo taisyklės. Tačiau nepritartina *de facto* absorbcijos doktrinos taikymui bandant išduotų krovinių vežimo dokumentų pagrindu pagrįsti, kad sudaryta sutartis, nepaisant gabenimo kelių rūšių transportu, turėtų būti laikoma vienaarūše ir todėl jos visos atžvilgiu (net gabenant jūra, kai *de jure* turėtų būti taikomos Hamburgo taisyklės) turėtų būti taikytinas Oro konvencijų (ar kitų pasirinktų konvencijų) įtvirtinamas teisinis reguliavimas.

Galiausiai, svarbu atkreipti dėmesį, kad Oro konvencijos numato, kad multimodalinio krovinių vežimo atveju jos yra taikomos tik tokiu atveju, kuomet vežimo oru dalis yra tarptautinė. Vadinasi, jei multimodalinis krovinių vežimas pats visumoje bus tarptautinis, tačiau gabenimus oru ne, gabenimo oru daliai Oro konvencijos nebus taikomos remiantis jose eksplicitiškai įtvirtintomis multimodalinius vežimus reglamentuojančiomis nuostatomis.

3.1.4.3. CMNI konvencijos multimodalinės nuostatos ir jų samprata

CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalyje yra įtvirtintos multimodalinės nuostatos, t.y. nuostatos, įtvirtinančios atvejus, kuomet CMNI konvencijos taikymas yra praplečiamas už vežimo vidaus vandenų transportu ribų. T. y. CMNI konvencija taip pat yra taikoma, jeigu vežimo sutarties tikslas yra krovinių pervežimas be perkrovimo tiek vidaus vandenų keliais, tiek vandenimis, kuriems taikomi jūrų reglamentai, CMNI konvencijos 2 straipsnio 1 dalyje išdėstytomis sąlygomis, nebent: i) pagal taikytiną jūrų laivininkystės teisę išduotas jūrinis konosamentas; arba ii) atstumas, kurį reikia nukeliauti vandenimis, kuriems taikomi jūrų reglamentai, yra didesnis.

Šie specialieji atvejai, kuomet CMNI konvencija yra tiesiogiai taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, manytina, turi būti vertinami labai

siaurai³⁶⁹. T.y. ši nuostata gali būti taikoma tik tais atvejais, jei: i) pagal taikytiną jūrų laivininkystės teisę nėra išduotas jūrinis konosamentas ir atstumas, kurį reikia nukeliauti vandenimis, kuriems taikomi jūrų reglamentai, nėra didesnis; ir ii) vežimo sutarties tikslas yra krovinio pervežimas be perkrovimo tiek vidaus vandenų keliais, tiek vandenimis. Šios abi sąlygos laikytinos kumuliatyvinėmis, kas reiškia, kad CMNI konvencija taikoma tik tokiai multimodaliniai sutarčiai, kurioje yra susitariama tik dėl krovinių gabenimo tiek vidaus vandenų keliais, tiek vandenimis ir nėra numatoma jokių papildomų gabenimų būdų. T.y. jei, pavyzdžiui, egzistuoja susitarimas dėl to, kad dalį kelio krovinsys būtų gabenamas geležinkeliu, CMNI 2 straipsnio 2 dalis neturėtų būti taikoma, nes i) egzistuoja krovinio perkrovimas; ii) sutarties tikslas būtų platesnis, nei yra numatoma CMNI konvencijos nuostatoje.

3.1.4.4. SMGS susitarimo multimodalinės nuostatos ir jų samprata

SMGS susitarimo 3 straipsnio 1 paragrafas numato, kad SMGS susitarimas taikomas ir tarptautiniams tiesioginiams vežimams geležinkeliu ir keltais. Tačiau SMGS susitarimas tokiems vežimams yra taikomas tik tiek, kiek vežimo metu yra naudojamos vandens kelio dalimi, kurią valstybės narės yra deklaravusios kaip patenkančią į šio susitarimo taikymo sritį. Tai reiškia, kad SMGS taikymas multimodaliniams krovinių vežimams yra itin siauras (*de facto* SMGS susitarimas nėra taikytinas multimodaliniams krovinių vežimams).

Šiuo atveju atkreiptinas dėmesys, kad SMGS susitarime nėra vartojama sąvoka vidaus vandenų transportas (angl. *inland waterway*), o vartojama sąvoka keltai (angl. *ferry*). Tai leidžia vertinti, viena, kad teoriškai gabenimas keltu gali vykti ir jūra, antra, kad tokio gabenimo tikslas turi būti perkėlimas *per se*, o ne krovinio vežimas vandens transportu bendrąja prasme. Pastarąją išvadą patvirtina ir SMGS susitarimo pateikiamas vežimų, dalį maršruto naudojantis keltu, apibūdinimas, kuriame nurodoma, kad vandens transportas yra pagalbinis

³⁶⁹ SPANJAART, M., *supra* 15, p. 121; RAMMING, K., *supra* 274, p. 98; BUGDEN, P. M., LAMONT-BLACK, S., *supra* 274, p. 404; CZERWENKA, G., *supra* 274, p. 277.

vežimui geležinkeliui, o nepaisant gabenimo vandeniu, krovinyš visą maršrutą turi būti gabenamas vagone ar ant savo ašių.

3.1.4.5. CIM taisyklių multimodalinės nuostatos ir jų samprata

Multimodalinių krovinių vežimui taikytinos nuostatos CIM taisyklėse yra įtvirtintos šių taisyklių 1 straipsnio 3-4 paragrafuose, numatant, kad CIM taisyklės taikomos ir tuo atveju, kai tarptautinis krovinių vežimas pagal vieną vežimo sutartį apima ne tik vežimą geležinkeliais kertant sienas, bet ir krovinių vežimą kurios nors valstybės narės vidaus keliais arba vidaus vandenų kelių maršrutais. Be to, kai tarptautinis vežimas pagal vieną vežimo sutartį apima ne tik vežimą geležinkeliais, bet ir krovinių vežimą jūra arba vidaus vandenų kelių maršrutais kertant sienas, CIM taisyklės taikomos, jei kroviniai vežami tomis jūros linijomis arba vidaus vandenų kelių maršrutais, kurie įtraukti į COTIF sutarties 24 straipsnio 1 dalyje numatytą linijų ir maršrutų sąrašą³⁷⁰.

Vertinant šias nuostatas, atkreiptinas dėmesys, kad CIM taisyklės taikomos tik tokiems multimodaliniams krovinių vežimams, kuomet krovinyš yra gabenamas geležinkeliu jam kertant sieną ir papildomai krovinyš yra gabenamas nacionaliniais maršrutais (t.y. nekertant valstybės sienos) kelių transportu arba vidaus vandenų transportu. Toks gabenimas gali būti prieš/per/po gabenimo geležinkeliu ar net daugkartinis, pavyzdžiui, prieš gabenimą geležinkeliu ir baigus gabenimą geležinkeliu. Ši taisyklė yra praplečiama tais atvejais, kai traukinių transportu atliekami pervežimai yra papildomi gabenimu vidaus vandenų maršrutais arba jūra kertant valstybės sienas (t.y. kertant sienas tiek gabenant geležinkeliu, tiek gabenant vandenų transportu), tačiau minėti vidaus vandenų ar jūrų maršrutai yra įtraukti į vidaus vandenų ar jūrų maršrutų kelių maršrutų sąrašus³⁷¹. Papildomai pastebėtina, jog pagal senąją CIM taisyklių redakciją (t.y. galiojusią iki 1999 m. pakeitimų), CIM reguliavo tik tuos vežimus, kurie vyko maršrutais, įtrauktais į aukščiau minėtus sąrašus.

³⁷⁰ Sąrašas gali būti randamas adresu <http://www.otif.org>.

³⁷¹ CIM 1 straipsnio 4 paragrafas.

Liberalizuojant CIM nuostatas, toks reikalavimus buvo paliktas būtent tik multimodalinio krovinių vežimo atveju³⁷². Tokios ribotos teisinės nuostatos (CIM taisyklės taikomos tik jei vežimas yra tik nacionalinis arba įtrauktas į sąrašą), praplečiančios CIM reglamentavimą multimodaliniams santykiams, buvo įtvirtintos siekiant išvengti galimų konfliktų tarp CIM taisyklių teisinio reglamentavimo ir kitų tarptautinių konvencijų taikymo srities. Nepaisant to, vis tiek egzistuoja tam tikra kolizija tarp CIM taisyklių ir tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių krovinių vežimą jūra ar vidaus vandenimis, taikymo sričių³⁷³ (detaliau 3.1.6.2. dalyje).

Pastebėtina, kad CIM taisyklių 1 straipsnio 3-4 paragrafuose yra nurodoma, kad CIM taisyklės taikomos multimodaliniams krovinių vežimams, kurie yra papildantys (angl. *as a supplement*) krovinių vežimą geležinkeliu. Kaip yra pažymima, nagrinėjant Tarptautinės gabenimo geležinkeliais organizacijos pateiktą CIM taisyklių aiškinamąjį pranešimą³⁷⁴, jame ši sąvoka aiškinama kaip įtvirtinta siekiant „išryškinti“ idėją, kad sudaromos vežimo sutarties esmė yra tarptautinis vežimas geležinkeliu (angl. *the principal subjectmatter of the contract of carriage is trans-frontier carriage by rail*). Dėl to, doktrinoje netgi galėjo būti sutinkama nuomonė, kad tokia CIM nuostata yra neaiški ir galėtų būti interpretuojama, kaip reiškianti, kad tokie papildomi vežimai reiškia vežimą geležinkeliu „aptarnaujančius“ (angl. *ancillary*) vežimus, kurie negali būti vykdomi geležinkeliais ir turėtų būti suprantami panašiai, kaip Oro konvencijų 18 straipsnyje yra apibrėžiami pagalbiniai vežimai – kurie yra atliekami vykdant vežimo oru sutartį, norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti, krovinių³⁷⁵. Manytina, kad šiuo atveju CIM konvencijoje įtvirtinti vežimai neturėtų būti

³⁷² NIKITINAS, V. *Vežėjo geležinkelio transportu civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2013, p. 60.

³⁷³ HOEKS, M., *supra* 265, p. 277.

³⁷⁴ Tarptautinė gabenimo geležinkeliais organizacija, *supra* 285.

³⁷⁵ KOLLER, V. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 6th ed. München : Beck, 2007 p. 1746. Visgi, vėliau pozicija buvo kiek pakeista pasiliekant prie pozicijos, kad sąvoka yra neaiški, ir pažymint 2013 m. Vokietijos Aukščiausiojo Teismo byloje Nr. I ZR 115/12 suformuotą poziciją. KOLLER, V. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 9th ed. München : Beck, 2016, p. 1573.

suprantami taip siaurai³⁷⁶. Todėl, manytina, viena, ši nuostata turėtų būti vertinama nustatant, ar kitų rūšių vežimai nėra dominuojantys vežimo geležinkeliu atžvilgiu. Jeigu taip, mes negalime laikyti, kad yra sudaryta tiesioginio vežimo geležinkeliu sutartis, nes pagrindinis tikslas nėra gabenimas geležinkeliu. Tai būtų ypač akivaizdu, kai gabenimus geležinkeliu vertinant masto kriterijumi yra trumpesnis, o vertinant pakeičiamumo kriterijumi – pakeičiamas kitu gabenimo būdu. Pavyzdžiui, 2013 m. Vokietijos Aukščiausiasis Teismas pažymėjo³⁷⁷, kad kelių transportas, CIM taisyklių 1 straipsnio 3 paragrafo kontekste, gali turėti tik antraeilį modelį ir turėtų būti gana trumpas. Tiesa, nėra reikalaujama, kad toks vežimas turėtų būti būtinas vien dėl to, kadangi geležinkeliu nėra galima pasiekti krovinio pakrovimo/pristatymo vietos, svarbu, kad vežimas keliu būtų papildantis vežimą geležinkeliu³⁷⁸. Antra, iš to seka, kad šios nuostatos turi būti suprantamos, kaip ir CMNI konvencijos atveju, siaurai, t.y. leidžiančios taikyti CIM taisyklių teisinį reglamentavimą multimodalinėms krovinių vežimo sutartims tik tuo atveju, jei jų pagrindu vykdomas gabenimus griežtai atitinka CIM taisyklių 1 skyriaus 3-4 paragrafuose įtvirtintus gabenimo būdus. Tai reiškia, kad CIM taisyklių teisinis reglamentavimas neturėtų būti taikomas, jei multimodalinė krovinių vežimo sutartis numato papildomų gabenimo būdų, pavyzdžiui, sutartis dėl gabenimo geležinkelis-keliai-oras.

Vertinant CIM taisyklių 1 straipsnio 4 paragrafą, svarbu pažymėti, kad šiuo atveju, priešingai visiems kitiems atvejams, kuomet gali būti taikomos CIM taisyklės, vežimas geležinkeliu nebūtinai privalo būti tarptautinis, jei pats gabenimus, įskaitant gabenimą jūra ar gabenimą vidaus vandenimis yra tarptautinis³⁷⁹.

Vertinant CIM taisyklių įtvirtintą reguliavimą, nors tai nėra eksplicitiškai nurodyta, kaip ir CMR konvencijos atveju, teismų praktikoje nurodoma, jog

³⁷⁶ HOEKS, M., *supra* 13, p. 220.

³⁷⁷ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2013 m. spalio 9 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 115/12.

³⁷⁸ *Ibid.*

³⁷⁹ Tarptautinė gabenimo geležinkeliais organizacija, *supra* 285, p. 12.

CIM taisyklių taikymui yra svarbus tas maršrutas, kuriuo buvo sutarta vežti krovinį, o ne tas, kuriuo faktiškas krovinyss buvo vežamas³⁸⁰.

3.1.4.6. Hagos-Visbiu taisyklių, Hamburgo taisyklių multimodalinės nuostatos

Hagos-Visbiu taisyklės ir Hamburgo taisyklės papildomų nuostatų, skirtų multimodaliniam krovinių vežimui reglamentuoti, neįtvirtina.

3.1.4.7. Apibendrinimas

Įvertinus tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatas, skirtas tiesiogiai reglamentuoti multimodalinius krovinių vežimus, matyti (2 pav.), kad tokios nuostatos yra įtvirtintos CMR konvencijoje, CMNI konvencijoje, SMGS susitarime (itin ribotai) bei CIM taisyklėse. Visgi, jos nėra pakankamos multimodalinio krovinių vežimų sistemingam reglamentavimui, kadangi jų pagrindu tarptautinės konvencijos yra taikomos tik specifiniais atvejais didžiąją dalį multimodalinių krovinių vežimų paliekant be jam skirto teisinio reglamentavimo. Maža to, vienaarūšiams krovinių vežimams skirtų tarptautinių konvencijų taikymo srities praplėtimas multimodaliniams krovinių vežimams ne tik, kad nesprendžia problemų, kylančių dėl unifikuoto sistemingo reguliavimo nebuvimo (detaliau 2.3. dalyje), bet sukelia ir papildomas problemas, kuomet susiduriame su tarptautinių konvencijų konkurencija (detaliau 3.1.6.2. dalyje).

³⁸⁰ NIKITINAS, V., *supra* 372, p. 59-60.

2 pav. Konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai atsižvelgiant ir į specifinius atvejus

	CMR konvencija	Monrealio konvencija	Varšuvos sistema	CMNI konvencija	SMGS susitarimas	CIM taisyklės	Hagos- Visbiu taisyklės	Hamburgo taisyklės
Tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai	*	✓	✓	*	*	*	*	✓
Tiesioginis taikymas tik specifiniais atvejais	✓ vadovaujantis 2 straipsniu	⊖	⊖	✓ vadovaujantis 2 straipsnio 2 dalimi	✓ vadovaujantis 2 straipsnio 1- 2 paragrafais	✓ vadovaujantis 1 straipsnio 3- 4 paragrafais	*	⊖

3.1.5. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų taikymo sritis

Vertinant multimodaliniam krovinių vežimui taikytiną teisinį reguliavimą, tenka pastebėti, kaip jau buvo nurodyta 3.1.3.8. dalyje, kad nei teismų praktikoje, nei doktrinoje nėra vieningo, o kai kuriais atvejais, netgi vyraujančio, požiūrio į tiesioginį tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutartims. Nors yra laikomasi pozicijos, kad tiesiogiai (nevertinant specifinių atvejų, numatytų atskirose konvencijose) multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai gali būti taikomos tik Oro konvencijos ir Hamburgo taisyklės, tačiau suprantama, kad atskirų valstybių teismai ar teisės doktrina gali laikytis pozicijos, kad kiekviena tarptautinė konvencija turi būti taikoma tiesiogiai jos reglamentuojamiems multimodalinio krovinių vežimo etapams. Dėl to, laikantis šio požiūrio, yra svarbu nustatyti ir teisingai vertinti kiekvienos iš konvencijų taikymo sritį (reglamentavimo pradžią bei pabaigą), jų tarpusavio santykį, kas praktikoje gali būti problematiška.

Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų taikymo srities analizė reikšminga ir todėl, kad, jei vadovaujantis nacionaliniu reglamentavimu ar teismų praktika, multimodalinio krovinių vežimo sutartys laikomos mišriomis/kombinuotomis sutartims, jų reglamentavimui/MTO civilinės atsakomybės reglamentavimui taikoma segmentinė (tinklinė) (angl. *network*) sistema, kuomet tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatos,

vadovaujantis nacionalinės teisės „aplinkeliu“, yra pritaikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai analogiškai taip, lyg būtų laikoma, kad šios konvencijos turi būti taikomos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai.

3.1.5.1. CMR konvencijos taikymo sritis

CMR konvencija yra taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra konvencijos narė³⁸¹. Vadinasi, kad CMR konvencija būtų taikoma, turi: *i)* būti sudaryta krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis sutartis; *ii)* sutartis turi būti atlygintinė; *iii)* krovinių vežimo pradžios ir pabaigos vietos turėtų būti skirtingų valstybių teritorijoje, o bent viena šių valstybių turėtų būti konvencijos narė; *iv)* krovinys turi būti gabenamas transporto priemone, kuri apima automobilius, automobilius-vilkikus, priekabas ir puspriekabas, suprantamas taip, kaip jie apibrėžti 1949 m. rugsėjo 19 d. Kelių eismo konvencijos 4 skyriuje³⁸². Be to, kad turi egzistuoti visos šios kumuliatyvios sąlygos, tuo pačiu, CMR konvencijos taikymui, neturi egzistuoti nei viena iš šių sąlygų: *i)* vežimas yra vykdomas pagal tarptautines pašto konvencijas; *ii)* tai yra palaikų vežimas; *iii)* tai yra būsto apstatymo vežimas persikraustant³⁸³. CMR konvencija nebus taikoma ir tuo atveju, jei krovinio vežimui yra sudaroma transporto priemonės su vairuotoju nuomos sutartis. Be to, jei krovinys gabenamas jo paties eiga, kaip pavyzdžiui automobilio gabenimas vykstant juo pačiu, tai nėra laikoma krovinio gabenimu CMR konvencijos kontekste³⁸⁴. CMR konvencija nepateikia prekių sąvokos, dėl ko yra laikoma, kad ji yra taikoma visų prekių gabenimui, išskyrus CMR konvencijos 1 straipsnio 4 dalyje numatytus atvejus. Visgi, gali kilti klausimas,

³⁸¹ CMR konvencijos 1 straipsnio 1 dalis.

³⁸² CMR konvencijos 1 straipsnio 2 dalis.

³⁸³ CMR konvencijos 1 straipsnio 4 dalis.

³⁸⁴ HAAK, K., F. *The liability of the carrier under the CMR*. The Hague: Stichting Vervöradres, 1986, p. 94.

ar pats krovinio įpakavimas, ypač, kuomet tai yra konteineris, yra laikytinas prekėmis, kurioms taikoma CMR konvencija žalos konteineriui padarymo atveju. Kadangi CMR konvencijos 23 straipsnis teikia nuorodą į prekės bruto, t.y. su įpakavimu, svorį, laikytina, kad įpakavimas patenka į prekių sąvoką CMR konvencijos prasme³⁸⁵. Tarptautinis vežimo pobūdis yra nustatomas remiantis sudaryta sutartimi. Jei vežėjas vienašališkai pakeičia gabenimo būdą ar maršrutą, tai neįtakoja CMR konvencijos taikymo, nes jo taikymui svarbi tikroji šalių valia. Taip pat yra vertinama ir situacija, kuomet dėl to, kad nėra galima gabenti sutartu maršrutu, krovinys grąžinamas į priėmimo vežti vietą³⁸⁶.

Vežėjas, CMR konvencijos prasme, yra atsakingas už krovinį bei savalaikį jo pristatymą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti, iki jo perdavimo momento³⁸⁷. Priėmimo momentas nebūtinai turi sutapti su pradėjimo vežti krovinį momentu, užtenka, kad krovinys būtų vežėjo dispozicijoje³⁸⁸. Todėl jei vežėjas prieš vežimą sandėliuoja krovinį, jis už jį, kaip ir pakrovimo momentu, yra atsakingas vadovaujantis CMR konvencijos įtvirtintu teisiniu reguliavimu. Kita vertus, kiekvienu atveju reikia atsižvelgti į individualias faktines aplinkybes – jei krovinio pakrovimą organizuoja siuntėjas, vežėjas krovinį priima tik jau jį pakrovus į transporto priemonę. Tokios pačios taisyklės galioja ir vertinant krovinio perdavimo momentą. T.y. turi būti atsižvelgiama į tai, kas organizuoja pakrovimą/iškrovimą, kitus šalių tarpusavio santykius. Pavyzdžiui, jei transporto priemonės vairuotojas padeda krovinio gavėjui iškrauti krovinį, jis veikia ne kaip vežėjo darbuotojas, o kaip krovinio gavėjo patikėtinis³⁸⁹, o vežėjas laikomas tinkamai įvykdęs savo prievolės pristačius krovinį jo gavėjui iškrovimui. Jei šalys aiškiai to neaptaria sutartyje, kam priklauso pakrovimo/iškrovimo pareiga, tai gali būti įtvirtinta konkrečios valstybės teisniame reguliavime.

³⁸⁵ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 31.

³⁸⁶ *Ibid*, p. 52.

³⁸⁷ CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalis.

³⁸⁸ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 26.

³⁸⁹ *Ibid*.

Pastebėtina, kad CMR konvencijos 6 straipsnio 1 dalies k punktas numato, kad CMR važtaraštyje turi būti nurodymas, kad vežama nepriklausomai nuo visų išlygų, remiantis CMR konvencijos nuostatomis. Atsižvelgiant į tai, gali kilti klausimas, ar nesant tokio nurodymo CMR konvencija yra taikoma esant kitoms jos taikymo sąlygoms? Kadangi CMR konvencija nėra dokumentinio tipo ir važtaraščio nebuvimas, pametimas ar neteisingas užpildymas neturi įtakos nei sutarčiai, nei sutarties veikimui³⁹⁰, tokios nuorodos buvimas/nebuvimas neįtakoja CMR konvencijos taikymo. Kita vertus, CMR konvencija numato, kad jeigu važtaraštyje nėra tokio nurodymo, vežėjas yra atsakingas už visas išlaidas ir nuostolius, kuriuos asmuo, turintis teisę disponuoti krovinium, gali dėl to turėti³⁹¹. Šios dvi nuostatos, vertinant sistemiškai, sukuria gana paradoksalią situaciją. Kaip žinia, galima situacija, kuomet tarptautinė konvencija ar kitos jurisdikcijos nustatymo taisyklės numato, kad ieškinys gali būti pareiškiamas valstybėje, kuri nėra tos konvencijos narė. CMR konvencijoje yra įtvirtinta, kad ieškinys gali būti pareiškiamas valstybėje, kurioje yra krovinio priėmimo vežti vieta arba pristatymo vieta. Todėl, nors, atsižvelgiant į tai, kokios valstybės yra CMR konvencijos valstybės narės, tokia situacija nėra itin dažna, tačiau, jei krovinio priėmimo vežti arba pristatymo vieta yra, pavyzdžiui, Egipte³⁹², Irane ar Kinijoje, ieškinys gali būti pareiškiamas šių valstybių, nesančių CMR konvencijos valstybėmis narėmis, teismams. Tokiu atveju šių valstybių teismai neprivalo taikyti CMR konvencijos. Kas „slepiasi“ tarptautinių konvencijų nuostatuose, numatančiose, kad krovinio važtaraštyje turi būti nurodoma, kad yra taikomos tos konvencijos nuostatos³⁹³ yra šalių susitarimas dėl taikytinos teisės. T.y. šalims važtaraštyje nurodžius, kad konkrečiam vežimui yra taikomos tos konvencijos nuostatos, tokia nuoroda yra traktuojama kaip šalių susitarimas dėl taikytinos teisės³⁹⁴. Todėl, nesant tokios nuorodos ir ginčą nagrinėjant valstybės, nesančios CMR konvencijos narė, teisme, baigus ginčo nagrinėjimą

³⁹⁰ CMR konvencijos 4 straipsnis.

³⁹¹ CMR konvencijos 7 straipsnio 3 dalis.

³⁹² Ar kitoje Šiaurės Afrikos valstybėje, išskyrus Tunisą ir Maroką.

³⁹³ Kaip minėtas CMR konvencijos 6 straipsnio 1 dalies k punktas.

³⁹⁴ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 19.

teisę disponuoti kroviniu turintis subjektas gali bandyti reikšti reikalavimą dėl patirtų nuostolių, tiek, kiek jie kilo dėl kitokios teisės nei CMR konvencijos taikymo, atlyginimo. Visgi, manytina, kad tokia situacija prieštarauja šalių sutarties laisvės principui. Šalys neturi būti įpareigos praplėsti CMR konvencijos faktinio taikymo sritį ir perkelti jos taikymą į valstybes, kurios nėra CMR konvencijos narės. Todėl, tokioje situacijoje, manytina, nuoroda remiantis CMR konvencijos 6 straipsnio 1 dalies k punktu *per se* neturėtų būti laikoma šalių susitarimu dėl taikytinos teisės nesant jokių papildomų šalių valios įrodymų. Visgi, atsižvelgiant į esamą traktavimą, šalys, nenorėdamos aukščiau nurodyto nuostatos traktavimo, turėtų eksplicitiškai tą pažymėti, pavyzdžiui, papildomai numatydamos, kad ši nuoroda nereiškia atskiro šalių susitarimo dėl sutarčiai taikytinos teisės, o nuoroda turi būti vertinama kaip reiškianti CMR konvencijos taikymą jei ji privalo būti taikoma kompetentingo teismo remiantis CMR konvencijos nuostatomis.

Vertinant CMR konvencijos taikymo sritį kyla klausimas, kaip vertinti situaciją, kuomet yra sudaroma sutartis, numatanti maksimalią gabenamo krovinio vertę ar specifiškai numatant, kad tam tikras kroviny negali būti gabenamas, tačiau siuntėjas nesilaiko numatytos sutarties sąlygų ir gabena didesnės vertės krovinį arba krovinį, kuris buvo išskirtas iš galimų gabenti daiktų? Atsakymas priklauso nuo to, ar teismas laikys, kad sutarties šalys iš viso sudarė vežimo sutartį. Tiesa, kadangi CMR konvencija nenumato kokių nors taisyklių šiuo klausimu, jis greičiausiai būtų sprendžiamas remiantis nacionaline teise, dėl ko sprendimai skirtingose jurisdikcijose galimai varijuotų. Chrestomatinis situacijos pavyzdys - *Datec v UPS* byla, nagrinėta Anglijoje, Vokietijoje ir Nyderlandų Karalystėje. Bylose UPS teigė, kad krovinio, kurio vertė viršija maksimalią vertę, nustatytą vežimo sutarties sąlygose, siuntimas reiškia siuntėjo sukčiavimą ir tai, kad dėl to nebuvo sudaryta galiojanti sutartis. Visgi, Anglijos teismai laikė³⁹⁵, kad vežėjui priėmus krovinį gabenimui, CMR konvencija tapo taikytina šioje byloje. Kita vertus, Nyderlandų Karalystės

³⁹⁵ Pavyzdžiui, Anglijos Lordų Rūmų sprendimas civilinėje byloje *Datec Electronic holdings ltd v United Parcels Service Ltd*. 2 Lloyd's Rep., 114, 2007.

teismai³⁹⁶ ir Vokietijos teismai³⁹⁷ iš karto nusprendė, kad tokia sąlyga prieštarauja CMR konvencijos 41 straipsniui ir laikytina negaliojančia. Galiausiai, doktrinoje pažymima, kad tokioje situacijoje buvo galima konstatuoti sukčiavimą ir laikyti, kad sutartis yra negaliojanti, dėl ko situacija būtų sprendžiama ne vadovaujantis CMR konvencija, o nacionalinės teisės reglamentavimu³⁹⁸.

Vertinant CMR konvencijos taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, diskutuotina situacija dėl CMR konvencijos taikymo kuomet vežimas keliu yra vykdomas valstybės teritorijos ribose, o vežimas kita transporto priemone, vykdomas perkrovus krovinį (t.y. be pačios transporto priemonės) ir kertant valstybės sieną. Tokiu atveju, pavyzdžiui, M. A. Clarke teigimu, CMR konvencija iš viso nėra taikoma. Tačiau yra ir priešingas požiūris, t.y. teigiantis, kad CMR konvencijos taikymui pakanka, kad pats vežimas būtų tarptautinis, nepriklausomai nuo to, kad vežimo keliais dalis yra nacionalinė. Visgi yra nesutiktina su šiuo požiūriu. CMR konvencijos preambulėje yra nurodoma, kad konvencija yra priimama norint „suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas“. Konvencijos taikymas nacionalinėms vežimo dalims nebūtų suderinamas su jos tikslu³⁹⁹. Pavyzdžiui, jeigu laikomės pozicijos, kad yra taikoma kombinavimo teorija ir segmentinės (tinklinės) atsakomybės sistema, tai reiškia, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra skaidoma į dalis ir taip vertinama. Tokiu atveju, vežimo keliais dalis turi būti vertinama individualiai ir dėl to multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, kurioje vežimas keliais yra nacionalinis, CMR konvencija negali būti taikoma. Be to, toks CMR taikymas sukurtų atgręžtinio reikalavimo problemą, jei MTO operatorius vežimui keliu samdytų kitą vežėją, kadangi jų tarpusavio santykiams CMR nebūtų taikoma.

³⁹⁶ VERHEYEN, W., *supra* 254, p. 444.

³⁹⁷ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas *civilinėje byloje I ZR 181/05*.

³⁹⁸ VERHEYEN, W., *supra* 254, p. 444.

³⁹⁹ HOEKS, M., *supra* 265, p. 154.

3.1.5.2. Monrealio konvencijos ir Varšuvos sistemos taikymo sritis

Oro konvencijų taikymo sritis yra apibrėžta šių konvencijų 1 straipsnyje, numatančiame, kad jos yra taikomos visiems tarptautiniams krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis. Tarptautiniu vežimu konvencijos prasme laikomas bet koks vežimas, kurio metu pagal šalių susitarimą, išvykimo ir atvykimo vieta nesvarbu, ar sustojama vežant ar perkraunama, yra abiejų valstybių, tos pačios konvencijos šalių, teritorijose arba vienos valstybės, kurios nors konvencijos šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje, net jeigu ši nėra valstybė, tos pačios konvencijos šalis⁴⁰⁰.

Vadovaujantis Oro konvencijomis, jų taikymo sritis apima laikotarpį, per kurį už krovinių atsako vežėjas oru, o vertinant šio laikotarpio geografinę ribą - oro uosto ribas. T.y. tiek, kiek prekės yra vežėjo oru dispozicijoje oro uosto ribose, šios konvencijos yra taikomos. Tuo tarpu bet koks Oro konvencijų taikymas už oro uosto ribų, prekėms esant vežėjo oru dispozicijoje, yra ribojamas: i) žalai, kurios kilimo vieta nėra nustatyta jei vežimas ne oru yra vykdomas vadovaujantis krovinio vežimo oru sutartimi ir ji kilo siekiant krovinių pakrauti, pristatyti ar perkrauti; ii) žala, kilusia kitos rūšies vežimo metu jei vežėjas be siuntėjo sutikimo pakeičia vežimą oru, dėl kurio šalys susitarė, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežime⁴⁰¹.

Vertinant Oro konvencijų taikymo sritį, ypatingai aktualus krovinio gabenimo nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*) klausimas, dėl kurio jau buvo diskutuota dar Varšuvos konvencijos priėmimo konferencijoje 1929 m., kurioje Prancūzijos delegatas pateikė pasiūlymą, kad konvencija būtų taikoma nuo momento, kuomet vežėjas oru priima krovinį (neribojant konvencijos taikymo srities oro uosto teritorija) iki pristatymo tokiu būdu nustatant vienodą teisinį režimą visam krovinio gabenimo laikotarpiui⁴⁰². Visgi, konvencijos delegatai nebuvo įtikinti prancūzo argumentų ir Varšuvos konvencijoje buvo įtvirtinta

⁴⁰⁰ Varšuvos sistemos 1 straipsnis, Monrealio konvencijos 1 straipsnis.

⁴⁰¹ Varšuvos sistemos 18 straipsnis, Monrealio konvencijos 18 straipsnis.

⁴⁰² RIPERT, G., HORNER, D., LEGREZ, D. *Second International Conference on Private Aeronautical Law, October 4-12, 1929, Warsaw – Minutes*. New Jersey: Rothman, 1975, p. 72-73.

konvencijos taikymo sritis, apribota oro uosto teritorija, o tokia taikymo sritimi yra vadovaujama iki šiol⁴⁰³.

Reikia pastebėti, kad dauguma teismų yra linkę oro uosto sąvoką vertinti griežtai – oro uosto teritorijos ribos yra lemiantis faktorius sprendžiant dėl Oro konvencijų taikymo. Tai lemia, kad krovinio vežimas į sandėlį, esantį keli šimtai metrų už oro uosto ribų, nepatenka į Oro konvencijų taikymo sritį⁴⁰⁴. Tačiau yra sutinkama ir priešinga nuomonė, grindžiama funkcinė oro uostos sąvokos interpretacija⁴⁰⁵. Visgi, tokiu atveju kyla sudėtingas klausimas atsakant kur yra riba, ties kuria yra galima sakyti, kad jau toks vežimas nebepatenka į Oro konvencijų sritį.

Pastebėtina, kad Monrealio konvencijos taikymo sritis, lyginant ją su Varšuvos sistema, yra dalinai platesnė. Varšuvos sistemos 18 straipsnio 2 dalis numato, kad vežimas oru apima laikotarpį, kurio metu vežėjas saugo bagažą arba prekes, nepriklausomai nuo to, ar tai yra oro uoste, orlaivyje arba kurioje nors kitoje vietoje, jei įlaipinama ne oro uoste. Savo ruožtu, Monrealio konvencijos 18 straipsnio 3 dalis tarytum įtvirtina platesnę sąvoką įtvirtinant, kad vežimas oru apima laikotarpį, per kurį už krovinį atsako vežėjas. Dėl to, lingvistiškai vertinant šias dvi nuostatas, kartu su nuostata, kad vežimas oru neapima vežimo už oro uosto ribų, gaunamas paradoksas, kuomet vežimui už oro uosto teritorijos ribų nėra taikomas Monrealio konvencijos teisinis reguliavimas, tačiau jis yra taikomas krovinio saugojimo sandėlyje už oro uosto ribų laikotarpiu⁴⁰⁶. Nors gali būti reiškiamą nuomonė, kad toks vežimas Monrealio konvencijos prasme turėtų būti laikomas vientiso vežimo oru dalimi, kas komerciškai atrodo logiška ir išsprendžia minėtą paradoksą, tačiau Monrealio konvencijoje nėra jokios nuostatos, kuri leistų vadovautis tokiu požiūriu. Ypač atsižvelgiant į tai, kad

⁴⁰³ LELAUDAS, G. *Multimodal Transport under Warsaw and Montreal convention regimes: A velvet revolution?* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014, p. 154; TETTENBORN, A., *supra* 317, p. 87.

⁴⁰⁴ *Ibid*, 88; DEMPSEY, P. S., MILDE, M. *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill Univ., Inst. of Air & Space Law, 2005, p. 169.

⁴⁰⁵ Tiesa, yra priešinga nuomonė, pavyzdžiui, CLARKE, M. A. *Contracts of Carriage by Air*. London: Informa Law from Routledge, 2010, p. 117-118.

⁴⁰⁶ TOMKINS, G. N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law Internat., 2010, p. 61.

Monrealio konvencijos *travaux preparatoires* nėra jokių duomenų apie diskusiją šia tema⁴⁰⁷. Galiausiai, tokia teisinio reguliavimo logika, neleidžianti funkciškai praplėsti Monrealio konvencijos galiojimo sritį, kyla vertinant Oro konvencijų santykį su kitomis tarptautinėmis krovinių gabenimo konvencijomis. Oro konvencijos pripažįsta multimodalinius vežimus ir nori reguliuoti šių vežimų dalį oru⁴⁰⁸, todėl Oro konvencijos ir yra taikomos vežėjo oru veiksmai oro uosto ribose ir, Monrealio konvencijos atveju, saugojimui už oro uosto ribų, bei nereglamentuoja vežimų už oro uosto ribų siekiant išvengti galimų tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo kolizijų.

Vertinant tai ar vežimas norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti, atliekamas už oro uosto ribų, yra reglamentuojamas Oro konvencijų, reikia atsižvelgti į tai, kad Varšuvos konvencijos priėmimo konferencijos metu, vertinant pasiūlymą *expressis verbis* Varšuvos konvencijoje įtvirtinti jos taikymą *door-to-door* vežimams, buvo pasisakyta, kad nuo to momento, kuomet krovinio vežimo transporto priemonė yra už oro uosto teritorijos ribų, toks vežimas laikomas savarankišku. Jungtinės Karalystės diplomatas netgi labai išreiškė šią intenciją teigdamas, kad krovinio vežimas keliu nuo Londono iki oro uosto ribų yra laikomas atskiru nuo vežimo oru ir reguliuojamas krovinių vežimo keliais teisinių taisyklių⁴⁰⁹. Galiausiai toks aiškinimas yra grindžiamas Oro konvencijų vienašališkumu, t.y. nepaisant jų nuostatų, kad jos yra taikomos multimodaliniam krovinių vežimui, jos vis tiek savo esme yra skirtos reguliuoti ne visą multimodalinį krovinių vežimą, o krovinių vežimą oru. Kita vertus, tuo pačiu svarbu nepamiršti, kad jei vežimas atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti, bet kokia žala, kol nebus įrodyta priešingai, yra laikoma atsiradusia dėl įvykio, atsitikusio vežimo oru metu. Tai yra nuostata, kurios pagrindu Oro konvencijos yra laikomos įtvirtinančios režimą „oras plus“. Tačiau šios nuostatos negalima suabsoliutinti. Ji yra taikoma tik tuomet, kuomet žala negali būti nustatoma ir tik tuomet, kuomet

⁴⁰⁷ LELOUDAS, G., *supra* 403, p. 89.

⁴⁰⁸ HOEKS, M., *supra* 265, p. 258-259.

⁴⁰⁹ LELOUDAS, G., *supra* 403, p. 91-92.

vežimas vykdomas šioje nuostatoje nustatytais tikslais, kitaip sakant – kuomet toks vežimas yra pagalbinis krovinių vežimui oru⁴¹⁰. T.y., jei kroviny yra gabenamas daugiau nei dviejų skirtingų rūšių transporto priemonėmis iš kurių bent viena nėra pagalbinė vežimui oru, tam, kad būtų taikoma Oro konvencijose įtvirtinta nuostata, reglamentuojanti civilinės atsakomybės taikymo nuostatas kuomet nėra žinoma, kur žala kilo, reikia bent jau nustatyti, kad žala tikrai nekilo tų vežimų, kurie nėra pagalbiniai vežimui oru, metu. Be to, tokia nuostata gali būti taikoma tik jei šį, pagalbinį vežimą, atlieka vežėjas oru.

Nors dominuojanti pozicija, kad vežimas oro uosto ribose yra reglamentuojamas Oro konvencijų⁴¹¹, yra ir priešingų nuomonių, kad net vežimas oro uoste kitų rūšių transporto priemonėmis norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti (pavyzdžiui, iš sandėlio oro uoste, kuriame kroviny buvo perduotas oro vežėjui) iki oro transporto priemonės yra atskira vežimo dalis *per se* sąlygojanti multimodalinį tokios sutarties pobūdį. Manytina, kad tokia pozicija yra nepagrįsta. Pirmiausia, reikia atsižvelgti, kad Oro konvencijos pirmiausia vienaarūšio krovinių vežimo konvencijos, kas jau iš karto rodo, kad yra laikoma, kad toks vežimas yra gabenimo proceso oru dalimi. Antra, Oro konvencijos nėra vadinamojo *tackle-to-tackle* tipo, kaip, kad, pavyzdžiui yra Hagos-Visbiu taisyklės, kas reiškia, kad vežimu yra laikomi ir procesai, susiję su vežimu, jei jų metu vežėjas yra atsakingas už krovinį. Trečia, tokios operacijos yra pagalbinės, t.y. šalių valia nebūna nukreipta į krovinių vežimą keliu.

3.1.5.3. CMNI konvencija

CMNI konvencijos 2 straipsnis numato, kad konvencija yra taikoma krovinių vežimo sutartims⁴¹² jei pakrovos uostas ar prekių priėmimo vieta ir iškrovos uostas ar prekių perdavimo vieta yra skirtingose valstybėse ir bent viena

⁴¹⁰ HOEKS, M., *supra* 265, p. 247-249.

⁴¹¹ LELOUDAS, G., *supra* 403, p. 93.

⁴¹² Kurios, remiantis CMNI konvencijos 1 straipsnio 1 dalimi, yra suprantamos kaip sutartys, kurių pagrindu vežėjas už užmokestį įsipareigoja gabenti krovinį vidaus vandenų transportu.

iš šių valstybių yra CMNI konvencijos narė. Tokia konvencijos nuostata yra pasirinkta siekiant reguliuoti, tame tarpe, vežimus, kurie vyksta tarp valstybės narės ir jos kaimyninių valstybių⁴¹³. Kita vertus, tai negarantuoja, kad CMNI konvencija bus taikoma, kadangi valstybės, nesančios jos narėmis, tokios prievolės neturi, o CMNI neįtvirtina jurisdikcijos nuostatų, dėl ko nustatant jurisdikciją, Europos Sąjungoje, bus vadovaujamas Briuselis I(bis) reglamentu.

Vertinant CMNI taikymo sritį, taip pat yra pastebėtina, kad jei šalių sudarytoje sutartyje yra numatomos alternatyvios prekių iškrovimo vietos ar prekių perdavimo vietos, yra vadovaujamas faktine prekių iškrovimo ar atidavimo vieta⁴¹⁴. Jei šalys nesusitaria kitaip, prekių priėmimas/perdavimas vyksta laive (angl. *on board the vessel*)⁴¹⁵. Šalims susitarus, priešingai CMNI konvencijos 6 straipsnio 4 daliai, vežėjui pereina pakrovimo pareiga, todėl tokiu prekių perėmimo/perdavimo vietos pakeitimu vežėjas gerokai išplečia savo atsakomybės ribas⁴¹⁶. Tačiau, nepaisant vežėjo atsakomybės ribų išplėtimo, CMNI konvencija tokiu atveju tiesiogiai neišplečia savo taikymo ribų: vežėjo atsakomybė iki krovinio pakrovimo į laivą ir nuo jo iškrovimo yra reguliuojama sutarčiai taikomos nacionalinės teisės⁴¹⁷.

3.1.5.4. SMGS susitarimas

SMGS susitarimas yra taikomas atvejais, kai yra atliekamas tiesioginis tarptautinis krovinių vežimas tarp stočių⁴¹⁸ pagal vieną krovinių vežimo dokumentą (važtaraštį) visam maršrutui tik SMGS susitarimo dalyvių geležinkeliais. SMGS susitarimas yra privalomas ir galioja geležinkeliams,

⁴¹³ SCHMIDT, K. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. München: Beck, 2014, CMNI konvencijos 2 straipsnio komentaras.

⁴¹⁴ CMNI konvencijos 2 straipsnio 1 dalis.

⁴¹⁵ CMNI konvencijos 3 straipsnio 2 dalis.

⁴¹⁶ SCHMIDT, K., *supra* 413, CMNI 3 straipsnio 2 dalies komentaras.

⁴¹⁷ CMNI konvencijos 16 straipsnio 2 dalis.

⁴¹⁸ Tai yra stotys, kuriose vykdomi ir vietiniai krovinių pervežimai, ir kurių geležinkeliai yra SMGS susitarimo dalyviai, kai krovins neperkraunamas pasienio stotyje esant vienodam geležinkelių vėžės pločiui arba kai krovins perkraunamas, arba keičiami vagonų vežimėliai, arba naudojami vagonai su keičiamojo tarpuvėžio asiračiais pasienio stotyse, kuriose susikerta skirtingo vėžės pločio geležinkelių linijos.

krovinių siuntėjams bei gavėjams (vežimo sutarties dalyviams), nesvarbu, koks jų valstybinis priklausomumas. SMGS taikymas yra privalomas⁴¹⁹. Tačiau, SMGS susitarimo 3 straipsnio 3 paragrafas numato, kad jei valstybės narės tuo pačiu yra ir kito tarptautinio susitarimo, reglamentuojančio gabenimus geležinkeliu, dalyvės, gabenimas tarp stočių, esančių šiose valstybėse, gali būti vykdomas vadovaujantis kito tarptautinio susitarimo nuostatomis.

SMGS susitarime įtvirtintas reguliavimas reiškia, kad gabenant krovinius iš vienos valstybės SMGS susitarimo dalyvės į kitos valstybės SMGS susitarimo dalyvės teritoriją tranzitu per valstybę, kuri nėra SMGS susitarimo narė, SMGS susitarimas netaikomas, kadangi vežimas visu maršrutu turi būti vykdomas tiesiogiai geležinkeliais, esančiais SMGS susitarimo valstybėse narėse. Tokiam vežimui būtų taikomos kitų tarptautinių susitarimų ar šalių sudarytoje sutartyje numatyta taikytina teisė⁴²⁰. T.y. SMGS susitarimo taikymas yra nukreiptas į pervežimus, atliekamus išskirtinai SMGS susitarimo valstybių narių geležinkeliais, t.y., jokia SMGS susitarimo pagrindu atliekamų pervežimų dalis negali būti atliekama ne SMGS susitarimo valstybėje narėje. Tuo atveju, jei krovinio gabenimas geležinkeliu vyksta iš trečiosios šalies į SMGS susitarimo valstybę narę, iš SMGS susitarimo valstybės narės į trečiąją šalį arba iš SMGS susitarimo narės į SMGS susitarimo narę per trečiąją šalį – SMGS susitarimo nuostatos nėra taikomos⁴²¹.

3.1.5.5. CIM taisyklės

CIM taisyklės privalomai yra taikomos visoms atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kai krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose COTIF sutarties valstybėse narėse⁴²². Nors CIM taisyklės daugeliu savo nuostatų yra panašios į CMR konvencijos

⁴¹⁹ NIKITINAS, V., *supra* 372, p. 21.

⁴²⁰ *Ibid.*

⁴²¹ *Ibid.*, p. 59.

⁴²² CIM taisyklių 1 straipsnio 1 paragrafas.

nuostatas (atsižvelgiant į geležinkelio specifiką)⁴²³, CIM taisyklių taikymo sritis iš dalies yra apibrėžta griežčiau – jų taikymui būtina, kad tiek vežimo pradžia, tiek pabaiga būtų valstybėse narėse.

Šalia privalomo CIM taisyklių taikymo, CIM taisyklės numato ir *opt-in* režimą: tais atvejais, kuomet šalys susitaria dėl šių taisyklių taikymo, CIM taisyklės taikomos ir atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kuomet krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse, iš kurių tik viena yra COTIF susitarimo narė⁴²⁴. Dėl to doktrinoje sutinkama nuomonė, kad CIM taisyklės yra griežtesnės, lyginant jas su CMR konvencijos nuostatomis, leidžiančiomis šalims šalių susitarimu praplėsti konvencijos taikymo sritį, tačiau neribojančios atvejų, kuomet tai gali būti padaroma⁴²⁵. Su tokia nuomone nėra sutiktina. Yra svarbu skirti atvejus, kuomet konvencija numato, kad tam tikrais atvejais, jeigu šalys dėl to susitaria, tam tikra tarptautinė konvencija yra taikoma *ex proprio vigore* ir atvejus, kuomet šalys pasinaudoja savo teise pasirinkti sutarčiai taikytiną teisę ar šalių sutarties laisve inkorporuoti į sutartį šalių santykiams taikytinas nuostatas, analogiškas tam tikros tarptautinės konvencijos nuostatomis. Šalims, pasinaudojus konvencijoje įtvirtinta opcija praplėsti jos taikymo režimą, yra laikytina, kad tai sutarčiai tarptautinė konvencija yra taikytina tiesiogiai kaip valstybės nacionalinei teisei aukštesnė teisė. Priešingai, šalių konvencijos nuostatų pasirinkimas kaip taikytinos teisės ar jų inkorporavimas į sutartį yra vertinamas vadovaujantis teisės nacionalinės ir supranacionalinėmis nuostatomis, reglamentuojančiomis teisės nustatymą ir pasirinktos teisės taikymą, sutartinių sąlygų atitiktį imperatyvioms normoms ir todėl toks pasirinkimas gali būti ribojamas (detaliau 4.4.2. dalyje). Todėl tokie pasirinkimai yra esmingai skirtingi. CMR konvencija nenumato nuostatų, kurių pagrindu šalys galėtų praplėsti tiesioginę konvencijos taikymo sritį, kai minėta CIM taisyklių nuostata kaip tik tą daro.

⁴²³ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 227.

⁴²⁴ CIM taisyklių 1 straipsnio 2 paragrafas.

⁴²⁵ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 228.

Vertinant CIM taisyklių nustatomą vežėjo geležinkeliu civilinės atsakomybės laikotarpį, pastebėtina, kad jos jį apibrėžia analogiškai CMR konvencijai: vežėjas yra atsakingas už krovinių nuo priėmimo vežti momento iki jo pristatymo momento⁴²⁶. CIM neįtvirtina „priėmimo“ ir „pristatymo“ specifinių sąvokų, todėl jų reikšmė iš dalies *de facto* gali būti aiškinama remiantis nacionaline teise. Kita vertus, pakankamai įprasta šias nuostatas sieti su asmeninės ar per trečiuosius asmenis valdymo teisės įgijimu/praradimu⁴²⁷.

Pastebėtina, kad CIM taisyklės įtvirtina sąlygas, kurioms esant CIM taisyklės yra netaikomos. Pirmiausia, jos yra netaikomos vežant krovinius tarp stočių, esančių besiribojančių valstybių teritorijose, kai šių stočių infrastruktūrą valdo vienas ar keli infrastruktūros valdytojai, priklausantys tik vienai iš šių valstybių⁴²⁸. Antra, CIM taisyklės gali būti iš dalies netaikomos jei prie CIM taisyklių prisijungdama valstybė pasinaudoja 1 straipsnio 6 paragrafo nuostata ir pareiškia, kad nuostatas taikys tik dalyje savo infrastruktūros arba valstybėms sudarius susitarimą, numatantį kitokių nuostatų taikymą vežimams tam tikrais maršrutais⁴²⁹.

3.1.5.6. Hagos-Visbiu taisyklės

Nors įprastai tarptautinės krovinių vežimo konvencijos savo taikymo sritį sieja su tam tikrų santykių susiklostymu ar tam tikros sutarties sudarymu, Hagos-Visbiu taisyklės iš jų išsiskiria tuo, kad Hagos-Visbiu taisyklės yra taikomos kiekvienam konosamentui dėl prekių vežimo tarp dviejų skirtingų valstybių uostų⁴³⁰. Vadinasi, Hagos-Visbiu taisyklės yra taikomos tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra⁴³¹. Todėl Hagos-Visbiu taisyklės yra laikomos dokumentinio tipo

⁴²⁶ CIM taisyklių 23 straipsnio 1 paragrafas.

⁴²⁷ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 242.

⁴²⁸ CIM taisyklių 1 straipsnio 5 paragrafas.

⁴²⁹ CIM taisyklių 4 straipsnis.

⁴³⁰ Hagos-Visbiu taisyklių 10 straipsnis.

⁴³¹ Hagos-Visbiu taisyklių 1 straipsnio b dalis.

tarptautine konvencija⁴³². Šių taisyklių konosamentas rodo, kad tokiam krovinio vežimui jūra turi būti taikomos Hagos arba Hagos-Visbiu taisyklės. Jei krovinio vežimas jūra įforminamas jūros važtaraščiu ar kitu vežimo dokumentu, tokiai sutarčiai turi būti taikoma nacionalinė teisė⁴³³. Kita vertus, jei iš faktinių aplinkybių yra matyti, kad konosamentas turėjo būti išduotas (angl. *intended*), tačiau dėl kokių nors aplinkybių to nebuvo padaryta, tai nekliudo Hagos-Visbiu taisyklių taikymui⁴³⁴.

Vertinant Hagos-Visbiu taisyklių taikymo sritį, neatsiejamas klausimas yra tai, kuriuo periodu vežėjas yra atsakingas už jam patikėto krovinio išsaugojimą. Priešingai daugeliui kitų tarptautinių konvencijų, Hagos-Visbiu taisyklės įtvirtina ne nuostatą, kad vežėjas yra atsakingas už jam patikėto krovinio išsaugojimą nuo jo priėmimo momento iki perdavimo momento, o vadinamąjį *tackle-to-tackle* atsakomybės režimą, t.y. vežėjas yra atsakingas nuo krovinio pakrovimo momento iki jo iškrovimo momento. Pakrovimo ir iškrovimo laikotarpiai taip pat patenka į *tackle-to-tackle* sampratą⁴³⁵. T.y. atsakomybė prasideda nuo tada, kuomet laivo įrengimai (angl. *tackle*) yra prikabinami pakrovos uoste prie krovinio ir tęsiasi iki jie yra atkabinami iškrovos uoste. Jei krovinys kraunamas naudojant vadinamąją *shore tackle* technologiją, atsakomybė prasideda nuo tada kai krovinys kerta bortą ir tęsiasi iki borto kirtimo jį iškraunant⁴³⁶.

Vertinant Hagos-Visbiu 10 straipsnio nuostatą, reikia pažymėti, kad Hagos-Visbiu taisyklių taikymui nėra būtina, kad krovinio vežimas būtų tarp dviejų skirtingų valstybių narių, tam pakanka, kad vežimas vyktų tarp dviejų skirtingų valstybių, o konosamentas būtų išduotas valstybėje narėje. T.y. vežimas gali būti vykdomas net ir tarp dviejų valstybių, nesančių valstybėmis narėmis, uostų, jei tik konosamentas yra išduotas valstybėje narėje, nors išdavimo vieta ir nėra susijusi su vykdomu vežimu. Savo ruožtu, konosamento

⁴³² BERLINGIERI, F., *supra* 297.

⁴³³ SINKEVIČIUS, E. *supra* 298, p. 47.

⁴³⁴ TETLEY, W., *supra* 38, p. 23.

⁴³⁵ WILSON, J. F., *supra* 330, p. 179.

⁴³⁶ TETLEY, W., *supra* 38, p. 25.

išdavimas nėra siejamas su sutarties sudarymo vieta, kuri irgi gali būti ne valstybėje narėje⁴³⁷. Antra, reikia pastebėti, kad jei konosamentas numato Hagos-Visbiu taisyklių taikymą ar valstybės nacionalinės teisės, nukreipiančios į Hagos-Visbiu taisyklės, taikymą, taisyklių taikymui yra būtina, kad vežimas būtų vykdomas tarp dviejų skirtingų valstybių, t.y. jis būtų tarptautinis.

Klausimas, ar Hagos-Visbiu taisyklės turėtų būti taikomos, kyla kuomet, nepaisant planuoto tarptautinio gabenimo, laivas grįžta į pakrovos uostą ar kitą uostą toje pačioje valstybėje. Visgi, praktikoje vyrauja pozicija, kad tokiu atveju planuotas gabenimas turėtų būti lemiamas sprendžiant dėl Hagos-Visbiu taisyklių taikymo⁴³⁸. Priešingas vertinimas, t.y., kad tokie atvejai turėtų būti vertinami vadovaujantis faktiniu vežimu, būtų nesuderinamas su tarptautine prekybos ir bankų praktika.

Kadangi dalis valstybių yra pasirinkusios inkorporuoti visą⁴³⁹ ar dalį⁴⁴⁰ Hagos-Visbiu taisyklių teisinio reguliavimo į savo nacionalinę teisinę sistemą ir taip prisijungti prie jų taikymo, kyla klausimas ar taisyklės, remiantis Hagos-Visbiu taisyklių X straipsnio a ir b dalimis, yra taikomos kai valstybės yra prisijungusi prie taisyklių jas ratifikuodama, ar užtenka prisijungimo perkeliant įtvirtinamą tarptautinį teisinį reguliavimą į valstybės nacionalinę teisę? Manytina, kad turėtų būti vadovaujamas lingvistiniu nuostatų aiškinimu ir jokia valstybė, kuri nėra ratifikavusi Hagos-Visbiu taisyklių, neturėtų būti laikoma konvencijos valstybe nare šių taisyklių X straipsnio atžvilgiu⁴⁴¹.

Vertinant Hagos-Visbiu taisyklių X straipsnio b dalį, numatančią, kad šių taisyklių teisinis reguliavimas yra taikomas tai atvejais, kai pakrovos uostas yra valstybėje narėje, kyla klausimas ar Hagos-Visbiu taisyklės yra taikomos visam gabenimui, net jei gabenimo metu krovinys yra perkraunamas tarpiniame uoste. Šiuo atveju atsakymas yra teigiamas jei pirminis uostas, nuo kurio prasideda krovinio gabenimas yra valstybėje narėje. Kita vertus, jei taip nėra,

⁴³⁷ DIAMOND, A. The Hague-Visby Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1978, p. 259.

⁴³⁸ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 103.

⁴³⁹ Pavyzdžiui, Kanada, Australija.

⁴⁴⁰ Pavyzdžiui, Bulgarija, Portugalija, Slovėnija.

⁴⁴¹ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 103.

nepriklausomai nuo to, kokiose valstybėse yra kiti uostai, remiantis šia Hagos-Visbiu taisyklių nuostata taisyklės nėra taikomos visam krovinio gabenimui⁴⁴². Tiesa, tokia nuostata yra taikoma jei vežėjas pasitelkia subvežėją ar krovinys perkraunamas į kitą vežėjui priklausančią laivą. Kuomet yra vykdomas nuoseklusis vežimas, kiekviena vežimo dalis yra vertinama atskirai, kaip individualus vežimas.

Hagos-Visbiu taisyklių X straipsnio c dalis numato, kad šios taisyklės taikomos jei sutartis, nurodyta konosamente ar patvirtinta juo, numato, kad Hagos-Visbiu taisyklės arba bet kurios valstybės teisės aktai, pagal kuriuos jos turi būti vykdomos, taikomi sutarčiai. Doktrinoje yra pažymima, kad tokiu atveju jos taikomos, jei šalių susitarimas dėl jų taikymo nepažeidžia imperatyvaus nacionalinio teisinio režimo (kas gali būti pakankamai dažnu atveju, kadangi, pavyzdžiui, nacionaliniam režimui nustatant, kad turi būti taikomos Hamburgo taisyklės, šalių pasirinkimas taikyti Hagos-Visbiu taisykles negalios)⁴⁴³. Kitaip sakant, kyla klausimas, ar toks šalių pasirinkimas yra šalių susitarimas dėl taikytinos teisės, ar toks pasirinkimas yra juridinis faktas, dėl kurio konvencija yra taikoma *ex proprio vigore*. Sutiktina su pateiktu teiginiu, kiek tai yra susiję su šalių pasirinkimu valstybės nacionalinės teisės, kaip sutarčiai taikytinos teisės, kurios pagrindu būtų taikoma konvencija⁴⁴⁴. T.y., kad konvencija būtų taikytina, turi būti taikytina tam tikros valstybės teisė dėl kurios taikymo/netaikymo ir/ar taikymo apimties sprendžiama remiantis ne Hagos-Visbiu taisyklių nuostatomis. Ir tik jei yra nustatoma, kad toks pasirinkimas yra tinkamas ir galimas, Hagos-Visbiu taisyklės pradeda veikti imperatyviai. Tačiau, kiek tai yra susiję su konvencijos tiesioginio taikymo pasirinkimu šalių konosamente, manytina, kad aukščiau išdėstytas teiginys dėl tokio pasirinkimo atitikties imperatyvioms normoms nėra visiškai teisingas, kadangi toks pasirinkimas laikytinas ne šalių pasirinkimu dėl taikytinos šalių sutarčiai teisės, o konvencijos *opt-in* nuostatos aktyvavimu, dėl ko konvencija *per se* tampa

⁴⁴² *Ibid*, p. 105.

⁴⁴³ HOEKS, M., *supra* 265, p. 331.

⁴⁴⁴ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 107.

tiesiogiai taikytina šalių sutarčiai ir toks šalių pasirinkimas nėra vertinamas šalių teisės pasirinkti taikytiną teisę kontekste⁴⁴⁵. Hagos-Visbiu taikymo sritis apibrėžta jos X straipsnyje imperatyviai numatant, kad ji yra taikoma visais šiame straipsnyje numatytais atvejais, neišskiriant c) dalies⁴⁴⁶. Tokiu atveju taisyklės turi įstatyminę galią⁴⁴⁷ ir kilus teisinio reguliavimo kolizijai, ginčas sprendžiamas remiantis nacionalinės ir tarptautinės teisės arba tarptautinių konvencijų tarpusavio kolizijos sprendimo taisyklėmis. Suprantama, ne visuomet tiesioginis konvencijos taikymas tokiu atveju gali turėti reikšmę, kadangi ginčui taikant valstybės, kuri nėra Hagos-Visbiu taisyklių dalyvė, teisę, konvencijos nuostatos vis tiek gali būti netaikomos sprendžiant šalių ginčą. Tiesa, tenka pastebėti, kad galima ir priešinga interpretacija, t.y., kad Hagos-Visbiu X straipsnio c) dalyje nurodytas pasirinkimas vertintinas kaip šalių susitarimas dėl teisės, o ne konvencijos *opt-in* nuostatos aktyvavimas. Pavyzdžiui, Prancūzijos Aukščiausiasis Teismas⁴⁴⁸, CMR konvencijos 2 straipsnio kontekste vertindamas, ar toks šalių pasirinkimas yra imperatyvi teisė, kuomet taikytinas ne CMR konvencijos teisinis režimas (detaliau 3.1.4.1. dalyje), nelaikė tokio režimo imperatyviu (priešingai, nei tą buvo padaręs apeliacinis teismas), kas implikuoja, kad teismas nelaiko, kad toks šalių susitarimas yra Hagos-Visbiu taikymo *ex proprio vigore* aktyvavimas.

Hagos-Visbiu I straipsnio c dalis prekes apibrėžia kaip gaminius ir bet kurios rūšies daiktus, išskyrus gyvus gyvūnus ir krovinius, kurie vežimo sutartyje yra nurodyti kaip vežami ant denio ir yra taip vežami. Kadangi taisyklių įtvirtinimas teisinis reguliavimas yra taikomas tik konosamentui dėl prekių vežimo, tokia nuostata siaurina Hagos-Visbiu taisyklių taikymo sritį, įtvirtindama krovinius, kurių gabenimui šios taisyklės nėra taikomos. Pastebėtina, kad krovinių vežimui ant denio taisyklės yra netaikomos tik tokiu atveju, jei sutartyje yra įtvirtintas jų toks vežimas. Vadinasi, sutartyje ir/ar konosamente neįtvirtinus tokios nuostatos, net ir krovinių vežimui ant denio

⁴⁴⁵ SPANJAART, M, *supra* 15, p. 167.

⁴⁴⁶ CLARKE, M. A., *supra* 94, p. 48.

⁴⁴⁷ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 105.

⁴⁴⁸ Prancūzijos Kasacinio teismo 1988 m. liepos 5 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 87-10566*.

Hagos-Visbiu taisyklės yra taikomos. Nuostatos įtvirtinimas sutartyje turi būti aiškus – nuostata, kad kroviny „gali“ būti gabenamas teismų praktikoje laikomas nepakankamu, kad Hagos-Visbiu taisyklės būtų netaikomos⁴⁴⁹. Dėl krovinių gabenimo konteinerizacijos, ši nuostata tampa labai aktuali, kadangi dažnu atveju jūra kroviniai yra gabenami laivais, kurie yra sukurti būtent konteinerių gabenimui ant denio. T.y. kyla klausimas, ar tokiu atveju šalys gali numatyti nuostatą, kad kroviniai yra gabenami ant denio, ir tokiu būdu išvengti Hagos-Visbiu taisyklių taikymo nepaisant krovinių vežimui išduoto konosamento. Šiuo atveju reikia įvertinti tai, kad Hagos-Visbiu taisyklių tikslas yra reglamentuoti krovinių vežimą konosamento pagrindu. Šalys yra laisvos krovinio vežimui neišduoti konosamento. Savo ruožtu, nuostatos dėl krovinio gabenimo ant denio tikslas yra reglamentuoti neįprastinius laivui krovinių gabenimus. T.y. kuomet, atsižvelgiant į laivo konstrukciją, yra matyti, kad kroviniai tokio tipo laivu yra gabenami triume, gabenimas ant denio laikytinas išskirtiniu, dėl ko gali būti netaikomos šios taisyklės. Konteinerių revoliucija lėmė laivų, gabenančių krovinius ant denio, plitimą. Šalys, sudarydamos sutartį dėl krovinio gabenimo tokiu laivu supranta, kad kroviny bus gabenamas tik tokiu būdu. Todėl, atsižvelgiant į taisyklių ir šios nuostatos tikslą, ji neturėtų būti taikoma, nepriklausomai nuo nuorodos apie gabenimą ant denio egzistavimą (nors ji net neturėtų būti daroma)⁴⁵⁰. Kita vertus, jei laivas yra pritaikytas konteinerius gabenti tiek triume, tiek ant denio, ši nuostata turėtų būti taikoma⁴⁵¹.

Galiausiai, reikia pažymėti, kad Hagos-Visbiu taisyklės nėra taikomos jeigu, nepaisant išduoto konosamento, prekės nėra pristatomos krovinių vežėjui⁴⁵², taip pat – vežimams čarteriais, nebent dėl to yra tiesioginis susitarimas⁴⁵³.

⁴⁴⁹ WILSON, J. F., *supra* 330, p. 179.

⁴⁵⁰ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 118; Alternatyvi nuomonė: TETLEY, W., *supra* 38, p. 1578.

⁴⁵¹ TETLEY, W., *supra* 38, p. 1575.

⁴⁵² *Ibid*, p. 24.

⁴⁵³ Hagos-Visbiu taisyklių 5 straipsnis.

3.1.5.7. Hamburgo taisyklės

Vadovaujantis Hamburgo taisyklių 2 straipsnio 1 dalimi, šios taisyklės yra taikomos visoms krovinių gabenimo jūra sutartims tarp dviejų valstybių dalyvių, jeigu i) pakrovos uostas, numatytas sutartyje, yra susitariančioje valstybėje; ii) iškrovos uostas, numatytas sutartyje yra susitariančioje valstybėje; iii) vienas iš alternatyvių iškrovos uostų yra faktinės iškrovos uostas ir šis uostas yra susitariančioje valstybėje; iv) konosamentas ar kitas sutartį įrodantis dokumentas yra išduotas susitariančioje valstybėje; v) jei konosamente ar kitame sutartį įrodančiame dokumente yra numatyta, kad taikomos Hamburgo taisyklės ar valstybės teisė, kuri lemia šių taisyklių taikymą.

Vertinant sritį, kuomet yra taikomos Hamburgo taisyklės, neabejotina, kad i)-iv) atvejais jos yra taikomos *ex proprio vigore*. Kaip jau yra nagrinėta vertinant Hagos-Visbiu taisyklių taikymo analogišką nuostatą (detaliau 3.1.5.6. dalyje) v) atveju šalių pasirinkimas taikyti Hamburgo taisykles vertintinas kaip juridinis faktas, kurio pagrindu Hamburgo taisyklės taip pat yra taikomos *ex proprio vigore*. Kita vertus, pasirinkus taikytiną valstybės teisę, toks pasirinkimas pirmiausia vertintinas teisės normų, reglamentuojančių taikytinos teisės pasirinkimą kontekste.

Hamburgo taisyklės taikomas kuomet gabenimas yra tarptautinis. Krovinių gabenimas tarp dviejų uostų, esančioje toje pačioje valstybėje, nepatenka į Hamburgo taisyklių taikymo sritį.

Hamburgo taisyklės yra taikomos nepriklausomai nuo išduotų transporto dokumentų, t.y. priešingai nei Hagos-Visbiu taisyklių atveju, kuomet jų taikymui yra būtinas konosamento sudarymas, Hamburgo taisyklės yra taikomos ir sudarius jūrinį važtaraštį ar kitą dokumentą, nesantį vertybiniu popieriumi, patvirtinantį sutarties sudarymą⁴⁵⁴. Trečia, reikia pažymėti, kad Hamburgo taisyklės nėra taikomos laivo frachtavimo sutartims, tačiau jei sudarius laivo frachtavimo sutartį yra išduodamas konosamentas, Hamburgo taisyklės yra

⁴⁵⁴ HOEKS, M., *supra* 265, p. 330.

taikomos, jei konosamentas taikomas santykiams tarp vežėjo ir konosamento turėtojo, kuris nėra frachtuotojas.

Galiausiai, pastebėtina, kad Hamburgo taisyklės yra taikomos ir krovinių gabenimui ant denio, jei dėl to yra susitarta sutartyje arba tai yra įprasta tam tikruose santykiuose, arba tai yra reikalaujama statutinės teisės⁴⁵⁵.

Vežėjo civilinė atsakomybė, remiantis Hamburgo taisyklėmis, apima laikotarpį, kuriuo vežėjas yra atsakingas už krovinį pakrovos uoste, vežimo metu ir iškrovos uoste (angl. *port-to-port*). Vežėjas yra atsakingas už krovinį nuo laikotarpio, kuomet jis jį priima pakrovos uoste, iki laikotarpio, kuomet jis krovinį perduoda iškrovos uoste⁴⁵⁶.

3.1.6. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų konkurencija multimodalinio krovinių vežimo atveju

3.1.6.1. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų konkurencija

Vertinant analizuotas tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo srities nuostatas yra matyti, kad atskirais atvejais gali kilti tarptautinių konvencijų taikymo kolizija. Tokios situacijos vertinamos žemiau.

Vienas iš atvejų, kuomet yra galima tarptautinių konvencijų tarpusavio nuostatų konkurencija yra atvejai, kuomet kroviny yra gabenamas tarptautiniu maršrutu į oro uoste esantį sandėlį ar iki paties lėktuvo (paprastai tai yra gabenimas keliais), kuriuo kroviny vėlgi yra gabenamas tarptautiniu maršrutu. Pavyzdžiui, jei kroviny iki oro uosto yra gabenimas keliais, tokiu atveju turime situaciją, kuomet gali būti taikoma CRM konvencija gabenimui keliu iki oro uosto teritorijoje esančio sandėlio ir/ar lėktuvo ir Monrealio konvencija, taikoma krovinio judėjimui oro uosto teritorijoje. Žinoma, pirminis situacijos sprendimas yra tai, kad vežėjai yra atsakingi laikotarpiu, per kurį jie atsako už krovinį. T.y. jei vežėjas keliais gabena krovinį oro uosto teritorijoje, bet vežėjas oru jo dar

⁴⁵⁵ Hamburgo taisyklių 9 straipsnio 1 dalis.

⁴⁵⁶ Hamburgo taisyklių 4 straipsnio 1-2 dalys.

nėra priėmęs, jų atsakomybės nepersidengia. Tačiau, jei vežėjas oru ir keliais yra tas pats subjektas, tokiu atveju tas pats asmuo yra ir vežėjas oru ir vežėjais keliais⁴⁵⁷. Svarbu tai, kad nebent šalys krovinių vežimo dokumentuose deklaruoja tikrąją krovinio vertę, kas dažniausiai nėra daroma, CMR konvencijos ir Oro konvencijų civilinės atsakomybės dydžio režimai yra nesuderinami: CMR konvencija numato 8,33 SDR/kg dydžio limitą ir draudžia jį didinti, Monrealio konvencija numato 19 SDR/kg limitą ir draudžia jį mažinti. Iki *Quantum* sprendimo, vežėjai tokias situacijas sprendavo laikydami, kad visas krovinio vežimas yra vienas krovinių vežimas oru, kuriam yra išduodamas visą vežimą „dengiantis“ vežimo oru važtaraštis⁴⁵⁸. Tačiau, kaip jau buvo nagrinėta 3.1.4.2. dalyje, toks elgesys nėra pagrįstas, o multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra kvalifikuojama vadovaujantis šalių susitarimą atspindinčiais santykiais, o ne tai, kaip šiuos santykius vertina pačios šalys ar koks vežimo dokumentas jiems „patvirtinti“ yra išduotas. Vadovaujantis *Quantum* byla, tokiu atveju yra vadovaujamasi kokios vežimo rūšies vežimo procese buvo krovinsys, t.y. jei krovinsys yra pakrautas kelių transporto priemonėje, taikomas CMR konvencijos teisinis reglamentavimas, nesvarbu, kad krovinsys buvo oro uosto ribose⁴⁵⁹. Toks aiškinimas yra grindžiamas Oro konvencijų nuostata, kad jos nuostatos taikomos kombinuotam vežimui, kurio dalis atliekama oru, o dalis – kita vežimo rūšimi, tik vežimui oru. T.y. tokia konvencijų nuostata aiškinama kaip atsitraukianti iki vežimo oru „siaurąja“ prasme⁴⁶⁰. Toks aiškinimas yra logiškas ir atsižvelgiant į tai, kad Oro konvencijos yra skirtos reglamentuoti, net ir multimodalinio krovinių vežimo metu, būtent vežimus oru. Kuomet vienas sutarties pagrindų oro uosto teritorijos ribose yra operuojama kroviniu yra logiška laikyti tai vežimo oru dalimi, atsižvelgiant į tai, kad vežėjas oru yra priėmęs šį krovinį. Bet tais atvejais, kai operavimas oro uosto ribose nėra susijęs su vežimu oru, logiška, kad Oro konvencija atsitraukia. T.y. tokiu atveju, nors ir esant tam pačiam subjektui, reikia sukurti hipotetinį vežėjo oru krovinio

⁴⁵⁷ Tokia situacija buvo svarstoma *Quantum* byloje.

⁴⁵⁸ LELOUDAS, G., *supra* 403, p. 95.

⁴⁵⁹ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 39.

⁴⁶⁰ LELOUDAS, G., *supra* 403, p. 97.

perdavimą (ir atsakomybės perėjimą) vežėjui keliu (ir *vice versa*). Jei toks perdavimas būtų įvykęs, jei subjektai būtų skirtingi, laikome, kad hipotetiškai krovinys buvo perduotas iš vieno atsakomybės režimo į kitą. Kita vertus, pavyzdžiui, Vokietijos Aukščiausiasis Teismas yra priėmęs priešingą išdėstytam sprendimą⁴⁶¹: krovinio vežimą į oro uostą, kuriam buvo išduotas oro važtaraštis, teismas laikė oro vežimo dalimi ir taikė jam Monrealio konvencijos nuostatas.⁴⁶² Visgi, vadovaujantis aukščiau išdėstytais argumentais, nesutiktina su šia teismo pateikta pozicija – Monrealio konvencijoje nėra jokios nuostatos, kuri leistų vežimą už oro uosto ribų žinant, kad žala kyla šio vežimo metu, traktuoti kaip vežimą oru, kuriam yra taikoma Monrealio konvencija.

Kaip nurodyta teisinėje tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo srities analizėje (detaliau 3.1.5.1.-3.1.5.7. dalyse), vienintelės Hagos-Visbiu taisyklės⁴⁶³ numato vadinamą *tackle-to-tackle* teisinį atsakomybės režimą, kuomet vežėjas jūra yra atsakingas nuo krovinio pakrovimo į laivą iki jo iškrovimo. Daugelio kitų tarptautinių konvencijų nuostatos⁴⁶⁴ numato atsakomybės režimą, kuris prasideda nuo tada, kada krovinys yra priimama iki jo perdavimo momento. Dėl to, bendrąja prasme, gali būti sudėtinga atriboti atvejus, kuomet yra taikoma viena konvencija, ir kuomet prasideda kitos taikymas⁴⁶⁵. Ypatingai tais atvejais, kuomet tas pats subjektas gabena krovinių keliomis skirtingų rūšių transporto priemonėmis, t.y. nevyksta fizinio krovinio perdavimo tarp kelių skirtingų vežėjų. Manytina, kad visais šiais atvejais reiktų vadovautis aukščiau aptarta hipotetinio vežėjo ir hipotetinio perdavimo taisykle. T.y. nustatant taikytiną reguliavimą turėtų būti vertinama, kada perdavimas/priėmimas būtų įvykęs, jei subjektai būtų skirtingi.

Teisinio reguliavimo kolizijos rizika egzistuoja ir tais atvejais, kuomet tam tikrai vežimo rūšiai yra sukurtas daugiau nei vienas tarptautinis reguliavimo

⁴⁶¹ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2010 m. liepos 22 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 194/08*.

⁴⁶² KONING, I. How the Montreal Convention yields to the German Freight Forwarders' Conditions: The decision of the German Bundesgerichtshof of 22 July 2010 (I ZR 194/08). *TranspR*, 2011, p. 80-84 p.

⁴⁶³ Hagos-Visbiu taisyklių I straipsnio e) dalis.

⁴⁶⁴ Pavyzdžiui, CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalis; CIM taisyklių 23 straipsnio 1 dalis, Varšuvos sistemos 18 straipsnio 2 dalis, Monrealio konvencijos 18 straipsnio 3 dalis.

⁴⁶⁵ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 90.

instrumentas. Pavyzdžiui, Oro konvencijų atveju tokia problema neegzistuoja, kadangi Monrealio konvencijoje nustatytos taisyklės yra taikomos, kuomet vežimas prasideda ir baigiasi valstybėse narėse, o Monrealio konvencijos 55 straipsnis, atsižvelgiant į Vienos konvencijos 30 straipsnio 4 dalies a dalį, numato, kad Monrealio konvencija turi visų tarptautiniam vežimui oru taikomų taisyklių viršenybę. Tačiau tokia situacija gali kilti vežimo jūra atveju. Pavyzdžiui, jei vežimo jūra pakrovos uostas yra Hagos-Visbiu taisyklių valstybėje narėje, šiam vežimui yra išduodamas konosamentas, o iškrovos uostas yra Hamburgo taisyklių valstybėje narėje. Tokiu atveju krovinio vežimui jūra yra taikomi abu teisiniai reglamentavimai. Manytina, kad tokioje situacijoje *forum shopping* problema yra neišvengiama. Vienos konvencija nesuteikia galimybės išspręsti problemos, kadangi šių dviejų konvencijų valstybės narės yra skirtingos. Dėl to, tokioje situacijoje bus taikomos tos konvencijos nuostatos, kurios nare yra kompetentingo ginčą nagrinėjančio teismo valstybė. T.y., ginčą nagrinėjantis teismas taikytų, net jei būtų nustatyta, kad sutarčiai yra taikoma kitos valstybės teisė, nacionalinės teisės imperatyvias normas, kuriomis būtų laikomos valstybės prisiimtų tarptautinių įsipareigojimų imperatyvios normos.

Vežimus geležinkeliu taip pat reglamentuoja dvi tarptautinės konvencijos – CIM taisyklės ir SMGS susitarimas. Abiem atvejais tarptautinis reglamentavimas numato, kad tarptautinis instrumentas taikomas tik jei tiek pradinė, tiek galutinė stotys yra valstybėje narėje. Tačiau net 11 valstybių⁴⁶⁶, įskaitant Lietuvą, yra tiek CIM taisyklių, tiek SMGS susitarimo dalyvės. Vadinas, vežimams tarp šių valstybių gali būti taikomos tiek CIM taisyklių, tiek SMGS susitarimo nuostatos. Tiesa, šiuo atveju yra būtina atkreipti dėmesį, kad kiekviena valstybė, esanti tarptautinio tiesioginio krovinių vežimo geležinkeliais konvencijos, kuri yra panašaus pobūdžio kaip CIM taisyklės, šalis, gali, pateikdama prašymą prisijungti prie COTIF sutarties, pareikšti, kad ji taikys CIM taisykles tik veždama krovinius savo teritorijoje esančios geležinkelių infrastruktūros dalyje⁴⁶⁷, dėl ko gali kisti CIM taisyklių taikymo teritorija.

⁴⁶⁶ 2016 m. rugpjūčio 1 d. duomenimis: <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/smgs-smgs/>.

⁴⁶⁷ CIM taisyklių 1 straipsnio 6 paragrafas.

Pastebėtina, kad Lietuva tokio pareiškimo nėra padariusi⁴⁶⁸. Be to, kaip yra nurodyta 3.1.5.3. dalyje, CIM taisyklės numato ir *opt-in* režimą: tais atvejais, kuomet šalys susitaria dėl šių taisyklių taikymo, CIM taisyklės taikomos ir atlygintino krovinių vežimo geležinkeliais sutartims, kuomet krovinio priėmimo vežti vieta ir jo pristatymo vieta yra dviejose skirtingose valstybėse, iš kurių tik viena yra COTIF sutarties narė⁴⁶⁹. Vadinasi, šalys sutartyje gali numatyti, kad krovinio vežimui, pavyzdžiui, iš Lietuvos į Baltarusiją (Baltarusija yra tik SMGS susitarimo dalyvė) CIM taisyklės yra taikomos *ex proprio vigore*.

Pirmuoju atveju, kuomet vežimas yra vykdomas tarp dviejų CIM taisyklių valstybių narių, tuo pačiu esančių ir SMGS susitarimo dalyvėmis, kylančią koliziją sprendžia SMGS susitarimo 3 straipsnio 3 paragrafas, kuris numato, kad jei valstybės narės tuo pačiu yra ir kito tarptautinio susitarimo, reglamentuojančio gabenimus geležinkeliu, dalyvės, gabenimas tarp stočių, esančių šiose valstybėse, gali būti vykdomas vadovaujantis kito tarptautinio susitarimo nuostatomis. Nors lingvistiškai vartojama sąvoka yra „gali“, visgi, manytina, ji neturėtų būti vertinama, kaip tiesiog suteikianti šalims teisę spręsti dėl to, kurio tarptautinio instrumento nuostatos yra taikytinos, bet turėtų būti vertintina kaip SMGS susitarimo atsitraukimo (angl. *fall back*) sąlyga. CIM taisyklių 5 straipsnis, sekdamas CMR 41 straipsnio pavyzdžiu, aiškiai numato, kad jei CIM taisyklėse nenumatyta kitaip, bet kuri nuostata, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti CIM taisyklėms, yra niekinė ir negalioja. Vadinasi, nepaisant bendrąja prasme, imperatyvaus SMGS susitarimo reglamentavimo⁴⁷⁰, SMGS susitarimas numato atsitraukimo (angl. *fall back*) sąlygą tokios kolizijos su CIM taisyklėmis atvejais. CIM taisyklėms nenumatant analogiškos nuostatos, CIM taisyklės privalo būti taikomos tokiems vežimams. Galiausiai, Lietuvos atveju, tokia išvada seka ir iš to, kad Europos Sąjunga yra COTIF dalyvė⁴⁷¹,

⁴⁶⁸ COTIF susitarimo taikymo apimtis valstybėse narėse [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://otif.org/fileadmin/new/1-About/1C-Convention/Scope_-_EN_-_Horizontal_-_15.8.2016_-_CZ.pdf>.

⁴⁶⁹ CIM taisyklių 1 straipsnio 2 paragrafas.

⁴⁷⁰ SMGS susitarimo 6 straipsnis.

⁴⁷¹ Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinės organizacijos susitarimas dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais

Europos Sąjungos sudaryti tarptautiniai susitarimai yra privalomi Europos Sąjungos valstybėms narėms ir tampa sudėtine Europos Sąjungos teisės dalimi, o valstybės narės, kurios tarptautiniai susitarimai prieštarauja susitarimui, kurio dalyve tampa Europos Sąjunga, turi stengti pašalinti egzistuojantį nesuderinamumą (detaliau 4.3.5.1. dalyje).

Kiek kitokia situacija yra antruoju atveju kuomet kroviny's gabenamas tarp dviejų SMGS susitarimo dalyvių, kurių viena yra ir CIM taisyklių valstybė narė ir šalys papildomai susitarė dėl CIM taisyklių taikymo, dėl ko CIM taisyklės yra taikomos *ex proprio vigore*. SMGS susitarimas nenumato atsitraukimo (angl. *fall back*) sąlygos tokiu atveju. Bendrąja prasme, tokia kolizija turėtų būti sprendžiama remiantis tarptautinių sutarčių kolizijos sprendimo taisyklėmis (detaliau 3.1.6.2. dalyje). Pavyzdžiui, pasitelkiant Vienos konvencijos 26 straipsnio, 30 straipsnio 4 dalies b punktą, bei 34 straipsnį, manytina, šalių santykiams turėtų būti taikytinas SMGS susitarimas, kadangi jo dalyvėmis yra abi valstybės. Todėl, nagrinėjamo pavyzdžio atveju, manytina, jei ginčas būtų sprendžiamas Baltarusijoje, kuri nėra CIM taisyklių valstybė narė, beveik neabejotina, kad situacijai būtų taikytinas SMGS susitarimas, kurio dalyve yra Baltarusija. Tačiau, kiek tai susiję su Europos Sąjungos valstybėmis narėmis, svarbus aspektas yra tai, kad, kaip minėta, Europos Sąjunga yra COTIF dalyvė⁴⁷². Dėl to, kyla klausimas ar Europos Sąjungos valstybei narei, įskaitant Lietuvą, tokią situaciją sprendžiant ne CIM taisyklių naudai, nebūtų pažeidžiama Europos Sąjungos teisė, kurios sudėtine dalimi yra CIM taisyklės. Europos Sąjungos teisės aktų hierarchijoje, Europos Sąjungos sudaryti tarptautiniai susitarimai rikiuojasi tarp pirminės teisės, tokios kaip SESV ir ESS, bei Europos Sąjungos leidžiamų teisės aktų, tokių, kaip reglamentai bei direktyvos⁴⁷³. Europos Sąjungos sudaryti tarptautiniai susitarimai yra privalomi valstybėms narėms⁴⁷⁴. Visgi, SESV 351 straipsnio 1 dalis įtvirtina iki įstojimo į

sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu. L 05, 2013-02-23, p. 0008 – 0010.

⁴⁷² *Ibid.*

⁴⁷³ Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas *byloje Nr. C-344/04*, para. 35.

⁴⁷⁴ SESV 216 straipsnio 2 dalis.

Europos Sąjungą sudarytų valstybės tarptautinių įsipareigojimų gerbimą. Kita vertus, valstybės narės turėtų veikti aktyviai siekdamos pašalinti egzistuojančius ankstesnių susitarimų prieštaravimus Europos Sąjungos teisei⁴⁷⁵, o ankstesnių sutarčių pakeitimai jų nesuderinant su Europos Sąjungos teise laikytini pažeidžiančiais Europos Sąjungos teisę⁴⁷⁶. Šiuo atveju yra pažymėta, kad 2015 m. buvo atliktas SMGS susitarimo pakeitimas. COTIF, o kartu ir CIM taisyklės, Europos Sąjungoje įsigaliojo 2011 m. liepos 1 d. Tačiau, kadangi tokiam SMGS susitarimo pakeitimui, Europos Sąjungos Komisijai koordinuojant valstybių narių veiksmus keičiant SMGS susitarimą, yra pritarusi Europos Sąjunga, laikytina, kad šiuo atveju situacija turėtų būti sprendžiama remiantis tarptautinių sutarčių kolizijos sprendimo taisyklėmis, kas taip pat lemia SMGS susitarimo taikymą.

3.1.6.2. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų konvencijų multimodalinių nuostatų implikuojami papildomi konvencijų konkurencijos atvejai

Darbo 3.1.4. dalyje yra aptartos tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų specialiosios nuostatos, skirtos multimodaliniam krovinių vežimui. Jei, pavyzdžiui, Oro konvencijų atveju šios nuostatos iš esmės yra skirtos konvencijų taikymui multimodalinio krovinių vežimo atveju, tai CMR konvencijos atveju nuostata nustato CMR konvencijos taikymą ne tik vežimo keliais etapu, bet ir praplečia jos taikymą kitų vežimo etapų metu. Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo srities išplėtimas kitiems gabenimo būdams sukuria papildomas situacijas, kuomet galime susidurti su tarptautinių konvencijų taikymo konkurencija.

⁴⁷⁵ Generalinio advokato Mischo nuomonė Teisingumo Teismo 2002 m. liepos 4 d. *byloje Nr. C-62/98*, para. 58.

⁴⁷⁶ Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-466/98*; Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-467/98*; Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-468/98*; Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-471/98*; Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-472/98*; Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-475/98*; Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-476/98*.

Vienas iš tokių atvejų – CMR konvencija. Kaip minėta, CMR konvencijos 2 straipsnis numato, kad kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu ir krovinsys iš transporto priemonės neperkraunamas, CMR konvencija taikoma visam vežimo procesui, t.y. CMR konvencija išplečia savo teisinio reglamentavimo taikymo sritį į vežimo etapus kitomis transporto rūšimis. Tiesa, potencialią koliziją visais intermodalinio vežimo, kuomet dali maršruto krovinsys yra gabenamas keliais, atvejais riboja du aspektai. Pirma, tarptautinių konvencijų tiesioginio taikymo sritis. Laikantis pozicijos, kad tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikytinos tik Oro konvencijos (o, ko gero, vežimai, kuomet krovinsys gabenamas oru kartu su transporto priemone ore, yra itin reti, jei iš viso egzistuoja) ir Hamburgo taisyklės (kurios dalyvėmis yra 34 valstybės⁴⁷⁷), nelieta galimos kolizijos grėsmės kuomet gabenama geležinkeliu, vidaus vandenimis bei jūra, kuomet nėra taikomos Hamburgo taisyklės. Kadangi CMR konvencija tokiu atveju yra taikytina tiesiogiai, ji turi viršenybę prieš minėtą teisinį reglamentavimą, kuris yra taikytinas ne tiesiogiai, o per nacionalinės teisės „aplinkelį“. Todėl tokiu atveju kolizija su tarptautinėmis konvencijomis, kurios nėra taikytinos tiesiogiai, yra galima tik tais atvejais, kai konvencijos yra taikytinos vadovaujantis specialiosiomis nuostatomis, skirtoms multimodaliniams krovinių vežimams (pavyzdžiui, CIM taisyklių 1 straipsnio 3 paragrafas). Antra, CMR konvencija pati įtvirtina dalinio atsitraukimo (angl. *fall back*) sąlygą: jeigu bus įrodyta, kad krovinio praradimas, jo sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko vežant krovinį ne keliais, o kita transporto rūšimi ir kelių transporto vežėjas nebuvo kaltas, nes tai įvyko dėl kitos transporto rūšies vežėjo, vežusio šį krovinį, kaltės, tada kelių transporto vežėjas atsako ne pagal CMR konvenciją, o remdamasis tomis nuostatomis, pagal kurias atsako visų transporto rūšių, išskyrus kelių transportą, vežėjas pagal krovinio vežimo sutartį tarp jo ir siuntėjo privalomo įstatymo nuostatas, susijusias su krovinių vežimu

⁴⁷⁷ UNCITRAL. *Hamburgo taisyklių statusas* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html.

visų rūšių transportu, išskyrus kelių transporto priemones. Visgi tokios nuostatos neužkerta kelio visoms galimoms kolizijoms. Kaip minėta, tokia kolizija yra galima tais atvejais, kai kitų rūšių vežimus reglamentuojančios tarptautinės konvencijos yra taikytinos tiesiogiai. Savo ruožtu, CMR konvencijoje įtvirtina atsitraukimo sąlyga numato atsitraukimą, kuomet yra vertinama civilinė atsakomybė, bet tarptautinių konvencijų reglamentavimas yra gerokai platesnis.

Gali atrodyti, kad CMR konvencijos 2 straipsnis implikuoja kolizijas tik kuomet CMR konvencijos teisinis reglamentavimas išplečiamas kitiems krovinių vežimo etapams. Tačiau, kartu su CIM taisyklių 1 straipsnio 3 paragrafu, atskirais atvejais kyla tarptautinių konvencijų kolizijos grėsmė net vertinant teisinį reglamentavimą taikytiną krovinio vežimui keliais pagal multimodalinio krovinių vežimo sutartį. Bendrąja prasme CMR konvencija yra taikytina tuomet, kuomet vežimas keliais yra tarptautinis. O CIM taisyklių 1 straipsnio 3 paragrafas įtvirtina CIM taisyklių taikymą tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliu papildantiems nacionaliniams vežimams keliais. Tačiau, kaip yra pažymėta 3.1.4.1. dalyje, kai CMR konvencija yra taikytina multimodaliniam krovinių vežimui remiantis CMR konvencijos 2 straipsniu, CMR konvencija turi būti taikoma visam vežimui, įskaitant krovinio vežimui keliais, net jei vežimas keliais *per se* yra nacionalinis. Vadinasi, tais atvejais, kuomet vykdomas tarptautinis intermodalinis krovinio vežimas geležinkeliu, kuris yra papildomas nacionaliniu vežimu keliais, kyla CMR konvencijos ir CIM taisyklių taikymo kolizija.

CIM taisyklių 1 straipsnio 4 paragrafas tai pat sukelia, nors ir nedidelę, bet galimą tarptautinių konvencijų reglamentavimo taikymo koliziją⁴⁷⁸. Kai tarptautinis vežimas pagal vieną vežimo sutartį apima ne tik vežimą geležinkeliais, bet ir krovinių vežimą jūra arba vidaus vandenų kelių maršrutais kertant sienas, CIM taisyklės taikomos, jei kroviniai vežami tomis jūros linijomis arba vidaus vandenų kelių maršrutais, kurie įtraukti į COTIF sutarties 24 straipsnio 1 dalyje numatytą linijų ir maršrutų sąrašą⁴⁷⁹. Vadinasi, jei

⁴⁷⁸ HOEKS, M., *supra* 13, p. 295.

⁴⁷⁹ Sąrašas gali būti randamas adresu <http://www.otif.org>.

multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu yra gabenama geležinkeliu ir jūra, vežimui jūra gali būti taikytinos CIM taisyklės ir Hamburgo taisyklės. Analogiškoje situacijoje, tik kuomet kroviny yra gabenamas ne jūra, o vidaus vandenimis, gabenimui vidaus vandenimis, priešingai, negali tuo pačiu metu būti taikomos CIM taisyklės ir CMNI konvencija, net jei toks maršrutas įtrauktas į COTIF sutarties 24 straipsnio 1 dalyje numatytą linijų ir maršrutų sąrašą, kadangi CMNI konvencija nėra taikytina tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, o CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalyje numatyta specialioji nuostata, kuomet ši konvencija yra taikytina tiesiogiai, neapima tokio vežimo.

CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalis numato, kad CMNI konvencija taikoma ir gabenimui jūra, jei kroviny yra gabenamas jo neperkraunant. Tuo pačiu yra numatomos dvi atsitraukimo (angl. *fall back*) sąlygos: CMNI konvencija netaikoma jei i) pagal taikytiną jūrų laivininkystės teisę išduotas jūrinis konosamentas; arba ii) atstumas, kurį reikia nukeliauti vandenimis, kuriems taikomi jūrų reglamentai, yra didesnis. Nepaisant šių atsitraukimo sąlygų, vis tiek egzistuoja galimybė, kad gabenimui vidaus vandenų keliais ir jūra, kuomet nėra išduodamas jūrinis konosamentas, gabenimo etapui jūra bus taikytinos tiek Hamburgo taisyklės, tiek CMNI konvencija.

Tokiais atvejais, kuomet kyla kolizija tarp dviejų taikytinų tarptautinių režimų, yra būtina nustatyti taikytiną teisinį reguliavimą, kas, būtų daroma atsižvelgiant į konkrečią situaciją ir individualias jos aplinkybes, taip pat vadovaujantis tuo, kokios valstybės teisė taikoma, kurioje valstybėje yra kompetentingas ginčą nagrinėti teismas. Sprendžiant konvencijų konkurencijos klausimą reikia atsižvelgti į: i) tarptautinių sutarčių nuostatas, reglamentuojančias kolizijų klausimą, jei tokių yra; ii) Vienos konvencijos nuostatas; iii) bendruosius principus kaip *lex specialis derogat legi generali*⁴⁸⁰.

Pavyzdžiui, jei kroviny būtų gabenamas vidaus vandenų transportu iš Šveicarijos į Vokietiją (kuris savo esme būtų pagalbinis vežimui geležinkeliu), o iš Vokietijos iki Čekijos traukiniu, krovinio vežimui vidaus vandenimis būtų

⁴⁸⁰ HOEKS, M., *supra* 13, p. 322.

taikytina tiek CMNI konvencija, tiek CIM taisyklės. Kadangi tiek Vokietija, tiek Šveicarija yra tiek CMNI konvencijos, tiek CIM taisyklių dalyvės, vadovaujantis Vienos konvencijos 30 straipsnio 4 dalies a punktu, susiklosčiusiam santykiui ir ginčui spręsti ko gero būtų taikoma CMNI konvencija, kadangi ji yra kiek vėliau priimtas teisės aktas lyginant su CIM taisyklėmis. Tiesa, kaip pastebi M. Hoeks, toks taikymas yra atsitiktinis bei nederantis su kombinuota multimodalinio krovinių vežimo sutarties samprata bei plačiai taikoma segmentine (tinkline) civilinės atsakomybės nustatymo sistema⁴⁸¹.

Kitu atveju, CMR konvencijos ar CIM taisyklių ir Hamburgo taisyklių kolizija gali būti išsprendžiama vadovaujantis Hamburgo taisyklių 25 straipsniu. Kaip minėta Vienos konvencijos 30 straipsnio 2 dalis numato, kad jei sutartyje nurodoma, kad ji sudaroma atsižvelgiant į ankstesnę ar vėlesnę sutartį arba kad ji neturi būti laikoma prieštaraujančia tokiai sutarčiai, tuomet tos kitos sutarties nuostatos yra viršesnės. Hamburgo taisyklės numato Hamburgo taisyklių atsitraukimo (angl. *fall back*) sąlygą, kuomet kyla Hamburgo taisyklių ir kitų tarptautinių krovinių vežimo konvencijų, priimtų iki Hamburgo taisyklių įsigaliojimo, kolizija.

Tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatos, praplečiančios šių instrumentų taikymo sritį kitų rūšių vežimams, tuo pačiu, dažnu atveju, sukuria tarptautinių konvencijų koliziją. Tai nėra teigiamas dalykas vertinant siekį skatinti multimodalinius krovinių vežimus. Nepaisant to, kad dalį atvejų leidžia gana nesudėtingai išspręsti aukščiau nurodytos teisinės taisyklės, tai vis tiek kuria teisinį neaiškumą ir didina ginčo neprognozuojamumą. Maža to, nesant galimybės išspręsti susidariusią koliziją aukščiau minėtomis priemonėmis, teismo sprendimas, kad ir kaip jis būtų pagrįstas, paremtas šalių interesų lygiateisiškumu, sąžiningumo ir protingumo principais, bet kokių atvejų reikštų teisinį neprognozuojamumą, kuris nėra pageidaujamas verslo santykiuose.

⁴⁸¹ *Ibid*, p. 311.

3.1.7. Tarptautinių vienerūšių krovinių vežimų konvencijų tiesioginio taikymo srities apibrėžties reikšmė

Darbo 3.1.3.-3.1.4. dalyse buvo apibrėžta tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai sritis. Kaip yra pažymėta, laikytinasi pozicijos, kad tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, tiek, kiek tai susiję su konkrečiu reglamentuojamu vežimo etapu, yra taikytinos tik Oro konvencijos ir Hamburgo taisyklės. Papildomai, remiantis specialiosiomis konvencijose įtvirtintomis nuostatomis, eksplicitiškai įtvirtinančiomis konvencijų taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, nustatyta, kad atskirais atvejais tokiais sutarčiai gali būti taikytina CMR konvencija, CMNI konvencija, CIM taisyklės ir, itin ribota apimtimi, SMGS susitarimas.

Vertinimas, kad kitais atvejais CMR konvencija, CMNI konvencija, SMGS susitarimas, CIM taisyklės ir Hagos-Visbio taisyklės nėra tiesiogiai taikytinos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai turi itin didelę reikšmę. Jei tarptautinės konvencijos nėra taikytinos tiesiogiai, o jų pritaikymui reikia taikyti, pavyzdžiui, kombinavimo/tinklinės atsakomybės doktriną, tai reiškia, kad tarptautinės konvencijos yra pritaikomos šalių santykiams ne todėl, kad jos turi būti taikomos kaip nacionaliniam teisiniam reglamentavimui viršesnis teisės aktas, o todėl, kad nacionalinė teisė, kvalifikavusi multimodalinio krovinių vežimo sutartį, pritaiko doktriną (ar nacionalinėje teisėje egzistuojančią teisinę taisyklę), kurios pagrindu yra taikomos tarptautinių konvencijų normos (bet ne todėl, kad šios normos būtų laikomos multimodalines krovinių vežimo sutartis reglamentuojančiomis normomis). Tai turi reikšmingą įtaką šalių sutarties laisvei bei nacionaliniam teisiniam reglamentavimui. Jei vienerūšė krovinių vežimo tarptautinė konvencija yra taikytina tiesiogiai konkrečiam multimodalinio krovinių vežimo etapui, tai riboja įstatymų leidėjo kompetenciją spręsti dėl nacionalinio teisinio reglamentavimo šiuo klausimu. Tuo pačiu, tarptautinėms krovinių vežimo sutartims dažnu atveju įtvirtinant imperatyvų

reguliavimą ir nenumatant galimybės šalių susitarimu spręsti dėl šios konvencijos taikymo šalių santykiams (angl. *opt-out*), šalių galimybė susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės ir/ar susitarti dėl kitokių sutarčiai taikytinų nuostatų, nei numato tarptautinis reguliavimas, yra labai ribota. Tačiau, jei vienuose krovinių vežimo tarptautinė konvencija nėra taikytina tiesiogiai, o jos taikymas yra pagrįstas nacionalinės teisės „aplinkeliu“, šalys gali susitarti dėl multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės/šiai sutarčiai taikytinų nuostatų, nukrypstančių nuo tarptautinių vienuose krovinių vežimo konvencijų, tiek, kiek yra leidžiama pasirinkti teisę ir/ar nukrypti nuo nacionalinės teisės/jos reglamentavimo, taikytino civilinei krovinių vežimo sutarčiai⁴⁸².

Atkreiptinas dėmesys, kad laikantis 3.1.3.-3.1.4. dalyse išdėstytos pozicijos, daugelis multimodalinių krovinių vežimų galėtų būti reglamentuojamos vieno bendro teisinio režimo. Taip yra, kadangi CMR konvencijos, CMNI konvencijos, CIM taisyklių ir SMGS susitarimo įtvirtinti atvejai, kuomet šie tarptautiniai susitarimai tiesiogiai taikomi multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, numato atvejus, kuomet nurodytas reguliavimas faktiškai turi būti taikytinas visai sutarčiai, o ne jos daliai. Taip yra, kadangi nurodyti atvejai yra labai konkretūs ir suprantami siauriai, o juos praplėtus papildomais vežimais, sudaryta sutartis *in corpore* nebepatektų į šių konvencijų taikymo sritį. Vadinasi, visais kitais atvejais, kuomet sudaroma multimodalinio krovinių vežimo sutartis dėl gabenimo keliais, geležinkeliu, vidaus vandenimis ir jūra (jei nėra taikytinos Hamburgo taisyklės), yra galima nustatyti (atsižvelgiant į tai, kiek tas leidžiama šalių turimos sutarties laisvės)/sukurti visai sutarčiai taikytiną vienuose teisinio reglamentavimo režimą. Jei multimodalinio krovinių vežimo atveju yra gabenama oru ar yra taikytinos Hamburgo taisyklės, vienuose režimas gali būti sukuriamas „pratęsiant“ šių konvencijų taikomą režimą visai sutarčiai. Ir tik tais atvejais, kai pagal multimodalinio krovinių vežimo sutartį yra gabenama ir oru, ir jūra (kuomet taikytinos Hamburgo

⁴⁸² MITKEVIČIUS, V., *supra* 29, p. 145.

taisyklės) ar norima pasirinkti kitokį, nei šių konvencijų įtvirtinamą, teisinį režimą, ar norima CMR konvencijos, CMNI taisyklių, CIM taisyklių ir SMGS taisyklių reglamentuojamoms multimodalinio krovinių vežimo sutartims nustatyti kitokį, visoms multimodalinio krovinių vežimo sutartims bendrą, teisinį režimą, nėra galima įtvirtinti vienaarūšio visai sutarčiai taikytino teisinio režimo ar susiduriama su potencialia kolizijos situacija.

T.y. vadovaujantis 3.1.3.-3.1.4. dalyse pagrįsta pozicija, atsiranda, viena, galimybė daugeliu multimodalinio krovinių vežimo sutarčių atveju šalių susitarimu sukurti vieningą teisinį režimą visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, antra, galimybė sukurti maksimaliai unifikuotą multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą išvengiant didelės dalies potencialių kolizijų su tarptautinėmis vienaarūšėmis krovinių vežimo sutartimis. Tokių galimybių yra netenkama, kuomet yra laikomasi priešingos pozicijos, kad iš esmės visos tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos turėtų būti taikomos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, tiek, kiek šios sutarties pagrindu yra vykdomas gabenimas transporto rūšimi, reglamentuojama tarptautinės vienaarūšės konvencijos.

3.1.8. Nacionalinės teisės taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju

Nesant unifikuoto tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, nacionalinė teisė multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina tiek, kiek šiai sutarčiai nėra tiesiogiai taikytinos tarptautinės vienaarūšių krovinių vežimų konvencijos. Tai reiškia, kad laikant, kad tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos yra taikomos tik tiesiogiai jose numatytais atvejais, nesant šalių susitarimo dėl sutarčiai taikytinos teisės, dažnu atveju visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai būtų taikytina, pirmiausia, nacionalinė teisė (per kurios „aplinkelį“, dažnu atveju, galėtų būti taikomos tarptautinės vienaarūšės konvencijos jei šalys nebūtų susitarusios kitaip).

Net tais atvejais, kuomet yra laikomasi pozicijos, kad tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos turėtų būti tiesiogiai taikomos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai visais atvejais, o ne tik tuomet, kai tai eksplicitiškai numatyta pačiose konvencijose, dažnu atveju nacionalinės teisės taikymas yra neišvengiamas: taip yra, kadangi multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju egzistuoja tarptautinio reglamentavimo spragos, egzistuoja atvejai, kuomet kilusios žalos nėra galima priskirti konkrečiam vežimo etapui (angl. *unlocalized loss*).

Pavyzdžiui, vienas iš atvejų, kuomet vienos tarptautinės konvencijos reglamentavimas nuosekliai nekeičia jį sekančio reglamentavimo yra kuomet taikomos Hagos-Visbiu taisyklės ir CMR konvencija (ar kita tarptautinė konvencija), numatanti, kad atsakomybė vežėjui atsiranda nuo to momento, kai jis priima krovinį. Kaip žinia, ne visais atvejais kroviny s jūra yra gabenamas kartu su transporto priemone ar iš jos tiesiai perkraunamas į kelių transporto priemonę. Hagos-Visbiu taisyklės numato jų taikymą iki iškrovimo momento (priešingai, pavyzdžiui, Monrealio taisyklėms, kurios numato, kad vežėjo oro atsakomybė apima ir laikotarpį, kuomet vežimas atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti⁴⁸³), dėl to, jei vežėjas jūra gabens krovinį jūrų uosto teritorijos ribose siekdamas perduoti jį krovinių vežėjui keliais, nei viena iš tarptautinių konvencijų nereglementuos šio vežimo. Spręsdamas tokią problemą Vokietijos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs⁴⁸⁴, kad jis laiko, nebent būtų nustatytos specialios aplinkybės, kurios leistų vertinti kitaip, kad vežimas jūra baigiasi ne iškrovus krovinį iš laivo, bet tuomet, kai kroviny s yra perkraunamas į kelių transporto priemonę, o operavimas kroviniu uostu nėra laikytinas atskiru kroviniu gabenimu keliu etapu. Visgi, tokia Vokietijos teismo pozicija yra kritikuotina⁴⁸⁵ ir galėtų būti pateisinama tuo atveju jei šalys savo susitarimu būtų pratęsusios Hagos-taisyklių galiojimo sritį. Nesant tokio susitarimo toks ruožas tampa nacionalinės teisės,

⁴⁸³ Monrealio konvencijos 18 straipsnio 4 dalis.

⁴⁸⁴ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2005 m. lapkričio 3 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. I ZR 325/02.

⁴⁸⁵ HERBER, R., *supra* 340, p. 34-35.

reglamentuojančius krovinių vežimą keliu ir pagalbines paslaugas, teisinio reglamentavimo sritimi. Tokios situacijos išvengti susitariant praplėsti (taikant konvenciją *ex proprio vigore*) CMR konvencijos taikymo laikotarpį yra negalima dėl CMR 41 straipsnio 1 dalyje įtvirtinto draudimo sutartimi keisti CMR konvencijos nuostatas. Ir todėl, tokioje situacijoje CMR konvencijos nuostatos netgi ne visuomet būtų pradėtos taikyti nuo krovinio pakrovimo į kelių transporto priemonę – tai pasakytina apie tuos atvejus, kuomet vežėjas keliu krovinį priimtų vežti vėliau⁴⁸⁶.

Taikytinų teisės normų nustatymas, kuomet yra taikoma kombinuota multimodalinio krovinių vežimo sutarties teorija, krovinio pakavimo ar saugojimo metu taip pat yra problematiškas. Tokiais atvejais lemiantis aspektas, kuriuo reikia vadovautis ar ir kuri tarptautinė sutartis turėtų būti taikoma, yra tai ar krovinyš vis dar buvo vežėjo atsakomybėje (t.y. priimtas vežti, bet dar neperduotas baigus vežimą)⁴⁸⁷. Pavyzdžiui, krovinio saugojimą tarpiniame uoste tarp dviejų gabenimų jūra Anglijos teismai laikė patenkančiais į Hagos-Visbiu taikymo sritį⁴⁸⁸. Tačiau toks vertinimas buvo tik dėl to, kadangi Hagos-Visbiu taisyklės galiojo viso jūra vežimo metu nuo pakrovimo uosto iki paskirties uosto. Jei saugojimas būtų vykdomas prieš pirminį krovinio pakrovimą į laivą, ar jau po jo iškrovimo paskirties uoste, Hagos-Visbiu taisyklės nebebūtų taikomos. Kitu pavyzdžiu gali būti Austrijos Aukščiausiojo Teismo byla, kurioje buvo sprendžiamas klausimas dėl to, kokios teisinės nuostatos turėtų reglamentuoti žalą, kilusią saugant krovinį tarp vežimo geležinkeliu ir kelių transporto etapų. Austrijos teismas nustatė, kad krovinių vežimo etapas geležinkeliu jau buvo pasibaigęs, o vežimo etapas keliais dar neprasidėjęs, t.y. vežėjas nebuvo priėmęs krovinio vežti. Vadinasi, tokiais atvejais vėlgi turi būti taikoma nacionalinė teisė, kas reiškia kintančias teises ir pareigas priklausomai nuo skirtingų jurisdikcijų⁴⁸⁹.

⁴⁸⁶ CMR konvencijos 17 straipsnio 1 dalis.

⁴⁸⁷ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 93.

⁴⁸⁸ Anglijos Aukštojo teismo sprendimas *civilinėje byloje Mayhev Foods v. Overseas Containers Ltd.* 1 Lloyd's Rep. 317, 1984.

⁴⁸⁹ Austrijos Aukščiausiojo teismo 1994 m. liepos 13 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 70b586/93*; NIKAKI, T., *supra* 4.

3.2. Jurisdikcijos nustatymas

Kilus ginčui tarp šalių dėl tarptautinio krovinių vežimo, vienas iš pirmų kylančių klausimų yra kokios (-ių) valstybės (-ių) teismams ginčas yra teisingas. Šio klausimo sprendimas yra labai svarbus tolimesnei bylos baigčiai, kadangi ne visos valstybės yra visų konvencijų dalyvės, o net ir tais atvejais, kai pasirinkimas yra tik tarp valstybių, kurios yra konvencijos dalyvės, teismų, dažnu atveju skirtingų valstybių teismai skirtingai taiko ir interpretuoja tas pačias konvencijų nuostatas, dėl ko skirtingose valstybėse tas pats ginčas gali būti sprendžiamas skirtingai. Turbūt vienas akivaizdžiausių to pavyzdžių yra CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalies, numatančios, kad vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų, jeigu žala padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri prilyginama tyčiniams veiksams, traktavimas. Įvertinus tyčiai prilyginamos kaltės formos vertinimą teismuose, galima skirti trijų skirtingų traktavimų atvejus - i) kai didelis neatsargumas yra prilyginamas tyčiai; ii) kai didelis neatsargumas tyčiai neprilyginamas, o laikomasi pozicijos, kad tyčiai galima prilyginti iš esmės sąmoningą, tam tikra prasme tyčinį elgesį, kaip neatsargumą, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta; iii) kai teisės sistema neturi jokios kaltės formos, prilyginamos tyčiai, ir nuostata vertinama išskirtinai tyčios kontekste⁴⁹⁰. Vadinasi, priklausomai nuo teismų praktikos, ta pati situacija gali būti traktuojama kaip neleidžianti vežėjui pasinaudoti ribotos atsakomybės nuostatomis, arba priešingai. Taigi, nors vienas pagrindinių tarptautinių susitarimų tikslas yra unifikuoti juo reglamentuojamą sritį, dažnai tai būna daugiau teorija, nei praktika⁴⁹¹, dėl ko kyla *forum shopping* problema.

⁴⁹⁰ MITKEVIČIUS, V. *Krovinių vežėjo neatsargumas kaip neribotos civilinės atsakomybės taikymo pagrindas*. Teisė, Nr. 101, 2016, p. 121.

⁴⁹¹ HOEKS, M., *supra* 13, p. 94.

Atsižvelgiant į nurodytą, yra tikslinga detalesnė jurisdikcijos nustatymą krovinių vežimo bylose reglamentuojančių nuostatų bei kylančių problemų teisinę analizę.

3.2.1. Jurisdikcijos nustatymo taisyklės

3.2.1.1. Briuselis I (bis)

Europos Sąjungoje jurisdikcijos nustatymo taisyklės reglamentuoja Briuselis I(bis). Šis reglamentas yra taikomas visose Europos Sąjungos valstybėse, įskaitant Airiją, Daniją ir Jungtinę Karalystę⁴⁹². Tiesa, santykiuose, kuriuose dalyvauja Europos Ekonominės Erdvės valstybės, nesančios Europos Sąjungos narėmis⁴⁹³, ar juose gyvenantys (esantys) asmenys, Lugano konvencijos numatytais atvejais Lugano konvencija turi viršenybę prieš Briuselis I(bis)⁴⁹⁴.

Briuselis I(bis) yra taikomas sprendžiant ar Europos Sąjungos valstybės narės teismas yra kompetentingas nagrinėti bylą, turinčią tarptautinį elementą⁴⁹⁵. Tiesa, kadangi Briuselis I(bis) nebereikalauja, kad bent viena iš santykio šalių turėtų nuolatinę gyvenamąją (buveinės) vietą kurioje nors iš valstybių narių, tarptautinio elemento supratimas yra labai platus. T.y. yra laikoma, kad egzistuoja toks elementas bei taikomas Briuselis I(bis) ir tais atvejais kai šalys, turinčios nuolatinę gyvenamąją (buveinės) vietą toje pačioje trečiojoje valstybėje, sudaro susitarimą, kad jų ginčą kompetentingas nagrinėti yra Europos Sąjungos valstybės narės teismas, ir netgi tais atvejais, kai Europos Sąjungos valstybės narėje susiklosčiusio teisinio santykio, neturinčio ryšių su

⁴⁹² MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. eds. *European commentaries on private international law - ECPIL: commentary*. Köln: Otto Schmidt, 2016. p. 30-32, 34, 36-37.

⁴⁹³ Islandija, Norvegija ir Šveicarija. Lichenšteinas yra išskiriamas iš šių valstybių tarpo.

⁴⁹⁴ Pavyzdžiui, kai atsakovo nuolatinė gyvenamoji vieta yra šioje valstybėje (Lugano konvencijos 64 straipsnio 2 dalis), kt.

⁴⁹⁵ Teisingumo Teismo 2011 m. lapkričio 17 d. sprendimas *byloje Nr. C-327/10*, para. 29; Teisingumo Teismo 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-9/12*, para. 18.

kitomis valstybėmis narėmis, šalys susitaria, kad jų ginčas kompetentingas kitos valstybės narės teismui⁴⁹⁶.

Tiesa, reglamentas nėra taikomas susitarimams dėl jurisdikcijos, kuomet yra susitariama dėl trečiosios valstybės kompetentingo teismo. Tačiau kuomet yra susitariama dėl trečiosios valstybės teismo kaip kompetentingo teismo ir šiuo susitarimu panaikinama Europos Sąjungos valstybės narės teismo kompetencija, toks susitarimas patenka į Briuselis I(bis) taikymo sritį, kiek tai yra susiję su kompetencijos panaikinimo teisėtumu⁴⁹⁷. Galiausiai, pastebėtina, kad Briuselis I(bis) materialinė taikymo apimtis yra ribota – nors reglamentas numato, kad jis yra taikomas civilinėse ir komercinėse bylose, tame tarpe ir bylose, kylančiose iš krovinių vežimo santykių, tačiau tuo pačiu įtvirtina eilę išimčių, kaip pavyzdžiui šeimos bylos, kuomet jis nėra taikomas.

Briuselis I(bis) nustato bendrąją taisyklę, kad asmenims, kurių nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta yra valstybėje narėje, ieškiniai turi būti pareiškiami tos valstybės narės teismuose. Tačiau asmenims, kurie nėra valstybės narės, kurioje yra jų nuolatinė gyvenamoji (buveinės) vieta, piliečiai, taikomos tos valstybės narės piliečiams taikomos jurisdikcijos taisyklės⁴⁹⁸. Jei ieškinys yra reiškiamas dėl paslaugų sutarties vykdymo – ieškinys gali būti pareiškiamas vadovaujantis vieta, kur paslaugos buvo ar turėjo būti teikiamos, o jei ieškinys reiškiamas dėl žalos atlyginimo – vieta, kurioje įvyko įvykis, galėjęs sukelti ar sukėlęs žalą, teismuose⁴⁹⁹. Itin svarbu tai, ypač atsižvelgiant į krovinių vežimo teisės problematiką, kad Briuselis I(bis) suteikia šalims teisę susitarti dėl jurisdikcijos⁵⁰⁰ (detaliau 3.2.4. dalyje).

Briuselis I(bis) tuo pačiu įtvirtina *lis pendens* taisyklę, o Briuselis I(bis) 31 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta apsauga nuo bandymų ja piktnaudžiauti.

⁴⁹⁶ MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. eds., *supra* 492, p. 604-605.

⁴⁹⁷ Teisingumo Teismo 2012 m. liepos 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-154/11*; *Ibid*, p. 609.

⁴⁹⁸ Briuselis I(bis) reglamento 4 straipsnis.

⁴⁹⁹ Briuselis I(bis) reglamento 7 straipsnio 1, 3 dalys.

⁵⁰⁰ Briuselis I(bis) reglamento 25-26 straipsniai.

3.2.1.2. Tarptautinių konvencijų jurisdikcijos nustatymo taisyklės

3.2.1.2.1. CMR konvencija

CMR konvencijos 31 straipsnis numato, kad visais ginčytiniais klausimais, kilusiais dėl vežimo, patenkančio į šios CMR veikimo sritį, ieškovas, be teismų, esančių CMR šalyse-dalyvėse, gali kreiptis į teismus valstybės, kurios teritorijoje: *i)* atsakovas turi nuolatinę gyvenamąją vietą, firmos būstinę ar filialą arba agentūrą, kuriems tarpininkaujant buvo sudaryta vežimo sutartis, arba *ii)* yra krovinio priėmimo vežti vieta arba numatyta pristatymo vieta.

Vertinant nuostatą dėl teismų, esančių CMR konvencijos narėse, reikia pažymėti, kad tokia nuostata nereiškia, kad kiekvienu ginčo atveju yra galima kreiptis į bet kurios valstybės narės teismą. Tokia nuostata reiškia šalių teisę sudaryti prorogacinį susitarimą, kuriuo šalys susitaria dėl papildomos jurisdikcijos, šalia *i)* ir *ii)* jurisdikcijų, kurioje esantys teismai, ginčo atveju, taip pat yra kompetentingi nagrinėti kilusį ginčą⁵⁰¹. Yra pažymima, kad į kitus teismus kreiptis yra negalima. Tuo pačiu, CMR konvencija draudžia derogacinius arba išimtinės jurisdikcijos susitarimus. Tai reiškia, kad šalys gali suskurti tik papildomą jurisdikciją tai, kurią įtvirtina CMR konvencija. CMR konvencijos 41 straipsnis draudžia sutarties šalims nukrypti nuo konvencijos nuostatų, o šalių sudarytas susitarimas dėl išimtinės jurisdikcijos būtų laikomas niekiniu⁵⁰².

CMR konvencijos 31 straipsnio 2 dalis įtvirtina *lis pendens* taisyklę, kad jeigu dėl kurio nors ginčo ieškinys jau yra viename nurodytų teismų arba kai toks teismas priėmė sprendimą ginčo klausimu, tai naujas ieškinys tuo pačiu klausimu tarp tų pačių pusių nepriimamas, išskyrus tuos atvejus, kai teismo, kuriam buvo pateiktas pirmasis ieškinys, sprendimas negali būti įvykdytas

⁵⁰¹ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 54.

⁵⁰² Roterdamo teismo 2014 m. rugpjūčio 20 d. sprendimas byloje Nr. C/10/433821 /HA ZA 13-982, kuriame teismas pažymėjo, kad, kadangi iš šalių sutartos nuostatos formuluotės yra matyti, kad šalys tokiu susitarimu siekė nustatyti išimtinę jurisdikciją, tokia sąlyga yra laikytina niekine. Atsižvelgiant į tai, teismas pripažino, kad jis neturi kompetencijos nagrinėti tarp šalių kilusį ginčą.

valstybėje, kurioje pateikiamas naujas ieškinys. CMR konvencijoje įtvirtinta *lis pendens* taisyklė nesuteikia prioriteto šalių susitarimu nurodytam teismui, praplečiančiam kompetentingų teismų sąrašą ginčo atveju. Remiantis CMR konvencijos 31 straipsnio 2 dalimi, jei byla yra iškelta viename iš kompetentingų teismų, kiti teismai turi bylos nenagrinėti.

Jau buvo minėta, kad CMR konvencijos taikymas skirtinguose valstybėse skiriasi ir vienu valstybių teismai (pavyzdžiui Nyderlandų Karalystės) yra labiau palankūs vežėjams, kai kitų valstybių (pavyzdžiui, Vokietijos) teismai yra „draugiškesni“ krovinių siuntėjams. Dėl to praktikoje susiklostė skirtingos CMR įtvirtintos *lis pendens* taisyklės variacijos. Siekdami įtvirtinti savo ribotą atsakomybę vežėjai žalos kilimo atvejais dažnai kreipdavosi į jiems palankesnę teismą su prašymu priimti sprendimą dėl negatyvaus pripažinimo, t.y. nustatyti, kad remiantis jų kaltės forma ir CMR konvencijos nuostatomis, jiems yra taikoma ribota atsakomybė už krovinio praradimu ar sugadinimu sukeltą žalą arba, kad jie nėra atsakingi už kilusią žalą. Pavyzdžiui, Austrijos, Nyderlandų Karalystės, Jungtinės Karalystės teismai tokį ieškinį laikydavo tapačiu ieškiniu, kurį pareikštų krovinio siuntėjas vežėjui tomis pačiomis aplinkybės reikalaujamas priteisti patirtą žalą (*inter alia* netaikyti ribotos vežėjo atsakomybės nuostatų grindžiant vežėjo tyčia ar kalte, prilyginama tyčiai, dėl krovinio praradimo) ar reiškiant regresinį ieškinį juo keliant negatyviu sprendimu išspręstus klausimus. Priešingai tokiam aiškinimui, Vokietijos Aukščiausiasis Teismas savo sprendimuose⁵⁰³ reguliariai kartodavo, kad ieškiniai priteisti žalą nėra tapatūs ieškiniams dėl negatyvaus pripažinimo CMR konvencijos 31 straipsnio prasme⁵⁰⁴.

Šį klausimą išsprendė Teisingumo Teismas byloje *Nipponkoa Insurance Co (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV*⁵⁰⁵ aiškiai ir nedviprasmiškai pasisakydamas: i) kad Briuselis I (bis) 71 straipsnis⁵⁰⁶ aiškinamas kaip

⁵⁰³ Pavyzdžiui, Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2003 m. lapkričio 20 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 102/02 – I ZR 294/02*.

⁵⁰⁴ VERHEYEN, W. Forum clauses in carriage contracts after Brussels I (bis) Regulation: procedural (un)certainty? *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 21, 2015.

⁵⁰⁵ Teisingumo Teismo 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-452/12*.

⁵⁰⁶ Atitinkmuo byloje nagrinėtam Briuselis I reglamento 71 straipsniui.

draudžiantis tarptautinės konvencijos aiškinimą, pagal kurį neužtikrinama galimybė bent jau tokiais pat palankiomis sąlygomis, kokios numatytos šiame reglamente, pasiekti tikslus ir principus, kuriais minėtas reglamentas grindžiamas; ii) kad Briuselis I (bis) 71 straipsnis aiškinamas kaip draudžiantis CMR konvencijos 31 straipsnio 2 dalį aiškinti taip, kad vienoje valstybėje narėje pareikšto ieškinio dėl negatyvaus pripažinimo arba bylos, kurioje priimtas sprendimas dėl negatyvaus pripažinimo, dalykas ir pagrindas nėra tapatūs kitoje valstybėje narėje dėl tos pačios žalos pateikto regresinio ieškinio, kai ginčo šalys arba jų teisių perėmėjai yra tie patys, dalykui ir pagrindui. T.y. Teisingumo Teismas įtvirtino, kad tiek ieškinys dėl žalos priteisinimo, tiek ieškinys dėl negatyvaus pripažinimo, kurių šalys yra tos pačios ir kurie yra grindžiami tomis pačiomis faktinėmis aplinkybėmis yra tapatūs *lis pendens* kontekste.

3.2.1.2.2. Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema

Oro konvencijos numato, kad ieškinys dėl žalos atlyginimo ieškovo nuožiūra privalo būti pareiškiamas vienos iš valstybių, taikytinos konvencijos šalių, teritorijoje arba vežėjo gyvenamosios vietos ar jo pagrindinės ūkinės-komercinės verslo vietos arba ūkinės-komercinės verslo vietos, kurioje buvo sudaryta sutartis, arba paskirties vietos teismui⁵⁰⁷. Oro konvencijos įtvirtina ir papildomą jurisdikciją, kad kai vežimą oru vykdo kitas nei sutartį sudaręs vežėjas (faktinis vežėjas), ieškinys papildomai gali būti pateiktas teismui, kurio jurisdikcijai priklauso faktinio vežėjo gyvenamoji vieta arba jo pagrindinė verslo vieta⁵⁰⁸.

Oro konvencijų nuostatos dėl galimos jurisdikcijos yra suformuotos imperatyviai, numatant, kad ieškinys „privalo būti“ pareiškiamas vienoje iš nurodomų valstybių teismuose. Šį imperatyvą stiprina ir Monrealio konvencijos 49 straipsnis bei Varšuvos sistemos 32 straipsnis. Pastebėtina, kad Oro

⁵⁰⁷ Monrealio konvencijos 33 straipsnis, Varšuvos konvencijos 28 straipsnis.

⁵⁰⁸ Monrealio konvencijos 46 straipsnis, Gvadalacharos konvencijos, papildančios Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo VIII straipsnis.

konvencijų nuostatomis didelę įtaką yra padarę tai, kad jos yra skirtos reglamentuoti ne tik krovinių, bet ir keleivių vežimą. Atsižvelgiant į tai, manytina, kad Oro konvencijų atveju šalys negali sudaryti susitarimo net dėl papildomos jurisdikcijos jau numatytoms dar prieš žalos atsiradimą⁵⁰⁹, o toks jų sudarytas susitarimas būtų laikomas niekiniu⁵¹⁰.

Vertinant Oro konvencijų nuostatas, įtvirtinančias jurisdikcijos nustatymo taisykles, pažymėtina, kad doktrinoje keliamas klausimas ar ieškovas yra visiškai laisvas pasirinkti jurisdikciją, ar jo pasirinkimui turėtų būti taikoma *forum non conveniens* doktrina⁵¹¹. Pastarasis požiūris grindžiamas nuostata, kad, kaip įtvirtina Oro konvencijos, teismo proceso tvarka nustatoma pagal teismo, kuriam buvo pateiktas ieškinys, vietos teisę⁵¹². Vertinant tarptautinę praktiką, pastebėtina, kad, pavyzdžiui, Anglijoje atsakovas neturi teisės stabdyti bylos *forum non conveniens* pagrindu⁵¹³, bet Jungtinėse Amerikos Valstijose dauguma teismų laikosi priešingos pozicijos⁵¹⁴.

3.2.1.2.3. SMGS susitarimas

SMGS susitarimo 47 straipsnio 4 dalis numato labai konkrečią ir nealternatyvią jurisdikcijos nustatymo taisyklę - ieškinys gali būti pateiktas tik tos šalies teismui, kurioje yra atsakovo buveinė. Nors SMGS susitarimas neįtvirtina *lis pendens* taisyklės, tačiau yra mažai tikėtina, kad gali susiklostyti situacija, kuomet ieškinys būtų paduodamas tuo pačiu ir nekompetentingam ginčą nagrinėti teismui.

3.2.1.2.4. CIM taisyklės

⁵⁰⁹ TOMKINS, G., *supra* 406, p. 247.

⁵¹⁰ CARR, I. *International trade law*, 5th ed. London: Routledge, 2014, p. 326.

⁵¹¹ CLARKE, M. A., YATES, D., *supra* 265, p. 353; DEMPSEY, P. S., MILDE, M., *supra* 404, p. 221.

⁵¹² Monrealio konvencijos 33 straipsnio 4 dalis, Varšuvos sistemos 28 straipsnio 2 dalis.

⁵¹³ Anglijos Lordų Rūmų sprendimas civilinėje byloje *Milor SRL and Others v. British Airways plc.* Q.B. 702, 1996.

⁵¹⁴ TOMKINS, G., *supra* 406, p. 64.

CIM taisyklių 46 straipsnis įtvirtina, kad CIM taisyklėmis grindžiami ieškiniai gali būti pareiškiami valstybių narių teismuose ar specialiuosiuose teismuose, kuriuos bendru sutarimu pasirinko šalys, arba teismuose ar specialiuosiuose teismuose tos valstybės narės, kurios teritorijoje: i) yra atsakovo gyvenamoji vieta arba nuolatinė gyvenamoji vieta, pagrindinė buveinė, filialas arba įstaiga, sudariusi vežimo sutartį; ii) yra vieta, kurioje vežėjas perėmė krovinį, arba vieta, į kurią numatoma pristatyti krovinį.

Ieškiniai negali būti pareiškiami kituose teismuose ar specialiuosiuose teismuose⁵¹⁵, kas reiškia, kad šalys taip pat negali sudaryti susitarimo dėl papildomos jurisdikcijos⁵¹⁶.

Papildomai, CIM taisyklių 46 straipsnio 2 straipsnio dalis įtvirtina *lis pendens* taisyklę, taikomą kai yra reiškiamas ieškinys CIM taisyklių pagrindu, numatančią, kad kompetentingam teismui priėmus sprendimą dėl šalių ginčo, naujas ieškinys tuo pačiu pagrindu tarp tų pačių šalių negali būti pareikštas.

3.2.1.2.5. Hamburgo taisyklės

Hamburgo taisyklių 21 straipsnyje yra numatyta, kad ieškovas turi teisę savo nuožiūra kreiptis į kompetentingą, pagal tos valstybės teisę, teismą, esantį vienoje iš šių vietų: i) atsakovo pagrindinėje buveinės buvimo vietos valstybėje; ii) atsakovo gyvenamojoje ar rezidavimo vietoje, jei nėra pagrindinės buveinės vietos; iii) kurioje buvo sudaryta sutartis, jei šioje vietoje atsakovas turi verslo buveinę, padalinį ar atstovybę, per kuriuos sutartis buvo sudaryta; iv) kurioje yra pakrovimo uosto vieta; v) kurioje yra iškrovimo uosto vieta; vi) valstybėje, dėl kurios šalys susitarė sutartyje kaip papildomos jurisdikcijos; vii) vieta, kurioje gabenantis laivas ar kitas tam pačiam savininkui priklausantis laivas buvo sulaikytas.

Kaip ir CMR konvencija, Hamburgo taisyklės papildomai įtvirtina *lis pendens* taisyklę, kad jeigu dėl kurio nors ginčo ieškinys jau yra viename

⁵¹⁵ Sistemiškai vertinant CIM taisyklių 5 ir 46 straipsnius.

⁵¹⁶ CARR, I., *supra* 510, p. 343.

nurodytų teismų arba kai toks teismas priėmė sprendimą ginčo klausimu, tai naujas ieškinys tuo pačiu klausimu tarp tų pačių pusių nepriimamas, išskyrus tuos atvejus, kai teismo, kuriam buvo pateiktas pirmasis ieškinys, sprendimas negali būti įvykdytas valstybėje, kurioje pateikiamas naujas ieškinys⁵¹⁷.

3.2.1.2.6. Hagos-Visbiu taisyklės, CMNI konvencija

Nei Hagos-Visbiu taisyklės, nei CMNI konvencija neįtvirtina tiesioginių normų, reglamentuojančių ginčų, kuriems yra taikomas šių tarptautinių konvencijų teisinis reglamentavimas, jurisdikcijos nustatymo taisyklės. Tai leidžia manyti, kad Europos Sąjungos valstybių narių teismuose teismingumo klausimas bus sprendžiamas remiantis Briuselis I(bis) reglamentu ir dėl to šalys gali sudaryti susitarimą dėl išimtinės jurisdikcijos.

Visgi, nesant kompetentingos institucijos, kuri galėtų užtikrinti vienodą tarptautinių konvencijų aiškinimą ir taikymą, net ir tokioje situacijoje konvencijos interpretavimas skirtingose valstybėse gali skirtis. Minėta, Hagos-Visbiu taisyklės įtvirtina draudimą vežėjui šalių susitarimu mažinti jam nustatytą atsakomybės dydį. Pavyzdžiui, *The Moviken* sprendime⁵¹⁸ Jungtinės Karalystės Lordų Rūmai, remdamiesi šia nuostata, pripažino išimtinį susitarimą dėl jurisdikcijos neteisėtu, kadangi, remiantis pasirinkta jurisdikcija ir joje esančiomis imperatyviomis nuostatomis⁵¹⁹, tokiu atveju vežėjui būtų taikomi didesni civilinės atsakomybės limitai. Teisingumo Teismas nėra nagrinėjęs klausimo, ar Hagos-Visbiu taisyklės įtvirtina jurisdikcijos nuostatas, turinčias pirmumą prieš Briuselis I(bis) nuostatas. Visgi, įvertinant jau tai, kad yra mažai tikėtina tokia situacija, papildomai pastebėtina, kad teisės doktrinoje yra išreiškiama nuomonė, kad tokiu atveju yra mažai tikėtina, kad teismai ims vertinti kitoje valstybėje taikytinas civilinės atsakomybės nuostatas ir

⁵¹⁷ Hamburgo taisyklių 21 straipsnio 4 dalis.

⁵¹⁸ Anglijos Lordų Rūmų sprendimas *civilinėje byloje Owners of Cargo on Board the Morviken v Owners of the Hollandia*. 1 A.C. 565, 1983.

⁵¹⁹ Toje situacijoje pasirinkta jurisdikcija buvo Nyderlandų Karalystėje, kuri nebuvo prisijungusi prie Visbiu protokolo, t.y. joje galiojo Hagos taisyklių įtvirtinami civilinės atsakomybės ribojimo dydžiai.

greičiausiai pripažins sudarytą susitarimą, jei jis atitiks Briuselis I (bis) reikalavimus⁵²⁰.

3.2.2. Briuselis I (bis) ir tarptautinių konvencijų konkurencija

Atsižvelgiant į galimas Briuselis I(bis) ir kitų tarptautinių konvencijų konfliktus, Briuselis I(bis) įtvirtina tokią situaciją reglamentuojanti 71 straipsnį. T.y. Briuselis I(bis) numato, kad jis nedaro poveikio jokioms konvencijoms, kuriose dalyvauja valstybės narės, ir kurios konkrečiose bylose reglamentuoja jurisdikciją arba teismo sprendimų pripažinimą ir vykdymą⁵²¹. Ši nuostata reiškia, kad krovinių gabenimą reglamentuojančių konvencijų nuostatos, reglamentuojančios jurisdikciją, turi pirmenybę prieš Briuselis I(bis) nuostatas. Tačiau tuo pačiu reikia atkreipti dėmesį į tai, kad ši nuostata yra taikoma tik tų konvencijų atžvilgiu, kurios jau galiojo Briuselis I⁵²² reglamento įsigaliojimo dieną⁵²³. Be to, Briuselis I(bis) 71 straipsnis turėtų būti vertinamas sistemiškai kartu su SESV 351 straipsniu⁵²⁴. Todėl valstybės narės, po Briuselis I įsigaliojimo, negali nustatyti ar priimti kitokių jurisdikcijos taisyklių nei tos, kurios yra nustatytos Briuselis I(bis) reglamente⁵²⁵.

Vadinasi, potencialus konfliktas yra sprendžiamas numatant, kad Briuselis I(bis) nedaro poveikio jokioms konvencijoms, kuriose dalyvauja valstybės narės ir kurios konkrečiose bylose reglamentuoja jurisdikciją arba teismo sprendimų pripažinimą ir vykdymą⁵²⁶. T.y. tokiose konvencijose, kaip pavyzdžiui CMR konvencija Lietuvos atveju, įtvirtintos jurisdikcijos nustatymo taisyklės turi pirmenybę nustatant jurisdikciją lyginant su Briuselis I(bis) reglamentavimu.

⁵²⁰ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 1205.

⁵²¹ Briuselis I(bis) reglamento 71 straipsnio 1 dalis.

⁵²² 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo. *OJ L 12, 16.1.2001, p. 1–23*.

⁵²³ Briuselis I(bis) reglamento 69 straipsnis.

⁵²⁴ MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. eds., *supra* 492, p. 1047.

⁵²⁵ VERHEYEN, W., *supra* 504, p. 24.

⁵²⁶ Briuselis I(bis) reglamento 71 straipsnio 1 dalis.

Hagos-Visbiu taisyklės ir CMNI konvencija neįtvirtina jokių jurisdikcijos taisyklių. Dėl šios priežasties ginčų, keliamų valstybės narės teismuose remiantis kuria nors iš šių konvencijų, teisingumas bus nustatomas remiantis Briuselis I(bis) reglamentu. Šiuo atveju svarbu atkreipti dėmesį, kad Briuselis I(bis), lyginant su Briuselis I reglamentu, yra įtvirtinęs naują *lis pendens* taisyklę numatančią, kad jeigu ieškiniai priskiriami išimtinai kelių teismų jurisdikcijai, bet kuris teismas, kitas nei teismas, į kurį buvo kreiptasi pirmiausia, atsisako jurisdikcijos to teismo naudai⁵²⁷. Todėl ginčų Hagos-Visbiu taisyklių ar CMNI konvencijos pagrindu atveju, šalims susitarus dėl išskirtinės jurisdikcijos, teisingas bylą nagrinėti teismas galės be teisinių kliūčių nagrinėti bylą. Tokiu būdu Briuselis I(bis) reglamentas įtvirtinta teisinį jurisdikcijos aiškumą tarptautinio krovinių gabenimo jūra, kuomet taikomos Hagos-Visbiu taisyklės, ir vidaus vandenimis atvejais⁵²⁸.

3.2.3. *Lis pendens* problema tarptautinių konvencijų teisiniame reglamentavime

Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema (kaip ir SMGS susitarimas) neįtvirtina *lis pendens* taisyklės, o tik numato, kurių valstybių teismai turi jurisdikciją nagrinėti ginčą, kylantį iš šių tarptautinių teisės aktų taikymo srities. Priešingai Hagos-Visbiu taisyklėms ir CMNI konvencijai, šiuo atveju Briuselis I(bis) dažniausiai nesuteiks papildomo procedūrinio aiškumo. Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema užkerta kelią papildomų jurisdikcijos nustatymo taisyklių įtraukimui⁵²⁹, todėl jomis nėra galimybės nusistatyti išimtinės jurisdikcijos. Nesant galimybės krovinių vežimo santykio šalims nusistatyti išimtinės jurisdikcijos, nėra galima pasinaudoti Briuselis I(bis) 31 straipsnio 2 dalies suteikiama apsauga nuo piktnaudžiavimo taikant reglamento 29 straipsnį, t.y. atvejai, kai siekiant pradėti procesą buvo kreiptasi į jurisdikcijos neturinį

⁵²⁷ Briuselis I(bis) reglamento 31 straipsnio 1 dalis.

⁵²⁸ VERHEYEN, W., *supra* 504, p. 25.

⁵²⁹ Monrealio konvencijos 49 straipsnis, Varšuvos sutarties 32 straipsnis, Gvadalacharos konvencijos VIII straipsnis.

teismą, o vėliau buvo kreiptasi į jurisdikciją turintį teismą siekiant pradėti procesą byloje tarp tų pačių šalių dėl to paties dalyko ir tuo pačiu pagrindu. Tokiu atveju, kompetentingas teismas neturės galimybės nagrinėti bylą neatsižvelgiant į tai, ar pirmasis teismas, neturintis kompetencijos, jau nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą, ar ne, o turės savo iniciatyva sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus nustatyta teismo, į kurį kreiptasi pirmiausia, jurisdikcija. T.y. šių konvencijų atveju, santykių dalyviai neturi galimybės iš anksto apsidrausti dėl kitos šalies galimo procesinio piktnaudžiavimo. Be to, gali susiklostyti net tokios situacijos, kad, tais atvejais jei šalys vis tiek susitartų dėl jurisdikcijos, teismas, kuris būtų kompetentingas remiantis Monrealio konvencijos ar Varšuvos sistemos nustatyta jurisdikcija, laikytų tokį susitarimą negaliojančiu ir laikytų, kad turi kompetenciją nagrinėti bylą, o valstybės, dėl kurios jurisdikcijos buvo susitarta, teismas nustatytų, kad Monrealio konvencija ar Varšuvos sistema iš viso nėra taikoma ir dėl to laikytų susitarimą galiojančiu bei taip pat laikytų turintis kompetenciją nagrinėti bylą⁵³⁰.

CMR konvencijos, CIM taisyklių ir Hamburgo taisyklių atveju, kaip ir minėta, yra įtvirtintos *lis pendens* taisyklės pačiuose tarptautiniuose dokumentuose. Kadangi krovinių vežimo santykių, kuriems taikomi šie teisės aktai, dalyviai negali savo susitarimu nustatyti išimtinės jurisdikcijos (kaip ir bendra taisyklė, kad tokiuose teisės aktuose nėra galima siaurinti jurisdikciją, o galima ją tik praplėsti), tai šių tarptautinių dokumentų *lis pendens* taisyklė iš esmės apima pirmojo teismo pirmumo teisę nagrinėti bylą ir antrojo teismo pareigą sustabdyti bylos nagrinėjimą iki pirmasis teismas nuspręs dėl savo jurisdikcijos.⁵³¹ Taigi, šiuo atveju iš esmės egzistuoja analogiškos problemos, kaip ir yra aptarta nagrinėjant Monrealio konvenciją bei Varšuvos sistemą, kuomet yra galimas piktnaudžiavimas kreipiantis į nekompetentingą teismą taip vilkinant bylos nagrinėjimą, probleminiai atvejai, kuomet skirtingi teismai

⁵³⁰ VERHEYEN, W., *supra* 504, p. 26.

⁵³¹ T.y., būtent pirmasis teismas, į kurį yra kreipiamasi, ir įgauna kompetenciją nagrinėti bylą, o kitos valstybės teismą, nors jis ir būtų buvęs kompetentingas jei nebūtų paduotas pirmasis ieškinys, su tapačiu ieškiniu kreiptis nėra galima.

skirtingai spręs dėl to, ar atitinkamas tarptautinis aktas yra taikytinas nagrinėjamoje byloje⁵³².

Esančio reglamentavimo netobulumo sukuriamą problematiką gali būti atspindima per pavyzdį. Jei teismui, kompetentingam nagrinėti bylą remiantis CMR konvencijos 31 straipsnio 2 dalimi, pradėjus nagrinėti bylą, viena iš šalių dėl to paties ginčo kreiptųsi su ieškiniu į teismą, kuris yra nurodytas šalių susitarime dėl jurisdikcijos, bei minėtas teismas nelaikytų, kad šiam ginčui yra taikoma CMR konvencija, gali kilti paralelinio bylos nagrinėjimo situacija⁵³³. Tokia situacija iš esmės gali susidaryti tiek tuomet, kuomet teismai skirtingai traktuoja CMR konvencijos 1 straipsnio nuostatas ir CMR konvencijos taikymo sritį, tiek tuomet, kuomet jurisdikcija, dėl kurios šalys sudaro susitarimą, *inter alia* susitarimą dėl išimtinės jurisdikcijos, netaiko CMR konvencijos nustatant ginčo teisingumą⁵³⁴. Tokio paralelinio bylos nagrinėjimo atveju, vykdomas bus tas sprendimas, kuris pirmas bus priimtas bei pateiktas vykdymui⁵³⁵.

Kaip vienas iš tokios situacijos sprendimų gali būti šalių susitarimas dėl jurisdikcijos (detaliau 3.2.4. dalyje). Nors tokia šalių teisė tarptautinių krovinių vežimo konvencijų atvejais ribota, šalys galėtų iš dalies šio ribojimo išvengti susitarimu, viena, pasirenkant forumą, o tuo pačiu susitarime dėl išimtinės jurisdikcijos, antra, įtvirtinant sąlygą dėl sutartinės baudos kuriai nors iš šalių pažeidus išimtinės jurisdikcijos susitarimą bei nustatant, kad šie ginčai teisingi valstybės, kurioje būtų laikoma, kad tarptautinė konvencija nėra taikoma šalių sutarčiai, teismams⁵³⁶. Tokiu būdu šios valstybės teismai taikys Briuselis I(bis) reglamentą ir laikys, kad jie turi kompetenciją nagrinėti šalių ginčą. Kadangi ginčas dėl netesybų nesilaikius susitarimo dėl jurisdikcijos nelaikytinas tapačiu

⁵³² VERHEYEN, W., *supra* 504, p. 26.

⁵³³ VERHEYEN, W., *supra* 55, p. 147.

⁵³⁴ CMR konvencijos 1 straipsnis numato, kad jos taikymui pakanka vežimo tarp skirtingų valstybių teritorijų, kai bent viena iš jų yra konvencijos narė. Pavyzdžiui, vežant į Egiptą ar Kiniją, kreipusis į šių valstybių teismus, pastarieji nebūtų įpareigoti vadovautis CMR konvencija, kadangi ji nėra šių valstybių teisinės sistemos dalis.

⁵³⁵ VERHEYEN, W., *supra* 55, p. 167.

⁵³⁶ TAKAHASHI, K. Damages for breach of a choice-of-court agreement. *Yearbook of private international law*, Vol. 57, 2008, p. 84-86.

ginčui dėl žalos atlyginimo praradus krovinį ar jį sugadinus, yra išvengiama *res judicata* problema⁵³⁷.

3.2.4. Teisė šalių susitarimu nustatyti jurisdikciją

Viena pagrindinių Briuselis I(bis) taisyklių yra ta, kad šalys yra laisvos susitarti dėl to, kurios valstybės teismai turi jurisdikciją spręsti ginčus⁵³⁸.

Briuselis I(bis), lyginant jį su Briuselis I, turi vieną gana reikšmingą naujovę. Anksčiau, Briuselis I reglamento nuostatos susitarimams dėl jurisdikcijos buvo taikomos, jei bent vienos iš šalių gyvenamoji (buveinės) vieta buvo Europos Sąjungos valstybėje narėje. Remiantis Briuselis I(bis) 25 straipsnio 1 dalimi, jeigu šalys, neatsižvelgiant į jų nuolatinę gyvenamąją (buveinės) vietą, yra susitarusios, kad valstybės narės teismas arba teismai turi jurisdikciją spręsti bet kuriuos ginčus, kilusius arba galinčius kilti iš konkrečių teisinių santykių, tas teismas (tie teismai) turi jurisdikciją, išskyrus atvejus, kai pagal tos valstybės narės teisę susitarimas yra niekinis turinio galiojimo atžvilgiu. Tai reiškia, kad šalys gali pasirinkti valstybės narės teismo jurisdikciją savo ginčo sprendimui, nepriklausomai nuo jų gyvenamosios (buveinės) vietos.

Kita vertus, kaip jau buvo pažymėta, CMR konvencija, CIM taisyklės, Hamburgo taisyklės, Varšuvos sistema bei Monrealio konvencija turi jurisdikcijos nustatymo taisykles, turinčias pirmenybę prieš Briuselis I(bis) nuostatas, kurios numato siauresnę šalių teisę susitarti dėl jurisdikcijos. T.y. iš esmės šalys dažniausiai yra apribojamos tiesiog galimybe susitarti dėl papildomos jurisdikcijos. Tai, kartu su netobulu *lis pendens* reglamentavimu, kuria galimybę šalių nesąžiningumui ir piktnaudžiavimui, bylos nagrinėjimui keliuose teismuose vienu metu (detaliau 3.2.3. dalyje).

Vertinant šalių teisę susitarti dėl jurisdikcijos, paminėtina kad CMR konvencijos 31 straipsnio 1 dalis reglamentuoja šalių susitarimus dėl jurisdikcijos, bet nenumato, kokios formos ties susitarimai turėtų būti sudaryti.

⁵³⁷ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 38.

⁵³⁸ Briuselis I(bis) reglamento 25 straipsnio 1 dalis.

Dėl to teisės doktrinoje egzistuoja trys nuomonės šiuo klausimu: i) susitarimui dėl jurisdikcijos nėra keliamas formos reikalavimas; ii) taikoma nacionalinė teisė reglamentuoja reikalavimus susitarimo dėl jurisdikcijos formai; iii) susitarimo formos reguliavimui turėtų būti taikomas Briuselis I(bis) 25 straipsnis⁵³⁹. Visgi, atsižvelgiant į tai, kad CMR konvencijos 31 straipsnio 1 dalis leidžia tik neišimtinus susitarimus dėl papildomos jurisdikcijos, kurie negali pakeisti CMR konvencijoje įtvirtinamas jurisdikcijas ir tai, kad dėl tokios ribotos susitarimo laisvės susitarimai, kuriems nėra keliamas joks formos reikalavimas, nepažeidžia Briuselis I(bis) principų, vyraujanti nuomonė yra ta, kad jurisdikcijos susitarimams CMR konvencijos 31 straipsnio prasme nėra keliamas formos reikalavimas⁵⁴⁰. Tačiau vertinant Briuselis I(bis) santykį su nacionaliniu teisiniu reglamentavimu, pastebėtina, kad jis turi viršenybę prieš bet kokią Europos Sąjungos valstybių narių teisę, reglamentuojančią Briuselis I(bis) 25 straipsnyje reglamentuojamą susitarimų dėl jurisdikcijos sritį. Netgi nacionalinės teisės bandymai vertinti tokius susitarimus nesąžiningų sąlygų kontekste yra nepriimtini⁵⁴¹, kaip ir tai, jei būtų sprendžiamas tokių susitarimų teisėtumas remiantis tuo ar egzistuoja objektyvus ryšys tarp teisinio santykio ir pasirinkto teismo⁵⁴². Remiantis Briuselis I(bis) 25 straipsniu, nėra reikalaujama, kad bent viena iš susitariančių šalių turėtų nuolatinę savo gyvenamąją (buveinės) vietą kurioje nors iš Europos Sąjungos valstybių narių. Tam, kad susitarimas dėl jurisdikcijos būtų teisėtas, jis turi numatyti, kad ginčą nagrinėti yra kompetentingas vienas iš Europos Sąjungos valstybių narių teismų.

Kita vertus, būtina pastebėti, kad nepaisant Briuselis I(bis) įtvirtinto pagarbos priimtiems tarptautiniams įsipareigojimas principo, jis nėra absoliutus. Tarptautinių konvencijų jurisdikcijos nuostatų taikymas negali pažeisti pagrindinių principų, įtvirtintų Briuselis I(bis) reglamente⁵⁴³. Teisingumo Teismo *TNT v AXA* sprendime (kuriame pateikti motyvai buvo

⁵³⁹ MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. *eds.*, *supra* 492, p. 597.

⁵⁴⁰ *Ibid*, p. 597.

⁵⁴¹ Teisingumo Teismo 1999 m. kovo 16 d. sprendimas *byloje Nr. C-159/97*, para. 56.

⁵⁴² *Ibid*, para 50; Teisingumo Teismo 1997 m. vasario 20 d. sprendimas *byloje Nr. C-106/95*, para. 56.

⁵⁴³ MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. *eds.*, *supra* 492, p. 596.

pakartoti jau minėtoje *Nipponka Insurance Co (Europe) Ltd v Inter-Zuid Transport BV* byloje⁵⁴⁴) teismas pažymėjo, kad nors iš pateiktų svarstymų matyti, kad pagal Briuselis I 71 straipsnį bylose, kurioms taikomos specialios konvencijos, šios konvencijos taikomos, vis dėlto taikant tokias taisykles negalima pažeisti principų, kuriais Europos Sąjungoje grindžiamas teismų bendradarbiavimas civilinėse ir komercinėse bylose, kaip antai: siekis įgyvendinti laisvą civilinėse ir komercinėse bylose priimtų sprendimų judėjimą, kompetentingų jurisdikcijų nuspėjamumo, teisinio saugumo bylos šalims, gero teisingumo administravimo, vienu metu vykstančių teismo procesų galimybės maksimalaus sumažinimo, taip pat tarpusavio pasitikėjimo teisingumu Europos Sąjungoje principai. Todėl Briuselis I 71 straipsnio turinys negali prieštarauti principams, kuriais grindžiami teisės aktai, kurių jis yra sudėtinė dalis. Todėl šio reglamento taikymo srityje, kaip antai tarptautinis krovinių vežimas keliais, specialios konvencijos, kokia yra CMR konvencija, nuostatos negali būti taikomos, jei dėl tokio taikymo sukeltos mažiau palankios tinkamo vidaus rinkos veikimo įgyvendinimui pasekmės nei tos, kurias lemia minėto reglamento nuostatos. Dėl to, yra darytina išvada, kad jurisdikcijos taisyklės, įskaitant *lis pendens* taisykles, nustatytas Briuselis I 71 straipsnyje nurodytose specialiose konvencijose, gali būti taikomos Europos Sąjungoje tik tiek, kiek jos suteikia didelį nuspėjamumo laipsnį, palengvina teisingumo administravimą ir leidžia maksimaliai sumažinti vienu metu vykstančių teismo procesų atsiradimo riziką⁵⁴⁵.

Dėl teisinių CMR konvencijos, CIM taisyklių, Monrealio konvencijos, Hamburgo taisyklių nuostatų, sutarties sudarymo momentu iš esmės yra neįmanoma prognozuoti, kurios valstybės teismas bus kompetentingas ir nagrinės bylą. Tuo pačiu reikia atsižvelgti, kad nepaisant siekio, kad tarptautiniai susitarimai unifikuotų teisę ir būtų taikomi vienodai, yra pateiktas ne vienas pavyzdys, kuomet šis tikslas nėra pasiekiamas ir skirtingų valstybių teismuose tas pats ginčas gali būti sprendžiamas skirtingai. Teisiniai reguliavimai,

⁵⁴⁴ Teisingumo Teismo 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-452/12*.

⁵⁴⁵ Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-533/08*, para. 49, 51, 53.

neleidžiantys šalims susitarti dėl išimtinės jurisdikcijos ir neįtvirtinantys tinkamos *lis pendens* taisyklės, negali būti laikomi kaip atitinkantys Europos Sąjungos principus, įtvirtintus Teisingumo Teismo praktikoje⁵⁴⁶ ir Briuselis I(bis) reglamente, tokios nuostatos, priešingai, yra neaiškos, sukeliančios atskirais atvejais paralelaus bylos nagrinėjimo grėsmę ir sukuriančios galimybę šalims piktnaudžiauti procesu.

Dėl nurodytos Teisingumo Teismo praktikos, yra tikėtina, kad Teisingumo Teismas, remdamasis nurodytais argumentais, „kišis“ į tarptautinių susitarimų nuostatų, nustatančių jurisdikcijos nustatymo taisykles, taikymo sritį ją siaurindamas jei dėl tokio jų taikymo kiltų paralelaus bylos nagrinėjimo grėsmė. Taip pat, yra tikėtina, kad įsigaliojus Briuselis I(bis), Teisingumo Teismas gali pripažinti nepateisinamomis tarptautinių konvencijų nuostatas, ribojančias šalims teisę susitarti dėl išimtinės jurisdikcijos⁵⁴⁷.

Visgi nereiktų visiškai suabsoliutinti Teisingumo Teismo doktrinos ir visiškai paneigti tarptautinių susitarimų nuostatų, nustatančių jurisdikcijos taisykles. Teisingumo Teismas byloje *Nickel & Goeldner Spedition GmbH v UAB Kintra UAB*⁵⁴⁸ pažymėjo, kad nors Briuselis I 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antra įtrauka, kurios tekste minima tik vykdymo vieta, ieškovui suteikia mažesnę pasirinkimą nei CMR konvencijos 31 straipsnio 1 punktas, pagal kurį galima rinktis krovinio priėmimo vežti vietą ar pristatymo vietą, vis dėlto ši aplinkybė negali paneigti CMR konvencijos 31 straipsnio 1 punkto suderinamumo su principais, kuriais Europos Sąjungoje grindžiamas teismų bendradarbiavimas civilinėse ir komercinėse bylose. Teisingumo Teismas dėl vežimo sutarčių yra pripažinęs, kad tam tikrais atvejais ieškovas gali turėti galimybę pasirinkti išvykimo vietos arba atvykimo vietos teismą. Šiuo atžvilgiu jis pabrėžė, kad tokia ieškovui suteikta pasirinkimo galimybė atitinka ne tik artumo kriterijų, bet ir nuspėjamumo reikalavimą, nes ji ir ieškovui, ir atsakovui leidžia lengvai nustatyti teismus, kuriuose gali būti pareikštas ieškinys. Maža to,

⁵⁴⁶ VERHEYEN, W., *supra* 504, p. 36.

⁵⁴⁷ *Ibid.*

⁵⁴⁸ Teisingumo Teismo 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimas byloje Nr. C-157/13, para. 41.

ji atitinka teisinio saugumo tikslą, nes pagal Briuselis I 5 straipsnio 1 punkto b papunkčio antrą įtrauką ieškovo pasirinkimas yra apribotas dviem teismais. Todėl vien tai, kad konvencijų nuostatos numato kiek mažiau aiškų teisinį jurisdikcijos nustatymo reguliavimą nelemia galimybės šių nuostatų visiškai netaikyti.

Galiausiai, ne visi doktrinoje teigiamai vertina Teisingumo Teismo atliktą tarptautinių konvencijų nuostatų, įtvirtinančių jurisdikcijos nuostatas, vertinimą Briuselis I(bis) siekiamų apsaugoti ir užtikrinti tikslų bei vertybių kontekste⁵⁴⁹. Yra pažymima, kad tokia Teisingumo Teismo interpretacija yra sudėtingai suderinama su Briuselis I(bis) 71 straipsnio ir preambulės 35 punkto nuostatomis. Tuo pačiu, manoma, kad reglamento rengėjams norit pasiekti Teisingumo Teismo suformuotą vertinimo efektą, tas galėjo būti daroma remiantis SESV 351 straipsniu, o dabar, remiantis Teisingumo Teismo doktrina, gali būti atvejų, kuomet valstybės narės bus verčiamos pažeisti savo prisiimtus tarptautinius įsipareigojimus⁵⁵⁰.

3.2.5. Jurisdikcijos nustatymas multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju

Jurisdikcijos nustatymas reikšmingai priklauso nuo to ar krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina tarptautinė krovinių vežimo konvencija (ir kokia). Todėl vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų taikymo srities vertinimas turi ypatingai didelę įtaką sprendžiant dėl bylos, kilusios iš multimodalinio krovinių vežimo sutarties, teisingumo. Pavyzdžiui, jeigu nėra galima nustatyti žalos kilimo vietos, Europos Sąjungos valstybės narės teismas teisingumą nustatinėtų remdamasis Briuselis I(bis) reglamentu. Tačiau tais atvejais, kai, pavyzdžiui, yra nustatoma, kad multimodalinio krovinių vežimo metu žala kilo vežimo keliais metu, jurisdikcijos nustatymo taisyklių taikymas priklauso nuo

⁵⁴⁹ MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. *eds.*, *supra* 492, p. 1052-1053.

⁵⁵⁰ MANKOWSKI, P. *EuGVVO, Brüssel Ia-VO und Spezialübereinkommen*. *TranspR*, 2014, p. 129, 132.

CMR konvencijos taikymo srities vertinimo. T.y. pasirinkus *Quantum* byloje suformuotą poziciją, teisingumas bus nustatomas vadovaujantis CMR konvencijos nuostatomis, o pasirinkus *Godafoss* byloje suformuotą poziciją, teisingumui nustatyti bus naudojami nacionalinės arba supra-nacionalinės teisės institutai, Europos Sąjungos atveju – minėtas Briuselis I(bis) reglamentas.

Vertinant Briuselis I(bis) ir tarptautinių sutarčių konkurenciją multimodalinių krovinių sutarčių atveju, reikia atkreipti dėmesį, kad, kaip jau buvo pažymėta, nemaža dalis tarptautinių sutarčių nėra tiesiogiai taikomos reglamentuojant multimodalines krovinių gabenimo sutartis. Tokiu atveju, susiduriame su situacija, kuomet sutarčiai taikytina teisė nustatoma vadovaujantis nacionaline teise (kurios dalimi šiuo atveju tarptautinės pervežimus reglamentuojančios konvencijos tampa). To pasekoje, Europos Sąjungos teisė turi pirmenybę prieš nacionalinę teisę ir dėl to, jurisdikcija turi būti nustatoma vadovaujantis Briuselis I(bis) reglamentu, o ne tarptautiniais susitarimais, kadangi pastarieji šiuo atveju yra vertintini kaip nacionalinės teisės dalis, neturinti aukštesnės teisinės galios ar tarptautinių įsipareigojimų vykdymo privalomumo požymių. Ir jei tarptautinių susitarimų atveju, atsižvelgiant į jų nuostatas, nėra galima nustatyti išimtinės jurisdikcijos ar siaurinančios jurisdikcijos, tai remiantis Briuselis I(bis) reglamentu, viena, toks susitarimas yra galimas, antra, yra taikoma Briuselis I(bis) 31 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta apsauga nuo bandymų piktnaudžiauti *lis pendens* taisykle. Tai reiškia, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartyje yra tikslinga sudaryti susitarimą dėl išimtinės jurisdikcijos nepaisant to, kad dalyje santykių jis ir nebūtų taikomas.

Galiausiai, multimodalinio krovinių vežimo sutarties pagrindu kilusio ginčo jurisdikcijai, kuomet yra taikytinos 3.2.1.2.1.-3.2.1.2.2. bei 3.2.1.2.4.-3.2.1.2.5. dalyse aptartos jurisdikcijos nustatymo taisyklės, nustatyti didelę reikšmę turi krovinio priėmimo ir pristatymo vietos traktavimas.

Kaip yra aptarta 1.1. dalyje, multimodalinė krovinių vežimo sutartis pasižymi tuo, kad jos pagrindu MTO prisiima atsakomybę nuo pradinės krovinio priėmimo vietos iki galutinės krovinio pristatymo vietos. Todėl, tokios išsiuntimo/pristatymo vietos kartu dažnai nesutaps su atskiro etapo

išsiuntimo/pristatymo vietomis. Todėl kyla klausimas, kaip turėtų būti nustatoma ši vieta – vadovaujantis konkretaus etapo priėmimo/pristatymo vietomis ar visos multimodalinio krovinių vežimo priėmimo/pristatymo vietomis.

Kaip jau yra minėta, remiantis multimodalinio krovinių vežimo sutartimi egzistuoja vienas išsiuntimo taškas ir vienas krovinio gavimo taškas, kurie nustatomi remiantis vietomis, kur siuntėjas perduoda krovinį MTO atsakomybėn ir kur krovinį MTO perduoda gavėjui⁵⁵¹. Manytina, tai implikuoja, kad tais atvejais, kuomet ieškinys reiškiamas MTO ir yra tiesiogiai taikytina kuri nors vienuose krovinių vežimo konvencija, turėtų būti vadovujamasi būtent multimodalinio krovinių vežimo sutartimi nustatytomis išsiuntimo/pristatymo vietomis. Priešingas aiškinimas būtų nesąžiningas MTO atžvilgiu: nepaisant to, kad sutarties pagrindu jis yra atsakingas už krovinio pristatymą iš konkrečio išsiuntimo taško į konkretų pristatymo tašką, dėl atskiroms vežimo dalims taikytino reguliavimo potencialiai atsirastų eilė papildomų išsiuntimo/pristatymo vietų, tiesiogiai nesusijusių su sutartiniais įsipareigojimais, dėl ko ginčo jurisdikcija taptų sunkiai prognozuojama.

Pažymėtina, kad išsiuntimo/pristatymo vietos klausimas nustatant jurisdikciją yra aktualesnis tuomet, kai yra vadovujamasi nuostata, kad vienuose tarptautinio krovinių vežimo konvencijos visais atvejais yra taikytinos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, tiek, kiek yra gabenama konvencijos reglamentuojama transporto rūšimis. Laikantis 3.1.3.-3.1.4. dalyse pagrįstos pozicijos, kad vienuose tarptautinės krovinių vežimo konvencijos yra taikytinos tiesiogiai tik tuomet, kai tai eksplicitiškai numatyta pačiose konvencijose, nagrinėjamos problemos mastas ženkliai sumažėja. Kaip matyti iš 3.2.1.2.1.-3.2.1.2.6. dalyse atliktos analizės, atsižvelgiant į 3.1.3.-3.1.4. dalyse identifikuota konvencijų tiesioginio taikymo sritį, šiuo atveju toks klausimas gali kilti tik Oro konvencijų ir Hamburgo taisyklių taikymo atveju ir tai, tik tais atvejais, kuomet krovins oru ar jūra gabenamas tarp dviejų

⁵⁵¹ THOMAS, R., *supra* 28, p. 764-765.

konvencijos valstybių narių. Taip yra, kadangi Hagos-Visbiu taisyklės ir CMNI konvencija nereglamentuoja jurisdikcijos nuostatų, SMGS susitarimas nesieja jurisdikcijos su išsiuntimo/pristatymo vietomis, o CMR konvencijos ir CIM taisyklių taikymo multimodaliniam krovinių vežimui atvejais sutarties išsiuntimo/pristatymo vieta sutampa su teisinio režimo taikymo išsiuntimo/pristatymo vietomis (kadangi, įtraukus papildomą etapą, kuriam nebūtų taikomas reglamentavimas, reglamentavimas nebebūtų taikomas visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai).

Pastebėtina, kad problematika šiuo klausimu dažniausiai yra keliamą, kai MTO konkrečiam vežimo etapui pasisamdo subvežėją⁵⁵². T.y. logiška, kadangi jei MTO visą vežimą kelių rūšių transporto priemonėmis atliktų asmeniškai, nekiltų klausimo, kur yra išsiuntimo/pristatymo vieta. Visgi, šiuo atveju, manytina nėra įvertinamas vienas aspektas. 3.3.2. dalyje yra nustatyta, kad teisinis vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų reglamentavimas galimybės reikšti tiesioginį ieškinį subvežėjui klausimu įtvirtina labai skirtingą reglamentavimą: Oro konvencijos, CMNI konvencija, CIM taisyklės ir Hamburgo taisyklės leidžia reikšti ieškinį tiesiogiai subvežėjui, CMR konvencija, SMGS susitarimas, Hagos-Visbiu taisyklės to nenumato. Vadinas, toks klausimas yra aktualus tik Oro konvencijų, CMNI konvencijos, CIM taisyklių ir Hamburgo taisyklių atveju. Kitais atvejais, tik MTO turi teisę reikšti tiesiogiai ieškinį subvežėjui ir jurisdikcija yra nustatoma jų tarpusavyje sudarytos sutarties pagrindu. Jei ieškinys yra reiškiamas deliktinių normų pagrindu, tokiu atveju vėl nėra taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutartis.

Kaip yra pažymėta 3.3.2. dalyje, bendrąja prasme yra laikytina, kad galimybė siuntėjui/gavėjui reikšti tiesioginį ieškinį subvežėjui yra ydinga. T.y. tiek krovinių vežimo sutarties, tiek multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju siuntėjas/gavėjas turėtų turėti teisę reikšti tiesiogiai ieškinį tik sutartiniam (-iams) vežėjui (-ams). Visgi, teisės aktams numatant tokią galimybę, yra spręstinas jurisdikcijos klausimas.

⁵⁵² MESSENT, A., GLASS, D.A. *CMR: Contracts for the international Carriage of Goods by Road*, London: LLP, 2000, p. 246, para. 10.35; HOEKS, M., *supra* 13, p. 94.

Doktrinoje yra pažymima, kad yra nesąžininga, kuomet subvežėjui kyla neigiamos pasekmės dėl to, kad jo vežimas yra didesnės sutarties, apie kurią jis galbūt net nežino dalis⁵⁵³. Kita vertus, lygiai taip pat nesąžiningos pasekmės kiltų MTO, aiškinant, kad galima reikšti ieškinį vadovaujantis konkrečios vežimo išsiuntimo/pristatymo vietomis, kadangi dažnu atveju reiškiant ieškinį subvežėjui MTO atsakytų solidariai (pavyzdžiui, CMNI konvencijos, Hamburgo taisyklių atveju (detaliau 3.3.2. dalyje). Galiausiai, lygiai taip pat siuntėjas/gavėjas gali atsidurti nesąžiningai blogesnėje padėtyje, kuomet jis netektų teisės reikšti ieškinį valstybėje, kurioje yra išsiuntimo ar pristatymo vieta, ir kuri, vertinant siekiamo rezultato prasme, yra esminė (siuntėjas/gavėjas neturi esminio intereso, kad krovinys atsidurtų tarpiniame taške, esminis interesas egzistuoja, kad krovinys atsidurtų pristatymo vietoje). Net ir multimodalinio krovinių vežimo sutartį kvalifikavus kombinuotąja (mišria) sutartimi, manytina, nėra galimas jos skaidymas jurisdikcijos prasme atskirais etapais. Tokia pozicija grindžiama multimodalinio krovinių vežimo sutarties esme, kuri, tame tarpe, atspindi ir MTO įsipareigojime vykdyti gabenimą bei būti atsakingu viso gabenimo metu, nuo išsiuntimo taško iki pristatymo taško. Tokiu būdu būtų paneigiama multimodalinio krovinių vežimo sutarties esmė ir priežastys, kodėl ji atsirado bei grįžtama į situaciją, kuomet *de facto* yra sudaroma ne multimodalinio krovinių vežimo sutartis, o kelios atskiros vežimo sutartys bei ekspedijavimo sutartis, skirta tarp atskirų vežimų MTO vykdomų pareigų reglamentavimui.

Todėl esminis aspektas šiuo atveju sprendžiant klausimą yra tai, kad ginčas yra inicijuojamas multimodalinio krovinių vežimo sutarties, kurioje yra nustatytos išsiuntimo/pristatymo vietos, pagrindu. T.y. nepaisant to, kad ieškinys reiškiamas subvežėjui, jis reiškiamas ne subvežimo sutarties pagrindu. Jurisdikcija, nesusijusi su subvežėjo sudarytu kontraktu, yra viena iš neigiamų pasekmių, kylančių subvežėjui, dėl egzistuojančio teisinio reguliavimo, kurią jis

⁵⁵³ HOEKS, M., *supra* 13, p. 95.

turėtų įvertinti ir, prieš sudarydamas sutartį, pareikalauti siuntėjo/MTO pateikti tam reikšmingą informaciją.

3.3. MTO civilinė atsakomybė

3.3.1. MTO civilinės atsakomybės sistema

MTO civilinės atsakomybės taisyklės pirmiausia priklauso nuo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai (sutarties daliai, kurios metu kilo žala) taikytino teisinio reglamentavimo. T.y. jei tarptautinė konvencija yra taikytina tiesiogiai, jos reglamentavimo apimtyje MTO civilinė atsakomybė bus nustatoma vadovaujantis tos konvencijos nuostatomis.

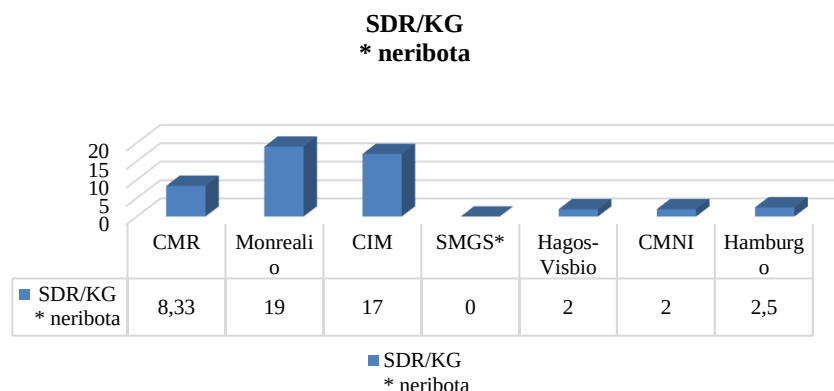
Visgi, kaip matyti iš 3.1.3.-3.1.4. dalyse atliktos analizės, dažniausiai tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos nėra taikytinos tiesiogiai šalių sudarytai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Tokiu atveju, nesant unifikuoto tarptautinio multimodalinių krovinių vežimo teisinio reguliavimo, MTO civilinė atsakomybė yra vertinama vadovaujantis nacionalinės teisės normomis. Todėl reikšmingą vaidmenį nustatant MTO civilinę atsakomybę vaidina multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimas nacionalinėje teisėje, specialiosios, jei tokių yra, nacionalinės teisės normos, skirtos reguliuoti multimodalinius krovinių vežimus. MTO civilinė atsakomybė gali būti vieninga (bendra visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai) arba gali būti segmentinė (tinklinė). Atskirais atvejais, jei nacionalinėje teisėje yra įtvirtintas multimodalinių krovinių vežimų teisinis reglamentavimas, jis gali įtvirtinti modifikuotą segmentinę (tinklinę) MTO civilinę atsakomybę.

Vienoje iš nedaugelio Lietuvoje nagrinėtų bylų, kurioje buvo vertinamas multimodalinio krovinių vežimo institutas, buvo pažymėta, kad tarptautinėje ir užsienio valstybių teisinėje praktikoje vyrauja multimodalinio vežimo operatoriaus civilinės atsakomybės režimo nustatymas pagal „tinklo sistemos“ (angl. *network-system*) kriterijų, t. y. vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą sąlygos ir apimtis nustatoma pagal teisę,

reglamentuojančią krovinių vežimo stadiją, kurioje buvo padaryta žala⁵⁵⁴. T.y. Lietuvoje teismo nagrinėjimo metu teismas rėmėsi švelniąja teise (angl. *soft law*) (tiesa, motyvacijoje nepateikdamas nuorodos, kad tarptautine praktika yra remiamasi dėl to, kad teismas multimodalinio krovinių vežimo sutartį kvalifikuoja mišria sutartimi) bei MTO taikė segmentinę (tinklinę) civilinę atsakomybę. Toks sprendimas turi didelę praktinę reikšmę.

Vertinant skirtingų tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatas, skirtas vežėjo civilinei atsakomybei reglamentuoti, pastebėtina, kad jos skiriasi itin reikšmingai. Net nevertinant tokių reikšmingų nuostatų kaip sąlygos, atleidžiančios nuo civilinės atsakomybės, pretenzijos pareiškimo terminai ar ieškinio senaties terminai, galima pastebėti, kad, pavyzdžiui, atvejais, kuomet MTO civilinei atsakomybei yra taikytina CMR konvencija, MTO civilinė atsakomybė yra ribojama 8,33 SDR/kg. Tačiau, jei MTO civilinei atsakomybei būtų taikytinos CIM taisyklės, ši riba padidėtų iki 17 SDR/kg, o jei būtų taikytinas Monrealio konvencijoje įtvirtintas teisins reguliavimas, civilinės atsakomybės ribojimo dydis būtų net 19 SDR/kg (3 pav.).

3 pav. Civilinės atsakomybės ribojimo palyginimas SDR/kg⁵⁵⁵



⁵⁵⁴ Lietuvos apeliacinio teismo 2014 m. gruodžio 18 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 2A-1414/2014*.

⁵⁵⁵ Hagos-Visbio taisyklės, CMNI konvencija ir Hamburgo taisyklės numato alternatyvius žalos ribojimo dydžius: Hagos-Visbio taisyklės ir CMNI konvencija numato 666,67 SDR/paketas ribojimą, Hamburgo taisyklės numato 835 SDR/paketas ribojimą. Vertinant šią alternatyvą, pirmiausia, reikia pastebėti, kad sprendžiant atlygintinos žalos dydžio nustatymo klausimą yra taikomas ta žalos apskaičiavimo forma, pagal kurią faktinėje situacijoje atlygintinos žalos dydis yra didesnis. Konteinerizacija savo ruožtu sukėlė naujų šios nuostatos taikymo problemų: kilo klausimas ar paketu turėtų būti laikomas visas konteineris, ar atlygintinos žalos dydžio limitas paketui turėtų būti taikomas kiekvienam paketui, esančiam konteineryje, individualiai? Remiantis Hagos-Visbio ir Hamburgo taisyklėmis, nustatytas limitas turėtų būti taikomas kiekvienam paketui, kuris individualiai yra nurodytas krovinių vežimo dokumentuose.

Vadinasi, taikant segmentinę (tinklinę) civilinės atsakomybės sistemą, MTO civilinė atsakomybė reikšmingai varijuoja priklausomai nuo to, kuriame vežimo etape kilo žala ir kokios vežimo rūšies teisinis reguliavimas dėl to yra taikomas.

Kartais tokį egzistuojantį skirtumą (ar, kitaip sakant, segmentinės civilinės atsakomybės sistemos taikymą) yra sudėtinga paaiškinti. Multimodalinio krovinių vežimo (kaip ir transporto integracijos sutarties) atveju, siuntėjas, sudarydamas vežimo sutartį, dažniausiai net neturi jokio intereso, kad krovinyb būtų gabenamas koku nors konkrečiu krovinių vežimo būdu. Krovinių siuntėjui būtų gerokai paprasčiau, jei sudarytai vežimo sutarčiai ir MTO civilinei atsakomybei būtų taikomos tokios pačios teisinės nuostatos, nepriklausomai nuo to, kokia krovinių vežimo rūšimi krovinyb yra gabenamas⁵⁵⁶. Žinoma, krovinių siuntėjas turi galimybę deklaruoti faktinę krovinių vertę (*ad valorem*) ir tokiu būdu gauti kompensaciją už visą krovinių sugadinimu ar praradimu patirtą žalą⁵⁵⁷. Tačiau tai yra daugiau teorinė galimybė: toks elgesys nėra plačiai paplitęs, o krovinių siuntėjas neturi didelio intereso taip elgtis, nes tokiu būdu jo draudimo įmoka dažnu atveju nesumažėja, tačiau didėja krovinių vežimo kaina⁵⁵⁸.

Galiausiai, be to, kad nėra turiningojo pagrindo, pateisinančio skirtingą MTO civilinę atsakomybę skirtingais vežimo etapais, doktrinoje yra sutinkama ir nuomonė, kad MTO civilinės atsakomybės taikymo sistemos, sutinkamos praktikoje, dažniausiai paremtos segmentinės atsakomybės ar modifikuotos segmentinės atsakomybės principu⁵⁵⁹, sukelia neprognozuojamumą ir teisinį netikrumą – taikytinos civilinės atsakomybės (*inter alia* jos ribojimo) taisyklės turi būti nustatinėjamos kiekvieną kartą vadovaujantis individualiomis situacijos

⁵⁵⁶ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 123.

⁵⁵⁷ Atskirais atvejais tokia galimybė seka iš to, kad šalys gali nukrypti nuo nustatytų taisyklių didindamos vežėjo civilinę atsakomybę, kitu atveju tai yra įtvirtinta tiesiogiai, pavyzdžiui Hagos-Visbio taisyklių IV straipsnio 5 dalies a punktas, CIM taisyklių 34 punktas, Monrealio konvencijos 22 straipsnio 3 dalis, CMR konvencijos 26 straipsnio 2 dalis.

⁵⁵⁸ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 115.

⁵⁵⁹ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 72; RAMBERG, J., *supra* 34, p. 176-179; DE WITT, R. *supra* 12, p. 138-146.

faktinėmis aplinkybėmis. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo įtvirtinama MTO civilinės atsakomybės sistema, kaip ir visas teisinis reguliavimas, turi padėti mažinti šiuo metu egzistuojančius frikcinius kaštus, skatinti multimodalinio krovinių vežimo konkurencingumą bei tuo padėti kuriant tvarią transporto politiką Europos Sąjungoje. 2001 m. atliktas tyrimas parodė, kad žalų administravimo kaštai multimodaliniuose krovinių vežimuose, esamo teisinio reguliavimo kontekste, kuriame dominuoja segmentinės (tinklinės) civilinės atsakomybės sistemos taikymas, sudaro apie 20 proc. visų patiriamų administracinių kaštų, kurie, manytina, galėtų būti sumažinti taikant aiškesnę ir paprastesnę MTO civilinės atsakomybės sistemą.

Nors segmentinė (tinklinė) MTO civilinės atsakomybės sistema leidžia išspręsti MTO atgręžtinio reikalavimo subvežėjams problemą (detaliau 3.3..1.1. dalyje), tačiau, laikytina, tai nėra pakankama, kad atsvertų aukščiau nurodytus trūkumus. Tuo pačiu, tenka pastebėti, kad, segmentinė (tinklinė) atsakomybės sistema dažnai multimodaliniuose krovinių vežimuose neleidžia išspręsti žalos atlyginimo reglamentavimo klausimo, kadangi multimodaliniame krovinių vežime dažnu atveju, ypatingai kuomet kroviny yra gabenamas konteineriu, yra sudėtinga nustatyti kuriuo vežimo etapo metu žala įvyko ar tenka pripažinti, kad žala kilo laipsniškai (nežinant konkrečių proporcijų) kelių vežimo etapų metu. Galiausiai, su tokia pačia situacija yra susiduriama ir tais atvejais, kuomet egzistuoja tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo tarpai, t.y. atvejai, kuomet vienos rūšies krovinių vežimo konvencijos taikymas jau yra pasibaigęs, o kitos neprasidėjęs: pavyzdžiui, vežėjas keliais yra baigęs vežimą ir perdavęs krovinį sandėliui, o vežėjas oru dar nėra priėmęs krovinio iš sandėlio. Tokia situacija sukuria teisinį netikrumą, didina frikcinius kaštus: multimodalinio krovinių vežimo santykių dalyviai nežino, koks teisinis bei civilinės atsakomybės režimas bus pritaikytas konkretaus ginčo atveju, kokios civilinės atsakomybės ribos bus taikomos MTO.

Siekiant išspręsti civilinės atsakomybės, kuomet nėra žinoma, kuomet žala kilo, ar kuomet tam laikotarpiui nėra taikytina jokia tarptautinė krovinių vežimo konvencija, problemas, nacionalinėje teisėje yra taikomos yra įtvirtinamos

modifikuotos segmentinės (tinklinės) MTO civilinės atsakomybės sistemos: t.y. tuomet, kuomet žala kyla konkrečios vežimo rūšies laikotarpiu, MTO civilinė atsakomybė yra nustatoma vadovaujantis tos rūšies civilinės atsakomybės teisiniu reglamentavimu. Jei žalos kilimo laiko nėra galima nustatyti ar ji kyla tarp vežimų skirtingomis transporto rūšimis – MTO civilinė atsakomybė nustatoma vadovaujantis bendrąją teisėje įtvirtinta taisykle. Pavyzdžiui, Vokietijoje yra įtvirtinta, kad tais atvejais, kai nėra galima nustatyti, kuriame vežimo etape kilo žala – taikomos bendrosios vežėjo civilinės atsakomybės nuostatos. Nyderlandų Karalystėje numatyta, kad tais atvejais, kuomet nėra žinoma kuriuo vežimo etapu žala kilo tiksliai, yra taikomos to vežimo etapo iš visų etapų, kuriuose žala galėjo kilti, nuostatos, kuriomis remiantis MTO civilinė atsakomybė būtų didžiausia.

Nors modifikuota segmentinė (tinklinė) civilinės atsakomybės sistema yra tobulesnė, lyginant ją su „grynąja“ segmentine (tinkline) MTO civilinės atsakomybės sistema, visgi, tenka pripažinti, kad ji nepadedą išspręsti atvejų, kuomet žala kyla laipsniškai kelių vežimo etapų metu, taip pat, ji tik nežymiai sumažina teisinį netikrumą, kylantį dėl vienai sutarčiai taikytinų skirtingų teisinių režimų⁵⁶⁰.

Vieninga MTO civilinės atsakomybės sistema yra laikoma perspektyvia, kadangi jos dėka galima išvengti problemų, susijusių su žala, kurios kilimo vieta yra nežinoma, padidinti teisinį tikrumą ir sukurti efektyvų multimodalinių krovinių vežimų administravimą⁵⁶¹, sumažinti draudimo kaštus⁵⁶². Taip yra, kadangi vieninga civilinės atsakomybės sistema nustato civilinės atsakomybės režimą, kuris yra taikomas viso krovinių vežimo metu, nepriklausomai nuo to, kuria transporto rūšimi krovins yra gabenamas.

⁵⁶⁰ Tarptautinis Jūrų Komitetas. *Yearbook 2000* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>>.

⁵⁶¹ NIKAKI, T. *The Quest for an international multimodal transport convention: does the CMR liability system fit the bill?* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014 p. 192.

⁵⁶² ASARIOTIS, R. et al. *Intermodal Transport and Carrier Liability*. Luxembourg: European Communities, 1999, p. 20.

Vertinant vienaarūšę civilinės atsakomybės sistemą iš MTO prizmės, visgi reikia pripažinti, kad, priešingai siuntėjo atveju, tokios sistemos pritaikymas atskirais atvejais neturėtų turėti esminės įtakos administracinių kaštų mažėjimui, kadangi, MTO siekiant regreso būdu gauti sumokėtos žalos atlyginimą iš savo subvežėjų, vis tiek reikėtų nustatyti žalos kilimo laiką/vietą. Tuo pačiu, vienaarūšę civilinės atsakomybės sistema neturėtų didelės įtakos MTO galimybei gauti krovinių vežimo civilinės atsakomybės draudimą, kadangi ir šiuo metu tai nėra problema⁵⁶³. Tiesa, vienaarūšę civilinės atsakomybės sistema galėtų būti prielaida MTO mokamų draudimo įmokų mažėjimui, kadangi yra pripažįstama, kad krovinių gabenimas į/iš valstybes (-ių) ar regionus (-ų), neturinčių aiškaus teisinio ir/ar multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, lemia didesnes draudimo įmokas⁵⁶⁴. Žinoma, tai nėra vienintelis faktorius, lemiantis draudimo įmokos dydį, kadangi multimodalinio krovinių vežimo infrastruktūra, technologijos, ekonominė valstybių politika vaidina ne ką mažesnę vaidmenį skaičiuojant šią įmoką⁵⁶⁵. Kita vertus, priklausomai nuo vienaarūšės civilinės atsakomybės nuostatų, tai gali turėti netgi priešingą įtaką MTO civilinės atsakomybės draudimo dydžiui, kadangi vienaarūšės civilinės atsakomybės atveju gali būti taip, kad MTO neturės galimybių (visiškai ar iš dalies) reikšti regresinio reikalavimo dėl žalos atlyginimo savo subvežėjui. Tokiu atveju, tai galėtų lemti krovinių vežimo kainos, mokamos siuntėjo, didėjimą. Taigi, ekonominis efektyvumas vienaarūšio MTO civilinės atsakomybės režimo labai priklauso nuo to, kokios civilinės atsakomybės nuostatos bus įtvirtintos, ir tai, koks bus jų santykis su vienaarūšių tarptautinių konvencijų nuostatomis.

Vertinant vienaarūšę MTO civilinės atsakomybės sistemą, tenka pastebėti, kad vienu iš šios sistemos trūkumų yra laikytinas galimas konfliktas su vienaarūšėmis tarptautinėmis krovinių vežimo konvencijomis (priklausomai nuo jų taikymo srities vertinimo). T.y. tik tarptautinis multimodalinių krovinių

⁵⁶³ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5, p. 115-116.

⁵⁶⁴ Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija. *Possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/0000-3e.pdf>>.

⁵⁶⁵ ZELENKA, R., LOTRIČ, T., BUŽAN, E. Multimodal Transport Operator Liability Insurance Model. *Scientific Journal on Traffic and Transportation Research*, Vol. 23, No. 1, 2011.

vežimų teisinis reguliavimas, turintis pirmenybę prieš vienaarūšių vežimų tarptautines konvencijas, galėtų įtvirtinti faktinę vienaarūšę MTO civilinės atsakomybės sistemą. Savo ruožtu, nacionalinės teisės institutai negalėtų pakeisti tiesiogiai taikytinų konvencijų nuostatų. Todėl, galimybė nacionaliniu teisiniu reglamentavimu įtvirtinti tokią MTO civilinės atsakomybės sistemą reikšmingai priklauso nuo vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo vertinimo. Laikantis pozicijos, išdėstytos 3.1.3.-3.1.4. dalyse, kad tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, kiek tai susiję su reglamentuojama vežimo rūšimi, yra taikytinos tik Oro konvencijos bei Hamburgo taisyklės, o kitos konvencijos – tik atvejais, tiesiogiai įtvirtintais specialiosiose šių konvencijų multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimui skirtose nuostatose, daugeliui vežimų galima įtvirtinti vienaarūšį MTO civilinės atsakomybės reglamentavimą (ypač, atsižvelgiant į tai, kiek pačios tarptautinės konvencijos leidžia nukrypti nuo juose įtvirtinto reglamentavimo, detaliau 4.4.1. dalyje). Vertinant priešingai, t.y. kad visos tarptautinės konvencijos yra taikytinos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, nacionaliniu reglamentavimu sukurti praktiškai veikiančią vienaarūšę MTO civilinės atsakomybės sistemą (ypač, atsižvelgiant į imperatyvų CMR konvencijos pobūdį, draudžiantį didinti vežėjo civilinės atsakomybės limitą) yra praktiškai neįmanoma.

Neneigiant, kad, net ir įtvirtintus vienaarūšę MTO civilinės atsakomybės sistemą, nesant visiško multimodalinio ir vienaarūšio teisinio reguliavimo režimų suderinamumo, frikciniai kaštai, daugiausia MTO pusėje liks, galima pastebėti keletą apsektų. Pirmiausia, turime atsižvelgti į technologinę pažangą ir jos teikiamus privalumus bei dėl besikeičiančius visuomeninius santykius (detaliau 4.2.2.-4.2.3. dalyse). Robotizacija, išmanieji konteineriai ir tobulėjantys procesai leidžia mažinti žalos atsiradimo riziką, kas tuo pačiu tiek mažina draudimo įmokas, tiek leidžia MTO prisiimti asmeniškai didesnę riziką, amortizuoti galimą (bet nebūtiną) kaštų didėjimą. Tuo pačiu, įtvirtinus vienaarūšę MTO civilinės atsakomybės sistemą, teisinio tikrumo svarstyklės pakryptų siuntėjo pusei. Teisinis tikrumas leidžia tiksliau suprasti galimas rizikas, kaštus

ir drąsiau rinktis sprendimą, kurio rezultatą galima prognozuoti. Visa tai, atsižvelgiant į multimodalinio krovinių vežimo teikiamą pridėtinę vertę ir tokiu būdu taupomus administracinius kaštus⁵⁶⁶, turėtų skatinti siuntėjus rinktis multimodalinį krovinių vežimą. Paklausa formuoja rinką, o didesnė multimodalinio krovinių vežimo paklausa ir aiškesnis teisinis režimas, viena, potencialiai skatintų didesnę konkurenciją multimodalinio krovinių vežimo rinkoje, antra, skatintų pačių multimodalinių krovinių vežimo plėtrą ir padėtų siekti vieno iš pamatinių Europos Sąjungos tikslų – tvarios transporto politikos. Visa tai lemia, kad, manytina, teisė turėtų įtvirtinti vienaarūšę MTO civilinės atsakomybės sistemą.

Vertinant tai, kokios turėtų būti nustatytos MTO civilinės atsakomybės nuostatos, pastebėtina, kad manoma, kad įtvirtintos civilinės atsakomybės nuostatos yra tiesiogiai susijusios su ginčų dėl žalos atlyginimo skaičiumi. T.y. didesnės atsakomybės ribos turėtų lemti didesnę rūpestingumą, tame tarpe, ir pasirenkant savo subvežėjus, o tuo pačiu - ir mažesnę skaičių atvejų, kuomet kroviniui kyla žala⁵⁶⁷. Tokiu atveju, mažėtų draudiko išmokos, dėl ko mažėtų krovinių draudimo įmokos. Visgi, nereikia šių faktorių, įtakančių draudimo įmokų dydžius, suabsoliutinti – pripažįstant, kad jie turi svarią įtaką jiems, reikia suprasti, kad rinkos paklausa vaidina ne mažesnę vaidmenį. T.y. būtent rinkos paklausa nustato pirminius kriterijus, kuriais remiantis nustatyta kaina yra koreguojama atsižvelgiant į aptartus kriterijus⁵⁶⁸. Taip pat reikia atsižvelgti ir į tai, kad yra nustatyta, kad bylinėjimosi kaštai, kuomet yra įtvirtinama griežtoji civilinė atsakomybė, yra mažesni, kadangi tokie ginčai dažniau yra išsprendžiami derybų būdu ir nepasiekia teismo. Galiausiai, net jei toks ginčas pasiekia teismą, jis būna paprastesnis ir lengviau išsprendžiamas, kadangi nereikia nagrinėti sudėtingo neatsargumo klausimo⁵⁶⁹. Žinoma, tuo pačiu teisinis režimas negali „perlenkti lazdos“, t.y. neturi versti vežėjo imtis atsargumo

⁵⁶⁶ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 112.

⁵⁶⁷ SCHELIN, J. *CMR liability in a law and Economic perspective* iš WAHLGREN, P. ed. *Maritime & Transport Law: Bar Associations*. Stockholm: Institute for Scandinavian Law, 2004, p. 183; POSNER, R. A. *Economic analysis of law*, 8th ed. Austin: Wolters Kluwer Law & Business, 2011, p. 226-231.

⁵⁶⁸ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 113.

⁵⁶⁹ POSNER, R. A., *supra* 567, p. 229.

priemonių, kurios yra nepateisinamos kaštų atžvilgiu, ar atsakyti už tai, ko jis negalėjo išvengti. Dėl to, bet koku atveju, kaip, pavyzdžiui ir 2005 m. Europos Sąjungos projekte buvo siūloma, teisinis režimas turėtų nustatyti atvejus, kuomet MTO nebūtų laikomas atsakingu už kilusią žalą, nors tai, *per se*, bylinėjimosi procesą ir padarytų kiek sudėtingesniu.

Apibendrinant, vienaarūšė MTO civilinės atsakomybės sistema turi didesnę potencialą, lyginant ją su segmentine ar modifikuota segmentine civilinės atsakomybės sistema, pasiūlyti efektyvų MTO civilinės atsakomybės režimą, skatinantį multimodalinių krovinių vežimų plėtrą. Nustatant jos taisykles, manytina, turėtų būti įtvirtinama griežtoji MTO civilinė atsakomybė, o patys civilinės atsakomybės limitai, jei tokie iš viso būtų nustatomi (detaliau 4.2.2. dalyje), turėtų būti nustatomi didesni. Galiausiai, įtvirtinant tokią sistemą, turi, *inter alia*, būti vykdoma ir ekonominė šių nuostatų analizė, randant tinkamiausią šios sistemos ir vienaarūšio krovinių vežimo tarptautinių konvencijų nuostatų tarpusavio darną.

Tuo pačiu tenka pripažinti, kad esamo teisinio reguliavimo kontekste, nesant unifikuoto tarptautinio ar bent regioninio (Europos Sąjungos mastu) multimodalinių krovinių vežimo teisinio reguliavimo, o, Lietuvos atveju – ir nacionalinio reglamentavimo – unifikuotos MTO civilinės atsakomybės praktinis taikymas yra labiau teorinis. Toks pritaikymas yra galimas nacionaliniam teismui multimodalinio krovinių vežimo sutartį kvalifikavus *sui generis* sutartimi ir jai, tiek, kiek tiesiogiai nėra taikytinos vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos, pritaikant bendrąjį krovinių vežimo teisinį reglamentavimą. Multimodalinio krovinių vežimo sutartį kvalifikuojant mišria sutartimi, kiekvienam vežimo etapui yra taikytinos individualios vežėjo civilinės atsakomybės nuostatos, o sutarties daliai, kuriai negalima pritaikyti konkrečios rūšies teisinio reglamentavimo – taikomos bendrosios vežėjo civilinės atsakomybės nuostatos.

3.3.1.1. MTO atgręžtinio reikalavimo problema taikant vienaarūšę civilinę atsakomybę

Viena dėl vienaarūšės MTO civilinės atsakomybės įtvirtinimo kylanti problema – regresinis ieškinys. Jei žala yra patiriama krovinių gabenant ne tiesiogiai MTO, o jo subvežėjui, MTO vis tiek atsako už patirtą žalą prieš siuntėją remiantis vienaarūšės MTO civilinės atsakomybės taisyklėmis. Jei MTO subvežėjas gabena krovinių tik viena transporto rūšimi, kas yra labai tikėtina, jų santykių nereglamentuoja MTO taikomas teisinis režimas, o jų santykiams yra taikomas nacionalinis arba tarptautinis reglamentavimas, skirtas tos rūšies vežimams reglamentuoti. Dėl to, MTO būnant atsakingu prieš siuntėją, jo subvežėjas gali būti neatsakingas prieš MTO, arba jo atsakomybė gali būti didesnė.

Vienas iš doktrinoje siūlomų galimų tokios situacijos sprendimų variantų yra tai, kad subvežėjas turėtų atsakyti remiantis tomis pačios taisyklėmis kaip ir MTO⁵⁷⁰, t.y. vadovaujantis multimodaliniu teisiniu reglamentavimu. Tokiu atveju subvežėjas būtų laikomas multimodalinio krovinių vežimo dalyviu ir dėl to jam būtų taikomas toks teisinis režimas kaip ir MTO. Tai turėtų būti pažymėta ir tarp MTO bei subvežėją sudaromoje sutartyje. Ši teorija yra grindžiama Hamburgo taisyklių 10 straipsniu, numatančiu, kad subvežėjui turėtų būti taikomos tokios pačios teisinės taisyklės kaip ir vežėjui. Dėl to atsiranda galimybė siuntėjui pasirinkti subjektą, kuriam reiškiamas ieškinys dėl žalos atlyginimo.

Tokia pozicija vertintina kritiškai. 3.1.3.-3.1.4. dalyse yra aptartas tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų privalomo taikymo klausimas. Kaip yra pastebėta, jau šių konvencijų tiesioginis netaikymas (išskyrus atvejais, kai konvencijos eksplicitiškai įtvirtina nuostatas, kurių pagrindų jos (ar jų dalis) yra taikomos multimodaliniams krovinių vežimams) multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai doktrinoje nėra vertinamas vienodai,

⁵⁷⁰ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 103.

nemaža dalis mokslininkų ir užsienio valstybių teismų yra linkę konvencijų nuostatas taikyti tiesiogiai vadovaujantis segmentinio taikymo sistema. Nors, manytina, toks traktavimas nėra pagrįstas, bet tais atvejais, kuomet MTO sudaro individualią krovinių vežimo sutartį vienos rūšies transporto priemone ir ši sutartis patenka į vienaarūšės tarptautinės konvencijos taikymo sritį, nėra pateisinamas konvencijos nuostatų netaikymas. Šalių susitarimas tokioje sutartyje dėl to, kad subvežėjas yra laikomas multimodalinio krovinių vežimo santykių, susiklosčiusių tarp MTO ir siuntėjo, dalyviu ir todėl jam taikomas MTO taikomas teisinis reguliavimas, gali būti teisėtas tik tokia apimtimi, kokia šalys, vadovaujantis tiesiogiai taikytinos konvencijos nuostatomis, turi teisę susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės ar konkrečių sutarties nuostatų.

Atgręžtino ieškinio problema, manytina, nėra tokia didelė, kaip gali pasirodyti iš pirmo žvilgsnio, kadangi ši problema *de facto* nesukelia esminio santykių dalyvaujančių subjektų interesų pažeidimo. Viena, siuntėjas supranta, kad jo gautinas žalos dydis bus nustatomas vadovaujantis MTO taikomomis civilinės atsakomybės nuostatomis, todėl MTO ir jo subvežėjo atgręžtinio reikalavimo klausimas ir jo sprendimas negali pažeisti ekonominių siuntėjo interesų. Antra, vertinant situaciją remiantis subvežėjo interesais, jam yra suprantama, kad jo ir MTO santykius reglamentuoja tarpusavyje sudaryta vienaarūšė krovinių vežimo sutartis ir jai taikytinas teisinis reguliavimas. Faktas, kad MTO civilinė atsakomybė prieš siuntėją gali būti didesnė ar mažesnė negali pažeisti subvežėjo interesų, kadangi, kaip jau minėta, jis sudarydamas sutartį žino jam tenkantį ir tokiems vežimams įprastą bei visuotinai taikomą civilinės atsakomybės dydį ir jis sutinka tokiomis sąlygomis sudaryti bei vykdyti sutartį, o toks dydis, kilus žalai jam ir yra taikomas. Galiausiai, vertinant MTO interesus, pastebėtina, kad tais atvejais, kuomet subvežėjo civilinės atsakomybės dydis yra didesnis nei MTO ar jam lygus, MTO ekonominiai interesai nėra pažeidžiami, kadangi jam nekyla prievolė atlyginti kilusios žalos, dėl kurios tiesiogiai jis nėra atsakingas ir dėl kurios jis negalės pareikšti atgręžtinio reikalavimo. Todėl faktiškai lieka vienintelis atvejis, kai galima svarstyti, ar MTO ekonominiai interesai nėra pažeidžiami, kuomet MTO taikomas civilinės atsakomybės dydis

yra didesnis, nei jo subvežėjo civilinės atsakomybės dydis, ar kuomet subvežėjas yra atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės. T.y. kitaip sakant MTO civilinė atsakomybė prieš siuntėją yra didesnė nei jo subvežėjo, kuris faktiškai yra atsakingas už kilusią žalą.

Vertinant šią situaciją, galima pastebėti, kad iš esmės visos vienaarūšės tarptautinės krovinių gabenimo konvencijos, išskyrus CMR konvenciją, numato, kad šalys gali susitarti dėl didesnių atsakomybės dydžių ar sąlygų, numatančių atsakomybės netaikymą, netaikymo, nei yra numatyta tose konvencijose. Vadinasi, esant civilinės atsakomybės disproporcijai, dažniausiai MTO turi galimybę ją panaikinti šalių susitarimu. Be to, tas, net ir CMR konvencijos atveju, yra galima deklaruojant krovinio vertę. MTO yra savo srities profesionalas. Sudarydamas multimodalinio krovinių vežimo sutartį, jis prisiima atsakomybę už visos sutarties vykdymą. Tuo pačiu, jis tą daro suvokdamas ar bent turėdamas suvokti, kad pasitelkus subvežėją sutarties vykdymui, vadovaujantis esamu teisiniu reglamentavimu, atskirais atvejais subvežėjo atsakomybės ribos bus mažesnės. MTO turi galimybę visą tai įsivertinti kaštais, apsidrausti savo veiklą tinkamo dydžio civilinės atsakomybės draudimu, įvertinti savo galimybę pačiam vykdyti vežimą ar sudaryti sutartį susitariant dėl didesnių subvežėjo civilinės atsakomybės sąlygų ir priimti sprendimą sudaryti sutartį ar ne. T.y. MTO nagrinėjamoje situacijoje atsiduria tik prieš tai ją įvertinęs (ar bent jau turėjęs įvertinti) bei prisiimdamas galimą komercinę riziką, kuri yra dažniausiai būna įtraukta į jo kaštus. Visa tai lemia, kad nėra laikytina, kad MTO ekonominiai interesai nukenčia dėl to, kad jis negali visos žalos atgauti atgręžtinio reikalavimo būdu.

Suprantama, bendroje multimodalinių krovinių vežimo skatinimo kultūroje, toks požiūris gali atrodyti netinkamas siekiant, kad kuo daugiau vežimų vyktų multimodalinių krovinių vežimo būdu, kadangi didesnė MTO rizika lemia didesnius kaštus ir kainą, o tai siuntėją gali skatinti pasirinkti kitokius transportavimo būdus. Tačiau su tuo yra nesutiktina. Mažesnė MTO civilinė atsakomybė tuo pačiu reiškia blogesnes siuntėjo sąlygas, kas reiškia mažesnę siuntėjo suinteresuotumą multimodaliniu krovinių vežimu. T.y. MTO

atsakomybės sąlyga ir vežimų kaina proporcingai varijuoja ir atsveria viena kitą. Siuntėjui, siekiant išvengti bet kokios galimos patirtinos žalos, net ir vadovaujantis tarptautinių konvencijų nuostatomis, dažnu atveju tektų draustis papildomai dėl galimos žalos, kuri nebūtų kompensuojama MTO/vežėjo. Dėl to netgi yra keliama idėja, kad MTO civilinės atsakomybės režimas, atsižvelgdamas į pasikeitusius krovinių vežimo santykius bei technologijas, turėtų nustatyti neribotą griežtąją MTO civilinę atsakomybę, tokiu būdu dar labiau integruodamas paslaugą ir perduodantis visus su krovinio gabenimu susijusius klausimus MTO atsakomybėn. Juolab, kad pervežimų rinkoje tai nebūtų visiškai naujiena, joje jau žinomas *ad valorem* principas, kuomet pervežimo kaina yra skaičiuojama nuo deklaruojamo krovinio vertės, kuria yra vadovaujamasi tais atvejais, kai kyla žala (kadangi, kaip minėta, šalys gali susitarti dėl to, kad yra taikoma griežtesnė/didesnė civilinė atsakomybė vežėjui, nei numato tarptautinė konvencija, arba net susitarti, kad vežėjo civilinė atsakomybė nėra ribojama).

3.3.2. Tiesioginio ieškinio MTO pasitelktam subvežėjui problematika

Multimodalinio krovinių vežimo sutarties esmė yra tai, kad MTO asmeniškai įsipareigoja savo rizika atlikti krovinio gabenimą pagal sutartį. T.y. MTO, nepaisant trečiųjų asmenų pasitelkimo savo prievolių vykdymui, prisiima atsakomybę už tinkamą sutarties įvykdymą.

Pakankamai universalus teisės principas numato, kad nesant priešingo susitarimo, sutarties šalys yra atsakingos viena prieš kitą nepriklausomai nuo to, ar visų ar dalies šalių pareigų vykdymas būna patikimas subteikėjams, o tuo pačiu, egzistuojant sutarties uždaro principui, įprastai šalys negali reikšti reikalavimų sutarties pagrindu sutarties šalimi nesantiems asmenims. Kadangi subvežėjas neturi jokių sutartinių santykių su siuntėju, todėl, subvežėjui nesant pagrindinės krovinių vežimo sutarties šalimi, krovinių siuntėjas neturi teisės reikšti ieškinio sutartinės civilinės atsakomybės pagrindu krovinio subvežėjui. Toks ieškinys galėtų būti galimas remiantis deliktinės atsakomybės normomis,

tačiau, viena, šiuo klausimu nėra vieningos nuomonės ir pozicija diferencijuoja priklausomai nuo jurisdikcijos, kita, doktrinoje yra sutinkamas požiūris, kad yra labai abejotina, ar tokia bendroji taisyklė turėtų būti taikoma civiliniuose santykiuose⁵⁷¹. Nepaisant to, ne maža dalis, bet ne visos, tarptautinių konvencijų įtvirtina galimybę krovinių siuntėjui reikšti ieškinį tiesiogiai subvežėjui (žr. toliau). Šalia to, daugelis tarptautinių konvencijų įtvirtina nuostatas, reglamentuojančias nuosekliojo krovinių vežimo sutartį⁵⁷². Visa tai sukuria teisinį neaiškumą, ypač, multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, kuomet priklausomai nuo pasirinktos MTO taikytino teisinio reguliavimo ir civilinės atsakomybės sistemos gali labai skirtis krovinių siuntėjo teisės ir subjektų ratas, kuriam krovinių siuntėjas gali reikšti ieškinį dėl žalos atlyginimo.

CMR konvencijos 36 straipsnis numato, kad ieškinys gali būti pateiktas tik pirmajam, paskutiniajam arba tam vežėjui, kuris vykdė vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas sąlygojo krovinio praradimą, sugadinimą arba pristatymo termino viršijimą; ieškinys gali būti pareikštas ir keliems vežėjams, kurie vežė tą patį krovinį. Tokia nuostata yra įtvirtinta atsižvelgiant į tai, kad jeigu vežimą, kurio sąlygas nustato vienintelė sutartis, vykdo paeiliui keli vežėjai, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežimą, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštį, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurios nurodytos važtaraštyje⁵⁷³. Svarbu yra teisingai suprasti minimą nuostatą. Dažnai doktrinoje tiek sekantis vežėjas, tiek subvežėjas yra vadinami subvežėju. Pavyzdžiui, R. de Witt nurodo, kad ši nuostata reiškia, kad subvežėjas (angl. *sub-contracting carrier*) yra „įtraukiamas“ į sudarytą vežimo sutartį⁵⁷⁴. Tokia teisinė terminologija yra ydinga, leidžianti vertinti, kad ir subvežėjams, nesudariusiems sutarties su siuntėju, siuntėjas gali reikšti tiesiogiai ieškinį remiantis CMR konvencijos sąlygomis. Ši CMR konvencijos nuostata reglamentuoja nuoseklius vežimus, kuriuos paeiliui vykdo keli vežėjai.

⁵⁷¹ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 133.

⁵⁷² Pavyzdžiui, CMR konvencijos 34 straipsnis, Hamburgo taisyklių 11 straipsnis, CIM taisyklių 26 straipsnis, Monrealio konvencijos 36 straipsnis.

⁵⁷³ CMR konvencijos 34 straipsnis.

⁵⁷⁴ DE WITT, *supra* 12, p. 102.

Tačiau CMR konvencija, kaip ir Hagos-Visbiu taisyklės, neįtvirtina konvencijos nuostatų taikymo subvežėjams, kas reiškia, kad subvežėjams *per se* CMR konvencija netaikoma⁵⁷⁵. Šis CMR konvencijos įtvirtinamas teisinis reglamentavimas turi būti suprantamas sistemiškai ir taikomas tik siaurai ir tik tuomet, kuomet egzistuoja viena vežėjus jungianti sutartis (bendras įsipareigojimas siuntėjo atžvilgiu)⁵⁷⁶. Todėl yra sutiktina su Lietuvos Aukščiausiojo Teismo pozicija, kad galimybė reikšti ieškinį ir gauti atlyginimą iš kelių vežėjų, neapsiribojant konkrečiu vežėju, yra papildoma garantija siuntėjui⁵⁷⁷. Tačiau pažymėtina, kad ši pozicija gali būti aiškinama tik kaip reiškianti, kad tokia papildoma garantija vežėjui yra solidari vežėjų pagal vieną sutartį atsakomybė prieš siuntėją nepriklausomai nuo kiekvieno individualios kaltės, bet ji negali būti suprantama kaip galimybė vežėjui reikšti reikalavimus faktiniams subvežėjams, nesantiems sutarties šalimi.

Kadangi Oro konvencijos laiko, kad vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas vienu vežimu, jeigu šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius vieną ar keletą sutarčių, ir jeigu jis nepraranda savo tarptautinio pobūdžio vien dėl to, kad vieną ar keletą sutarčių numatoma vykdyti tikrai vienos valstybės teritorijoje⁵⁷⁸, todėl kiekvienam vežėjui yra taikomos Oro konvencijos, taikomos ir vežėjui, numatytos taisyklės, ir jis laikomas viena vežimo sutarties šalimi tiek, kiek ši sutartis susijusi su jo kontroliuojamo vežimo dalimi. Savo ruožtu, siuntėjas turi teisę pareikšti ieškinį pirmajam vežėjui, o gavėjas - paskutiniam vežėjui. Be to, kiekvienas iš jų gali pareikšti ieškinį vežėjui, vykdžiusiam vežimą, kurio metu krovinyš buvo sunaikintas, prarastas, sugadintas arba vėlavo, o vežėjai, kuriems gali būti pareiškiamas ieškinys atsako solidariai⁵⁷⁹. Kuomet vežėjas savo prievolių vykdymui pasitelkia subvežėją, Oro konvencijos numato, kad, viena, dėl

⁵⁷⁵ Jos taikymas jiems gali kilti, jei vežėjo ir subvežėjo sudarytai krovinių vežimo keliais sutarčiai yra taikytinas CMR reglamentavimas

⁵⁷⁶ Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. balandžio 4 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014*.

⁵⁷⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. lapkričio 5 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-449/2012*.

⁵⁷⁸ Monrealio konvencijos 1 straipsnio 3 dalis, Varšuvos sistemos 1 straipsnio 3 dalis.

⁵⁷⁹ Monrealio konvencijos 36 straipsnis, Varšuvos sistemos 30 straipsnis.

faktinio vežėjo vykdomo vežimo ieškovo nuožiūra ieškinys dėl žalos atlyginimo gali būti pareiškiamas tam vežėjui arba sutartį sudariusiam vežėjui, arba abiem kartu ar atskirai⁵⁸⁰, antra, faktinio vežėjo vykdomam vežimui yra taikomos konvencijos, taikomos vežėjui, nuostatos⁵⁸¹.

CMNI konvencija neįtvirtina nuostatų, reglamentuojančių nuosekliuosius vežimus. Vietoj to, CMNI numato, kad faktiniam vežėjui, krovinio gabenimo laikotarpiu, yra taikomos tokios pačios atsakomybės nuostatos kaip ir vežėjui, o tais atvejais, kuomet už padarytą žalą atsako vežėjas ir faktinis vežėjas, jų atsakomybė yra solidari⁵⁸². Savo ruožtu, jei krovinio siuntėjas ar kitas ieškinį reikšti turintis asmuo pareiškia ieškinį dėl žalos atlyginimo tiesiogiai faktiniam vežėjui, jis turi teisę naudotis CMNI konvencijoje įtvirtintomis nuostatomis, naikinančiomis ar ribojančiomis vežėjo civilinę atsakomybę⁵⁸³.

SMGS susitarimas numato, kad krovinų vežimo geležinkeliais sutarties šalys yra atsakingos už trečiuosius asmenis, kuriuos jos pasitelkė sutarties vykdymui⁵⁸⁴. O būtent vežėjas, bet ne jo subvežėjai, asmeniškai atsako krovinio siuntėjui ir/ar jo gavėjui⁵⁸⁵. Vežėjas, atlyginęs krovinio siuntėjui ar gavėjui jų patirtą dėl krovinio praradimo ar sugadinimo žalą, turi regresinio ieškinio teisę subvežėjams, atsakingiems už kilusią žalą⁵⁸⁶. Visgi, svarbu, kad SMGS susitarimas vežėją apibūdina ne tik kaip pirmąjį sutartį sudariusį vežėją, bet ir kitus vežėjus (nuosekliuosius vežėjus), kurie vėliau prisijungė prie sutarties ir tokiu būdu prisiėmė sutartimi nustatytas teises ir pareigas, *inter alia* dėl jos nevykdymo kylančią atsakomybę⁵⁸⁷.

CIM taisyklės įtvirtina tiek nuosekliųjų krovinų vežimų teisinį reglamentavimą, tiek siuntėjo ir faktinio vežėjo tarpusavio santykiams taikomas nuostatas. Nuosekliojo krovinio vežimo atveju kiekvienas vežėjas, perimdamas vežti krovinį su važtaraščiu, tampa vežimo sutarties šalimi pagal važtaraščio

⁵⁸⁰ Monrealio konvencijos 45 straipsnis, Gvadalacharos konvencijos VIII straipsnis.

⁵⁸¹ Monrealio konvencijos 40 straipsnis, Gvadalacharos konvencijos II straipsnis.

⁵⁸² CMNI konvencijos 4 straipsnio 2,5 dalys.

⁵⁸³ CMNI konvencijos 17 straipsnio 3 dalis.

⁵⁸⁴ SMGS susitarimo 38 straipsnio 1 paragrafas.

⁵⁸⁵ SMGS susitarimo 37 straipsnio 1 paragrafas.

⁵⁸⁶ SMGS susitarimo 36 straipsnio 1 paragrafas.

⁵⁸⁷ SMGS susitarimo 2 straipsnis, 14 straipsnio 5 paragrafas.

sąlygas ir vykdo krovinių vežimo sutartyje numatytas pareigas bei dėl to atsako už vežimą visą vežimą iki krovinio pristatymą⁵⁸⁸. Dėl to, su vežimo sutartimi susijusius ieškinius galima pareikšti tik pirmam ar paskutiniam vežėjui arba tam vežėjui, kuriam vežant įvyko įvykis, dėl kurio pareiškiamas ieškinys⁵⁸⁹. Savo ruožtu, kuomet vežimas nėra laikytinas nuosekliu, bet vežėjas pasitelkia sutarties vykdymui subvežėjus, pastariesiems (vykdomiesiems vežėjams⁵⁹⁰) taip pat yra taikomos CIM taisyklės, reglamentuojančios vežėjo civilinę atsakomybę, o sutartinis vežėjas ir vykdomasis(-ieji) vežėjas(-ai) krovinio siuntėjui atsako solidariai⁵⁹¹. Todėl, žalos kilimo atveju, kuomet CIM taisyklės taikomos subvežėjui (vykdomajam vežėjui), jam taip pat gali būti pareiškiamas ieškinys⁵⁹².

Hagos-Visbiu taisyklės nenumato nuostatų, reglamentuojančių faktinio vežėjo (subvežėjo) teisinį statusą. Todėl Hagos-Visbiu taisyklės klausimą ar siuntėjas gali reikalauti žalos atlyginimo tiesiogiai iš faktinio vežėjo palieka nacionalinei teisei. Kadangi Hagos taisyklės nenumato jokių nuostatų, kurios leistų trečiajai šaliai gintis Hagos taisyklių įtvirtinamomis civilinės atsakomybės nuostatomis, Visbiu protokolu buvo bandoma taisyti šią situaciją papildant konvenciją IV bis straipsniu, kurio 2 dalis numato, kad jeigu ieškinys yra pareiškiamas vežėjo darbuotojui ar agentui (jei toks darbuotojas ar agentas nėra nepriklausomas rangovas), toks darbuotojas ar agentas turi teisę pasinaudoti gynybos priemonėmis ir ribota atsakomybe, į kurias vežėjas turi teisę pagal Hagos-Visbiu taisykles. Tačiau toks taisyklių papildymas neišsprendė subvežėjų⁵⁹³ civilinės atsakomybės ribojimo, faktinių krovinių vežėjų atsakomybės⁵⁹⁴, nesutartinių krovinių siuntėjų ieškinių bei nuosekliųjų vežimų⁵⁹⁵ klausimų.

⁵⁸⁸ CIM taisyklių 26 straipsnis.

⁵⁸⁹ CIM taisyklių 45 straipsnio 1 dalis.

⁵⁹⁰ Kitose tarptautinėse konvencijose dažniau yra sutinkama faktinio vežėjo sąvoka.

⁵⁹¹ CIM taisyklių 27 straipsnio 2, 4 paragrafai.

⁵⁹² CIM taisyklių 45 straipsnio 6 dalis.

⁵⁹³ Kaip ir vežėjo darbuotojų ar agentų, atliekančių funkcijas prieš krovinio pakrovimą ir po jo iškrovimo.

⁵⁹⁴ Hagos-Visbiu taisyklių IV bis straipsnio 2 dalis.

⁵⁹⁵ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 84.

Hamburgo taisyklių 1 straipsnio 2 dalis įtvirtinta faktinio vežėjo, kaip asmens, kuriam (-iems) vežėjas patikėjo vykdyti visą ar dalį vežimo, sąvoką. Tuo pačiu, Hamburgo taisyklės įtvirtina, kad faktiniam vežėjui yra taikomos tokios pačios pareigos pagal šias taisykles, kokios kyla ir susitariančiam vežėjui, todėl faktinis vežėjas yra solidariai atsakingas už siuntėjui kilusią žalą⁵⁹⁶. Tokia nuostata yra grindžiama siekiu apsaugoti siuntėjo interesus sudarant pastarajam galimybę gauti žalos atlyginimą iš finansiškai pajėgesnio vežėjo⁵⁹⁷. Atkreiptinas dėmesys į Hamburgo taisyklėse įtvirtinamą nuosekliųjų vežimų teisinį reglamentavimą, numatanti, kad sutarčiai numatant, kad konkrečia krovinio gabenimo atkarpa krovinių gabens ne vežėjas, bet įvardintas trečiasis asmuo, šalys sutartyje gali numatyti, kad vežėjas nėra atsakingas už šioje atkarpoje kilusią žalą, išskyrus atvejus, kai trečiajam vežėjui nėra galima pareikšti ieškinio remiantis Hamburgo taisyklių nuostatomis, reglamentuojančiomis ginčų teisingumą⁵⁹⁸. T.y. Hamburgo taisyklės leidžia vežėjui išvengti solidariosios atsakomybės. Jei vežėjas sutarties sudarymo metu dar nežino kito vežėjo duomenų, jam turėtų būti sudaroma galimybė juos pateikti siuntėjui vėliau⁵⁹⁹. Kita vertus, nesutiktina su teisės doktrinoje sutinkama nuomone, kad ši nuostata gali būti taikoma ne tik tais atvejais, kuomet yra vykdomas nuoseklusis vežimas, bet ir tais atvejais, kuomet krovinio vežimo sutarties vykdymui yra pasitelkiamas subvežėjas⁶⁰⁰. Straipsnio pavadinimas, kuriame yra ši nuostata, aiškiai tą atspindi, o jame teikiama nuoroda į 10 straipsnio 1 dalį, manytina akcentuoja solidariosios atsakomybės išvengimą, o ne tai, kad straipsnis taikomas ir pasitelkiant subvežėjus.

Taigi, teisinis vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų reglamentavimas įtvirtina nagrinėjimu klausimu labai skirtingą reglamentavimą: Oro konvencijos, CMNI konvencija, CIM taisyklės ir Hamburgo taisyklės

⁵⁹⁶ Hamburgo taisyklių 10 straipsnio 2,4 dalys.

⁵⁹⁷ KARAN, H. *The carrier's liability under international maritime conventions*. Lewiston, New York: Mellen Press, 2004, p. 152.

⁵⁹⁸ Hamburgo taisyklių 11 straipsnio 1 dalis.

⁵⁹⁹ KARAN, H., *supra* 597, p. 170.

⁶⁰⁰ *Ibid*, p. 169-170.

leidžia reikšti ieškinį tiesiogiai subvežėjui, CMR konvencija, SMGS susitarimas, Hagos-Visbio taisyklės to nenumato.

Vadinasi, multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, kuomet yra taikytinos Oro konvencijų, CMNI konvencijų, CIM taisyklių ir Hamburgo taisyklių nuostatos, ieškinys dėl žalos atlyginimo, šio teisinio reglamentavimo kontekste, gali būti tiesiogiai reiškiamas ne tik MTO, bet ir faktiniams vežėjams (MTO subvežėjams). Toks skirtingas reglamentavimas yra papildomas argumentas, kodėl multimodaliniam krovinių vežimui turėtų būti sukurtas unifikuotas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reglamentavimas, o tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos neturėtų būti taikytinos tiesiogiai. Bendrąja prasme yra pastebėtina, kad toks reglamentavimas, kuomet sutarties šalimi nesantis subjektas yra į ją įtraukiamas, laikytinas ydingu. Ypatingai tai yra pastebėtina multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, kuomet sutarties esmė yra būtent MTO įsipareigojimas savo atsakomybe ir rizika įvykdyti sudarytą sutartį, o to nepadarius – atsakyti asmeniškai.

Visgi, nepaisant išsakytos bendrosios pozicijos, kad krovinio siuntėjas/gavėjas neturėtų turėti galimybės tiesiogiai reikšti ieškinį subvežėjui, pastebėtina, kad tai yra bandoma daryti net ir tais atvejais, kuomet krovinių vežimo teisinis reguliavimas tokios galimybės tiesiogiai nenumato. Tas yra daroma subvežėjui reiškiant ieškinį delikto pagrindu. Visi, manytina, kad kuomet yra reiškiamas ieškinys remiantis deliktinės atsakomybės nuostatomis, susidaro nepateisinama situacija, kadangi subvežėjas, kurio santykius ir civilinę atsakomybę su vežėju reglamentuoja jų sudaryta sutartis ir jai taikytinas teisinis reguliavimas, atsiduria situacijoje, kurioje jo negina tai sudarytos sutarties ir jai taikytinos teisės nuostatos, *inter alia*, atleidžiančios nuo civilinės atsakomybės ar ją ribojančios (pavyzdžiui, tarptautinės konvencijos įtvirtindamos galimybę reikšti tiesioginį ieškinį subvežėjui, tuo pačiu numato, kad jam yra taikytinos ir konvencijos nuostatos, reglamentuojančios vežėjo civilinę atsakomybę, nepriklausomai nuo to, ar pagal subvežėjo sudarytą sutartį tokios nuostatos būtų taikomos).

Vertinant galimybę Lietuvoje reikšti deliktinį ieškinį vežėjui, E. Sinkevičius yra pastebėjęs, kad yra manytina, kad generalinio delikto taisyklių tiesioginis taikymas subvežėjui nėra galimas, nes reikalavimo teisę atlyginti nuostolius siuntėjas ar gavėjas įgyja tik dėl krovinio vežimo sutarties sudarymo, o pati žala atsiranda ne dėl pareigos bendrai elgtis atsargiai pažeidimo, o dėl krovinio vežimo sutarties netinkamo vykdymo, todėl krovinio siuntėjo ar gavėjo tiesioginiai reikalavimai subvežėjui, kaip asmeniui, su kuriuo jų nesieja jokie sutartiniai santykiai, galimi kaip išimtis iš bendros taisyklės ir tik tais atvejais, kai subvežėjas sudaręs krovinio vežimo sutartį su pagrindiniu vežėju padarė nusikalstamą veiką ar padarė tyčinį administracinės teisės pažeidimą, dėl kurių krovins buvo pasisavintas, iššvaistytas ar krovinio savininkui buvo padaryta kitokia žala⁶⁰¹. Yra pritartina tokiai nuomonei. Kuomet dėl subvežėjo veikos kyla žala kroviniui, vežėjo atsakomybė kyla iš jo sudarytos sutarties su vežėju, t.y. vežėjo atsakomybė yra sutartinė. Tuo pačiu, vertinant ieškovo (siuntėjo/gavėjo) poziciją, reikalavimas dėl žalos atlyginimo iš esmės irgi yra paremtas sutartiniais santykiais, t.y. sudaryta sutartimi su vežėju, kurios pagrindu ir buvo perduotas krovins ir kuri ir buvo pažeista vežėjui pažeidus sutartinį įsipareigojimą išsaugoti krovinį ar jį pristatyti laiku. Todėl, bet kuriuo atveju žala yra „dengiama“ sutartimi. Manytina, tokio aiškinimo idėja yra paremta ir LR CK 6.650 straipsnio 4 dalis, numatanti, kad užsakovas ir subrangovas neturi teisės reikšti vienas kitam jokių piniginių reikalavimų. Galiausiai, pozicijos pagrindinis gali būti sutinkamas ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje, kurioje, vertinant Hagos-Visbiu taisykles, kuriose nėra numatyta tiesioginio ieškinio ne vežėjui (o jo darbuotojams, agentams ar subvežėjams) galimybė, teismas pasakė, kad vežėjo agento atsakomybė pagal Hagos-Visbiu taisykles nėra įtvirtinta ir 4bis straipsnio 2 dalyje, kuri nustato ne vežėjo agento atsakomybės taikymo pagrindą, o agento teisę pasinaudoti tomis pačiomis gynybos priemonėmis, kokias pagal Hagos-Visbiu taisykles turi vežėjas (dar vadinama Himalajos taisykle (angl. *the Himalaya rule*). Iš Hagos-

⁶⁰¹ SINKEVIČIUS, E. Susitariančio vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, Nr. 12(102), 2007, p. 48.

Visbiu taisyklių parengiamųjų darbų (pranc. *travaux préparatoires*) matyti, kad 4bis straipsnio tikslas buvo efektyviai apriboti vežėjo agento atsakomybę tais atvejais, kai siuntėjas, dėl Hagos-Visbiu taisyklėse nustatytų atsakomybės ribojimo sąlygų ar senaties terminų netekęs galimybės pareikšti reikalavimo vežėjui, tokį reikalavimą nukreipdavo į vežėjo agentą ar darbuotoją, o šie nebūdami vežimo sutarties šalys negalėjo pasinaudoti Hagos-Visbiu taisyklėse nustatytomis atsakomybės ribojimo sąlygomis⁶⁰².

Vertinant deliktinį ieškinį subvežėjui, doktrinoje yra pastebima, kad toks aiškinimas, kuomet nėra sudaromos galimybės reikšti deliktinį ieškinį subvežėjui, yra ydingas, nes jis leidžia atskirais atvejais subvežėjui, pavyzdžiui, vežėjo bankroto atveju, išvengti atsakomybės dėl savo neteisėto elgesio, o krovinio siuntėjas/gavėjas negali atgauti savo patirtos žalos⁶⁰³. Manytina, tokia pozicija yra nepagrįsta. Pirmiausia, bankroto proceso metu yra įgyvendinamos bankrutuojančio subjekto turimos turtinės teisės, antra, net to nedarant, yra galimas netiesioginis ieškinys. Todėl manytina, kad krovinio siuntėjas/vežėjas neturėtų galėti reikšti deliktinį ieškinį krovinio subvežėjui. Kaip pažymi E. Sinkevičius, tokios pozicijos laikomasi ir Belgijoje, kurioje Antverpeno komercinis tribunolas sprendė, kad žalos kroviniui padarymas užtraukia sutartinę civilinę atsakomybę, kuri grindžiama transporto teisės nuostatomis, o ne deliktinę atsakomybę dėl neteisėtų veiksmų, todėl nukreipti reikalavimą į faktinį vežėją (subvežėją) galima tik tuomet, kai vežimo sutarties neįvykdymas kartu yra ir nusikaltimas⁶⁰⁴.

Visgi, nepaisant to, tenka pastebėti, kad pozicija dėl galimybės subvežėjui reikšti tiesioginį ieškinį diferencijuoja skirtingose jurisdikcijose, o daugumoje bendrosios teisės valstybių deliktinis ieškinys subvežėjui yra leidžiamas⁶⁰⁵.

Vadinasi, multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju, atskirose jurisdikcijose, MTO pasitelktiems subjektams multimodalinio krovinių vežimo

⁶⁰² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 18 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-41-690/2016*; BERLINGIERI, F., *supra* 297, p. 596–630.

⁶⁰³ DE WITT, *supra* 12, p. 440.

⁶⁰⁴ SINKEVIČIUS, E., *supra* 601, p. 48.

⁶⁰⁵ DE WITT, *supra* 12, p. 453.

sutarčiai vykdyti tiesiogiai ieškinys gali būti reiškiamas ne tik tais atvejais, kai tą numato tarptautinės krovinių vežimo konvencijos, bet ir deliktinės atsakomybės pagrindu.

Siekiant išspręsti problemas, kylančiais tais atvejais, kuomet tarptautiniai teisės aktai neįtvirtina nuostatų, kurių pagrindu subvežėjai taip pat gali remtis teisinio reguliavimo įtvirtinamomis taisyklėmis ir civilinės atsakomybės ribojimo nuostatomis, jei reikalavimą dėl žalos atlyginimo jam reiškia siuntėjas, praktikoje buvo suformuota vadinamoji Himalaya sąlyga (angl. *the Himalaya rule*), nustatanti, kad visos tarptautinės konvencijos (teisinio reguliavimo) įtvirtinamos išimtys, ribojimai, teisės bei pan., kurios yra suteikiamos vežėjams, analogiškai bus taikomos vežėjo darbuotojams, agentams ir subvežėjams, kurie dalyvauja vežėjui vykdam sutaromą sutartį. Papildomai, šalys taip pat sutartyje pradėjo įtraukinėti sąlygą⁶⁰⁶, numatančią, kad krovinio siuntėjas įsipareigoja reikšti ieškinį dėl žalos, kylančios dėl netinkamo sudaromos vežimo sutarties vykdymo, išimtinai tik vežėjui ir nereikšti šio ieškinio tretiesiems asmenims, kuriuos vežėjas pasitelkia sutarties vykdymui ir kurie yra laikomi neatsakingi už žalą, kilusią vykdam sutartį.

Himalaya sąlygos (angl. *the Himalaya rule*) plėtrai reikšminga buvo Anglijos apeliacinio teismo byla *Adler v. Dickson*⁶⁰⁷ kurioje teismas pripažino, kad pervežimo teisė leidžia joje įtvirtintomis teisinėmis naudotis ne tik vežėjui, bet ir tiems asmenims, kuriems jis patikėjo sutarties vykdymą. Sąlygos kritikai dažniausiai pažymi, kad sąlyga lemia, kad už žalą atsakingas asmuo gali išvengti atsakomybės, kas neskatina jį būti atsargesniu⁶⁰⁸. Visgi, manytina, toks argumentas nėra pagrįstas, kadangi tokia sąlyga ar nuostata neeliminuoja jų atsakomybės, kadangi vežėjas, atlyginęs siuntėjui jo patirtą žalą, turi atgręžtinio reikalavimo teisę. Tenka pastebėti, kad Himalaya sąlyga (angl. *the Himalaya rule*) nėra siekiama piktnaudžiauti, labiau – spręsti kylančią problemą dėl to, kad trečiųjų asmenų civilinė atsakomybė, nesant tokios nuostatos tarptautinėje

⁶⁰⁶ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 155.

⁶⁰⁷ Anglijos Apeliacinio teismo *sprendimas civilinėje byloje Adler v. Dickson (The Himalaya)*. 2 Lloyd's Rep. 267, 1955.

⁶⁰⁸ TETLEY, W., *supra* 123, p. 1855.

konvencijoje, nėra ribojama konvencijoje įtvirtinamais civilinės atsakomybės dydžiais. Himalaya sąlyga (angl. *the Himalaya rule*) pirmiausia yra skirta uosto operatoriams apsaugoti, bet lygiai taip pat gali būti naudojama ir subvežėjams, kuriems yra taikomas skirtingas teisinis režimas, saugoti. Vertinant subvežėjus, visgi, yra manytina, kad ne skirtingi atsakomybės režimai yra nepagrįsti, kadangi jie veikia pagal savo individualiai sudarytą sutartį, dėl ko tai yra visiškai pateisinama, bet neatitikimai, kurie atsiranda dėl to, kad kai kuriose šalyse subvežėjui gali būti reiškiamas ieškinys delikto pagrindu, dėl ko vežėjui yra taikoma kitokia civilinės atsakomybės sistema, nei ta, kuri yra taikoma jo sudarytos sutarties pagrindu.

Todėl, siekiant įtvirtinti MTO išimtinę civilinę atsakomybę, yra tikslinga įtvirtinti, kad teisę reikšti ieškinį turintys asmenys - krovinio siuntėjas ar kiti subjektai⁶⁰⁹ (pavyzdžiui, bankas, subjektas, gavėjas), turintys teisę reikšti ieškinius dėl krovinio padarytos žalos, jo praradimo, nepristatymo ar nuostolių, patirtų dėl krovinio vėlavimo, - neturi teisės reikšti MTO sutarties vykdymui pasitelktiems asmenims jokių reikalavimų, *inter alia* remiantis ir deliktinės civilinės atsakomybės nuostatomis. Pavyzdžiui, panaši nuostata Lietuvos teisėje yra įtvirtinta LR CK 6.650 straipsnio 4 dalyje, numatančioje, kad užsakovas ir subrangovas neturi teisės reikšti vienas kitam jokių piniginių reikalavimų.

Visgi, esamo teisinio reguliavimo kontekste, MTO siekiant užtikrinti savo pasitelktų sutarčiai vykdyti subjektų teisinę apsaugą bei mažinant sutarties vykdymui patiriamus kaštus, sudaromose multimodalinio krovinių vežimo sutartyse yra siūlytina bent jau įtraukti vadinamąją Himalaya sąlygą (angl. *the Himalaya rule*), numatančią, kad MTO turimomis teisėmis (*inter alia* nuostatomis, ribojančiomis MTO civilinę atsakomybę), kylančiomis sutarčiai taikytino teisinio reguliavimo pagrindu, turi teisę naudotis ir MTO pasitelkti subvežėjai, jei jiems būtų pareiškiamas tiesioginis ieškinys dėl žalos atlyginimo ir subvežėjas būtų laikomas tinkamu atsakovu.

⁶⁰⁹ BAUGHEN, S., *supra* 312, p. 14.

3.4. Skyriaus apibendrinimas ir išvados

Įvertinus multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytiną teisinį reglamentavimą (vertinant tokį, koks jis yra vertinimo momentu), darytinės sekančios išvados:

i) santykiuose, kuriuose egzistuoja tarptautinis elementas, sutarčiai taikytina teisė Europos Sąjungoje nustatoma vadovaujantis Roma I reglamentu. Remiantis Roma I reglamentu šalys negali susitarti dėl tarptautinės konvencijos kaip jų santykiams taikytinos teisės. Vadinasi, multimodalinio krovinių vežimo sutartyje šalys gali tiesiog susitarti dėl tarptautinės sutarties įtvirtinamų nuostatų tik kaip sutarties sąlygų (bet ne visai sutarčiai taikytinos teisės). Kadangi tokios nuostatos yra vertinamos taikytinos teisės ir jos imperatyvių normų kontekste, egzistuoja rizika, kad tokios sutartinės nuostatos kompetentingo teismo bus pripažintos neteisėtomis ir negaliojančiomis. Atvejais, kuomet multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju nėra egzistuojančio tarptautinio elemento, kaip jis suprantamas Roma I reglamento kontekste, taikytina teisė nustatoma vadovaujantis nacionaline teise, kuri, atskirose jurisdikcijose, šalims gali leisti susitarti dėl tarptautinės konvencijos kaip sutarčiai taikytinos teisės;

ii) tiek doktrina, tiek teismų praktika neįtvirtina vienodos tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai vertinimo sampratos. Įvertintus šių konvencijų taikymo sritį, darytina išvada, kad tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutartį, tiek, kiek pagal ją gabenama konvencijos reglamentuojama vežimo rūšimi, reglamentuoja tik Oro konvencijos ir Hamburgo taisyklės. Papildomai, tais atvejais, kuomet tai eksplicitiškai numatyta specialiosiose tarptautinių krovinių vežimo konvencijų normose, skirtose multimodaliniam krovinių vežimui, multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina CMR konvencija, CMNI konvencija, SMGS susitarimas bei CIM taisyklės. Šie atvejai turi būti suprantami siauriai;

iii) vertinimas, kad CMR konvencija, CMNI konvencija, SMGS susitarimas, CIM taisyklės ir Hagos-Visbiu taisyklės nėra tiesiogiai taikytinos

multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, išskyrus atvejus, eksplisitiškai įtvirtintus konvencijose, turi itin didelę reikšmę. Jei tarptautinės konvencijos nėra taikytinos tiesiogiai, o jų pritaikymui reikia taikyti, pavyzdžiui, kombinavimo/tinklinės atsakomybės doktriną, tai reiškia, kad tarptautinės konvencijos yra pritaikomos šalių santykiams ne todėl, kad jos turi būti taikomos kaip nacionaliniam teisiniam reglamentavimui viršesnis teisės aktas, o todėl, kad nacionalinė teisė, kvalifikavusi multimodalinio krovinių vežimo sutartį, pritaiko doktriną (ar nacionalinėje teisėje egzistuojančią teisinę taisyklę), kurios pagrindu yra taikomos tarptautinių konvencijų normos (bet ne todėl, kad šios normos būtų laikomos multimodalines krovinių vežimo sutartis reglamentuojančiomis normomis). Tai turi reikšmingą įtaką šalių sutarties laisvei bei nacionaliniam teisiniam reglamentavimui. Jei vienaarūšė krovinių vežimo tarptautinė konvencija yra taikytina tiesiogiai konkrečiam multimodalinio krovinių vežimo etapui, tai riboja įstatymų leidėjo kompetenciją spręsti dėl nacionalinio teisinio reglamentavimo šiuo klausimu. Tuo pačiu, tarptautinėms krovinių vežimo sutartims dažnu atveju įtvirtinant imperatyvų reguliavimą ir nenumatant galimybės šalių susitarimu spręsti dėl šios konvencijos taikymo šalių santykiams, šalių galimybė susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės ir/ar susitarti dėl kitokių sutarčiai taikytinų nuostatų, nei numato tarptautinis reguliavimas, yra labai ribota. Tačiau, jei vienaarūšė krovinių vežimo tarptautinė konvencija nėra taikytina tiesiogiai, o jos taikymas yra pagrįstas nacionalinės teisės „aplinkeliu“, šalys gali susitarti dėl multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinos teisės/šiai sutarčiai taikytinų nuostatų, nukrypstančių nuo tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų, tiek, kiek yra leidžiama pasirinkti teisę ir/ar nukrypti nuo nacionalinės teisės/jos reglamentavimo, taikytino civilinei krovinių vežimo sutarčiai;

iv) CMR konvencijos, CMNI konvencijos, CIM taisyklių ir SMGS susitarimo įtvirtinti atvejai, kuomet šie tarptautiniai susitarimai tiesiogiai taikomi multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, numato atvejus, kuomet nurodytas reguliavimas faktiškai turi būti taikytinas visai sutarčiai, o ne jos daliai. T.y. atvejais, kuomet *de facto* sutarčiai yra taikomos unifikuotas teisinis

reguliavimas. Taip yra, kadangi nurodyti atvejai yra labai konkretūs ir suprantami siauriai, o juos praplėtus papildomais vežimais, sudaryta sutartis *in corpore* nebepatektų į šių konvencijų taikymo sritį. Vadinasi, visais kitais atvejais, kuomet sudaroma multimodalinio krovinių vežimo sutartis dėl gabenimo keliais, geležinkeliu, vidaus vandenimis ir jūra (jei nėra taikytinos Hamburgo taisyklės), yra galima nustatyti (atsižvelgiant į tai, kiek tas leidžiama šalių turimos sutarties laisvės)/sukurti visai sutarčiai taikytiną vienaarūšį teisinio reglamentavimo režimą. Jei multimodalinio krovinių vežimo atveju yra gabenama oru ar yra taikytinos Hamburgo taisyklės, vienaarūšis režimas gali būti sukuriamas „pratęsiant“ šių konvencijų taikomą režimą visai sutarčiai. Ir tik tais atvejais, kai pagal multimodalinio krovinių vežimo sutartį yra gabenama ir oru, ir jūra (kuomet taikytinos Hamburgo taisyklės) ar norima pasirinkti kitokį, nei šių konvencijų įtvirtinamą, teisinį režimą, ar norima CMR konvencijos, CMNI taisyklių, CIM taisyklių ir SMGS taisyklių reglamentuojamoms multimodalinio krovinių vežimo sutartims nustatyti kitokį, visoms multimodalinio krovinių vežimo sutartims bendrą, teisinį režimą, nėra galima įtvirtinti vienaarūšio visai sutarčiai taikytino teisinio režimo ar susiduriama su potencialia kolizijos situacija;

v) pateiktas tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo vertinimas prisideda reikšmingai sprendžiant multimodalinio krovinių vežimo teisėje egzistuojančias problemas. Tokiu būdu atsiranda platesnė galimybė multimodalinio krovinių vežimo sutarčių atveju šalių susitarimu sukurti vieningą teisinį režimą visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, antra, galimybė sukurti maksimaliai unifikuotą multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą išvengiant didelės dalies potencialių kolizijų su tarptautinėmis vienaarūšėmis krovinių vežimo sutartimis. Visgi, yra pripažintina, kad toks vertinimas visuotinai būtų taikomas tik jį patvirtintus tarptautinio ar regioninio lygmens teisiniame instrumente, reglamentuojančiame multimodalinius krovinių vežimus. Priešingai, nesant vieningo tarptautinių konvencijų taikymo srities vertinimo skirtingose jurisdikcijose multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju išlieka teisinis neprognozuojamumas;

vi) tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritys neišvengia tarpusavio kolizijų. Sprendžiant šį klausimą, reikia atsižvelgti į: i) tarptautinių sutarčių nuostatas, reglamentuojančias kolizijų klausimą, jei tokių yra; ii) Vienos konvencijos nuostatas; iii) bendruosius principus kaip *lex specialis derogat legi generali*. Nors daugeliu atveju šios taisyklės leidžia rasti sprendinį, tenka pripažinti, kad jis gali varijuoti priklausomai nuo jurisdikcijos, kurioje yra sprendžiamas kolizijos klausimas. Be to, atskirais atvejais nesant galimybės išspręsti susidariusią koliziją aukščiau minėtomis priemonėmis, teismo sprendimas, kad ir kaip jis būtų pagrįstas, paremtas šalių interesų lygiateisiškumu, sąžiningumo ir protingumo principais, bet kokiu atveju reikštų teisinį neprognozuojamumą. Tai nėra laikytina priimtina situacija;

vii) tarptautinėse vienaarūšėse krovinių vežimo konvencijose įtvirtinamos jurisdikcijos nustatymo taisyklės tiek riboja šalių laisvę susitarti dėl išimtinės jurisdikcijos, tiek neįtvirtina tinkamos *lis pendens* taisyklės dėl ko, atskirais atvejais, galima situacija, kuomet tas pats ginčas paraleliai yra nagrinėjamas skirtingų valstybių teismuose. Nors Briuselis I(bis) numato, kad jis nedaro poveikio jokioms konvencijoms, kuriose dalyvauja valstybės narės, ir kurios konkrečiose bylose reglamentuoja jurisdikciją, visgi Teisingumo Teismas yra pastebėjęs, kad taikant tarptautinėse konvencijose įtvirtintas jurisdikcijos nustatymo taisykles negalima pažeisti principų, kuriais Europos Sąjungoje grindžiamas teismų bendradarbiavimas civilinėse ir komercinėse bylose. Todėl kyla klausimas ar ateityje tarptautinių konvencijų nuostatų, reglamentuojančių jurisdikcijos nustatymas, taikymas nebus ribojamas atsižvelgiant į šalių susitarimo dėl jurisdikcijos ribojimo ir tinkamos *lis pendens* taisyklės neįtvirtinimo problemas;

viii) jurisdikcijos nustatymas multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju reikšmingai priklauso nuo to ar krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina tarptautinė krovinių vežimo konvencija (ir kokia). Todėl vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų taikymo srities vertinimas turi ypatingai didelę įtaką sprendžiant dėl bylos, kilusios iš multimodalinio krovinių vežimo sutarties, teisingumo. Tais atvejais, kuomet jurisdikcija nustatoma vadovaujantis

krovinio išsiuntimo ir/ar pristatymo vieta (-omis), turi būti vadovaujamasi multimodalinio krovinių vežimo sutartyje numatyta pradine išsiuntimo ir/ar pristatymo vieta, o ne tarpinėmis atskirų vežimo dalių išsiuntimo ir/ar pristatymo vietomis;

ix) vienaarūšė MTO civilinės atsakomybės sistema turi didesnę potencialą, lyginant ją su segmentine ar modifikuota segmentine civilinės atsakomybės sistema, pasiūlyti efektyvų MTO civilinės atsakomybės režimą, skatinantį multimodalinių krovinių vežimų plėtrą. Nustatant jos taisykles, manytina, turėtų būti įtvirtinama griežtoji MTO civilinė atsakomybė nustatant neribotą civilinę atsakomybę ar, jei visgi civilinė atsakomybės limitai būtų nustatomi, jie turėtų būti nustatomi didesni. Galiausiai, įtvirtinant tokią sistemą, turi, *inter alia*, būti vykdoma ir ekonominė šių nuostatų analizė, randant tinkamiausią šios sistemos ir vienaarūšio krovinių vežimo tarptautinių konvencijų nuostatų tarpusavio darną;

x) situacija, kuomet siuntėjas/gavėjas turi teisę dėl žalos atlyginimo reikšti ieškinį tiesiogiai ne vežėjui, o subvežėjui, vertintini kritiškai. Todėl, turėtų būti įtvirtinta išimtinė MTO civilinė atsakomybė, t.y. subjektai, turintys teisę reikšti ieškinius dėl kroviniui padarytos žalos, jo praradimo, nepristatymo ar nuostolių, patirtų dėl krovinio vėlavimo, neturėtų turėti teisės reikšti MTO sutarties vykdymui pasitelktiems asmenims jokių reikalavimų, *inter alia* remiantis ir deliktinės civilinės atsakomybės nuostatomis. Visgi, esamo teisinio reguliavimo kontekste, MTO siekiant užtikrinti savo pasitelktų sutarčiai vykdyti subjektų teisinę apsaugą bei mažinant sutarties vykdymui patiriamus kaštus, sudaromose multimodalinio krovinių vežimo sutartyse yra siūlytina bent jau įtraukti vadinamąją Himalaya sąlygą, numatančią, kad MTO turimomis teisėmis (*inter alia* nuostatomis, ribojančiomis MTO civilinę atsakomybę), kylančiomis sutarčiai taikytino teisinio reguliavimo pagrindu, turi teisę naudotis ir MTO pasitelkti subvežėjai, jei jiems būtų pareiškiamas tiesioginis ieškinys dėl žalos atlyginimo ir subvežėjas būtų laikomas tinkamu atsakovu.

4. Multimodalinio krovinių vežimo reguliavimo problematika: sprendimų paieška

Nepaisant multimodalinio krovinių vežimo reikšmės, tame tarpe, ir tvarios transporto sistemos vystymuisi, multimodalinis krovinių vežimas neturi unifikuoto tarptautinio, o Europos Sąjungos mastu ir regioninio, teisinio reglamentavimo. Maža to, tik nedaugelis valstybių yra įtvirtinusios tokį reglamentavimą nacionaliniu mastu. Visa tai lemia multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo fragmentiškumą bei su tuo susijusią problematiką.

Esama situacija lemia, kad egzistuoja būtinybė harmonizuoti nenuoseklų ir fragmentišką multimodalinių krovinių teisinį reguliavimą, kuris, atsižvelgiant į aptartus jo trūkumus, šiuo metu yra kliūtis multimodaliniam krovinių vežimui vystyti⁶¹⁰ bei kurti tvarią transporto politiką Europos Sąjungoje. Kaip jau buvo minėta, UNCTAD apklausa parodė, kad 98 proc. respondentų palaiko naujo teisinio instrumento, reglamentuojančio multimodalinius krovinių vežimus, sukūrimo idėją. Visgi, tai yra tik viena, be to, sunkiai pasiekiamą, galimybę spręsti susidariusią situaciją.

Atsižvelgiant į tai, toliau bus aptariami teisiniai instrumentai ar galimybės, potencialiai galintys sukurti bent kiek geresnę teisinę aplinką multimodalinio krovinių vežimo vystymuisi.

4.1. Roterdamo taisyklės

Konteinerių paplitimas ir tarptautinės prekybos mastų išsiplėtimas lėmė didžiulius pasikeitimus krovinių gabenimo sektoriuje ir sąlygas multimodaliniams krovinių vežimams vystytis, o tuo pačiu ir vežimui „nuo durų iki durų“ su vienu transporto operatoriumi atsirasti. Visgi, taip ir nepavykus

⁶¹⁰ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 78.

sukurti vieningos multimodalinių vežimų teisinio reglamentavimo sistemos⁶¹¹, sektorius buvo paliktas su fragmentiniu vienaarūšiu reglamentavimu, nederančiu su augančiu ir besivystančiu sektoriumi, kuriam skiriamas vis didesnis dėmesys ir reikšmė⁶¹².

Atsižvelgiant ir į tai, 2008 m. gruodžio 11 d. buvo priimta Jungtinių tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra, kitaip dar vadinama Roterdamo taisyklėmis. Vienas iš pirminių Roterdamo taisyklių tikslų yra pakeisti tarptautinėje teisėje egzistuojančius skirtingus krovinių gabenimo jūra režimus, o tuo pačiu ir didelę dalį regioninių ar nacionalinių hibridinių teisinių režimų⁶¹³, modernia bei šiuolaikine konvencija, kurioje būtų teisiškai sureguliuoti augantys multimodaliniai krovinių vežimo santykiai⁶¹⁴. Tuo tikslu Roterdamo taisyklės įtvirtina taip vadinamą „jūra plius“ režimą, kuomet Roterdamo taisyklėse įtvirtintas teisinis reguliavimas yra praplečiamas ir kitoms krovinių vežimo dalims.

4.1.1. „Jūra plius“ režimas pagal Roterdamo taisykles

Vienas pagrindinių bruožų, išskiriančių Roterdamo taisykles iš kitų tarptautinių krovinių gabenimą reglamentuojančių dokumentų, kuriam buvo skirta itin daug dėmesio taisyklių rengimo metu⁶¹⁵, yra jų taikymo apimtis – Roterdamo taisyklių 1 straipsnio 1 dalis numato, kad vežimo sutartis, reglamentuojama šių taisyklių, yra suprantama kaip sutartis, kuria vežėjas, už užmokestį, įsipareigoja pervežti krovinį iš vienos vietos į kitą. Sutartis turi numatyti gabenimą jūra ir gali taip pat numatyti gabenimą kitomis transporto priemonėmis, kaip papildomą gabenimą šalia gabenimo jūra. T.y. Roterdamo

⁶¹¹ 1980 m. priimta MT konvencija buvo pasirašyta tik 13 valstybių ir labai tikėtina, kad taip niekada ir nebeįsigalios.

⁶¹² Kaip buvo pažymėta, vienas kertinių Europos Sąjungos politikos tikslų yra tvarios transporto politikos vystymasis, kuriam pasiekti yra būtinas multimodalinių vežimų, ypač skatinant vežimus traukiniais, vystymasis.

⁶¹³ PALLARÉS, L. S. A Brief Approach to The Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2011, p. 457.

⁶¹⁴ BOKAREVA, O. Carriage of goods through multimodal transportation: in search of international and regional harmonisation. *The Journal of International Maritime Law*, 2015, p. 369.

⁶¹⁵ VAN DER ZIEL, G., *supra*, 334, p. 981.

taisyklės *expressis verbis* numato, kad multimodalinio krovinio vežimo atveju jos yra taikomos ne tik krovinio gabenimui jūra, bet ir visai sutarčiai, t.y. ir gabenimui keliu, geležinkeliu, oru ar vidaus transportu, jei kuriuo būdu pagal tą pačią sutartį yra taip pat gabenama. Visgi, tuo pačiu reikia pažymėti, kad Roterdamo taisyklės nėra pilnai multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojanti konvencija, t.y. jos taikymui yra būtinas vežimo jūra etapas, dėl ko taisyklėse įtvirtintas vežimas charakterizuojamas būtent kaip „jūra plus“⁶¹⁶.

Viena pagrindinių Roterdamo taisyklių nuostatų yra tai, kad Roterdamo taisyklės įtvirtinta ribotą segmentinę (tinklinę) vežėjo civilinę atsakomybę⁶¹⁷. Roterdamo taisyklių 26 straipsnis numato, kad jei žala (ar įvykis, dėl kurio yra praleidžiami sutarti gabenimo terminai) kroviniai atsiranda prieš jo pakrovimą į laivą ar po jo iškrovimo iš laivo, bet tuo metu, kai krovinys yra vežėjo atsakomybėje, yra taikomos kitų tarptautinių instrumentų nuostatos, reglamentuojančios atsakomybę už žalą ir jos dydį. Tačiau, jei tokių nėra taikoma, tai tokiu atveju civilinės atsakomybės klausimas nepersikelia į nacionalinės teisės reglamentavimą, , nepriklausomai nuo to, ar vežimas sausuma *ipso facto* buvo nacionalinis, ar tarptautinis⁶¹⁸, o jis yra sprendžiamas vadovaujantis Roterdamo taisyklėmis. Tokia civilinės atsakomybės sistema taisyklių kūrėjų buvo pasirinkta laikant, kad ji geriausiai leidžia spręsti nuostolių, kurių kilimo vieta nežinoma, problemą, taip pat žalos padarymo ar krovinio gabenimo uždelsimo tiek prieš, tiek po gabenimo jūra, problemas⁶¹⁹. Šiuo atveju, taip pat reikia, atkreipti dėmesį į vartojamą sąvoką „tarptautinis instrumentas“. Tokia sąvoka, o ne įprastai vartojama nuostata tarptautinė konvencija, yra pasirinkta ne atsitiktinai – ji yra platesnė, lyginant su sąvoka „konvencija“⁶²⁰, ir yra pagrįsta siekiant sutalpinti platesnio spektro teisinį

⁶¹⁶ PALLARÉS, L. S., *supra* 613, p. 459.

⁶¹⁷ Roterdamo taisyklių 26 straipsnis.

⁶¹⁸ VAN DER ZIEL, G., *supra*, 334, p. 984.

⁶¹⁹ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 370.

⁶²⁰ DIAMOND, A., *supra* 65, p. 456.

reguliavimą, kaip, pavyzdžiui, Europos Sąjungos, teisinį reguliavimą, kuris nėra laikomas tarptautiniu susitarimu⁶²¹.

Roterdamo taisyklės „nemonopolizuoja“ multimodalinių krovinių gabenimo civilinės atsakomybės klausimo. Roterdamo taisyklių 82 straipsnis, reglamentuojantis šių taisyklių santykį su kitais tarptautiniais susitarimais, numato, kad Roterdamo taisyklės yra netaikomos tuo atveju, jei jų įsigaliojimo laikotarpiu jau galiojo tarptautinis susitarimas, kuris taikomas visai multimodalinei krovinių gabenimo sutarčiai (t.y. jei sutartis patenka į kitų tarptautinių teisės aktų įtvirtintų multimodalinių nuostatų sritį – kaip, pavyzdžiui, CMR konvencijos 2 straipsnis, CIM taisyklių 2 straipsnis, Monrealio konvencijos 18 straipsnio 4 dalis ar CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalis). Visgi, tokia nuostata yra siauresnė, lyginant ją su Roterdamo taisyklių 26 straipsniu – Roterdamo taisyklių 82 straipsnis numato, kad kitų tarptautinių susitarimų nuostatos yra taikomos tuo atveju, jei jos jau galiojo Roterdamo taisyklių įsigaliojimo momentu, kai, savo ruožtu Roterdamo taisyklių 26 straipsnis taip neriboja kitų tarptautinių susitarimų nuostatų pritaikymo atsižvelgiant į jų priėmimo momentą. Pastebėtina, kad Roterdamo taisyklių rengimo metu buvo kilusi diskusija, ar nereikėtų numatyti, kad yra taikomos kitų susitarimų, galiojusių Roterdamo taisyklių priėmimo metu, nuostatos, įskaitant ir šių tarptautinių susitarimų pakeitimus, kurie bus priimti ateityje. Tačiau, bijant, kad ateityje gali būti priimti kitų susitarimų pakeitimai, kurie prieštarautų Roterdamo taisyklių įtvirtintam reguliavimui, buvo nuspręsta atsisakyti tokios sąlygos įtvirtinimo. Tai sukėlė nemažą nepasitenkinimą, kadangi buvo išreikšta pozicija, kad transporto susitarimai turi būti peržiūrimi ir atnaujinami kas kiek laiko, o tokia Roterdamo taisyklių nuostata nepagrįstai riboja transporto teisės vystymąsi⁶²². Visgi, galima suprasti ir priežastis, kodėl buvo nuspręsta pasirinkti

⁶²¹ Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Report of working group III (transport law) on the work of its Twenty-first session (Vienna, 14-25, January 2008)*, A/CN.9/645 [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/507/44/PDF/V0850744.pdf?OpenElement>>, para. 84.

⁶²² Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Report of UNCITRAL, Forty-first Session* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/555/08/PDF/V0855508.pdf?OpenElement>>, para. 249-254.

tokį teisinį reguliavimą: yra pakankamai rizikinga numatyti tarptautinio instrumento viršenybę, nežinant koks bus jo turinys⁶²³⁶²⁴.

4.1.2. Roterdamo taisyklių santykis su kitomis konvencijomis

Roterdamo taisyklės įtvirtina modifikuotą segmentinės (tinklinės) MTO civilinės atsakomybės sistemą. Ši sistema yra pagrįsta skirtingų vienaarūšių tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių krovinių vežimą, įtvirtinamo civilinės atsakomybės sąveika su Roterdamo taisyklių įtvirtinamu atsakomybės režimu. Pagrindinė idėja – konkrečios krovinių vežimo rūšies teisinio reguliavimo nustatoma civilinė atsakomybė yra taikoma analogiškai ir multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju. Visgi, dėl to, kad, lyginant su kitomis jūrinėmis konvencijomis, vežėjo jūra atsakomybės periodas, įtvirtintas Roterdamo taisyklių 12 straipsnyje, yra išplėstas, egzistuoja Roterdamo taisyklių ir kitų vienaarūšių krovinių vežimo tarptautinių konvencijų taikymo konfliktas. Tą lemia ne vien tik Roterdamo taisyklių taikymo sritis, bet ir tai, kad dalies kitų tarptautinių konvencijų taikymo sritis bei reguliavimas apima santykius, kurie gali būti laikomi tipiniais krovinių gabenimo jūra santykiais⁶²⁵. Siekiant to išvengti, Roterdamo taisyklių 26 ir 82 straipsniuose yra įtvirtintos jau trumpai aptartos atsitraukimo (angl. *step back*) sąlygos.

Roterdamo taisyklių 26 straipsnis yra esminis vertinant Roterdamo taisyklių įtvirtintą vežėjo civilinės atsakomybės sistemą. Šis straipsnis numato, kad jei žala (ar įvykis, dėl kurio yra praleidžiami sutarti gabenimo terminai) kroviniui atsiranda išimtinai prieš jo pakrovimą į laivą ar išimtinai po jo iškrovimo iš laivo, bet tuo metu, kai krovins yra vežėjo atsakomybėje, Roterdamo taisyklių nuostatos nėra taikomos, jei tokią situaciją reglamentuoja kitas tarptautinis instrumentas, kuris būtų taikomas šiai situacijai, jei siuntėjas

⁶²³ HONKA, M. *Matters not governed by this Convention* iš VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2010.

⁶²⁴ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 370-373.

⁶²⁵ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 108.

būtų sudaręs atskirą ir tiesioginę sutartį su vežėju dėl vežimo būtent tuo vežimo etapu, kuriame kilo žala, bei įtvirtina nuostatas, reglamentuojančias vežėjo atsakomybę, jos ribojimą ar ieškinio senaties terminą ir nuo šio reglamentavimo visiškai ar dalimi, reglamentuojančia žalos atlyginimo klausimą siuntėjui, nėra galima nukrypti šalių susitarimu. Kitaip, jeigu yra žinoma žalos kilimo vieta ir egzistuoja tarptautinė konvencija, taikytina tokiam vežimui (vežimo etapui), šios konvencijos nuostatos, tiek, kiek jos yra susijusios su civilinės atsakomybės reglamentavimu (dėl ko nepatenka nuostatos, reglamentuojančios jurisdikciją, nuosekliuosius vežimus ir pan.)⁶²⁶ ir yra taikomos⁶²⁷.

Tokiu reglamentavimu iš esmės yra sukurama hipotetinė sutartis ir jos pagrindu pritaikomas tarptautinės konvencijos, kuri būtų taikoma, jei būtų buvusi sudaryta tokia hipotetinė sutartis, nuostatos. Priešingai, jei tokia hipotetinę sutartį nereglamentuoja tarptautinės konvencijos nuostatos, tai tokiu atveju civilinės atsakomybės klausimas nepersikelia į nacionalinės teisės reglamentavimą, o jis yra sprendžiamas vadovaujantis Roterdamo taisyklėmis. Šiuo atveju svarbu atkreipti dėmesį į nuostatą „išimtinai“ ir tai, kurioje vietoje žala kilo. Tais atvejais, kuomet žala kyla prieš krovinio pakrovimą į laivą ar jau po jo iškrovimo iš laivo, ir šį klausimą reguliuoja kitas tarptautinis instrumentas, Roterdamo taisyklės yra netaikomos. Nuostata „išimtinai“ leidžia manyti, kad jei žala kilti pradėjo dar prieš krovinio pakrovimą į laivą ir tęsėsi krovinio gabenimo jūra metu (ar *vice versa*), tuomet yra taikomos Roterdamo taisyklės, o ne kitų tarptautinių konvencijų nuostatos⁶²⁸. Tiesa, jei vežėjas pažeidžia kitas savo prievolės pagal multimodalinio krovinių vežimo sutartį, tačiau dėl to nėra prarandamas krovinys, jam nekyla žala ar dėl to nėra uždelsiama jį atgabenti į paskirties vietą, tai neimplikuoja Roterdamo taisyklių 26 straipsnio taikymo, *inter alia* – kitų tarptautinių konvencijų nuostatų taikymo⁶²⁹. Jei žalos kilimo

⁶²⁶ VAN DER ZIEL, G., *supra*, 334, p. 984.

⁶²⁷ GÜNER-ÖZBEK, M. D. *ed.*, *supra* 331, 128.

⁶²⁸ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 109.

⁶²⁹ RASMUSSEN, U. L. *Additional provisions relating to particular stages of carriage* iš VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2010.

vieta negali būti nustatyta, t.y. nėra galima teigti, kad žala kilo išimtinai ne gabenimo jūra metu, turėtų būti taikomos Roterdamo taisyklės.

Tokia Roterdamo taisyklių nuostata yra itin reikšminga, kadangi didelė dalis atvejų, kuomet žala kyla gabent konteineriais, yra atvejai, kuomet nėra galima nustatyti žalos kilimo vietą⁶³⁰. Visgi, jei žala kilo kelių vežimo etapų metu ir ji negali būti identifikuojama, arba žalos kilimas buvo tęstinis, arba jei tam tikrą vežimo etapą reglamentuoja vienaarūšės tarptautinės krovinių vežimo konvencijos, taikytinos remiantis specialiosiomis jose įtvirtintomis multimodalinio krovinių vežimo nuostatomis, kyla Roterdamo taisyklių ir kitų tarptautinių konvencijų kolizija, kurios Roterdamo taisyklių 26 straipsnis nepadedą išspręsti⁶³¹.

Šiam konfliktui spręsti yra pasitelkiamas Roterdamo taisyklių 82 straipsnis, kuris sprendžia Roterdamo taisyklių ir kitų tarptautinių konvencijų tarpusavio konkurencijos klausimus. Tiesa, reikia pastebėti, kad jis, kaip jau yra minėta, yra taikomas tik tais atvejais, jei kita tarptautinė krovinių vežimo konvencija jau galiojo ir buvo taikoma Roterdamo taisyklių įsigaliojimo metu. Taip pat, reikia pastebėti, kad Roterdamo taisyklės „atsitraukia“ tik tiek, kiek yra numatyta 82 straipsnio lingvistinėje formuluotėje, kas reiškia, kad jei kiltų kolizija šiame straipsnyje nenumatytais atvejais, Roterdamo taisyklės nesuteiktų pirmenybės kitos konvencijos atžvilgiu⁶³². Bendroji taisyklė, kad Roterdamo taisyklės „atsitraukia“, jei vežėjo civilinę atsakomybę žalos kilimo atveju reglamentuoja kita tarptautinė konvencija. Visgi, iš esmės tokia nuostata, kuomet Roterdamo taisyklės konvencijų konflikto atveju visuomet „atsitraukia“, yra pritaikoma tik vežimo oru atveju⁶³³, kadangi specialiosios Roterdamo taisyklių nuostatos, įtvirtintos 82 straipsnio b-d dalyse Roterdamo taisyklių bendrąjį „atsitraukimą“ riboja konkrečiomis situacijomis. Tos situacijos iš esmės yra ribojamos atvejais, kuomet tarptautinės konvencijos eksplicitiškai

⁶³⁰ HANCOCK, C. Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods. *The Journal of International Maritime Law*, 2008, p. 491-492, 495.

⁶³¹ DIAMOND, A., *supra* 65, p. 445, 456.

⁶³² VAN DER ZIEL, G., *supra*, 334, p. 992.

⁶³³ Roterdamo taisyklių 82 straipsnio a dalis.

įtvirtina nuostatas, reglamentuojančias multimodalinius krovinių vežimus: CMR konvencijos 2 straipsnis, CIM taisyklių 1 straipsnio 4 dalis ir CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalis⁶³⁴. Vertinant Roterdamo taisyklių santykį su CMR konvencija, pastebėtina, kad CMR konvencija numato, kad jei žala ar uždelsimas kyla dėl tokio įvykio, kuris yra „tipinis“ būtent tos rūšies transportui, taikomos tos rūšies vežimą reglamentuojančios nuostatos. Tai reiškia, kad tokio įvykio atveju, Roterdamo taisyklėms „atsitraukus“, CMR konvencija vėl nukreiptų žalos atlyginimo klausimą į Roterdamo taisyklių įtvirtintą reglamentavimą. Kita vertus, jei, pavyzdžiui, krovins sugenda dėl kelių transporto priemonės šaldymo įrangos gedimo, kuomet ši priemonė kartu su kroviniu yra gabenama jūra, tokiu atveju būtų taikomos CMR konvencijos nuostatos⁶³⁵.

4.1.3. Roterdamo taisyklės – daugiau nei atrodo?

Roterdamo taisyklės yra vadinamos jūrine plus konvencija, kadangi išplečia konvencijoje įtvirtintų vežėjo civilinės atsakomybės nuostatų taikymą multimodaliniams krovinių vežimo santykiams. Tačiau ar Roterdamo taisyklių įsigaliojimas būtų reikšmingas tik tokia apimtimi?

3.1.3.-3.1.4. dalyse yra aptarta vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų taikymo srities multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai problematika bei pateikti argumentai, dėl ko yra laikomasi pozicijos, kad šiuo metu galiojančios vienaarūšės tarptautinės konvencijos multimodaliniams krovinių vežimo santykiams gali būti taikomos tik tuomet, kai konkrečios šių konvencijų nuostatos *expressis verbis* numato tokį taikymą. Tai pakankamai susiaurina tarptautinių konvencijų taikymo sritį multimodaliniuose santykiuose ir sudaro sąlygas lankstesniam naujo tarptautinio instrumento, reguliuojančio multimodalinius krovinių vežimus, kūrimui.

Kaip jau minėta, Roterdamo taisyklių 26 straipsnis įtvirtinta hipotetinės sutarties teoriją, kurios pagrindu Roterdamo taisyklės yra netaikomos tais

⁶³⁴ VAN DER ZIEL, G., *supra*, 334, p. 992-994.

⁶³⁵ BOKAREVA, O., *supra* 614; EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 106-117.

atvejais, kuomet hipotetinei sutarčiai būtų taikomos kitos tarptautinės konvencijos nuostatos. Nors iš pirmo žvilgsnio nuostata gali atrodyti aiški, visgi lingvistinis jos vertinimas gali būti dviprasmiškas.

Viena, Roterdamo taisyklių 26 straipsnis gali būti vertinamas kaip reiškiantis, kad Roterdamo taisyklės atsitraukia (angl. *step back*) tokiu atveju, jei tarptautinė konvencija yra taikoma hipotetinei sutarčiai ir toks konvencijos taikymas yra privalomas nagrinėjamos faktinės multimodalinės sutarties atveju. Tačiau toks aiškinimo metodas yra mažai tikėtinas, nes tokiu atveju nėra aišku, kodėl yra pasirinktas toks sudėtingas lingvistinis variantas sukuriant hipotetinę sutartį ir atskirai Roterdamo taisyklių 82 straipsnyje reglamentuojant Roterdamo taisyklių ir kitų konvencijų multimodalinių nuostatų galimus konfliktus. Vietoj to, Roterdamo taisyklės galėjo tiesiog numatyti, kad Roterdamo taisyklės nereglamentuoja vežėjo civilinės atsakomybės tuomet, kai tokiai situacijai yra taikomos kitos, anksčiau priimtose, tarptautinės konvencijos, kuri tokiems santykiams (konkrečiai situacijai pagal konkrečią multimodalinio krovinių vežimo sutartį) yra taikoma tiesiogiai, nuostatos. Be to, toks aiškinimas lemtų itin platų Roterdamo taisyklių įtvirtinamos civilinės atsakomybės režimo taikymą laikantis nuostatos, kad įprastai esamos vienaarūšės multimodalinio krovinių vežimo sutartims nėra taikomos. T.y. Roterdamo taisyklės „nepastebimai“ sukurtų reikšmingai unifikuotą multimodalinių krovinių vežimo, kai bent dalį maršruto krovinyje yra gabenamas jūra, teisinį reguliavimą.

Kita vertus, Roterdamo taisyklių 26 straipsnis, sukuriantis hipotetinę sutartį ir nurodantis, kad, Roterdamo taisyklės atsitraukia prieš nuostatas, kurios būtų buvusios taikomos (t. y. jų taikymas yra pagrįstas fikcine situacija, o ne realia situacija⁶³⁶), gali būti suprantamas kaip reiškiantis, kad net kadangi tos nuostatos nėra taikytinos faktinėje situacijoje, Roterdamo taisyklių pagrindu tokios nuostatos yra taikomos. T.y. tokio aiškinimo pagrindu Roterdamo taisyklės nebyliai praplėstų kitų tarptautinių konvencijų taikymo sritį

⁶³⁶ Angliškai ši sąlyga yra išdėstyta <...> *the provisions of such international instrument would have applied <...> if the shipper had made <...>*. T.y. taikoma anglų kalbos šaltinių sąlyginių sakinių forma, kuri kalba apie nerealų įvykį praityje.

multimodalinio krovinių vežimo sutartims, kai bent dalį maršruto krovinsys yra gabenamas jūra.

Pastebėtina, kad netiesioginį pritarimą įdėjai, kad kitų tarptautinių konvencijų nuostatos taikomos ne tuomet, kuomet jos ir *per se* turėtų būti taikomos egzistuojančioje situacijoje, o tai, kad jų taikymą nulemia Roterdamo taisyklių sukuriamas „aplinkelis“, galima rasti ir teisės mokslininkų darbuose – U. L. Rasmussen, komentuodamas Roterdamo taisykles, nurodo, kad vertinant klausimą, kiek šalys turi teisę susitarti dėl kitokių nuostatų, nei yra numatyta vienuose tarptautinėse konvencijose, taikomose Roterdamo taisyklių pagrindu, reikia vertinti vadovaujantis ne tų tarptautinių konvencijų nuostatomis, o Roterdamo taisyklių 79 straipsniu, numatančiu sutarties šalių susitarimo laisvės apimtį.⁶³⁷ T.y. tokiu aiškinimu yra implikuojama, kad kitų tarptautinių konvencijų nuostatos nėra taikomos tiesiogiai, o jų taikymą implikavus Roterdamo taisyklėms, jos savotiškai tampa sudėtine Roterdamo taisyklių dalimi. Žinoma, tai tik viena pozicija šiuo klausimu. Pavyzdžiui, F. Berlingieri su tuo nesutinka ir nurodo, kad visgi tai turėtų būti daroma vadovaujantis tarptautinės konvencijos, kurios taikymas yra implikuojamas, nuostatomis⁶³⁸.

Suprantama, kad Roterdamo taisyklėms neišsigaliojus ir nesant teismų praktikos, yra sudėtinga vertinti, kaip aukščiau minėtą nuostatą traktuotų teismas. Visgi, atsižvelgiant į aukščiau išdėstytus argumentus, lingvistinę Roterdamo taisyklių 26 straipsnio formuluotę, kurioje nurodoma hipotetinė sutartis konkrečiam vežimo etapui, kurio metu kilo žala, laikytina, kad Roterdamo taisyklės praplečia kitų konvencijų taikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai sritį numatant, kad šių konvencijų nuostatos yra taikomos ir tuomet, kuomet tiesiogiai konvencijos nėra taikomos, bet yra taikomos Roterdamo taisyklės, o etapas, kurio metu kilo žala, vertinant atsietai nuo visos

⁶³⁷ RASMUSSEN, U. L., *supra* 629.

⁶³⁸ BERLINGIERI, F. *An analysis of two recent commentaries on the Rotterdam rules* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/An%20analysis%20of%20two%20recent%20commentaries%20of%20the%20RR-F.Berlingieri.pdf>>.

multimodalinio krovinių vežimo sutarties, būtų reglamentuojamas konkrečios krovinių vežimo konvencijos.

Kitas svarbus aspektas, kuomet yra vertinamos Roterdamo taisyklės, yra Roterdamo taisyklių 80 straipsnis. Įprastai tarptautinės krovinių vežimo konvencijos pasižymi imperatyvumu, t.y. šalys negali savo susitarimu susitarti dėl jų netaikymo ar nukrypti daugiau, nei tai tiesiogiai yra leidžiama pačios konvencijos. Savo ruožtu, Roterdamo taisyklių 80 straipsnyje yra įtvirtintos sąlygos, kuriomis vadovaujantis šalys gali susitarti kitaip, nei numato Roterdamo taisyklės, savo susitarimu mažindamos Roterdamo taisyklių numatytus įsipareigojimus/prievoles. Tiesa, tokia teisė sutartims yra suteikiama tik tais atvejais, kai jos sudaro rėminę krovinių vežimo sutartį, o individualių sutarčių atveju tokia galimybė nėra numatyta.

Vadinasi, Roterdamo taisyklės savo esme yra visiškai naujo pobūdžio krovinių vežimo teisinis reguliavimas, rėminių sutarčių atveju numatantis dalinį vadinamąjį *opt-out* režimą.

4.1.4. Roterdamo taisyklės Europos Sąjungos multimodalinių krovinių vežimų kontekste

Europos Sąjunga iš esmės yra sustabdžiusi savo multimodalinių krovinių vežimų civilinės atsakomybės teisinio reguliavimo kūrimą ir įgyvendinimą atsižvelgiant į priimtas Roterdamo taisykles ir siekį sudaryti galimybę tokių būdu išspręsti egzistuojančią teisinio reguliavimo trūkumo problemą (detaliau 4.3.4. dalyje).

Savo esme, Europos Sąjunga yra juridinis asmuo, kuris SESV 216 straipsnio 1 dalies pagrindu gali sudaryti susitarimą su viena arba keliomis trečiosiomis šalimis arba tarptautinėmis organizacijomis, kai tai yra numatyta sutartyse arba kai susitarimo sudarymas yra būtinas norint Europos Sąjungos politikos sričių ribose pasiekti vieną iš sutartyse nurodytų tikslų, arba kai jis gali turėti poveikį bendroms taisyklėms ar keisti jų apimtį. Roterdamo taisyklių 93 straipsnio 1 dalis įtvirtina teisę Europos Sąjungai, kaip regioninei ekonominės

integracijos organizacijai, prisijungti prie Roterdamo taisyklių. Vadinasi, egzistuojant tam būtinoms sąlygoms, Europos Sąjunga teoriškai galėtų prisijungti prie Roterdamo taisyklių taip harmonizuodama valstybių narių teisinį reguliavimą.

Europos Sąjungos prisijungimas prie Roterdamo taisyklių neabejotinai sukeltų Europos Sąjungos ir valstybės narių teisinio reguliavimo koliziją iki (jeigu) valstybės narės denonsuotų tarptautinius susitarimus, kurių dalyvės jos yra, reglamentuojančius krovinių vežimą jūra (Hagos, Hagos-Visbiu ir Hamburgo taisyklės). Neapsiribojant tuo, atsižvelgiant į tai, kad tiek CMR, tiek Monrealio konvencija, tiek kiti tarptautiniai susitarimai yra privalomo taikymo, nepaisant to, kad Roterdamo taisyklėmis yra siekta reglamentuoti tik tuos atvejus, kurie nėra reglamentuojami kitų Roterdamo taisyklių įsigaliojimo metu jau galiojančių tarptautinių susitarimų, Europos Sąjungos prisijungimas prie Roterdamo taisyklių potencialiai sukeltų šių taisyklių ir kitų vienaarūšius vežimus reglamentuojančių tarptautinių teisinių reguliavimų koliziją. Aukščiau jau yra nagrinėta kaip skirtingai gali būti vertinamos tarptautinių susitarimų nuostatos, reglamentuojančios jų taikymo sritį. Dėl to, priklausomai nuo esančio intereso, gali būti argumentuojama, kad multimodalinio krovinių vežimo daliai ne jūra turėtų būti taikomos ne Roterdamo taisyklės, o, pavyzdžiui, CMR konvencija, nepaisant to, kad toks reguliavimas nepatenka į CMR konvencijos 2 straipsnio nuostatą, reglamentuojančią multimodalinius (dar tiksliau, intermodalinius) vežimus ir CMR konvencijos taikymą šiems vežimams, arba atvirkščiai.

Žinoma, negalima nepastebėti ir naudos, kuri būtų prisijungus prie Roterdamo taisyklių: Roterdamo taisyklės leistų harmonizuoti ir išspręsti nuostolių, kurių kilimo vieta nežinoma, atlyginimo problemą. Kita vertus, problema būtų išspręsta tik iš dalies – Roterdamo taisyklės taikomos tik tokiu atveju, jei bent viena vežimo dalis yra jūra. Todėl ji nespęstų problemos tada, kuomet multimodalinis krovinių vežimas vyktų be gabenimo jūra, o Europos

Sąjungos viduje prekių judėjimai, ypač kontinentinėje Europos dalyje ir Skandinavijoje, daugiau vyksta nenaudojant jūrinio transporto⁶³⁹.

Europos Sąjunga, bent jau iki 2017 m. rugsėjo 1 d., nebuvo pradėjusi veiksmų siekiant prisijungti prie Roterdamo taisyklių. Tačiau, reikia pastebėti, kad 2010 metų gegužės 5 dieną Europos Parlamentas yra priėmęs rezoliuciją⁶⁴⁰, kurios 11 punktu Europos Sąjungos narės yra skatinamos kuo greičiau pasirašyti, ratifikuoti ir įgyvendinti Roterdamo taisykles.

Visgi, atsižvelgiant į Roterdamo taisyklių teisinį statusą 2017 m. rugsėjo 1 d. ir tą lemiančias priežastis (detaliau 4.1.5. dalyje), kitus aukščiau nurodytus argumentus, abejotina, ar Europos Sąjungai būtų tikslinga prisijungti prie Roterdamo taisyklių.

4.1.5. Priežastys, kodėl Roterdamo taisyklės vis dar neįsigaliojo

Roterdamo taisyklės, priimtose 2008 m., 2017 m. rugsėjo 1 d. vis dar nėra įsigaliojusios. Siekiant įvertinti ar Roterdamo taisyklės gali būti laikomos potencialiu institutu, sprendžiančiu multimodalinių krovinių vežimo teisinio reguliavimo nepakankamumą, tikslinga detaliau įvertinti priežastis lemiančias tai, kad jos vis dar nėra įsigaliojusios (kartu siekiant įvertinti ar jos iš vis kada nors įsigalios, ar jas ištiks MT konvencijos likimas).

Viena iš to priežasčių, kodėl valstybės neratifikuoja Roterdamo taisyklių, yra jau minėta Roterdamo taisyklių 82 straipsnio nuostata *de facto* ribojanti kitų tarptautinių konvencijų vystymąsi. Ypač šį straipsnį kritikavo Europos valstybės. Tai nėra nuostabu, žinant, kad CMR konvencija, CMNI konvencija bei CIM taisyklės iš esmės yra „europietiškos“ konvencijos, daugiausiai naudojamos Europos valstybių⁶⁴¹.

⁶³⁹ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 372-373.

⁶⁴⁰ 2010 m. gegužės 5 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. (2009/2095(INI)) Nr. 2011/C 81 E/03. *OJ C 81E*, 15.3.2011, p. 10–16.

⁶⁴¹ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 372.

Antra, tuo pačiu yra pastebima tendencija, kad didėjantis valstybių skaičius, jau egzistuojantis nemažas tarptautinių sutarčių skaičius ir didėjantis regioninis reglamentavimas dar labiau apsunkina bet kokios naujos tarptautinės konvencijos sudarymą⁶⁴², kadangi tampa sudėtinga suderinti skirtingus interesus (ką regioniniu lygiu kartais padaryti yra lengviau arba procedūriškai paprasčiau), naujas teisinis reguliavimas, keičiantis esamą, dažniausiai žeidžia dalies senojo reguliavimo dalyvių siekius (vienas aktualiausių klausimų – atsakomybė – aptariama 3.3.1., 4.2.2. dalyse).

Trečia priežastis yra tai, kad nepaisant siekio Roterdamo taisyklėmis užpildyti teisinio reglamentavimo spragą iš esmės nesikišant į kitų tarptautinių susitarimų reguliuojamus santykius (suprantama išskyrus krovinių vežimą jūra – Roterdamo taisyklių 89 straipsnis numato, kad valstybė, tampanti šios konvencijos nare, bet esanti ir Hagos taisyklių, Hagos-Visbiu taisyklių, ar Hamburgo taisyklių dalyvė, ratifikavimo ar prisijungimo momentu denonsuoti šiuos tarptautinius susitarimus), vis tiek egzistuoja potencialių konfliktų su kitu įtvirtintu teisiniu reguliavimu grėsmė. Kaip jau minėta, CMR konvencija, CMNI konvencija ir CIM taisyklės iš esmės yra daugiausia europinės konvencijos, todėl valstybėms, kurios nėra šių konvencijų dalyvės, Roterdamo taisyklės bus taikomos tiek multimodalinio krovinių vežimo dalims jūra, tiek kitoms, kaip, pavyzdžiui, vežimui keliais. Todėl Roterdamo taisyklių 26 straipsnyje įtvirtinta segmentinė (tinklinė) atsakomybės sistema tokiose valstybėse nevaids didelės reikšmės⁶⁴³, o ten, kur galioja CMR konvencija, CMNI konvencija ir CIM taisyklės, Roterdamo taisyklės neišvengs kolizijos dėl teisinio reguliavimo srities multimodalinių krovinių vežimų atveju su šiomis konvencijomis (atsižvelgiant į skirtingus konvencijų taikymo srities aiškinimus). Be to, kartu, remiantis Roterdamo taisyklių 82 straipsniu, yra „išjungiama“ ir valstybių, neprisijungusių prie kokios nors tarptautinės konvencijos, reglamentuojančios kurios nors rūšies vienaarūšius vežimus, nacionalinės teisės ar regioninio reglamentavimo teisinė sistema, taikoma tose valstybėse multimodaliniams

⁶⁴² SHAW, M. *International Law*, 5th ed. Cambridge: Cambridge university press 2003, p. 328.

⁶⁴³ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 372.

krovinių vežimams. Toks *de facto* atsižvelgimas tik į Europos teisinį reguliavimą (ir tai visiškai nepašalinant tarptautinių susitarimų tarpusavio kolizijos klausimų) ir likusio pasaulio teisinio reguliavimo paneigimas taip pat nesudaro prielaidų, skatinančių valstybes prisijungti prie Roterdamo taisyklių.

Ketvirta, tenka pripažinti, kad Roterdamo taisyklės visgi nesukuria unifikuotos multimodalinių krovinių gabenimo teisinio reglamentavimo sistemos. Kaip yra įtvirtinta Roterdamo taisyklių priėmimo preambulėje, jos priėmimo tikslas ir nėra įtvirtinti unifikuotą multimodalinių krovinių gabenimo teisinį mechanizmą, o šiomis taisyklėmis yra siekiama unifikuoti krovinių gabenimo vien ar iš dalies jūrą teisinį mechanizmą. Roterdamo taisyklės yra taikomos tik tokiu atveju, kuomet krovinys bent dalį maršruto yra gabenamas jūrą. Vadinasi, Roterdamo taisyklės visiškai nesprendžia multimodalinio krovinio vežimo, kuomet jis, pavyzdžiui, yra gabenamas kelių transportu ir geležinkeliu, teisinio reguliavimo nebuvimo problemos (pastebėtina, kad būtent gabenimas geležinkeliu, kelių transportą naudojant tik trumpiems atstumams privežant krovinį prie geležinkelio ir pristatant krovinį į galutinę jo pristatymo vietą baigus gabenimą geležinkeliu, yra labiausiai skatinamas Europos Sąjungos). Tai, kad Roterdamo taisyklės nėra taikomos didelei daliai multimodalinių krovinių vežimų, gali būti laikoma viena iš priežasčių, kodėl Roterdamo taisyklės vis dar nėra įsigaliojusios.

Penkta priežastimi galima laikyti Roterdamo taisyklių įtvirtinamas civilinės atsakomybės taisykles. Visuomet yra labai sudėtinga rasti bendrą sprendimą, kuomet norima nustatyti vieną civilinės atsakomybės teisinį režimą, kadangi atsiranda suinteresuotų šalių pasipriešinimas. Atsakomybės limitai, remiantis skirtingų vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatomis, labai skiriasi. Pavyzdžiui, vadovaujantis Roterdamo taisyklių 59 straipsniu, vežėjo atsakomybė gali būti ribojama iki 875 SDR/vnt. arba 3 SDR/kg. Remiantis Hagos-Visbiu IV straipsnio 5 dalies a papunkčiu bei CMNI konvencijos 20 straipsniu, vežėjų jūra ir vidaus vandenimis atsakomybė yra ribojama iki 2,5 SDR/kg ir 666,67 SDR/vnt. Tačiau toks „nedidelis“ MTO civilinės atsakomybės padidėjimas gabenant krovinį jūros ar vidaus vandenų etapais negali atsverti

MTO civilinės atsakomybės sumažėjimo juos gabenant oro, kelių ar geležinkelių transportu. Taip yra, kadangi Monrealio konvencijos 22 straipsnis numato 19 SDR/kg limitą, CIM taisyklių 30 straipsnio 2 dalis numato 17 SDR/kg limitą, o CMR konvencijos 23 straipsnio 3 dalis numato 8,33 SDR/kg civilinės atsakomybės limitą. Vadinasi, Roterdamo taisyklių įtvirtinamas vežėjo/MTO civilinės atsakomybės dydis skiriasi iš esmės nuo visų kitų egzistuojančių vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo reglamentavimų, dėl ko jis nesulaukia pritarimo nei iš vieno vežimo sektoriaus atstovų.

Šešta priežastis, kuri gali būti įvardinama, kodėl Roterdamo taisyklės nesulaukia pritarimo gali būti tai, kad jos pasirinko pernelyg „saugų“ požiūrį įtvirtindamos, kaip teigiama, modifikuotą segmentinę atsakomybės sistemą. Roterdamo taisyklių rengimo metu Nyderlandų Karalystė bei Jungtinės Amerikos Valstijos siūlė įtvirtinti vienaarūšę vežėjo civilinės atsakomybės sistemą⁶⁴⁴. Nyderlandų Karalystė savo siūlyme pažymėjo, kad segmentinė civilinės atsakomybės sistema yra nesuteikianti pakankamai teisinio aiškumo dėl egzistuojančių skirtingų požiūrių į CMR konvencijos taikymo sritį⁶⁴⁵. T.y. Roterdamo taisyklės, pasirinkdamos saugų požiūrį, nesukūrė aiškaus ir siekiamo teisinio reguliavimo mechanizmo, kuris atitiktų šalių interesus ir modernią verslo praktiką.

Septinta, neaiškumas dėl to ar Roterdamo taisyklių 26 straipsnis *de facto* praplečia kitų tarptautinių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritį, taip pat yra viena iš priežasčių, stabdančių šių taisyklių įsigaliojimą.

Aštunta, Roterdamo taisyklės tuo pačiu metu ir per plačiai reguliuoja multimodalinius krovinių vežimo santykius, ir per siaurai. T.y. yra sutinkama nuomonių, kad Roterdamo taisyklės reguliuoja multimodalinių krovinių gabenimą keliais, net ir gabenant nacionaliniais maršrutais, taip pat, tą daro net tais atvejais, kai gabenimo jūra etapas, lyginant jį su visu gabenimu, yra sąlyginai trumpas. Galiausiai, kaip minėta, Europos Sąjungos vienas iš esminių transporto politikos tikslų yra sukurti tvarią, aplinkai draugišką transporto

⁶⁴⁴ GÜNER-ÖZBEK, M. D. *ed.*, *supra* 331, 120-121.

⁶⁴⁵ *Ibid.*

sistemą, o Roterdamo taisyklės nepadeda siekti šio tikslo⁶⁴⁶. Kita vertus, tuo pačiu yra sutinkama nuomonė, kad Roterdamo taisyklės neturėtų apsiriboti vien MTO civilinės atsakomybės, gabenant krovinius multimodalinės krovinių vežimo sutarties pagrindu kitais transporto būdais nei gabenimas jūra, reglamentavimu, bet turėtų reglamentuoti visą tokį gabenimą⁶⁴⁷. Vadinasi, Roterdamo taisyklės neatitinka krovinių vežimo sektoriaus dalyvių interesų.

Devinta daugelis valstybių bei mokslininkų mano, kad Roterdamo taisyklės yra sudėtingos ir painios, pasirinkta terminologija neaiški⁶⁴⁸, o tai gali sukelti skirtingą tų pačių nuostatų traktavimą skirtingose valstybėse, kas yra priešinga siekiui sukurti unifikuotą teisinį režimą. Be to, tam tikrose srityse, kaip pavyzdžiui reglamentuojant vežėjo įsipareigojimus, Roterdamo taisyklės išlaikė kitų tarptautinių jūrinių konvencijų, tokių Hagos-Visbiu taisyklės, terminologiją ir dėl to jos gali būti traktuojamos vadovaujantis jau susiklosčiusią šių nuostatų teismine praktika⁶⁴⁹, kas nėra pageidautina naujo tarptautinio instrumento atveju.

Dešimta, vertinant iš vienos didžiųjų jūrinių valstybių – Jungtinių Amerikos Valstijų – perspektyvos (bei kitų valstybių, kuriuose yra analogiška praktika), pastebėtina, kad nors Jungtinės Amerikos Valstijos yra pasirašiusios Roterdamo taisykles, tačiau jų nėra ratifikavusios. Roterdamo taisyklių ratifikavimas ir jų įsigaliojimas lemtų didelius pokyčius Jungtinių Amerikos Valstijų teisėje. T.y. Kirby⁶⁵⁰ byloje Jungtinių Amerikos Valstijų Aukščiausiasis teismas atmetė multimodalinio krovinių vežimo, kaip mišrios sutarties sampratą. Roterdamo taisyklėse yra įtvirtinta segmentinė (tinklinė) civilinės atsakomybės sistema. Nors multimodalinio krovinių vežimo sutarties, kaip *sui generis* ar jai prilyginamos, sutarties teorijai teoriškai neprieštarauja segmentinės

⁶⁴⁶ RØSÆG, E. The Rotterdam Rules as a model for Multimodal Transport Law. *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010 Vol. ½, p. 97.

⁶⁴⁷ HANCOCK, C., *supra* 630, p. 491-492, 495.

⁶⁴⁸ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 21; ATAMER, K. Construction problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime performing parties. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2010.

⁶⁴⁹ NIKAKI, T. The carrier's duties under the Rotterdam rules: better the devil you know? *Tulane Maritime Law Journal*, 2010, Vol. 35, No. 1.

⁶⁵⁰ Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2004 m. lapkričio 9 d. sprendimas byloje Nr. 02-1028 (*Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*).

atsakomybės taikymas, visgi, tokios atsakomybės taikymas ko gero lemtų rimtus pokyčius Jungtinių Amerikos Valstijų ir kitų valstybių, kuriose įtvirtintas analogiškas ar panašus multimodalinio krovinių vežimo sutarties vertinimas, teisės doktrinoje⁶⁵¹.

Vienuoliktą, kodėl Roterdamo taisyklės 2017 m. rugsėjo 1 d. vis dar nėra įsigaliojusios, gali būti įvardinta tai, kad jos paprasčiausiai neatitinka rinkos dalyvių poreikių. Nors MT konvencija, kurios reguliavime buvo įtvirtinta vienuarūšė civilinės atsakomybės sistema, ir neįsigaliojo, ji buvo pakankamai plačiai naudojama kaip švelnioji teisė (angl. *soft law*). UNCTAD atlikta apklausa parodė, kad didelė dalis respondentų remia MT konvencijos peržiūrėjimą, atnaujinimą ir pakartotinį priėmimą⁶⁵². UNCTAD, atsižvelgdama iš šiuos apklausos rezultatus, turėjo puikią galimybę jais pasinaudoti Roterdamo taisyklių svarstymo metu. Deja, UNCTAD pasirinko nesekti MT konvencija ir idėja sukurti vientisą bei unifikuotą tarptautinį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą. Vietoj to, UNCTAD, net neskirdama didelio dėmesio jūrinio krovinių gabenimo specifikai ir dėl to susiformavusioms teisinio reglamentavimo taisyklėms nusprendė praplėsti jūrinių taisyklių, reglamentuojančių civilinę atsakomybę, taikymo sritį⁶⁵³. T.y. UNCTAD nusprendė nebandyti sukurti ir pateikti to, ko reikia rinkoje veikiantiems subjektams – unifikuoto teisinio reguliavimo -, o nusprendė sukurti dar vieną alternatyvą tam, kas jau iš esmės yra (iš dalies, bet ne esmingai ją patobulindama). Ironiška, kad UNCTAD Roterdamo taisyklių projekto komentare pažymėjo, kad bet kurio naujo tarptautinio teisinio režimo sėkmei būtina sąlyga yra tai, kad jis pasižymėtų aiškiais privalumais ir akivaizdžia nauda, lyginant su jau egzistuojančiais teisinio reguliavimo instrumentais⁶⁵⁴. Roterdamo taisyklės nespėdžia pagrindinių multimodalinio krovinių vežimo

⁶⁵¹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 22.

⁶⁵² Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *UNCITRAL Document A/CN.9/WGIII/WP.56* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement>>.

⁶⁵³ FAGHFOURI, M., *supra* 171, p. 113-114

⁶⁵⁴ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija. *Commentary by the UNCTAD Secretariat on Draft Instrument on Transport Law* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd4.en.pdf>>.

santykių problemų, pavyzdžiui, nepasiūlo aiškos ir vienašios MTO operatoriaus civilinės atsakomybės, todėl kyla visai pagrįsta nuomonė, kad jo neteikia pridėtinės vertės, lyginant su esančiais teisinio reguliavimo instrumentais, jų naudotojams, ir todėl jie neturi jokio suinteresuotumo, kad jos įsigaliotų⁶⁵⁵.

Dvylikta, delsimas ratifikuoti Roterdamo taisyklės kelia pagrįstą abejonių ar Roterdamo taisyklės, net ir jas ratifikavus pakankamai valstybių, kad jos įsigaliotų, leis sukurti unifikuotą režimą. Akivaizdu, kad Roterdamo taisyklės ratifikavus 20 valstybių, toks režimas nebūtų pasiektas, priešingai, unifikavimo krovinių gabenimo jūra srityje liktų dar mažiau, kadangi, kaip minėta, ratifikuodamos Roterdamo taisyklės, valstybės turi denonsuoti kitus tarptautinius susitarimus, reglamentuojančius krovinių gabenimą jūrą, kurių dalyvėmis tos valstybės yra. Juolab, kad Roterdamo taisyklių sėkmė priklauso ne tik nuo ratifikavusių valstybių skaičiaus, bet ir nuo jų „kokybės“. T.y. pažymima, kad Roterdamo taisyklės neturės didelio poveikio tarptautiniam krovinių vežimo teisiniam reglamentavimui, jei prie jų neprisijungs didžiosios valstybės-vežėjos jūra, t.y. Jungtinės Amerikos Valstijos, Kanada, Kinija, Ispanija ir Jungtinė Karalystė. 2017 m. rugsėjo 1 d. Roterdamo taisyklės yra ratifikavusios vos trys valstybės⁶⁵⁶, viena iš kurių yra Ispanija, o kitos dvi Togas ir Kongas. Dėl to, kiekvieną dieną vis didėjant abejonėms, kad Roterdamo taisyklės nesurinks „kritinės masės“ dalyvių bei neturės dalyvių „kokybės“, dėl ko jų dalyviai galėtų patirti unifikuoto reglamentavimo baimę, vis labiau didėja susirūpinimas dėl galimų pasekmių prisijungus prie Roterdamo taisyklių ir tikėtina, didėja nenoras būti tais, kurie rizikuotų tą darydami.

Galiausiai, trylikta, galima teigti, kad Roterdamo taisyklės paseno dar neišsivaliojusios. Techninė pažanga turi didelę reikšmę krovinių vežimo, o tuo pačiu multimodalinių krovinių vežimo santykiams, jų vystymuisi bei kaitai. Iš esmės besivystančios technologijos lemia kitokias, nei iki šiol, rizikas krovinių

⁶⁵⁵ FAGHFOURI, M., *supra* 171, p. 113-114.

⁶⁵⁶ Roterdamo taisyklių statusas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html>.

gabenimo metu, mažina šių rizikų materializavimosi procesą. Visa tai keičia ne tik pačių vežėjo pareigų sampratą, bet ir atsakomybės, o ypačiai jos ribojimo, nuostatų keitimą. Tai matant, kyla pagrįstas klausimas, kodėl valstybėms reikia prisijungti prie konvencijos, kaip jau nurodyta aukščiau, nebūtinai tenkinančios jų interesus, kuomet turiningai vertinant santykius Roterdamo taisyklių, kaip ir kitų tarptautinių krovinių gabenimo dokumentų, įtvirtinamas vežimų teisinis reguliavimas neatitinka modernių santykių pobūdžio ir dėl to neturi turiningojo reglamentavimo pagrindo.

4.1.6. Apibendrinimas

Nurodytos aplinkybės leidžia spręsti, kad Roterdamo taisyklės ne tik, kad nėra sprendinys, leidžiantis išspręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problemas, bet tuo pačiu jų turinys ir su jomis susijusios aplinkybės leidžia iš viso abejoti Roterdamo taisyklių sėkme ir tuo, kad jos iš viso kada nors įsigalios.

4.2. Nauja tarptautinė konvencija

Tarptautinė prekybos teisė paprastai greitai reaguoja į industrijos poreikius ir nuosekliai žengia kartu su technologiniais, ekonominiais, politiniais bei prekybos papročių pokyčiais. Dar sąlyginai ankstyvoje konteinerių revoliucijos stadijoje standartinės sutarčių formos buvo greitai išvystytos siekiant spręsti pagrindines MTO problemas⁶⁵⁷. Todėl yra nieko netikėto, kad ir tarptautinio reguliavimo kūrėjai ėmėsi bandymų sekti industrijos pavyzdžiu ir sukurti unifikuotą tarptautinę multimodalinių krovinių vežimų reguliavimą⁶⁵⁸. Lygiai taip pat netikėta, kad jiems tas nepavyko ir multimodalinių krovinių vežimų

⁶⁵⁷ LORENZON, F. From sails to drones: time to reconsider a uniform liability regime for multimodal transport? *International Maritime Law*, 2015, p. 331.

⁶⁵⁸ Pavyzdžiui, 1980 m. MT konvencija.

reguliavimas buvo paliktas tarptautiniams susitarimams, reglamentuojantiems tik krovinių gabenimą konkrečiu vienu būdu, reglamentuoti.

Nei viena iš esančių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų (įskaitant ir neįsigaliojusias Roterdamo taisykles) nėra tinkama multimodalinio krovinių vežimo teisiniam reguliavimui unifikuoti. J. Ramberg nuomone, nėra tikslinga bandyti taisyti esamą multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo spragą pasitelkiant vienaarūšes tarptautines konvencijas ir jas bandant pritaikyti multimodaliniam krovinių vežimui. Vietoj to, šios konvencijos turėtų būti paliktos tokios, kokios jos yra (arba, jei reikia, pakoreguotos), o problema sprendžiama kuriant naują teisinį režimą, skirtą būtent reglamentuoti multimodalinio krovinių vežimo sutartį, o ne būdus, kuriais krovins yra gabenamas⁶⁵⁹. Toks požiūris yra grindžiamas tuo, kad multimodaliniame krovinių vežime krovinių vežimas sudaro sąlyginai nedidelę dalį bendroje sutartyje, susijusioje ir su draudimu, mokėjimais, organizavimu ir kitomis pagalbinėmis prievolėmis. Todėl yra tikslinga turėti atskirą tokios sutarties teisinį reglamentavimą, paremtą požiūriu į visą multimodalinio krovinių vežimo procesą, kaip tokį, o ne tik patį vežimą⁶⁶⁰.

Atsižvelgiant į tai, vertintina, ar nauja tarptautinė konvencija galėtų išspręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problemas, kokią vietą ji užimtų tarptautiniame krovinių reglamentavime, kokiais pagrindiniais principais ji turėtų būti kuriama ir ar nauja konvencija yra įrankis, kuris ne tik teoriškai, bet ir praktiškai galėtų išspręsti esančią multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo „maišatį“.

Pažymėtina, kad vertinimo metu nėra atsižvelgiama į galimą Europos Sąjungos dalyvavimą tokios konvencijos priėmimo ir įsigaliojimo. T.y. naujos konvencijos institutas yra vertinamas bendrąja prasme. Galimas Europos Sąjungos „įsikišimas“ į šį procesą analizuojamas 4.3.5.2. dalyje.

⁶⁵⁹ RAMBERG, J., *supra* 34, p. 184.

⁶⁶⁰ *Ibid*, p. 186.

4.2.1. Naujos konvencijos vieta ir santykis su vienaarūšėmis krovinių vežimo konvencijomis

Multimodalinio krovinių vežimo konvencijos tikslas, natūralu, būtų siekis unifikuoti multimodalinius krovinių vežimus. 3.1.3.-3.1.4. dalyse yra apibrėžti atvejai, kuomet tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos yra taikytinos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Atsižvelgiant į tai, kad skirtingose jurisdikcijose skiriasi šių konvencijų tiesioginio taikymo interpretavimas, manytina, nauja tarptautinė konvencija, įtvirtindama *sui generis* multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimą ir/ar įtvirtindama konvencijos atsitraukimo (angl. *fall back*) nuostatas tik tais atvejais, kuomet nėra galima išvengti kolizijos net ir pasitelkiant 3.1.3.-3.1.4. dalyse apibrėžtą konvencijų aiškinimą, galėtų suvienodinti šią praktiką ir tuo pačiu eliminuoti didelę dalį potencialių naujos konvencijos ir egzistuojančio tarptautinio vienaarūšio krovinių vežimo teisinio reguliavimo kolizijų atvejų. Tačiau, kadangi tokiu būdu nėra galima įtvirtinti visiško vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio netaikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai ir tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos, atskirais atvejais, vis tiek yra taikytinos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai (detaliau 3.1.3.-3.1.4. dalyse), yra būtina įvertinti naujos tarptautinės konvencijos galimybę įtvirtinti unifikotą multimodalinį krovinių vežimo teisinį reguliavimą, nustatyti jos santykį su vienaarūšėmis krovinių vežimo konvencijomis bei kolizijų, kurios yra neišvengiamos, sprendimo taisykles.

Roterdamo taisyklių 89 straipsnis yra pavyzdys metodo, kaip gali būti sprendžiamas tarptautinių konvencijų tarpusavio konfliktas – prie naujos konvencijos prisijungianti valstybė, įsigaliojus konvencijai, denonsuoja tarptautinius susitarimus, kurie tam prieštarauja. Visgi, toks sprendimo būdas, išspręsdamas vieną problemą, sukurtų kitą. Egzistuojančių vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų denonsavimas sukurtų tarptautinio teisinio reglamentavimo spragą bei netikrumą tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimų atvejais. Tuo pačiu, tai būtų mažai tikėtinas variantas, net jei naujoji

konvencija reglamentuotų ne tik multimodalinius krovinių vežimus, bet ir vienarūšius vežimus.

Alternatyviai, situacija galėtų būti sprendžiama peržiūrint ir atnaujinant vienarūšės tarptautines konvencijas bei įtvirtinant, kad jos yra taikomos tik tais atvejais, kuomet krovinio vežimas yra vienarūšis. Tačiau, manytina, kad to tikimybė yra nedidelė. Daugiausia dėl to, kad nemaža dalis tarptautinių konvencijų – Monrealio konvencija, CMNI konvencija, CIM taisyklės – arba yra priimtose sąlyginai neseniai, arba peržiūrėtos. Nepaisant to, kad jau jų rengimo/peržiūros metu buvo keliami klausimai dėl ryšių su multimodaliniu kroviniu vežimu egzistuojančio neaiškumo ir problematikos, konvencijų rengėjai pasirinko sprendimą ignoruoti šią problemą bei konvencijų tekstuose į ją neatsižvelgė. Galiausiai, situacijos išspręsti neleidžia iš multimodalinio krovinių vežimo konvencijos valstybių dalyvių tarpusavio susitarimas, kuriuo, remiantis Vienos konvencijos 41 straipsniu, jos sudarytų susitardamos tarpusavio santykiuose pakeisti vienarūšės krovinių vežimo tarptautines konvencijas. To priežastis – CMR konvencijos 1 straipsnio 5 dalis, numatanti, kad susitariančios šalys uždraudžia atskirais susitarimais tarp dviejų ar daugiau susitariančių šalių keisti CMR konvenciją, išskyrus susitarimus jos netaikyti pasienio vežimams arba leisti naudoti važtaraščius, nurodančius nuosavybės teisę į krovinį, vežamą tik šių šalių teritorijose⁶⁶¹.

Teoriškai, geriausias sprendimas yra siekti naujos multimodalinio krovinių vežimo tarptautinės konvencijos sinergijos su egzistuojančiomis konvencijomis. Tačiau, praktiškai, kvestionuotina ar visiška sinergija yra siekiamybė, kuomet yra siekiama sukurti unifikuotą multimodalinių krovinių vežimų teisinį reguliavimą. Manytina, kad tokiu atveju turėtų būti siekiama kaip galima platesnės tokios konvencijos taikymo apimties. Todėl, atmetus aukščiau įvardintus variantus, kuriais būtų galima išvengti kolizijos, siekiant įvertinti kiek, maksimaliai, naujoji konvencija galėtų unifikuoti multimodalinio krovinių

⁶⁶¹ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 100-106.

vežimo teisinį reguliavimą, nagrinėtina, kokia konvencijos teisinė galia būtų kolizijų su tarptautinėmis vienaarūšėmis krovinių vežimo konvencijomis atvejais.

Pirmas įrankis, kuris yra vertinamas siekiant išspręsti galimą multimodalinės ir vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų koliziją yra Vienos konvencija.

Pastebėtina, kad Vienos konvencija yra taikoma tik tuo atveju, jei valstybė yra prisijungusi prie šios konvencijos. Vadinasi, Vienos konvencija galėtų būti naudinga įrankiu tik tokiu atveju, jei visos šalys, prisijungusios prie naujos multimodalinio krovinių vežimo tarptautinės konvencijos, taip pat būtų prisijungusios ir prie Vienos konvencijos⁶⁶². Be to, Vienos konvencijos 4 straipsnis numato, kad ši konvencija taikoma tik toms sutartims, kurias valstybės sudarė po to, kai joms įsigaliojo ši konvencija. Tuo pačiu Vienos konvencija numato, kad paprotinės tarptautinės teisės normos ir toliau reguliuos šios konvencijos nuostatomis nereglamentuojamus klausimus. Vadinasi, susiduriame su klausimu, kaip traktuoti Vienos konvencijos 30 straipsnyje įtvirtintus principus, tame tarpe ir tokius, kaip *lex posterior derogate legi priori* ir *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* principus. Jei laikysime, kad Vienos konvencijos 30 straipsnis nėra pagrįstas paprotine teise, analizuojamo potencialaus multimodalinio ir vienaarūšio krovinių vežimo tarptautinių konvencijų konflikto negalėsime išspręsti pasitelkdami Vienos konvencijos 30 straipsnį, kai prie vienos iš „konflikte“ dalyvaujančių tarptautinių sutarčių valstybė prisijungė iki prisijungimo prie Vienos konvencijos⁶⁶³ (o tokių atvejų gali būti ne tiek jau ir mažai). Su pozicija, kad Vienos konvencijos 30 straipsnis nėra pagrįstas paprotine teise, nėra sutiktina. Vienos konvencijos preambulėje vartojama sąvoka papročių teisė turėtų būti suprantama kaip esminiai tarptautinių papročių ir tarptautinės teisės pripažįstamų principai⁶⁶⁴, o doktrinoje yra pripažįstama, kad *lex posterior derogate legi priori* principas yra vienas iš

⁶⁶² Nors 1969 m. Vienos konvenciją 2014 m. buvo ratifikavusio 114 valstybių, tarp jų nėra tokių valstybių kaip JAV, Prancūzija, Norvegija, Turkija ar Indija.

⁶⁶³ SINCLAIR, I. ed. *The Vienna convention of the law of treaties: a commentary*. Manchester: Univ. Pr., 1984, p. 81-82; NIKAKI, T., *supra* 4, p. 99-100.

⁶⁶⁴ CORTEN, O., KLEIN, P. eds. *The Vienna conventions on the law of treaties. A commentary*. Vol I. New York: Oxford university press, 2011, p. 11.

tokių principų⁶⁶⁵. Visuotinai pripažįstama, kad sutarčių teisė dažniausiai turi paprotinės teisės nuostatų, tokį koegzistavimą patvirtina ir teismų praktika⁶⁶⁶⁶⁶⁷. Todėl, net ir negalint taikyti Vienos konvencijos 30 straipsnio, laikytina, kad susidariusi kolizija gali būti sprendžiama remiantis *lex posterior derogate legi priori* principu.

Išsprendus šią problemą, svarstyti ar toks konfliktas patenka į Vienos konvencijos 30 straipsnio taikymo sritį, kadangi pastarasis numato, kad konfliktas sprendžiamas, remiantis joje nustatytomis taisyklėmis, kai konfliktas kyla dėl kelių tarptautinių sutarčių, sudarytų tuo pačiu klausimu. Traktuojant nuostatą griežtai ir laikant, kad multimodalinis ir vienaarūšis krovinių vežimai yra skirtingos sritys ir šias sritis reglamentuojančios konvencijos nesiekia viena kitą papildyti, Vienos konvencijos nuostatos (ar bendrasis principas) nebūtų taikomos. Kita vertus, jei nuostatą traktuosime plačiau, laikydami, kad jos reglamentuoja tą pačią sritį – krovinių vežimą ar bent jau multimodalinių krovinių vežimą (vienarūšių konvencijų atveju – dalyje reglamentuojamos sritys) - Vienos konvencijos 30 straipsnio taikymo sąlyga būtų tenkinama⁶⁶⁸. Manytina, sąlyga būtų tenkintina ir tuomet, jei naujoji konvencija nuspręstų reglamentuoti ne tik multimodalinius krovinių vežimus, bet kartu ir visus vienaarūšius krovinių vežimus.

Vadinasi, tokiu atveju, remiantis Vienos konvencijos 30 straipsnio 3-4 dalimis, kuriame įtvirtinamas *pacta tertiis* principas, turėtume laikyti, kad santykius tarp naujosios konvencijos valstybių narių reglamentuotų naujoji konvencija, o santykius tarp konvencijos narių ir trečiųjų šalių ar tik trečiųjų šalių reglamentuotų iki šiol sudaryti tarptautiniai susitarimai⁶⁶⁹. T.y., pavyzdžiui, taikant šį principą, situacijoje, kurioje tarptautinis vežimas vykėtų tarp dviejų

⁶⁶⁵ *Ibid*, p. 774; DÖRR, O, SCHMALENBACH, K. eds. *Vienna Convention on the law of treaties, a commentary*. Heidelberg, Dordrecht, London, New York: Springer 2012, p. 508-509.

⁶⁶⁶ Pavyzdžiui, Tarptautinis Teisingumo Teismas 1986 m. birželio 27 d. sprendime byloje *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* nurodė, kad tarptautinės papročių teisės principai išlaiko savo imperatyvų pobūdį net ir jei jie būna inkorporuoti į tarptautinę konvenciją, o jų turinys sutampa.

⁶⁶⁷ CORTEN, O., KLEIN, P. eds., *supra* 664, p. 11.

⁶⁶⁸ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 100.

⁶⁶⁹ Vienos konvencijos 30 straipsnio 3-4 dalys.

skirtingų valstybių, kurios abi būtų Monrealio konvencijos dalyvės, bet tik viena iš dalyvių tuo pačiu būtų ir naujos multimodalinės sutarties dalyvė, turėtų būti taikomas Monrealio konvencijos įtvirtintas reglamentavimas⁶⁷⁰. Analogiškai, būtų laikoma ir tais atvejais, kuomet Vienos konvencija dėl jos taikymo ribojimo laike nebūtų taikoma, bet būtų laikoma, kad *lex posterior derogate legi priori* yra paprotinis tarptautinės teisės principas.

Siekiant papildyti Vienos konvencijos įtvirtintas nuostatas, nagrinėjamoje situacijoje galima pasiremti *lex specialis derogat legi generali* principu. Juolab, kad pačios Vienos konvencijos preambulėje, kaip jau minėta, numatyta, kad Vienos konvencijos taikymas neriboja papročių teisės, suprantamos, kaip esminių tarptautinių papročių ir tarptautinės teisės bendrųjų pripažįstamų principų, taikymo⁶⁷¹, o šis principas tokiu ir yra laikytinas⁶⁷². Tiesa, jei mes laikysime, kad vienaarūšių konvencijų nuostatos, įtvirtinančios jų teisinio reglamentavimo taikymą multimodalinio krovinių vežimo sutartims, yra *lex specialis*, lyginant su multimodalinio krovinių vežimo tarptautinės konvencijos nuostatomis⁶⁷³, tokiu atveju plačios diskrecijos šiam sprendimui neturėsime, kadangi bendroji taisyklė yra *generalia specialibus non derogant*, t.y. specialiosios nuostatos turi viršenybę prieš bendrąsias. Kita vertus, egzistuoja ir priešinga nuomonė, teigianti, kad būtent multimodalinės krovinių vežimo tarptautinės konvencijos nuostatos turėtų būti laikomos specialiosiomis visoms vienaarūšių konvencijų nuostatoms⁶⁷⁴. Galiausiai, su šia nuomone koreliuoja doktrinoje išsakoma pozicija, kad vienaarūšių konvencijų nuostatos nėra laikomos *lex specialis*⁶⁷⁵. Visgi, tokia nuomonė nėra vyraujanti doktrinoje ir dauguma šias nuostatas visgi laiko *lex specialis*, atsižvelgiant ir į tai, kad šios nuostatos būtent ir yra taikomos konkrečioms multimodalinio krovinių vežimo rūšims⁶⁷⁶. Sutinkant su tokia pozicija, reiktų pastebėti, kad tai yra teisinga,

⁶⁷⁰ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 106.

⁶⁷¹ CORTEN, O., KLEIN, P. eds., *supra* 664, p. 11.

⁶⁷² *Ibid*, p. 774.

⁶⁷³ GLASS, D.A., *supra* 305, para. 3.97.

⁶⁷⁴ HOEKS, M., *supra* 265, p. 375.

⁶⁷⁵ KIRCHHOF, G. *Der Luftfrachtvertrag als Multimodaler Vertrag im Rahmen des Montrealer Übereinkommen*. TranspR, 2007, p. 133, 134.

⁶⁷⁶ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 105; HOEKS, M., *supra* 265, p. 376.

kuomet mes kalbame apie konkrečius multimodalinius vežimus – CMR konvencijos 2 straipsnis, CIM taisyklių 1 straipsnio 3-4 paragrafai, CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalis – reglamentuojančias tarptautinių konvencijų nuostatas. Tačiau to negalime pasakyti tais atvejais, kuomet kalbame apie Monrealio konvenciją, Varšuvos sistemą ir Hamburgo taisykles.

R. de Wit, analizuodamas MT konvencijos 30 straipsnio 4 dalį, kurioje įtvirtinta šios konvencijos ir kitų konvencijų santykius reglamentuojanti nuostata, pažymėjo, su kuo yra sutiktina, kad jo vertinimu, vienintelis kitas atvejis, be CMR konvencijos ir CIM taisyklių nuostatų, kuomet kita tarptautinė konvencija įtvirtina multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojančias nuostatas, yra M.Sh.W.S. sutartis dėl krovinių vežimo geležinkeliu pagal SMGS susitarimą bei Dunojaus upe ir uostose. T.y. R. de Wit nelaikė, kad Varšuvos sistema įtvirtina *lex specialis* multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimo normas, lyginant jas su MT konvencijos normomis⁶⁷⁷.

Vadinasi, tiek *lex posterior derogat lege priori*, tiek *lex specialis derogat legi generali* taikymas lemia, kad, bet kuriuo atveju, naujos tarptautinės konvencijos, unifikuojančios multimodalinius krovinių vežimus, teisinis reguliavimas turėtų pirmenybę prieš Monrealio konvencijos, Varšuvos sistemos ir Hamburgo taisyklių įtvirtinamą reguliavimą. Santykio su specialiosiomis CMR konvencijos, CMNI konvencijos, SMGS susitarimo ar CIM taisyklių nuostatomis, skirtomis reglamentuoti multimodaliniams krovinių vežimus, atveju *lex specialis derogat legi generali* principo pritaikymas nelemia naujos tarptautinės konvencijos teisinio reguliavimo viršenybės, tačiau tą gali lemti, santykiuose tarp dviejų konvencijos valstybių narių, principo *lex posterior derogat lege priori* ar tiesiog Vienos konvencijos 30 straipsnio, taikymas.

Vadinasi, remiantis šiais tarptautinės teisės įrankiais, galima pasiekti, kad tarptautinė konvencija turėtų pirmenybę prieš kitas konvencijas ir užtikrintų unifikuotą vienaaršį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą visais atvejais, išskyrus kuomet: i) santykis yra reglamentuojamas specialiuju CMR

⁶⁷⁷ DE WITT, R. *supra* 12, p. 188-189.

konvencijos, CMNI konvencijos, SMGS susitarimo ar CIM taisyklių nuostatų, skirtų multimodaliniams krovinių vežimams, o ne visos su santykiu susijusios šalys yra naujosios konvencijos valstybės narės, bet dalyvauja konkrečiam santykiui aktualioje aukščiau nurodytoje konvencijoje; *ii*) santykiui yra tiesiogiai taikytina tarptautinė vienaarūšė krovinių vežimo konvencija ir ginčas nagrinėjamas valstybėje, kuri nėra naujosios unifikuojančios konvencijos valstybė narė, bet dalyvauja konkrečiam santykiui tiesiogiai taikytinoje vienaarūšėje krovinių vežimo konvencijoje.

4.2.2. MTO civilinės atsakomybės sistema

Bendrieji multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo bruožai gali būti randami 1980 m. Multimodalinio transporto konvencijoje, Europos Sąjungos projektuose, skirtuose MTO civilinei atsakomybei reglamentuoti. Galima pastebėti, kad vienas pagrindinių nesutarimų šaltinių, kuomet yra kalbama apie unifikuotą multimodalinių krovinių vežimų teisinį reglamentavimą, yra MTO civilinės atsakomybės klausimas. Todėl žemiau yra detaliau analizuojamas šis klausimas (iš dalies tai yra analizuojama ir 3.3.1. dalyje vertinant skirtingas MTO civilinės atsakomybės sistemas).

Prarasto nuspėjamumo ir teisinio tikrumo multimodaliniuose krovinių vežimo santykiuose atstatymas neabejotinai yra vienas iš pagrindinių naujo teisinio reguliavimo įrankių tikslų⁶⁷⁸. Tokio tikslo įvardinimas kaip pirminio tikslo nėra vien deklaracija – jis glaudžiai siejasi su multimodalinio krovinių vežimo sektoriaus teisinėmis problemomis. Nuspėjamas teisinis reguliavimas tiek sumažintų frikcinius kaštus, tiek skatintų multimodalinių krovinių vežimų vystymąsi.

Siekiant teisinio reguliavimo vieningumo ir aiškumo, neabejotina, kad tam labiausiai pasitarnautų vieninga MTO civilinės atsakomybės sistema (detaliau 3.3.1. dalyje), įtvirtinanti griežtąją MTO civilinę atsakomybę. Tokios sistemos

⁶⁷⁸ NIKAKI, T., *supra* 4, p. 80.

įgyvendinimas padėtų sumažinti nereikalingą bylinėjimąsi, t.y. sudarytų sąlygas išspręsti ginčą neteisminiu būdu, ir su tuo susijusius kaštus, taip pat – tai leistų sumažinti bent jau krovinio draudimo įmokas⁶⁷⁹. Kaip žinia, vertinant iš kliento pusės, nėra pateisinama, kuomet vežėjo atsakomybė, sudarius multimodalinio krovinių vežimo sutartį, yra diversifikuojama priklausomai nuo krovinio gabenimo būdo, kuris buvo naudojamas žalos kilimo etape, jos skiriasi priklausomai nuo to, ar vežimas yra nacionalinis, ar tarptautinis⁶⁸⁰.

Dvidešimt pirmame amžiuje laikai keičiasi ypatingai greitai ir technologinė pažanga atrodo yra nesustabdoma: dabartiniai moksliniai tyrimai yra sukoncentruoti į autonominius procesus bei autonomines transporto priemones, išmaniuosius konteinerius, kas leistų gabenti krovinius tarp skirtingų uostų ir multimodalinių terminalų visame pasaulyje iš esmės be žmogaus įsikišimo. Ir tai nėra tai, kas įvyks kitame amžiuje – išmanieji konteineriai jau yra bandomi, dalis autonominių laivų taip pat jau yra naudojami. Lygiai tokios pačios tendencijos yra pastebimos ir kituose sektoriuose. Automobilių gamintojai lenktyniauja su laiku ir vienas su kitu siekdami kuo greičiau sukurti autonominius krovinius automobilius, gebančius gabenti krovinį be vairuotojo, jau girdime apie lėktuvų-dronų panaudojimą smulkių krovinių gabenimui. Tačiau su visu tuo, kartu turi keistis ir teisinis reguliavimas – visas krovinių vežimo sektoriaus reguliavimas, paremtas žmonių pareigomis, atidumu ir nerūpestingumu tampa visiškai pasenęs ir nebepritaikomas.

Viena, techninė pažanga lemia ir tai, kad teisinis krovinių vežimo reguliavimas turėtų būti kreipiamas nuo krovinių vežimo būdų į krovinių rūšių (multimodaliniai vežimai, paketiniai vežimai, t.t.) teisinį reglamentavimą⁶⁸¹. Antra, netolimoje ateityje turėsime krovinių gabenimą, kuriame, išmaniosios technologijos atliks didžiąją, jei nei visą, darbo dalį. Kuomet išmaniosios technologijos gabena (gabenimą suprantant nuo krovinio priėmimo momento iki jo atidavimo) krovinius be žmonių įsikišimo, tai papildomai pagrindžia, kad

⁶⁷⁹ *Ibid*, p. 81.

⁶⁸⁰ CONSTENLA, P., *supra* 224, p. 176.

⁶⁸¹ VERHEYEN, W., *supra* 54, p. 11.

vieno subjekto – MTO – vieningas atsakomybės režimas yra priimtinausias variantas. Juo labiau, kad mažėjant rizikoms ir tikimybei joms materializuotis, patys MTO, turėdami galimybę drausti savo veiklą, gali pasiūlyti savo klientams neribotą savo atsakomybę taip siekdami konkurencinio pranašumo⁶⁸². Trečia, pasikeitę visuomeniniai santykiai, technologinė pažanga leidžia kelti klausimą, ar krovinių vežėjų civilinės atsakomybės ribojimo institutas nėra pasenęs ir archajiškas, o jo neturėtų būti atsisakyta⁶⁸³, juolab, kad tai yra vienas pagrindinių ginčų tarptautinėje erdvėje šaltinių, kuomet yra kalbama apie unifikuotą multimodalinių krovinių vežimų teisinį reguliavimą.

Doktrinoje galima sutikti išskiriamus aštuonis bendrinius vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo pagrindus⁶⁸⁴: i) vežimų sektoriaus apsauga ir skatinimas (sudarant sąlygas plėtotis ir skirti resursus ekonomiškiesiems vežimams vystyti, kurti masto ekonomiją); ii) atsakomybės tarp siuntėjo ir vežėjo padalinimas; iii) didelės vertės kroviniai; iv) draudimo kaina; v) vežėjo griežtos atsakomybės įtvirtinimas; vi) nuostolių prevencija (teigiama, kad neribota atsakomybė gali paskatinti vežėjus mažiau investuoti į nuostolių išvengimą, kadangi apsaugos priemonių kaštai būtų didesni už gaunamą naudą); vii) teisės suvienodinimas; viii) bylinėjimasis (ribota atsakomybė skatina lengvesnį taikų ginčų sprendimą).

Vertinant istoriškai, 19 a. pradžioje krovinių vežėjų jūra civilinė atsakomybė buvo iš esmės neribota. T.y. vežėjas atsakydavo visais atvejais už krovinio sugadinimą ar praradimą, nebent jis galėdavo tą pateisinti viena iš nedaugelio aplinkybių, atleidžiančių vežėją nuo civilinės atsakomybės⁶⁸⁵. Krovinių vežėjai jūra tokį savo atsakomybės ribojimą grindė rizikos pasidalinimo principu, kadangi krovinių gabenimus laivais, jų navigacija ir valdymas buvo sudėtingas ir pavojingas⁶⁸⁶. Visgi jau 19 a. viduryje krovinių vežėjai pradėjo įtraukinėti į konosamentus sąlygas, daugeliu atveju

⁶⁸² LORENZON, F., *supra* 657, p. 331.

⁶⁸³ DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2011, p. 334.

⁶⁸⁴ *Ibid*, p. 11-21.

⁶⁸⁵ STURLEY, M. F. *The legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux préparatoires of the Hague Rules*. Littleton, Colo: Rothman, 1990, p. 1, 4-5.

⁶⁸⁶ RAMBERG, J., *supra* 34, p. 38.

atleidžiančias juos nuo jų civilinės atsakomybės⁶⁸⁷. Remiantis susitarimo laisvės principu, teismai pripažindavo tokias sąlygas, net ir tais atvejais, kai žala kildavo dėl jų pačių neatsargumo⁶⁸⁸. Kadangi tokia situacija negalėjo būti laikoma atitinkančia sąžiningumo principų, įsikišo įstatymų leidėjai. Pavyzdžiui, Jungtinių Amerikos Valstijų kongresas 1893 m. priėmė Harter`io įstatymą, kuris vėliau tapo Hagos taisyklių pagrindu. Šis įstatymas numatė savotišką kompromisą tarp vežėjų interesų ir siuntėjų interesų, numatydamas, kad vežėjas yra atsakingas už savo neatsargumą ir krovinio apsaugą, bet neatsako dėl savo įgulos laivybos klaidų, jei laivas buvo tinkamas plaukiojimui⁶⁸⁹.

Vertinant vežimų oru reguliavimo kilmę, pastebėtina, kad tarptautiniu teisiniu vežimų oru reglamentavimu – Varšuvos konvencija – pirmiausia taip buvo siekiama apsaugoti jauną ir trapią transporto aviacijos industriją, kuri tuo metu dar tik buvo bepradėjusi kurtis⁶⁹⁰. Dėl to, Varšuvos konvencijos teisinis reguliavimas buvo orientuotas sukurti tokį teisinį mechanizmą, kuris neribotų industrijos augimo. Atsižvelgiant į tai, kad skraidymas tuo metu, tame tarpe ir dėl techninės pažangos lygio, buvo laikomas itin pavojinga veikla, buvo vertinama, kad ir pats siuntėjas turi suprasti šią riziką ir dalį jos prisiimti, ir todėl nėra teisinga įtvirtinti vežėjo oru, kaip finansiškai nestipraus subjekto, besąlyginę ir neribotą griežtąją civilinę atsakomybę už gabenimo metu padarytą žalą⁶⁹¹. T.y. Varšuvos konvencijos kūrėjai, teisiniu reguliavimu, įtvirtindami ribotą vežėjo civilinę atsakomybę, pirmiausia siekė saugoti vežėjų oru ekonominę gerovę ir įtvirtinti jiems palankesnes jų civilinės atsakomybės taikymo taisykles, skatinančias industrijos augimą (kadangi vienintelis žalos atlyginimas tuo metu galėjo sužlugdyti besiplėtojančią vežėjų oru, o techninės sąlygos neleido minimalizuoti žalos kilimo riziką iki priimtino lygio)⁶⁹².

⁶⁸⁷ RAMBERG, J. Freedom of contract in maritime law. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 1993, p. 179.

⁶⁸⁸ STURLEY, M. F. *Freedom of Contract and Carriage of Goods by Sea: A Retrospective on Shifting Attitudes from Hague to Rotterdam* iš SCHELIN, J. ed, *General trends in maritime and transport law 1929 - 2009*. Stockholm: Jure, 2009, p. 213.

⁶⁸⁹ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 82.

⁶⁹⁰ LELOUDAS, G. *Risk and liability in air law*. London: Informa, 2009, p. 48.

⁶⁹¹ *Ibid*, p. 48-49.

⁶⁹² STEPHAN, H. *Cologne Compendium on Air Law in Europe*. Köln: Heymann, 2013, p. 968-969.

Taigi, tiek krovinių vežimo jūra, tiek oru teisinis reguliavimas, įtvirtinantis ribotą krovinių vežėjų civilinę atsakomybę, reikšmingai buvo nulemtas žemu tuo metu egzistuojančių technologijų lygiu, nepakankamu užtikrinti priimtino lygio riziką, leidžiančią vystyti konkrečiam krovinių gabenimo rūšies sektoriui.

Vertinant krovinių gabenimą žeme, tenka pastebėti, kad vežėjo civilinę atsakomybę ribojančios nuostatos teisiniame reguliavime buvo įtvirtintos dėl kiek kitokių priežasčių. Pavyzdžiui, krovinių gabenime geležinkeliu tokia sąlyga atsirado 18 amžiuje. Nors krovinių vertės deklaracija buvo tuo laiku privaloma, krovinių vežimo apimčių išaugimas sąlygojo tai, kad krovinių vežimo dokumentuose buvo pažymima tik vežamų krovinių rūšis. Tai lemdavo, kad krovinių vežėjai geležinkeliu negaudavo visos reikalingos informacijos ir negalėdavo realiai įvertinti prisiimamos rizikos. Dėl to krovinių vežėjai geležinkeliu pradėjo į sutartis įtraukinėti sąlygas, numatančias, kad jie už krovinius atsako tik tam tikra verte. Nors krovinių siuntėjai ir toliau turėjo galimybę deklaruoti krovinio vertę tokiu būdu išvengiant civilinės atsakomybės ribojimo sąlygos, greitai ribota krovinių vežėjo geležinkeliu civilinė atsakomybė tapo bendrąja praktika, o krovinio vertės deklaravimas išimtimi. Susiformavusi praktika buvo perkelta ir į krovinių vežimo geležinkeliu tarptautines konvencijas⁶⁹³. Visgi, nors eksplicitiškai pirminiai motyvai tokio reglamentavimo buvo kitokie, gali būti teigiama, kad sąlygos, ribojančios krovinių vežėjų geležinkeliu civilinę atsakomybę, atsiradimas buvo susijęs su tuo, kad tais laikais technologijos nebuvo pakankamos tiek verslo bei viso vežimo geležinkeliu sektoriaus vystymuisi, tiek priimtinos verslo rizikos užtikrinimui.

Vertinant pagrindus, kodėl buvo įtvirtinta privilegijuota krovinių vežėjo padėtis jo civilinės atsakomybės klausimu, vertintina, ar tai vis dar yra pateisinama.

Pirmiausia, manytina, kad ribotos krovinių vežėjo civilinės atsakomybės teisinis reglamentavimas neatitinka sąžiningo siuntėjo ir vežėjo interesų balanso

⁶⁹³ DAMAR, D., *supra* 683, p. 21.

principo. Yra pripažįstama, kad nuostatų, nuo kurių negalima nukrypti į švelninant⁶⁹⁴, įtvirtinimas tuo pačiu skatina šalis išlaikyti *status quo* ir šalių susitarimu nedidinti numatytų pareigų apimtys ar atsakomybės limitų⁶⁹⁵. Daugelis vežėjo civilinės atsakomybės limitų yra nustatyta labai seniai – pavyzdžiui, CMR atsakomybės limitas yra nustatytas 1956 m. konvencijos priėmimo metu. Vienintelė Monrealio konvencija įtvirtina veiksmingą teisinį mechanizmą⁶⁹⁶, kurio pagrindu, atsižvelgiant į infliaciją, gali būti peržiūrimi konvencijoje nustatyti vežėjo civilinės atsakomybės dydžiai. Pavyzdžiui, 2009 m., praėjus tik 10 metų nuo konvencijos priėmimo, ir taip tarp visų konvencijų didžiausias limitas – 17 SDR/kg –, atsižvelgiant į buvo padidintas iki 19 SDR/kg. Palyginimui, minėtos CMR konvencijos įtvirtintas atsakomybės limitas – 8,33 SDR/kg. Tokiu būdu nekintantys atsakomybės limitai *de facto* mažėja, kai pačių krovinių vertė auga⁶⁹⁷, dėl ko esamas konvencijų teisinis reguliavimas, įtvirtinantis ribotą vežėjo civilinę atsakomybę, savo turiniu neatitinka sąžiningo siuntėjo ir vežėjo interesų balanso principo (detaliau 4.2.3. dalyje).

Antra, griežtas tarptautinių konvencijų teisinis reglamentavimas, ribojantis sutarties laisvę, ir sudėtingas jo peržiūros mechanizmas yra „pasmerktas“ atsilikti nuo visuomeninių santykių pokyčių ir nuolatinės pažangos, kas lemia, kad atskirais atvejais toks teisinis mechanizmas lemia netgi priešingą jo tikslams situaciją. Vienas iš to pavyzdžių yra vadinamieji paketiniai vežimai (angl. *parcel transportation*). 2016 m. Europos Komisijos pasiūlyme dėl valstybės sieną kertančių paketų pristatymo⁶⁹⁸ yra pažymima, kad 2014 m. tik 15 procentų vartotojų pirkto prekes iš kitos Europos Sąjungos valstybės narės. Nepaisant

⁶⁹⁴ O CMR konvencijos atveju net ir griežtinant.

⁶⁹⁵ RAMBERG, J., *supra* 687, p. 186.

⁶⁹⁶ Pavyzdžiui, Hamburgo taisyklių 33 straipsnis taip pat numato tokią galimybę jei to reikalauja bent ¼ valstybių narių. Tačiau, nepaisant reikšmingos infliacijos nuo 1978 m., Hamburgo taisyklėse įtvirtinti civilinės atsakomybės dydžiai iki 2017 m. sausio 1 d. keičiami nebuvo.

⁶⁹⁷ LANNAN, K. Behind the Numbers: the limitation on carrier Liability in the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 2009, p. 910.

⁶⁹⁸ Europos Komisija. *Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl tarptautinių siuntinių pristatymo paslaugų COM(2016) 285 final* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-285-EN-F1-1.PDF>>.

tokio nedidelio procento, jau 2011 m. (t.y. kuomet tokių pirkėjų skaičius buvo apie 10 proc.), tokių pirkimų skaičius, vertinama, buvo nuo 181 iki 453 milijonų per metus⁶⁹⁹. T.y. tokių krovinių gabenimo santykiai susiklosto ypatingai dažnai. Viena iš tokio krovinių vežimo savybių yra tai, kad jo vertė, lyginant su svoriu gali būti labai didelė, o, pavyzdžiui, CMR konvencija neleidžia sutartims nustatyti kitokių civilinės atsakomybės limitų, nei yra įtvirtinta sutartyje. Tiesa, net ir tais atvejais, kai egzistotų tokia galimybė, jau buvo paminėta, viena, standartinis atsakomybės režimas skatina palikti situaciją *status quo*, antra, reikalauja papildomų pastangų ir laiko, kuomet gali egzistuoti situacijos, kai vienas iš pagrindinių kriterijų yra krovinių gabenimo greitis. Tokią situaciją iliustruoja 3.1.5.8.2. dalyje nagrinėta Belgijos DPD byla⁷⁰⁰. T.y. esamas ribotas vežėjo civilinės atsakomybės reglamentavimas gali lemti situacijas, kuomet vietoj 7000 Eur dydžio realios žalos vežėjas turėtų atlyginti tik 1,79 Eur, kas, laikytina, pažeistų sąžiningumo ir protingumo principus, neatitiktų sąžiningo siuntėjo ir vežėjo interesų balanso principo.

Trečia, kaip jau buvo minėta, viena pagrindinių vežėjo ribotos civilinės atsakomybės atsiradimo priežasčių buvo žemas technologijų lygis, neleidęs užtikrinti rizikos lygį, leidžiantį vystyti konkrečiam krovinių vežimo sektoriui. Pastaraisiais metais vyksta dar viena industrinė revoliucija ir krovinių vežimo sektorius nėra išimtis. Kaip minėta, šiuo metu jau vyksta diskusijos apie galimybę sukurti autonominį krovinių vežimo procesą, kuriame nedalyvautų žmogus. Visi autonominiai procesai reikšmingai mažina riziką, su kuria susiduria vežėjas krovinių gabenimo metu (pavyzdžiui, autonominiams automobiliams nėra reikalingas poilsis, dėl ko ženkliai sumažėja vagystės krovinių gabenimo keliais rizika)⁷⁰¹. Priešingai mažėjančioms rizikoms, krovinių vežėjai dažnai yra tapę didelėmis kompanijomis, gebančiomis atlyginti žalą krovinių praradimo ar sugadinimo atveju. Galiausiai, mažėjanti rizika

⁶⁹⁹ Europos Komisija. *Study on intra-community cross-border parcel delivery* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/14205>>, p. 4.

⁷⁰⁰ Belgijos Apeliacinio teismo 2011 m. spalio 10 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 2010/AR/875*.

⁷⁰¹ LORENZON, F., *supra* 657, p. 334.

mažina draudimo kaštus, dėl ko net mažos ar vidutinio dydžio įmonės turi galimybę apsidrausti savo veiklą⁷⁰². Tai lemia, kad vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo nuostatos, vertinant turininguoju požiūriu, nebegali būti pateisinamos, o šios nuostatos šiuo metu nebėra susijusios su sąžiningumo principu ir siekiu užtikrinti sektoriaus vystymąsi, nors ir buvo toks jų tikslas jų įtvirtinimo metu⁷⁰³.

Globalizacija lemia sutarčių, kurių esmė yra transportavimas, kaip toks, o ne jam naudojamos transporto priemonės, plėtrą. Tradicinis požiūris į krovinių gabenimą, fokusuojantis teisinį reguliavimą į tai, kokios priemonės yra naudojamos krovinių vežimui, vietoj to, kad būtų kreipiamas dėmesys į pačius santykius, laikomas pasenusiu ir nesuderinamu su moderniu krovinių vežimu⁷⁰⁴. Todėl yra pritartina J. Ranberg išsakytai pozicijai, kad teisinis reguliavimas turėtų įtvirtinti ne tik vienerūšę griežtąją MTO civilinę atsakomybę, bet civilinė atsakomybė turėtų būti be civilinės atsakomybės ribojimo dydžių⁷⁰⁵. Toks teisinis MTO civilinės atsakomybės reguliavimas būtų paprastas, nuspėjamas, panaikintų teisinį netikrumą ir atitiktų besivystančių technologijų keičiamus visuomeninius santykius.

4.2.3. Dispozityvus reguliavimas

Daugelis tarptautinių krovinių vežimo konvencijų, nepaisant to, kad jos reglamentuoja privatinis santykius, siekdamos unifikuoti krovinių vežimo santykius, įtvirtinta imperatyvų reguliavimą, kuris yra taikomas nepriklausomai nuo sutarties šalių pasirinkimo ir nuo kurio sutarties šalys negali savo susitarimu nukrypti. Pavyzdžiui, vertinant galimybę susitarti dėl MTO civilinės atsakomybės, pastebėtina, kad CIM taisyklių 5 straipsnis, Monrealio konvencijos 47 straipsnis, CMNI konvencijos 25 straipsnis, Hamburgo taisyklių 23 straipsnio 1-2 dalys, Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalis, numato, kad

⁷⁰² *Ibid.*

⁷⁰³ STURLEY, M. F., *supra* 688, p. 223.

⁷⁰⁴ GLASS, D. A., *supra* 229, p. 309; RAMBERG, J. The Future Laws of Transport Operators and Service providers. *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 46, 2004, p. 137, 143, 146-147, 149.

⁷⁰⁵ RAMBERG, J., *supra* 100, Vol. 41, 2001.

šalys negali mažinti konvencijos nustatytų civilinės atsakomybės limitų, bet gali juos didinti. CMR konvencijos 41 straipsnis, numato, kad šalys negali ne tik mažinti jose nustatytų atsakomybės limitų, bet ir jų didinti.

Visgi, kaip ir ribotos vežėjo civilinės atsakomybės atveju, kyla klausimas ar tai yra pagrįsta.

Vienas iš pagrindinių tikslų, kurio yra siekiama sudarant tarptautines konvencijas, yra teisės harmonizavimas⁷⁰⁶. Tačiau, dažnai praktikoje yra priešingai - pavyzdžiui, nepaisant CMR konvencijos tikslo, vieningo CMR suvokimo ir interpretacijos trūksta, kas atspindi ir vertinant konvencijos taikymo sritį (detaliau 3.1.3.1., 3.1.4.1., 3.1.5.1. dalyse), nuostatas, reglamentuojančias ribotą vežėjo civilinę atsakomybę⁷⁰⁷. Dėl skirtingos CMR konvencijos nuostatų interpretacijos netgi kyla paralelinio ginčo nagrinėjimo problema⁷⁰⁸, dėl nuorodos į *lex fori* - *forum shopping* problema.

Su teisės harmonizavimu glaudžiai susijęs tarptautinio teisinio reguliavimo tikslas - teisinio tikrumo įtvirtinimas. T.y. tarptautinėmis konvencijomis ir griežtu reglamentavimu yra siekiama užtikrinti, kad šalys žinotų savo teises ir pareigas, tenkančią riziką, teisinio reguliavimo nuostatos būtų aiškos ir skirtingose valstybėse suprantamos vienodai. Tokio reglamentavimo tikslas nėra pasiekti, kad šalių tarpusavio santykiai būtų konstruojami ekonomiškiausiu ir šalims priimtinausiu būdu. T.y. vardan teisinio tikrumo yra aukojamas teisės efektyvumas ir ekonomiškumas. Nors pastaruoju metu ekonominės teisės analizė vaidina vis svarbesnę rolę vertinant teisėkūros procesą, tačiau griežtas krovinių vežimų tarptautinis reglamentavimas, įtvirtinantis nekeičiamą atsakomybės padalinimo režimą sukuria barjerus pasiekti kaip galima efektyvesnius šalių tarpusavio santykius⁷⁰⁹, o tuo pačiu nesukuria ir siekiamo teisinio aiškumo.

Esamas teisinis fragmentinis multimodalinio krovinių vežimo reguliavimas yra sudėtingas, neaiškus, neefektyvus, sukuriantis frikcinius kaštus

⁷⁰⁶ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 39, 43.

⁷⁰⁷ MITKEVIČIUS, V., *supra* 490.

⁷⁰⁸ VERHEYEN, W., *supra* 55, p. 148.

⁷⁰⁹ RAMBERG, J., *supra* 687, p. 186.

bei didinantis tiek teisinio santykio šalių sąnaudas, tiek stabdantis pačių multimodalinių krovinių vežimų vystymąsi. Darbe yra pateiktas ne vienas pavyzdys, iliustruojantis vienu ar keliems krovinių vežimus reglamentuojančių tarptautinių konvencijų kolizijas, skirtingą tų pačių nuostatų vertinimą skirtingų valstybių teismuose, kas tuo pačiu ir didina bylų skaičių teismuose. Nesant vieningos institucijos, turinčios kompetenciją aiškinti įtvirtinamą teisinį reglamentavimą, darant nuorodas į *lex fori* bei įtvirtinant pakankamai sudėtingą teisinio reguliavimo mechanizmą, abejotina, ar griežtas tarptautinis reguliavimas gali pasiekti jam keliamus harmonizavimo, teisinio tikrumo reikalavimus bei užkirsti kelią *forum shopping* reiškiniui.

Dar vienas krovinių vežimų griežto teisinio reguliavimo tikslas yra šalių interesų apsauga ir kelio piktnaudžiauti teise užkirtimas. Kaip jau minėta, 19 a. viduryje krovinių vežėjai jūra pradėjo įtraukinėti į konosamentus sąlygas, daugeliu atveju atleidžiančias juos nuo jų civilinės atsakomybės⁷¹⁰. Remiantis susitarimo laisvės principu, teismai pripažindavo tokias sąlygas, net ir tais atvejais, kai žala kildavo dėl jų pačių neatsargumo⁷¹¹. Kadangi tokia situacija negali būti vertinama kaip sąžininga, įsikišo įstatymų leidėjai. Derybų dėl Hagos taisyklių priėmimo metu iš esmės „susikirto“ skirtingų krovinių vežimo santykių dalyvių interesai: krovinių siuntėjai siekė, kad būtų nustatyti minimalūs vežėjų įsipareigojimai ir atsakomybė dėl krovinio praradimo ar jo sugadinimo, o krovinių vežėjai norėjo įtvirtinti neribotos susitarimo laisvės principą. Pirmajame svarstyme buvo iškelti keturi klausimai, iš kurių pats pirmasis buvo tai ar krovinių vežimo jūra santykių dalyvių šalių susitarimo laisvė turi būti absoliuti, ar ribojama specialiųjų teisės aktų nuostatų⁷¹². Šio klausimo svarstymas laiko atžvilgiu iš esmės truko ilgiau nei visų kitų nuostatų svarstymas kartu sudėjus. Krovinių vežėjai viso svarstymo metu nuosekliai laikėsi nuostatos, kad jie su siuntėjais turėtų turėti teisę visiškai laisvai tartis dėl krovinių vežimo sąlygų tol, kol tokios sąlygos yra išreiškiamos aiškiai ir

⁷¹⁰ *Ibid*, p. 179.

⁷¹¹ STURLEY, M. F., *supra* 688, p. 213.

⁷¹² International Law Association, Report of the 30th Conference, 1921 Hague Conference iš STURLEY, M. F., *supra* 685.

neprieštarauja bendriesiems moralės principams. Savo ruožtu, krovinų siuntėjai teigė, kad egzistuojanti sutarties laisvė yra deklaratyvi, t.y. krovinų vežėjai visuomet jiems pateikia standartines sąlygas su įtvirtintomis nuostatomis, saugančiomis krovinų vežėjus nuo bet kokios rizikos⁷¹³. Galiausiai buvo priimtas kompromisinis variantas, numatantis sutarčių laisvės principo išraiškas atskirais atvejais, daugiausia tik tada, kai viena iš šalių turi ypatingai didelę derybinę galią. T.y., krovinio siuntėjas galėjo derėtis su vežėju dėl geresnių sąlygų, nei numato Hagos-Visbiu taisyklės įtvirtinimo, o krovinų vežėjas galėjo tartis dėl krovinio gabenimo be konosamento, kas reiškia, kad tokiam krovinio gabenimui nebūtų taikomos Hagos-Visbiu taisyklės⁷¹⁴. Sutarties laisvės principas, vertinant krovinų vežimo jūra teisinį reglamentavimą, vėl buvo prisimintas svarstant Roterdamo taisykles. Jų rengimo metu buvo pateiktas pasiūlymas, kuriuo sutarties laisvės principas būtų grąžinamas į teisinį reglamentavimą⁷¹⁵. Pasiūlymas numatė, kad rėminių krovinų vežimo sutarties sudarymo atveju, sutarties šalys galėtų nukrypti nuo Roterdamo taisyklėse įtvirtinamų nuostatų. Šį pasiūlymą pakartojo ir Jungtinės Amerikos Valstijos⁷¹⁶. Visgi, šis pasiūlymas buvo sutiktas kontraversiškai. Australija ir Prancūzija savo siūlyme⁷¹⁷ prisiminė, kad pirminiame krovinų vežimo teisės etape sutarčių laisvės principas nebuvo ribojamas, kas lėmė piktnaudžiavimą juo ir paskatino dabartinio Hagos-Visbiu teisinio reguliavimo įtvirtinimą, kuris, atsižvelgiant į jame vartojamas sąvokas, savo principais yra labai panašus į visų kitų vienaarūšių krovinų vežimo tarptautinių konvencijų teisinį reguliavimą. Todėl sudarius

⁷¹³ STURLEY, M. F., *supra* 688, p. 214.

⁷¹⁴ *Ibid.*

⁷¹⁵ *Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.worldshipping.org/pdf/jointstatement.pdf>>.

⁷¹⁶ Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea]. Proposal by the United States of America* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement>>.

⁷¹⁷ Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea]. Joint proposal by Australia and France on freedom of contract under volume contracts* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/542/55/PDF/V0654255.pdf?OpenElement>>.

prielaidas šalims nukrypti nuo Roterdamo taisyklių įtvirtinamo reguliavimo tai simbolizuotų didelį pasikeitimą teisiniame mąstyme. Galiausiai, Australija ir Prancūzija pažymėjo, kad rėminė vežimo sutartis vis tiek yra vežimo sutartis bendrąja prasme, o tokią sutartį gali atitikti santykiai, kai pagal ją yra gabenama vos du kartus per metus, kas reiškia, kad labai dažnai bus galima naudotis išimtimi. Visgi, galutiniame Roterdamo taisyklių variante, 80 straipsnyje, yra įtvirtintos sąlygos, kuriomis vadovaujantis šalys gali susitarti kitaip, nei numato Roterdamo taisyklės, mažindamos savo susitarimu taisyklių numatytus įsipareigojimus/prievoles. Toks nuokrypis simbolizuoja tarptautinio reglamentavimo vertinimo krypties keitimąsi, kai kalbame apie privatinės teisės reglamentuojamus krovinių vežimo santykius, ypač, atsižvelgiant į tai, kad šiais laikais tiek siuntėjai dažnai turi didelę derybinę galią, tiek į tai, kad siunčiamas krovinys gali būti draudžiamas, tiek į tai, kad yra sukurtas teisinis reglamentavimas, draudžiantis piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi.

Pastebėtina, kad doktrinoje yra sutinkama nuomonė, kad dabartinis krovinių vežimo jūra reguliavimas mažai susijęs su sąžiningumu, nepaisant to, kad tokio reguliavimo pagrindas yra siekis užtikrinti minimalią abiejų šalių interesų apsaugą, kuomet yra sprendžiamas žalos atlyginimo klausimas. Taip yra, kadangi nei viena tarptautinė konvencija nebando reglamentuoti siuntėjo ir vežėjo tarpusavio santykių, todėl vežimo įkainiai nėra reguliuojami, kas iš esmės sudaro sąlygas, operuojant šiais įkainiais, perkelti ekonominę riziką siuntėjui. O siuntėjas, savo ruožtu, neturi galimybės „nusipirkti“ mažesnę kiekį paslaugų ar paslaugų su mažesne vežėjo civiline atsakomybe⁷¹⁸⁷¹⁹. Iš esmės tokią argumentaciją galima pritaikyti visoms krovinių vežimo sritims.

Yra teigiama, kad tarptautinių vežimų atveju abi pusės turėtų būti pakankamai sofistikuotos dalyvauti tokiuose santykiuose (ypatingai, kuomet yra kalbama apie multimodalinio krovinių vežimo teisinius santykius), todėl nebelieka turiningojo pagrindo pertekliniam kurios nors iš šalių apsaugai. Ypač,

⁷¹⁸ STURLEY, M. F., *supra* 688, p. 223.

⁷¹⁹ Pavyzdžiui, dažnai yra pastebima, kad siuntėjas nesinaudoja galimybe sutartyje numatyti viso krovinio vertės, kadangi tai labai didina vežimo kainą.

kad dažnai šalių ginčas dėl žalos atlyginimo *de facto* yra draudimo kompanijų ginčas. Galiausiai, jei tikrai būtų manoma, kad krovinių vežimo santykių dalyviai būtų labai nelygiateisiai, valstybės neapsiribotų atsakomybės teisiniu reglamentavimu, o, kaip ir kitų monopolijų ar oligopolijų atveju, reglamentuotų ir tokių paslaugų kainodarą⁷²⁰. Nebejotina ir tai, kad šiuolaikinės konkurencinės sąlygos yra pasikeitusios. Didėjanti konkurencija tuo pačiu lemia ir kitokį rinkos dalyvių elgesį bei požiūrį. Galiausiai, įstatymų leidėjai svarbiausių interesų apsaugą yra įtvirtinę imperatyviomis teisės normomis (kaip pavyzdžiui, LR CK 6.252 straipsnis, draudžiantis riboti civilinę atsakomybę didelio neatsargumo ir tyčios atveju) bei tuo pačiu suteikę teismui efektyvius įrankius, leidžiančius eliminuoti nesąžiningas sutarčių sąlygas⁷²¹. Visa tai lemia, kad griežtas reguliavimas bet platus šalių laisvės principo ribojimas nėra pateisinamas šių laikų kontekste. Geras viso to, kas išdėstyta, atspindys yra Roterdamo taisyklių 80 straipsnis, kuris simbolizuoja, kad požiūris į krovinių vežimo teisinį reglamentavimą keičiasi⁷²².

Galiausiai, sutarties laisvės principo ribojimas krovinių vežimo teisiniuose santykiuose, teisinamas siekiu užtikrinti interesų pusiausvyrą, šiuo metu, atsižvelgiant į esamą teisinį reguliavimą, *de facto* šio tikslo nepasiekia ir dėl savo stagnantiškumo. Tą pagrindžia 4.2.2. dalyje pateikti pavyzdžiai, susiję su civilinės atsakomybės dydžiais, kurie nėra peržiūrimi, ir civilinės atsakomybės ribų taikymų naujai susiklostantiems visuomeniniams santykiams, tokiems, kaip paketiniai vežimai (angl. *parcel transportation*).

Dėl visų šių aplinkybių yra pagrįsta manyti, kad imperatyvus ir privalomas tarptautinių krovinių vežimo konvencijų reglamentavimas nėra tikslingas. Sutarties laisvės principas „išlaisvinimas“ nėra nauja ar radikali idėja. Doktrinoje galima sutikti tokių siūlymų, kad krovinių vežimo sektoriaus dalyviai turėtų galėti naudotis sutarties laisvės principu daug plačiau, nei gali juo naudotis dabar⁷²³. Tokia idėja grindžiama ir pamatinėmis Romos konvencijos ir

⁷²⁰ STURLEY, M. F., *supra* 688, p. 223.

⁷²¹ RAMBERG, J., *supra* 657, p. 191.

⁷²² STURLEY, M. F., *supra* 688, p. 225.

⁷²³ CONSTENLA, P., *supra* 224, p. 171.

Roma I nuostatomis, taip pat – sėkmingu Jungtinių Tautų konvencijos dėl tarptautinio prekių pirkimo-pardavimo sutarčių pavyzdžiu. Todėl teiktina, kad kuriamas tarptautinis multimodalinių krovinių vežimo teisinis reguliavimas turėtų būti dispozityvus: i) leistų sutarties šalims plačiai apimtimi nustatyti kitokias nuostatas, nei jos būtų numatytos tarptautiniame susitarime; ii) įtvirtintų vadinamąjį *opt-out* režimą.

4.2.4. Tarptautinės konvencijos priėmimo ir įsigaliojimo perspektyva

Doktrinoje galime sutikti idėjų, kad dabar esančias visas vienaarūšes tarptautines konvencijas koku nors būdu reiktų suvienyti į vieną tarptautinę konvenciją, kuri reguliuotų krovinių gabenimą visų rūšių transportu, nepriklausomai nuo to, kokiais būdais vienas krovinyš būtų gabenamas⁷²⁴. T. Nikaki siūlo panaikinti visas vienaarūšes krovinių gabenimo konvencijas ir sukurti naują teisinį instrumentą kuris reglamentuotų vienaarūšius ir multimodalinius vežimus, tuo pačiu išspręsdamas tarptautinių teisės aktų tarpusavio konkurencijos problemą⁷²⁵.

Nepaisant to, kad šie, aukščiau, pateikti pasiūlymai, yra pagrįsti ir logiški, beveik neabejojama, kad praktikoje tai yra nepasiekiamas tikslas, kaip ir sunkiai tikėtina, kad galima tikėtis (nors doktrinoje ir galima sutikti priešingų nuomonių⁷²⁶) egzistuojančių tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų pakeitimo sprendžiant multimodalinio krovinių vežimo problematiką⁷²⁷ - juolab, kad abejotina kad siūlomi pakeitimų variantai galėtų pakankamu lygiu išspręsti multimodalinio krovinių vežimo problemas, atsižvelgti į pasikeitusius visuomeninius santykius.

⁷²⁴ RAMBERG, J. *Unification of transport law: difficulties and possibilities* iš *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*. Vol. II. Genova: 2010, pp. 816.

⁷²⁵ NIKAKI, T. The UNCITRAL draft instrument in the carriage of goods [wholly] or [partly][by sea]: multimodal at last or still at sea? *Journal of Business Law*, 2005.

⁷²⁶ MARTEN, B. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Treaty Change Approach. *Tulane Maritime Law Journal*, 2012, p. 750.

⁷²⁷ HOEKS, M., *supra* 265, p. 401.

Tarptautinė multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojanti konvencija būtų laukiamas instrumentas, galintis didžiąja dalimi išspręsti multimodalinio krovinių vežimo sektoriuje egzistuojančias teisinio reguliavimo problemas. Tokio instrumento reikšmė būtų didžiulė vien dėl to, kad juo būtų galima įtvirtinti unifikuotą požiūrį į tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritį, t.y. tai, ar jos tiesiogiai yra taikytinos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, ir, jei taip, kokia apimtimi. Visgi, multimodaliniams krovinių vežimams egzistuojant daugiau nei 60 metų, reikia realistiškai vertinti situaciją ir spręsti ar siektinas instrumentas realiai gali būti sukurtas?

Kaip yra pažymima, vertinant naujos tarptautinės konvencijos galimybę, reikia atsižvelgti į tai, kad egzistuoja tendencija rinktis žinomą blogybę negu kažką naujo. Dėl to, siekiant unifikuoti multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą, yra susiduriama su skirtingomis interesų grupėmis, daugiausia siekiančiomis, kad naujas teisinis reguliavimas būtų pagrįstas nuostatomis, kuriomis tam tikra grupė šiuo metu vadovaujasi. Todėl reikia suprasti, kad didelė tikimybė, kad teisinis reguliavimas, paremtas moderniais krovinių vežimo santykiais, naujomis technologijomis, unifikuotas, aiškus ir nuspėjamas, ypatingai, numatantis neribotą MTO civilinę atsakomybę, gali sukelti didelės dalies industrijos atstovų nepasitenkinimą bei pasipriešinimą jam, o tuo pačiu tai sąlygotų tokio instrumento nesėkmę.

Tarptautinė bendruomenė įrodė, kad tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo sukūrimas yra beveik neįmanoma užduotis. Pirmasis to pavyzdys: MT konvencija. Šios konvencijos rengime dalyvavo 80 valstybių, o 70 iš jų pasirašė konvencijos tekstą. Papildomai, konvencijos rengime dalyvavo ir 26 vyriausybės bei nevyriausybės organizacijos⁷²⁸. Nepaisant to, per 35 metus nuo MT konvencijos priėmimo prie jos prisijungė tik 11 valstybių. Kitas pavyzdys: Roterdamo taisyklės (tiesa, pavyzdys sąlyginis, kadangi Roterdamo taisyklės ne visai atitinka tai, ko nurodė pageidaujantys

⁷²⁸ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija. *Final act of the United Nations Conference on a Convention on international multimodal transport of goods* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 25 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf>.

respondentai apklausoje). 2003 m. UNCTAD apklausa (kurioje buvo gauti 109 suinteresuotų sektoriaus atstovų atsakymai) parodė⁷²⁹, kad 98 procentai respondentų norėtų naujo tarptautinio instrumento, kuris reguliuotų multimodalinius krovinių vežimus⁷³⁰. 76 procentai šių respondentų eksplicitiškai išreiškė poziciją, kad esamas teisinis reguliavimas didina frikcinius kaštus bei mažina multimodalinių krovinių vežimų patrauklumą. Roterdamo taisyklių rengime dalyvavo 121 valstybė ir 54 vyriausybės ir nevyriausybės organizacijos⁷³¹. Nepaisant to, 2017 m. rugsėjo 1 d. Roterdamo taisyklės ratifikavusios yra tik 3 valstybės.

Multimodalinio krovinių vežimo sektoriuje egzistuoja itin skirtingi sektoriaus dalyvių interesai, dėl ko atrodo, kad politiškai yra beveik neįmanoma surasti visus tenkinantį kompromisą. Kompromisai, pasiekti per derybas, yra beveičiai, jei nėra subjekto, kuris galėtų priversti jų laikytis ar turėtų galią juos priverstinai įgyvendinti. Todėl yra mažai tikėtina, kad tarptautinė bendruomenė sugebės rasti tokį kompromisą ir sukurti tarptautinį unifikuotą krovinių vežimo teisinį reguliavimą.

Kaip pažymi J. Ramberg, lyginant nacionalinį ar regioninį reglamentavimą su tarptautiniu reglamentavimu, pastarasis yra teoriškai geresnis variantas. T.y. turėtų būti siekiama tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, turinčio viršenybę prieš vienaarūšio vežimo konvencijas, numatantį griežtą atsakomybę be atsakomybės ribojimo dydžių (detaliau 3.3.1., 4.2.2. dalyse), dėl kurio taikymo šalys galėtų susitarti (angl. *opt-in*) arba, kuris būtų taikomas, jei šalys nesusitartų kitaip (angl. *opt-out*). Tačiau toks režimas iš esmės yra nepasiekiamas, kadangi bet kokios tą įtvirtinančios konvencijos, didelė tikimybė, lauks Hamburgo taisyklių ar MT konvencijos likimas⁷³². Matant nesėkmingus bandymus tarptautiniu mastu išspręsti egzistuojančią multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problemą, sunkumus, su

⁷²⁹ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003, *supra* 5.

⁷³⁰ Panašūs rezultatai vėliau buvo gauti ir Europos Komisijos organizuotoje apklausoje. Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5.

⁷³¹ GÜNER-ÖZBEK, M. D. *ed.*, *supra* 331, 53-57.

⁷³² RAMBERG, J., *supra* 100.

kuriais susiduria Roterdamo taisyklės, kyla pagrįsta abejonė dėl to, ar naujo instrumento kūrimas būtų prasmingas ir pasiektų laukiamų rezultatų ir ar nėra tiksliau, bent jau greituoju laikotarpiu, siekti ne sunkiai pasiekiamo, kad ir geriausio sprendimo, bet to, kas, nors ir turėdamas trūkumų, greitai ir realiai pagerintų esamą situaciją⁷³³.

4.3. Europos Sąjungos teisinis reguliavimas

Nesant unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo tarptautiniu mastu bei abejojant jo atsiradimu, yra vertintina, ar egzistuojanti problema negalėtų būti išsprendžiama regioniniu lygiu – konkrečiai, Europos Sąjungai sukuriant multimodalinių krovinių vežimų teisinį reglamentavimą Europos Sąjungos mastu.

4.3.1. Europos Sąjungos kompetencija transporto srityje

Vertinant galimybę sukurti multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimą Europos Sąjungos lygmeniu, pirmiausia, reikia įvertinti, ar Europos Sąjunga turi kompetenciją transporto srityje ir ar ji yra pakankama multimodaliniam krovinių vežimui reglamentuoti.

Teisinis bendrosios transporto politikos reguliavimo pagrindas Europos Sąjungos mastu buvo įtvirtintas dar 1957 m. Romos sutartyje⁷³⁴, kuris nustatė, kad vieninga transporto politika yra viena iš būtinųjų vieningos rinkos prielaidų. Dėl to bendrijai buvo suteikta kompetencija plėtoti bendrąją bendrijos transporto politiką⁷³⁵. Visgi, reikia pastebėti, kad ši kompetencija buvo pakankamai ribota – ji apėmė tik geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transporto sritis. Bendrijos Taryba taip pat turėjo ribotą kompetenciją spręsti dėl oro ir jūros transporto sričių teisinio reglamentavimo, bet tokie sprendimai galėdavo būti priimami tik

⁷³³ MARTEN, B. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Minimalist Approach. *European Transport Law*, Vol. 47, No. 2, 2012, p. 137.

⁷³⁴ 1957 m. kovo 25 d. Romos sutartis.

⁷³⁵ Romos sutarties 3 straipsnis.

vienbalsiai⁷³⁶. Visgi, net ir turimos kompetencijos apimtyje bendra transporto politika buvo vystoma labai lėtai ir jos proveržio reikėjo laukti iki pat 1985 metų, kuomet į tai įsikišo Teisingumo Teismas. 1985 m. savo sprendimu⁷³⁷ jis nurodė, kad Taryba, nepaisant turimos kompetencijos, nepasiekė Romos Sutarties 3 straipsnio e dalyje įtvirtinto siekio sukurti bendrą transporto politiką⁷³⁸. Tokios Teisingumo Teismo išvados kontekste 1986 m. Vieningasis Europos aktas⁷³⁹ praplėtė Romos Sutartyje įtvirtintą Bendrijos kompetenciją transporto srityje įtvirtindamas teisę priimti sprendimus jūros ir oro transporto sektoriuose kvalifikuota balsų dauguma⁷⁴⁰. Galiausiai, įsigaliojus Lisabonos sutarčiai⁷⁴¹, šiuo metu Europos Sąjungos kompetenciją transporto srityje reglamentuoja SESV 100 straipsnis, kuris, išlaikydamas kompetenciją geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transporto srityse, numato, kad Europos Parlamentas ir Taryba, sprenddami pagal įprastą teisėkūros procedūrą, gali priimti ir atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas. Nors lingvistiškai nuostatos iš dalies skiriasi, pripažįstama, kad tai neturi jokios realios faktinės įtakos sprendžiant klausimą ar gali Europos Sąjunga veikti šiose srityse ar ne, kadangi net ir procedūriniai teisėkūros reikalavimai yra tokie patys. Skirtumas yra tik toks, kad veikimas geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transporto srityse yra suformuotas kaip imperatyvas Europos Sąjungai, o veikimas jūros ir oro transporto srityse yra labiau jos kompetencija⁷⁴². T.y. specializuota tarptautinė konvencija gali būti taikoma kaip *lex specialis*, bet tik tiek, kiek tai nepaneigia Europos Sąjungos reglamentų įtvirtinamų principų⁷⁴³⁷⁴⁴

⁷³⁶ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 29.

⁷³⁷ Teisingumo Teismo 1985 m. gegužės 22 sprendimas *byloje Nr. C-13/83*.

⁷³⁸ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 21.

⁷³⁹ 1986 m. vasario 17 d. suvestinis Europos aktas.

⁷⁴⁰ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 30.

⁷⁴¹ 2007 m. gruodžio 13 d. Lisabonos sutartis, iš dalies keičianti Europos Sąjungos sutartį ir Europos bendrijos steigimo sutartį pasirašyta Lisabonoje. *OJ C 306, 17.12.2007, p. 1–271*.

⁷⁴² EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 30-31.

⁷⁴³ TIMMERMANS, C. *The specificity of Private Law in EU External Relations: The Area of Freedom, Security and Justice* iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford University Press, 2016, p. 65.

⁷⁴⁴ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 29-31.

Taigi, bendrąja prasme, Europos Sąjunga turi kompetenciją veikti transporto srityje ir sukurti multimodalinių krovinių vežimo teisinį reguliavimą Europos Sąjungos mastu.

4.3.2. Europos Sąjungos kompetencijos įgyvendinimas

Nors Europos Sąjunga yra juridinis asmuo⁷⁴⁵, ji neturi kompetencijos *per se*. Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnis įtvirtina, kad Europos Sąjungos kompetencija yra paremta delegavimo principu, t.y. kompetencija Europos Sąjungai yra suteikta jos valstybių narių. Europos Sąjungos kompetencija gali būti⁷⁴⁶ arba išskirtinė, reiškianti, kad tik Europos Sąjunga šioje srityje gali priimti teisiškai privalomus aktus, o valstybės narės pačios tai daryti gali tik Europos Sąjungai įgaliojus, arba pasidalinamoji, kuri reiškia, kad šiose kompetencijos srityse Europos Sąjunga ir valstybės narės gali priimti teisiškai privalomus aktus, tačiau valstybės narės naudojasi savo kompetencija tik tiek, kiek Europos Sąjunga nepasinaudojo savo kompetencija⁷⁴⁷. Transporto srityje yra nustatyta pasidalinamoji kompetencija⁷⁴⁸.

Visgi, reikia pastebėti, kad net ir turėdama kompetenciją veikti, Europos Sąjunga negali to daryti neribotai, kadangi ji yra ribojama kitų Europos Sąjungos teisės įtvirtinamų lojalumo ir kooperavimosi principų⁷⁴⁹. Tai reiškia, kad tiek Europos Sąjunga, tiek valstybės narės turi, vadovaujamosios tarpusavio pagarbos principu, padėti viena kitai įgyvendinant sutartyse įtvirtintus principus. Tokia kooperavimosi pareiga kyla iš pareigos vieningai atstovauti Europos

⁷⁴⁵ Europos Sąjungos sutarties 47 straipsnis.

⁷⁴⁶ Pažymėtina, kad šalia šių pagrindinių kompetencijos sričių, egzistuoja kelios papildomos Europos Sąjungos kompetencijų rūšys: i) koordinavimo, kuomet - valstybės narės koordinuoja savo ekonominę ir užimtumo politiką pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo numatytas sąlygas, kurių apibrėžimas priklauso Europos Sąjungos kompetencijai; ii) kompetencija bendrosios užsienio ir saugumo politikos srityse, pagal kurią Europos Sąjungai priklauso apibrėžti ir įgyvendinti bendrą užsienio ir saugumo politiką, įskaitant laipsnišką bendros gynybos politikos formavimą; iii) numanomų galių doktrina - kompetencija, kuri nėra aiškiai įtvirtinta steigimo sutartyje, tačiau kurios egzistavimą galima išvesti iš kelių tikslų, kuriuos privalo Europos Sąjunga pasiekti.

⁷⁴⁷ Europos Sąjungos sutarties 2 straipsnis.

⁷⁴⁸ SEVS 2 straipsnis.

⁷⁴⁹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 32; Teisingumo Teismo 1996 m. gegužės 19 sprendimas byloje Nr. C-25/94, ESS 4 straipsnio 3 dalis.

Sąjungą tarptautiniu lygiu ir tuo pačiu yra žinoma kaip lojalumo principas⁷⁵⁰. Be to, pasidalijamosios kompetencijos srityje, Europos Sąjungos kompetencija yra ribojama subsidarumo ir proporcingumo principų⁷⁵¹. Subsidarumo principas reiškia, kad tose srityse, kurios nepriklauso Europos Sąjungos išimtinai kompetencijai, ji ima veikti tik tada ir tik tokiu mastu, kai valstybės narės numatomo veiksmo tikslų negali deramai pasiekti centriniu, regioniniu ir vietiniu lygiu, o Europos Sąjungos lygiu dėl numatomo veiksmo masto arba poveikio juos pasiekti būtų geriau⁷⁵². Proporcingumo principas, savo ruožtu, reiškia, kad Europos Sąjungos veiksmų turinys ir forma neturi viršyti to, kas būtina siekiant sutarčių tikslų⁷⁵³. Aiškindamas šią nuostatą Teisingumo Teismas pažymėjo, kad proporcingumo principo kontekste reikia priminti didelę Europos Sąjungos teisės aktų leidėjo veiksmų laisvę, kuri apima politinio, ekonominio ir socialinio pobūdžio pasirinkimus ir kurioje jis turi atlikti sudėtingus vertinimus. Vadinasi, tik akivaizdžiai neproporcingas priimtose priemonės pobūdis, palyginti su tikslu, kurio kompetentingos institucijos ketina siekti, gali paveikti šios priemonės teisėtumą⁷⁵⁴⁷⁵⁵.

Darbe yra pagrįsta tarptautinio unifikuoto multimodalinio krovinių gabenimo nebuvimo problema ir pateikti nesėkmingi praeities bandymai unifikuoti multimodalinių krovinių vežimo teisinį reguliavimą. Todėl yra sutiktina su Komisijos nuomone, kad Europos multimodalinių vežimų teisinės atsakomybės reglamentavimas neprieštarautų subsidarumo ir proporcingumo principams⁷⁵⁶ ir galėtų būti viena iš alternatyvų sprendžiant multimodalinių krovinių vežimo problemą Europos Sąjungos mastu, papildomai pažymint, kad

⁷⁵⁰ KLAMERT, M. *The principle of loyalty in EU law*. Oxford: OUP Oxford, 2014, 4 skyrius.

⁷⁵¹ ESS 5 straipsnio 3 dalis ir 4 straipsnis; MOENS, G., TRONE, J. *Commercial law of European Union*. Dordrecht, Heidelberg, London, New York: Springer, 2010, p. 26-30.

⁷⁵² ESS 5 straipsnio 3 dalis.

⁷⁵³ ESS 5 straipsnio 4 dalis.

⁷⁵⁴ Teisingumo Teismo 2005 m. gruodžio 6 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-453/03, C-11/04, C-12/04 ir C-194/04, para. 69.

⁷⁵⁵ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 32-33.

⁷⁵⁶ Europos Komisijos tarnybų darbinis dokumentas. Lydimasis dokumentas Komisijos komunikatas. *Krovininio transporto logistikos veiksmų plano poveikio vertinimo santrauka COM(2007) 607 final* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2007/sec_2007_1320_en.pdf>, p. 12-13.

tas, manytina, gali būti pasakytina netgi apie visą multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą.

4.3.3. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo Europos Sąjungos lygmeniu priežastys

Pirmiausia, tarptautinė bendruomenė įrodė, kad tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo sukūrimas yra beveik neįmanoma užduotis (detaliau 4.2.4. dalyje). Multimodalinio krovinių vežimo sektoriuje egzistuoja itin skirtingi sektoriaus dalyvių interesai, dėl ko atrodo, kad politiškai yra beveik neįmanoma surasti visus tenkinantį kompromisą. Kompromisai, pasiekti per derybas, yra beveik niekada, jei nėra subjekto, kuris galėtų priversti jų laikytis ar turėtų galią juos priverstinai įgyvendinti. Todėl yra mažai tikėtina, kad tarptautinė bendruomenė sugebės rasti tokį kompromisą ir sukurti tarptautinį unifikuotą krovinių vežimo teisinį reguliavimą. Europos Sąjunga ne tik turi kompetenciją sukurti multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą, bet ir įpareigoti juo vadovautis valstybės nares. Pastebėtina, kad galima sutikti poziciją, kad nors Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas šiuo metu yra įšaldytas, tačiau tai yra laiko klausimas. T.y. manytina, kad Europos Sąjunga turės imtis veiksmų harmonizuodama šiuo vežimus, jeigu tarptautiniu lygiu taip ir nebus nieko pasiekta⁷⁵⁷. Abejojant tarptautinio reguliavimo sėkme, reguliavimas Europos Sąjungos lygmeniu galėtų bent dalinai padėti išspręsti teisinio reguliavimo vakuomo sukeltas multimodalinio krovinių vežimo problemas.

Antra, papildant pirmąjį argumentą, įvertinus pasaulinę multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo praktiką, galima pastebėti, kad sėkmingiausiais tokio reguliavimo instrumentais galime laikyti regioninį reglamentavimą. To pavyzdžiais galėtų būti Andų bendrijoje (angl. *Andean Community*) multimodalinius krovinių vežimus reguliuojantis 1993 m.

⁷⁵⁷ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 34.

sprendimas Nr. 331, iš dalies pakeistas 1996 m. sprendimu Nr. 393; MERCOSUR muitų sąjungoje tokius vežimus reglamentuojantis 1995 m. susitarimas dėl Multimodalinio krovinių vežimo palengvinimo.

Trečia, multimodalinio krovinių vežimų reglamentavimo problema teoriškai gali būti sprendžiama ne tik kuriant naują teisinį reguliavimą, bet ir harmonizuojant bei papildant kiekvieną tarptautinę vienaarūšę krovinių vežimus reglamentuojančią konvenciją, ypatingai atsižvelgiant į civilinės atsakomybės nustatymo, ribojimo ir ieškinių senatį nustatančias teisės normas reglamentuojant multimodalinius krovinių vežimus⁷⁵⁸. T.y. *de facto* pritaikant Roterdamo taisyklėse įtvirtintą režimą „vienarūšis plus“. Tokia idėja grindžiama tuo, kad yra išlaikomas kiekvieno vienaarūšio vežimo identitetas tiesiog papildant ir suvienodinant šių tarptautinių sutarčių įtvirtinamas multimodalines nuostatas⁷⁵⁹. Visgi, tokios idėjos išpildymas būtų dar labiau kompliktuotas, nei naujos tarptautinės konvencijos priėmimas, kadangi tarptautinių konvencijų šalys gali nenorėti pradėti svarstyti tokių klausimų, mažai tikėtina, kad visos tarptautinių konvencijų dalyvės pasirašytų nuostatų pakeitimus. Be to, mažai tikėtina, kad skirtingų tarptautinių konvencijų dalyvės susitartų, koks teisinis režimas turėtų vyrauti tais atvejais, kuomet nėra galima tiesiogiai pritaikyti kurią nors vienaarūšę konvenciją. Tai vėlgi „uždaro“ duris teisinio reguliavimo tarptautinėmis priemonėmis sukūrimui, dėl ko yra siektinas bent jau reguliavimas regioniniu mastu.

Ketvirta, globalinio teisinio reguliavimo analizė rodo, kad esama pliuralistinė krovinių vežimą reglamentuojančių tarptautinių vienaarūšių konvencijų situacija, kolizinės normos multimodalinių vežimų atveju, nesėkmingi bandymai priimti multimodalinius vežimus reglamentuojantį tarptautinį teisės aktą, atskirose tarptautinėse konvencijose dalyvaujančių valstybių pobūdis (kuomet iš dalyvaujančių valstybių sąrašo yra matyti, kad *de*

⁷⁵⁸ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 379.

⁷⁵⁹ Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea]. Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement>>, para. 22-29.

facto tarptautinė konvencija yra labiau regioninė konvencija) rodo, kad iš esmės tarptautiniai krovinių vežimą žeme (keliais, traukiniu, vidaus vandenimis) reglamentuojantys tarptautiniai susitarimai iš esmės nėra „tarptautiniai“, o labiau regioniniai ar kontinentiniai (pavyzdžiui, laikoma, kad CRM konvencija, CMNI konvencija ir CIM taisyklės yra iš esmės europietiškosios konvencijos). Tai yra priežastis, kodėl Europos Sąjunga turėtų priimti regioninį multimodalinių krovinių vežimų teisinį reglamentavimą Europos Sąjungos mastu, kadangi jis galėtų, ne visada, bet dažnu atveju, pasiekti tarptautinės konvencijos pasiekiamus rezultatus⁷⁶⁰.

Penkta, Europos Sąjungos teisiniui reguliavimui yra pritariama ir doktrinoje⁷⁶¹ papildomai pažymint, kad teisinis reguliavimas neturėtų apsiriboti Europos Sąjungos mastu, o turėtų būti taikomas ir plačiau, t.y. jeigu yra taikomas Europos Sąjungos valstybės narės teisė, turi būti taikomas unifikuotas Europos Sąjungos teisinis multimodalinių krovinių vežimo teisinis reglamentavimas. Sėkmingas Europos Sąjungos įtvirtintas teisinis reguliavimas galėtų turėti globalų poveikį skatinant kitų regionų multimodalinio krovinių teisinio reglamentavimo vystymąsi, ar net pokyčius tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių krovinių gabenimą, srityje⁷⁶².

Šešta, Europos Sąjungos teisiniai instrumentai, lyginant juos su tarptautiniais susitarimais, turi didelį privalumą – galimybę juos aiškinti vienodai. Idealiu atveju, valstybėms narėms ratifikavus tarptautinę konvenciją, valstybės narės ir jų teismai šios konvencijos nuostatas turėtų taikyti bei interpretuoti vienodai. Tačiau tokia siekiamybė iš esmės praktikoje yra nepasiekiamą⁷⁶³. Viena iš to priežasčių, kad skiriasi bendrosios teisės tradicijos ir civilinės teisės tradicijos atliekamas interpretavimas: civilinės teisės tradicija interpretavimo metu suteikia daug didesnę reikšmę *travaux préparatoires*, tuo pačiu, daug įdėmiau vertina kitų valstybių narių teismų išdėstytas pozicijas⁷⁶⁴.

⁷⁶⁰ BOKAREVA, O., *supra* 614, p. 379-380.

⁷⁶¹ *Ibid.*.

⁷⁶² MARTEN, B., *supra* 733, p. 130.

⁷⁶³ JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds., *supra* 234, p. 95.

⁷⁶⁴ *Ibid.*, p. 95.

Savo ruožtu, bendrosios teisės tradicijos teismai dažniau yra linkę konvencijų tekstą aiškinti lingvistiniu ir konvencijos tikslo metodu, ypač tais atvejais, kuomet lingvistinis konvencijos interpretavimas teismų nuomone reiškia bandymą išvengti akivaizdaus konvencijos tikslo. Aiškindami akivaizdumą, teismai būna linkę nagrinėti konvencijų priėmimo istoriją, nors tai dažnai ir nėra tam naudinga informacija. Tačiau, nors ir pripažindami *travaux préparatoires* ir kitų valstybių narių teismų poziciją, bendrosios teisės tradicijos teismai šiems šaltiniams neteikia didelės reikšmės⁷⁶⁵. Iš 3.1.3. dalyje pateiktos analizės yra matyti, kad tarptautiniai teismai, ypač, jei kokios nors tarptautinės konvencijos nuostatos būna susijusios su *lex fori*, yra linkę tas pačias tarptautinių konvencijų nuostatas aiškinti skirtingai, dėl ko susiduriama su *forum shopping* problema ir bandymu piktnaudžiauti teise sudarant susitarimus, kuriais pasirenkama jurisdikcija, kurioje nėra taikytinos tarptautinės konvencijos, ir tokiu būdu „pabėgant“ nuo tarptautinių konvencijų įtvirtinamo teisinio reglamentavimo. Todėl yra sutinkama nuomonė, kad yra nedidelė tikimybė, kad tarptautinė konvencija gali užtikrinti teisės unifیکavimą ir teisinį tikrumą⁷⁶⁶. To priežastis yra tai, kad tarptautinę konvenciją įgyvendina ir aiškina ne vienas kompetentingas subjektas, o tą daro kiekviena valstybė narė, kas lemia, kad visada egzistuoja didelė tikimybė tarp to, kaip skirtingos valstybės įgyvendins, o jos teismai taikys tas pačias nuostatas⁷⁶⁷. Europos Sąjungos atveju, tokio teisinio reglamentavimo vieningą aiškinimą galėtų užtikrinti Teisingumo Teismas.

Visi šie argumentai leidžia teigti, kad Europos Sąjunga turėtų sukurti multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą Europos Sąjungos lygmeniu.

⁷⁶⁵ *Ibid*, p. 96-97.

⁷⁶⁶ LEEBRON, D. L. Claims for Harmonisation, A theoretical Framework. *Canadian Business Law Journal*, Vol. 27, 1996, p. 64, 72.

⁷⁶⁷ CLARKE, M. A. The Transport Goods in Europe: Patterns and problems of Uniform law. *Lloyd's Maritime Comm. Law Quart*, 1999, p. 55-65.

4.3.4. Bandymai sukurti Europos Sąjungos teisinį reglamentavimą

Atsižvelgiant į siekį sukurti tvarią transporto politiką ir skatinti multimodalinius vežimus, Europos Sąjunga ėmėsi iniciatyvos kuriant savo regioninį teisinį režimą, reglamentuojantį multimodalinius krovinių vežimus. Tiesa, šis režimas buvo skirtas ne visų santykių unifikavimui, o bendrų taisyklių elektroninių pervežimų dokumentų ir vežėjo civilinės atsakomybės srityse sukūrimui. Šis procesas gali būti skirstomas į tris etapus.

4.3.4.1. Pirmasis etapas

Pirmajame etape, vadovaujantis 1992 m. Europos Komisijos parengta transporto strategija, Europos Komisija sudarė ekspertų grupę tam, kad būtų apsvarstyta galimybė sukurti regioninį multimodalinio krovinių vežimo civilinės atsakomybės reglamentavimo režimą⁷⁶⁸⁷⁶⁹. Ekspertų grupė, įvertinusi faktiniuose šalių santykiuose egzistuojančias problemas, nustatė keturis reikalavimus naujam teisiniam režimui, kuriuos, ekspertų grupės nuomone, teisinis reguliavimas turėtų atitikti tam, kad jis būtų sėkmingas: *i)* režimas turėtų būti ekonomiškai; *ii)* priimtinas transporto industrijai; *iii)* vieningas; *iv)* suderinamas su egzistuojančiomis vienaarūšėmis transporto konvencijomis⁷⁷⁰.

Atsižvelgiant į nurodytą, ekspertų grupė manė, kad geriausias įrankis siekiant sukurti vienaarūšį tarptautinį MTO civilinės atsakomybės režimą yra nauja tarptautinė konvencija, tačiau dėl įvairių priežasčių, ekspertų grupės nuomone, tuo metu tokia galimybė buvo mažai tikėtina⁷⁷¹. Alternatyva tam gali būti regioninis režimas, sukurtas Europos Sąjungos. Nors toks režimas pilnai neišsprendžia tarptautinių multimodalinių krovinių vežimo teisinio

⁷⁶⁸ Komisiją sudarė tokie mokslininkai kaip R. Asariotis, H.J. Bull, M. A. Clarke, R. Herbert, A. Kiantou-Pampouki, D. Moran-Bovio, D. Ramberg, J. De Wit, Zunarelli, S.

⁷⁶⁹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 54.

⁷⁷⁰ Europos Komisija. Intermodal Transportation and Carrier Liability [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://bookshop.europa.eu/en/intermodal-transportation-and-carrier-liability-pbC32599285/>>, p. 24, 30-32.

⁷⁷¹ *Ibid*, p. 25, 29.

reglamentavimo problemos ir nesukuria unifikuotas sistemas, tačiau, atsižvelgiant į praktinius sunkumus bandant sudaryti tarptautinį susitarimą, regioninis reglamentavimas turi savų pliusų. T.y. jo pagalba būtų galima pagerinti esamą chaotišką ir segmentinį teisinį reglamentavimą Europos Sąjungos lygmeniu, kas leistų pagerinti sąlygas vidiniam ir net išoriniam krovinių vežimui. Be to, ilgesnėje perspektyvoje, toks reguliavimas galėtų būti pagrindas, nustatantis esminius aspektus, tarptautinei diskusijai bandant rasti kompromisą bei sudaryti tarptautinį susitarimą šiuo klausimu⁷⁷². Vertinant tai ar pasirinktas teisinis režimas turėtų būti imperatyvus, ekspertų grupė laikė, kad tinkamesnis esamoje situacijoje būtų dispozityvus teisinis reguliavimas, kuris būtų taikomas tais atvejais, jei šalys dėl jo nesusitaria kitaip (angl. *opt-out*). Pagrindinė tokio reguliavimo idėja – dispozityvų režimą yra visuomet lengviau priimti ir reguliavimas, kuris taikomas, nebent susitarta kitaip, didintų teisinio reguliavimo darną, lyginant su tuo, kuris automatiškai nebūtų taikomas, nebent šalys eksplicitiškai dėl to susitartų (angl. *opt-in*)⁷⁷³. Ekspertų grupės nuomone, šis civilinės atsakomybės režimas turėtų būti vienaarūšis, numatantis ne mažesnę civilinės atsakomybės dydį, nei civilinės atsakomybės dydžiai, numatyti daugelyje vienaarūšių konvencijų (kadangi, ekspertų nuomone, neribota civilinė atsakomybė, tuo metu, buvo laikoma nerealistišku, nors ir priimtinausiu, reglamentavimu), dėl ko jis galėtų būti suderinamas ir su vienaarūšėmis tarptautinėmis konvencijomis⁷⁷⁴⁷⁷⁵.

4.3.4.2. Antrasis etapas – 2005 m. projektas

Antruoju etapu bandant kurti unifikuotą multimodalinių krovinių vežimų teisinį reguliavimą Europos Sąjungoje galima laikyti 2005 m. Europos Sąjungos projektą⁷⁷⁶. Jį rengiantys teisės mokslininkai⁷⁷⁷ turėjo aiškią užduotį: sukurti

⁷⁷² *Ibid*, p. 29.

⁷⁷³ *Ibid*, p. 26, 29, 34.

⁷⁷⁴ *Ibid*, p. 30, 34-35.

⁷⁷⁵ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 54-56.

⁷⁷⁶ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98.

⁷⁷⁷ M. A. Clarke; R. Herbert; J. Ramberg; F. Lorenzon.

vieningą civilinės atsakomybės sistemą, įtvirtinančią griežtąją susitariančio vežėjo atsakomybę už bet kokio pobūdžio kilusią žalą, nepriklausomai nuo to, kuriame vežimo etape žala kilo, ir priežasčių, kurios ją sukėlė⁷⁷⁸.

Rengiant projektą į tai buvo atsižvelgta. Vadovaujantis pasiūlyto projekto 8 straipsnio 1 dalimi, transporto integratorius⁷⁷⁹ yra atsakingas už bet kokią krovinių praradimą, jam kilusią žalą ar pavėlavimą jį pristatyti nuo momento, kuomet jis priima krovinius gabenimui, nebent jis gali įrodyti, kad tai nutiko dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo kontroliuoti⁷⁸⁰. Transporto integratoriaus civilinės atsakomybei buvo nustatytas 17 SDR/kg limitas, kuris tuo metu buvo didžiausias tarp limitų, nustatytų vienuose krovinių vežimo tarptautinėse konvencijose⁷⁸¹. Tiesa, 2005 m. Europos Sąjungos projektas numatė sutarties šalims teisę šalių susitarimu padidinti nustatytą civilinės atsakomybės limitą⁷⁸². Kita vertus, pasirenkant taikyti didžiausią civilinę atsakomybę ribojantį dydį buvo norima parodyti, kad siūlomas teisinis reguliavimas nėra siejamas su siekiu sumažinti ir taip jau ribotą vežėjų civilinę atsakomybę. Visgi, kita vertus, toks pasirinktas atsakomybės ribojimo modelis negalėjo nesukelti vežėjų pasipriešinimo, kadangi, lyginant su segmentinės (tinklinės) civilinės atsakomybės sistema, vežėjų atsakomybė beveik visais atvejais padidėjo (pavyzdžiui, lyginant su CMR konvencijos įtvirtintu civilinės atsakomybės ribojimo dydžiu – 8,33 SDR/kg, atsakomybės dydis padidėtų daugiau nei du kartus)⁷⁸³.

Europos Sąjungos projekte įtvirtintas griežtas transporto integratoriaus civilinės atsakomybės reglamentavimas buvo švelninamas pasitelkiant *opt-out*

⁷⁷⁸ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, p. 6.

⁷⁷⁹ Europos Sąjungos 2005 m. projekte susitarantį vežėją, kuris įsipareigoja savo atsakomybe gabenti krovinių, kuomet gabenimas vykdomas bent keliomis skirtingos transporto priemonėmis, buvo pasiūlyta vadinti transporto integratoriumi (pavyzdžiui, 1980 m. MT konvencijoje, toks subjektas yra siūlomas vadinti multimodalinio transporto operatoriumi. Darbe laikomasi pozicijos, kad multimodalinio transporto operatorius yra tikslesnė sąvoka, ypač, atsižvelgiant į tai, kad darbe nagrinėjama atskira transporto integracijos sutartis.

⁷⁸⁰ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, 8 straipsnis.

⁷⁸¹ *Ibid*, 9 straipsnio 1 dalis. 2009 m. Monrealio konvencijos atsakomybės limitas buvo padidintas iki 19 SDR/kg.

⁷⁸² *Ibid*, 9 straipsnio 4 dalis. Iš esmės visos tarptautinės krovinių vežimo konvencijos numato tokią galimybę. Tiesa, CMR konvencija to daryti šalims neleidžia vadovaujantis jos 1 straipsnio 5 dalimi.

⁷⁸³ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 57-59.

sprendimą, t.y. šalys galėjo susitarti dėl kitokių nuostatų taikymo, nei numatė Europos Sąjungos 2005 m. projektas⁷⁸⁴. Šalims dėl to nesusitarus, teisinis reguliavimas būtų taikomas toms tarptautinėms multimodalinio krovinių vežimo sutartims, kurios yra susijusios su Europos Sąjunga (importas/eksportas į/iš Europos Sąjungą, gabenimas tarp valstybių narių)⁷⁸⁵.

4.3.4.3. Trečiasis etapas – 2009 m. studija

Trečiuoju etapu galima laikyti Europos Sąjungos 2009 m. studiją⁷⁸⁶.

Nors 2005 m. Europos Sąjungos projektas ir sukėlė nemažą diskusiją, bet į nieko daugiau nei pasiūlymą taip ir nebuvo išvystytas⁷⁸⁷. Nors Komisija ir intensyviai svarstė šį projektą su suinteresuotomis šalimis, tačiau sprendimas, kuris atitiktų ne tik šių šalių, bet ir pačios Europos Sąjungos interesus, rastas nebuvo. Atsižvelgiant į tai buvo parengta trečioji – 2009 m. studija.

Studijoje, kaip ir ankstesniuose Europos Sąjungos tyrimuose, buvo pastebėta, kad egzistuoja unifikuoto transporto dokumento ir unifikuoto transporto operatoriaus civilinės atsakomybės teisinio reguliavimo trūkumas - civilinės atsakomybės nuostatos yra fragmentiškos ir sudėtingos, dėl ko transporto operatorius iš esmės negali tinkamai vertinti bei prognozuoti jam kylančių grėsmių ir jų apimties sudarydamas multimodalinio krovinių vežimo sutartį. Tokia situacija, viena vertus, didina multimodalinio krovinių vežimo kaštus ir laiko sąnaudas, antra vertus, dėl to mažina multimodalinio krovinių vežimo patrauklumą ir konkurencingumą⁷⁸⁸. Atsižvelgiant į tai, studijoje buvo iškelti du tikslai: i) įvertinti tai, kiek egzistuojantis unifikuoto transporto dokumentų ir transporto integratoriaus civilinės atsakomybės nebuvimas trukdo nuosekliam, lanksčiam ir tvariam multimodalinio transporto vystymuisi Europos

⁷⁸⁴ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, p. 11-12, 2 straipsnis.

⁷⁸⁵ *Ibid*, p. 17-18, 2 straipsnis.

⁷⁸⁶ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5.

⁷⁸⁷ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 57.

⁷⁸⁸ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5, p. 94.

Sąjungoje; ii) nustatyti, koks teisinis režimas būtų tinkamiausias skatinant tvarų multimodalinio transporto sistemos vystymąsi⁷⁸⁹.

Siekiant studijoje suformuotų tikslų, buvo atlikta apklausa, kurios metu buvo nustatyta, kad, vertinant transporto dokumentus, egzistuoja elektroninio transporto dokumento poreikis, su sąlyga, kad jis galėtų būti atsispausdinamas⁷⁹⁰. Tačiau vertinant tai, kokia turėtų būti įtvirtinta atsakomybės sistema, respondentų atsakymai išsiskyrė, kadangi dauguma respondentų norėjo, kad atsakomybės sistema būtų paremta tuo režimu, kuris jiems yra aktualiausias (t.y. tuo, kuriuo jie dabar naudojami). Nors dauguma respondentų nurodė, kad jie nėra patenkinti esama atsakomybės sistema, tuo pačiu buvo pažymėta, kad pokytis turėtų būti ne Europos Sąjungos lygmeniu, o pasauliniu mastu⁷⁹¹.

Atsižvelgdama į respondentų pateiktus atsakymus bei įvertinusi reikšmingas aplinkybe, 2009 m. ekspertų grupė pasiūlė vieningos modifikuotos civilinės atsakomybės sistemą, priešingai ankstesniems pasiūlymams, paremta operatoriaus kalte, kuri nustatytų privalomas taisykles, tačiau šalys galėtų susitarti netaikyti numatytų nuostatų, reglamentuojančių civilinės atsakomybės ribas. Vietoj jų, šalys galėtų susitarti taikyti bet kurioje galiojančio vienaarūšėje konvencijoje įtvirtintas atsakomybės ribų nuostatas. Šalims susitarus tik dėl to, kad yra netaikomos Europos Sąjungos sukurtame civilinės atsakomybės reglamentavime nustatytos nuostatos, bet nesusitarus dėl to, kokios nuostatos turėtų būti taikomos, būtų taikomos multimodalinio krovinių vežimo būdui, kuris vežime, vertinant kilometrais, yra ilgiausias, taikomos vienaarūšės tarptautinės konvencijos nuostatos. O esant nesutarimams dėl to, kurie negali būti išspręsti – nuostata (-os) to vežimo būdo tarptautinio reglamentavimo, kuri numato didžiausią atsakomybę (mažiausiai ją riboja)⁷⁹².

⁷⁸⁹ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 59; *Ibid*, p. 95-197.

⁷⁹⁰ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5, p. 7.

⁷⁹¹ *Ibid*, p. 179-180.

⁷⁹² *Ibid*, p. 188-190.

4.3.4.4. Apibendrinimas

Europos Sąjunga, vertindama galimą multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą regioniniu lygiu, atliko išsamius vertinimus ir sukūrė sprendimus, kurie galėjo būti naudingi multimodalinio krovinių vežimo vystymuisi.

Visgi, tokio teisėkūros procesas sustojo kartu su 2009 m. studija kartu su Roterdamo taisyklių priėmimu. Europos Sąjunga tikėjosi, kad Roterdamo taisyklės gali būti tuo instrumentu, padedančiu spręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo trūkumą, tame tarpe ir dėlto, 2010 metų gegužės 5 dieną Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją⁷⁹³, kurios 11 punktu Europos Sąjungos narės buvo skatinamos kuo greičiau pasirašyti, ratifikuoti ir įgyvendinti Roterdamo taisykles.

Nepaisant to, 2017 m. rugsėjo 1 d. iš visų Europos Sąjungos valstybių narių vienintelė Ispanija yra ratifikavusi Roterdamo taisykles, o kitos valstybės narės prie jų nėra prisijungusios. Roterdamo taisyklėms po truputį atsiduriant aklavietėje ir vis mažėjant galimybėms, kad Roterdamo taisyklės įsigalios (detaliau 4.1.5. dalyje), Europos Sąjunga turėtų atnaujinti regioninio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo svarstymus Europos Sąjungos lygmeniu⁷⁹⁴.

4.3.5. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimas: iššūkiai ir galimybės

Europos Sąjunga multimodalinių krovinių vežimo teisinį reguliavimą galėtų sukurti keliais būdais: i) prisijungdama prie egzistuojančios tarptautinės konvencijos; ii) siekdama, kad visos valstybės narės prisijungtų prie naujos tarptautinės konvencijos; iii) sudarydama mišrų susitarimą, kurio pagrindu tiek Europos Sąjunga, tiek valstybės narės prisijungtų prie naujos tarptautinės

⁷⁹³2010 m. gegužės 5 d. Europos Parlamento rezoliucija, *supra* 626.

⁷⁹⁴ JOHANSSON, S. O., *supra* 111, p. 34.

konvencijos; iv) sukurdamą Europos Sąjungos lygmens teisinį instrumentą, reglamentuojantį multimodalinius krovinių vežimus.

Atsižvelgiant į tai, toliau bus analizuojami šie būdai vertinant galimybę jų dėka unifikuoti multimodalinių krovinių vežimą Europos Sąjungoje. Visgi, prieš vertinant ar, ir jei taip, kuriuo iš šių būdų, būtų galima išspręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problematiką, visais atvejais, pirmiausia, reikia įvertinti naujo multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo santykio su esančiomis tarptautinėmis vienaarūšėmis krovinių vežimo konvencijomis klausimą, potencialiai ribojantį įstatymų leidėjo laisvę pasirenkant reguliavimo įtvirtinamas taisykles.

4.3.5.1. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimo ir vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų, kurių narėmis yra valstybės narės, reglamentavimo santykis

Viena iš pagrindinių teisinių kliūčių (ar teisinių ribojimų) Europos Sąjungos multimodalinių krovinių teisinio reglamentavimo sukūrimui egzistuoja tarptautinės teisės lygyje⁷⁹⁵.

Kaip jau buvo ne kartą pažymėta, vienaarūšis krovinių vežimas yra gausiai reglamentuojamas tarptautinių konvencijų, kurių narėmis yra: i) tiek valstybės narės; ii) tiek ir pati Europos Sąjunga. Šios dvi situacijos turėtų būti nagrinėjamos atskirai.

i) Bendrąja prasme, tarptautiniai susitarimai, kurių dalyvėmis yra Europos Sąjungos valstybės narės, bet ne pati Europos Sąjunga, Europos Sąjungos neįpareigoja ir Europos Sąjungos požiūris į jas gali labai diversijuoti: nuo atsiskyrimo iki dalinio ar pilno įgyvendinimo⁷⁹⁶. Atskirais atvejais visų valstybių narių sudaryta tarptautinė sutartis, remiantis funkcinio tęstinumo doktrina, gali būti „perimama“ Europos Sąjungos ir ją įpareigoti. Visgi, valstybių narių

⁷⁹⁵ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 63.

⁷⁹⁶ CREMONA, M. *A triple braid: Interactions between International Law, EU Law, and Private Law* iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016, p. 45.

tarptautiniai įsipareigojimai iš dalies yra saugomi ESVS 351 straipsnio, kurio 1 dalis numato, kad sutarčių nuostatos neturi paveikti teisių ir pareigų, kylančių iš susitarimų, sudarytų iki 1958 m. sausio 1 d. arba stojančioms valstybėms – iki įstojimo dienos, tarp vienos ar keleto valstybių narių ir vienos ar keleto trečiųjų šalių. T.y. Europos Sąjungas gerbia valstybių narių iki įstojimo į Europos Sąjungą priimtus įsipareigojimus. Visgi, SESV 351 straipsnio 1 dalies veikimo sritis yra ribota: tokia valstybės narės sudaryta tarptautinė sutartis netampa įpareigojanti Europos Sąjungos⁷⁹⁷, nei valstybė narė įgyja teisę pažeisti Europos Sąjungos teisę įgyvendinant įsipareigojimus pagal sudarytą sutartį⁷⁹⁸, nei šio susitarimo, sudaryto iki tapimo Europos Sąjungos nare, nuostatomis valstybė narė gali remtis Europos Sąjungos vidaus santykiuose⁷⁹⁹. Galiausiai, SESV 351 straipsnis jokiai atveju negali leisti paneigti principų, kurie išplaukia iš pačios Europos Sąjungos teisinės sistemos pagrindų, įskaitant pagrindinių teisių apsaugą, apimančią Europos Sąjungos teismo vykdomą Europos Sąjungos teisės aktų atitikties šioms pagrindinėms teisėms kontrolę⁸⁰⁰. T.y. specializuota tarptautinė konvencija gali būti taikoma kaip *lex specialis*, bet tik tiek, kiek tai nepaneigia Europos Sąjungos įtvirtinamų principų⁸⁰¹, o Europos Sąjungos teisinis reguliavimas neprivalo būti nuoseklus tokių konvencijų atžvilgiu⁸⁰².

Daugelis valstybių narių yra tarptautinių vienašalių tarptautinių susitarimų, reglamentuojančių krovinių gabenimą, tokių kaip CMR konvencija, Hagos-Visbio taisyklių, Monrealio konvencijos ir pan., dalyvės. Tokiu atveju Europos Sąjungos multimodalinių krovinių vežimų teisinis reguliavimas iš dalies priklausytų nuo valstybių narių kooperacijos, kurios pareiga yra įtvirtinta SESV 351 straipsnio 2 dalyje, numatančioje, kad valstybės narės, kurios tarptautiniai susitarimai prieštarauja susitarimui, kurio dalyve tampa Europos Sąjunga ar Europos Sąjungos teisiniu reguliavimui, turi stengti pašalinti

⁷⁹⁷ Pavyzdžiui, Teisingumo Teismo 2011 m. gruodžio 21 d. sprendimas *byloje Nr. C-366/10*, para 61.

⁷⁹⁸ Pavyzdžiui, Teisingumo Teismo 2000 m. liepos 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-84/98*.

⁷⁹⁹ Pavyzdžiui, Teisingumo Teismo 2009 m. spalio 22 d. sprendimas *byloje Nr. C-301/08*, para 18-19.

⁸⁰⁰ Teisingumo Teismo 2008 m. rugsėjo 3 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-402/05P ir C-415/05P, para 304.

⁸⁰¹ TIMMERMANS, C., *supra* 743, p. 65.

⁸⁰² EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 34-37.

egzistuojantį nesuderinamumą, kas šiuo atveju, greičiausiai, reikštų, kad valstybė narė turėtų denonsuoti prieštaraujančius tarptautinius susitarimus⁸⁰³, net jei toks nesuderinamumas yra potencialus, o ne realiai egzistuojantis⁸⁰⁴.

Nors Europos Sąjunga teoriškai galėtų sukurti multimodalinio krovinių vežimo teisinį reglamentavimą ir „jėgos keliu“ versti valstybes nares pašalinti egzistuojančius neatitikimus tarp jo ir priimtų tarptautinių įsipareigojimų, tai nebūtų naudinga. Europos Sąjungos valstybių narių „išstojimas“ iš tarptautinių susitarimų vienaarūšių krovinių vežimo klausimais, pirmiausia, ne patobulintų esamą krovinių vežimo teisinį reguliavimą, o jį visiškai sugriautų, kas lemtų reikšmingas problemas vienaarūšiuose krovinių vežimuose, ypačiai, santykiuose su trečiosiomis, ne Europos Sąjungos valstybėmis narėmis, šalimis. Antra, tai sukeltų didelį pačių valstybių narių nepasitenkinimą, kadangi tokiu būdu greičiausiai nukentėtų dalies iš jų interesai, atsižvelgiant į tai, koks krovinių gabenimo sektorius tose valstybėse yra labiausiai išvystytas.

Potencialaus nesuderinamumo tarp Europos Sąjungos teisinio reguliavimo ir valstybių narių priimtų tarptautinių įsipareigojimų apimtis priklauso nuo tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo srities vertinimo. 3.1.3.-3.1.4. dalyje yra nustatyta tarptautinių konvencijų tiesioginio taikymo sritis, kuri neapima reikšmingos dalies multimodalinių krovinių vežimų. Šiuo atveju problema yra tai, kad skirtingose valstybėse narėse yra skirtingai vertinamas tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginis taikymas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Teisingumo Teismo *TNT v AXA*⁸⁰⁵ ir *Nipponkoa v Inter Zuid*⁸⁰⁶ bylose Teisingumo Teismas yra aiškiai nurodęs, kad jis neturi kompetencijos aiškinti krovinių vežimo vienaarūšių tarptautinių konvencijų, kurios nėra Europos Sąjungos teisės dalis. Tačiau, deklaruodamas savo „nekompetenciją“ tiesiogiai aiškinti šiuos teisės aktus, Teisingumo Teismas deklaravo savo netiesioginę kompetenciją tą daryti. T.y., Teisingumo Teismas pažymėjo, kad tarptautinių kompetencijų

⁸⁰³ *Ibid.*

⁸⁰⁴ Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-118/07*.

⁸⁰⁵ Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-533/08*.

⁸⁰⁶ Teisingumo Teismo 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-452/12*.

interpretavimas ir aiškinimas negali siaurinti Europos Sąjungos teisinio instrumento ir pažeisti pamatines juo įtvirtinamas teises bei saugomas vertybes. Tai reiškia, kad Europos Sąjunga galėtų, pavyzdžiui, pripažinti, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra *sui generis* sutartis, vadovaujantis Europos Sąjungos teise. Tai reikštų, kad joks nacionalinis reglamentavimas ar teisės aiškinimas, priešingas tokiai Europos Sąjungos nuostatai, prieštarautų Europos Sąjungos teisei. Toks sprendimas leistų Europos Sąjungai lengviau įtvirtinti unifikuotą regioninį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą išvengiant didelės dalies kolizinių situacijų⁸⁰⁷, kadangi visose valstybėse būtų implikuojamas vertinimas, kad tarptautinės vienašios krovinių vežimo konvencijos yra taikytinos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai tik atvejais, kai juose yra tas eksplicitiškai numatyta.

Taip pat svarbu pažymėti tai, kad tarptautiniai susitarimai tarp valstybių narių gali galioti iki jie nėra pakeičiami (t.y. tiek, kiek neprieštarauja) Europos Sąjungos teisės. Jeigu kyla konfliktas tarp valstybių narių sudaryto tarptautinio susitarimo nuostatų ir Europos Sąjungos teisinio reguliavimo nuostatų, Europos Sąjungos teisinis reguliavimas tokiu atveju yra viršesnis⁸⁰⁸. Pavyzdžiui, *Bogiatzi* byloje⁸⁰⁹ buvo keliamas klausimas ar Varšuvos sistemos 29 straipsnis, įtvirtinantis ieškinio senaties terminą reikalavimams dėl žalos atlyginimo, yra taikomas atsižvelgiant į Reglamentą 2027/97, įtvirtinantį vežėjo orų civilinės atsakomybės taisyklės. Kadangi Europos Sąjunga nėra šios tarptautinės sutarties dalyvė, teismas pastebėjo, kad SESV 351 straipsnis nėra taikomas šiuo atveju, kadangi nagrinėjama situacija neliečia trečiųjų valstybių teisių. O nesant visų anksčiau valstybių narių vykdytų įgaliojimų perleidimo Europos Sąjungai, vien dėl to, kad visos Europos Sąjungai priklausančios valstybės buvo Varšuvos konvencijos susitariančiosios šalys, šios konvencijos normos, kurių pati Europos Sąjunga nepatvirtino, negali jai tapti privalomos. Teisingumo Teismas pažymėjo, kad kadangi Reglamentas 2027/97 ne visiškai pakeičia Varšuvos

⁸⁰⁷ EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 93.

⁸⁰⁸ CREMONA, M., *supra* 796, p. 45; TIMMERMANS, C., *supra* 743, p. 66.

⁸⁰⁹ Teisingumo Teismo 2009 m. spalio 22 d. sprendimas *byloje* Nr. C-301/08, para 18-20, 32, 43.

konvenciją, bet tą daro tik iš dalies, tiek, kiek Reglamentas 2027/97 neįtvirtina teisinio reglamentavimo nuostatų, keičiančių Varšuvos konvencijos nuostatas, jis yra papildomas ir lygiavertis konvencijoje įvirtintai sistemai. Tarptautinės teisės kontekste, analogiška pozicija gali būti grindžiama Vienos konvencijos 30 straipsnio 3 dalimi, numatančia, kad jei visos ankstesnės sutarties šalys taip pat yra ir vėlesnės sutarties šalys, tačiau ankstesnė sutartis nėra nutraukta ar jos galiojimas nėra sustabdytas, tuomet ankstesnė sutartis galioja tik tiek, kiek jos nuostatos atitinka vėlesnės sutarties nuostatas. T.y., vadovaujantis pateiktu išaiškinimu, teisinis reguliavimas, liečiantis tik valstybes nares, kurio dalyvėmis jos visos yra, turi viršenybę prieš anksčiau tarp atskirų valstybių narių sudarytus susitarimus. Vadinas, vadovaujantis šia Teisingumo Teismo praktika, problema neegzistuoja santykiuose, kurie neliečia trečiųjų, ne Europos Sąjungos valstybių narių, šalių.

Visgi, šiuo atveju tenka pastebėti kelis aspektus. Viena vertus, *Bogiatzi* byla gali būti laikoma precedentiniu pavyzdžiu nagrinėjamoje situacijoje, kadangi joje kilo tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos – Varšuvos konvencijos – ir Europos Sąjungos teisės – reglamento – kolizija, o teismas, be jokių išlygų pažymėjo, kad ginčui esant susijus tik su valstybėmis narėmis, SESV 351 straipsnis yra netaikytinas. Tačiau, negalima nepastebėti, kad senesnėje Teisingumo Teismo praktikoje yra suformuota keletas šios taisyklės taikymo išimčių (kurių teismas situacijoje nesvarstė)⁸¹⁰. Pirma, valstybė narė, daugiašalio susitarimo pagrindu, gali turėti įsipareigojimus prieš trečiąsias šalis net jei santykis yra susijęs tik su Europos Sąjungos valstybėmis narėmis⁸¹¹. Tokio susitarimo pavyzdžiu galėtų būti tarptautiniai susitarimai dėl aplinkosaugos⁸¹². Kadangi tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos iš esmės reglamentuoja privatinės teisės klausimus, ši nuostata nagrinėjamoje situacijoje nėra aktuali. Antra, ankstyvojoje Teisingumo Teismo praktikoje⁸¹³

⁸¹⁰ EDWARD, D. A. O., LANE, R. C. *Edward and Lane on European Union Law*. Cheltengam: Edward Elgar Publishing Limited, 2013, p. 288.

⁸¹¹ *Ibid*, p. 337; Teisingumo Teismo 1979 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. 34/79*; EECKHOUT, P. *EU External Relations Law*, 2nd ed. Oxford: OUP Oxford, 2011, p. 425.

⁸¹² EECKHOUT, P., *supra* 811, p. 425.

⁸¹³ Teisingumo Teismo 1980 m. spalio 14 d. sprendimas *byloje Nr. 812/79*.

priimtas sprendimas *Burgoa* byloje leidžia laikyti, kad privačių šalių turimos teisės, tiesiogiai kylančios iš tarptautinių sutarčių, gali būti laikomos trečiųjų šalių turimomis teisėmis SESV 351 straipsnio 1 dalies kontekste⁸¹⁴. T.y., teismo vertinimu, ši nuostata neturi neigiamo poveikio individualių asmenų turimoms teisėms, tiesiogiai kylančioms iš tarptautinio susitarimo. Laikant, kad tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos, reglamentuodamos privatinis santykius, nustato privatiems asmenims teises ir pareigas ir jie jomis gali remtis tiesiogiai⁸¹⁵, darytina išvada, kad valstybės narės turėtų teisę ginčiuose taikyti anksčiau sudarytas tarptautines vienaarūšės krovinių vežimo konvencijas. Visgi, nuo šio sprendimo Teisingumo Teismo praktikoje tokia nuostata daugiau patvirtinta nebuvo⁸¹⁶, o Teisingumo Teismo sprendimas vertinant Varšuvos konvenciją gali leisti manyti, kad tokia praktika multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo atveju nebūtų taikoma.

Visgi, jeigu vertinant, kad gerbiant valstybių įsipareigojimus, analogiškos nuostatos turėtų būti taikomos tiek tais atvejais, kai santykis nėra susijęs su trečiosiomis valstybėmis, tiek tais atvejais, kai jis yra susijęs, kylanti problema galėtų būti sprendžiama pasirenkant teisinį reguliavimą, kuris atsitrauktų (angl. *fall back*) (tik) tais atvejais, kuomet jo nuostatos prieštarautų tarptautinių konvencijų nuostatoms (pavyzdžiui, kaip tai yra padaryta MT konvencijos 30 straipsnio 4 dalyje). Vertinant tokios kolizijos apimtį, reikia pastebėti, kad ji gali egzistuoti tik tais atvejais, kuomet tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai turi būti taikomos tiesiogiai. O tokių atveju, vadovaujantis 3.1.3.1.-3.1.3.2. dalyse pateikta apibrėžtimi, papildomai teisiniu reglamentavimu įtvirtintus *sui generis* multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimą, nėra daug. Tuo pačiu, vertinant tokią koliziją, reikia pastebėti, kad, pavyzdžiui, Monrealio konvencijai leidžiant susitarti dėl didesnio vežėjo civilinės atsakomybės dydžio, o reguliavimui, pavyzdžiui, numatant neribotą MTO civilinę atsakomybę (detaliau

⁸¹⁴ *Ibid*, para 10; LOCK, T. *The European court of justice and international courts*. Oxford: Oxford Univ. Press., 2015, p. 187.

⁸¹⁵ MARTEN, B., *supra* 733, p. 149.

⁸¹⁶ LOCK, T., *supra* 814, p. 187.

4.2.2. dalyje), potencialiai gali būti laikytina, kad netgi nekyla konfliktas tarp skirtingų teisinių instrumentų nuostatų⁸¹⁷. Todėl, net ir gerbiant valstybių narių priimtus įsipareigojimus, yra galima sukurti pakankamai unifikuojantį teisinį reguliavimą, dažnu atveju taikytiną susiklostantiems multimodalinio krovinių vežimo santykiams. Juolab, kad dauguma potencialių atvejų, kai Europos Sąjungos teisinis reguliavimas galėtų „kirstis“ su tarptautinėse vienuose konvencijose įtvirtintu, yra reglamentuojami nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*)⁸¹⁸, dėl ko teisinio reglamentavimo atsitraukimas šiais atvejais vis tiek leistų užtikrinti teisinį tikrumą ir prognozuojamumą.

ii) Europos Sąjunga yra prisijungusi prie Monrealio konvencijos⁸¹⁹ ir COTIF sutarties⁸²⁰. Be to, nors Europos Sąjunga ir pati nėra prisijungusi prie CMNI konvencijos⁸²¹, tačiau yra priėmusi sprendimą, kuriuo leidžiama atitinkamai Belgijos Karalystei ir Lenkijos Respublikai ratifikuoti CMNI konvenciją, o Austrijos Respublikai prie jos prisijungti⁸²².

Kaip minėta, Europos Sąjungos teisės aktų hierarchijoje, Europos Sąjungos sudaryti tarptautiniai susitarimai rikiuojasi tarp pirminės teisės, tokios kaip SESV ir ESS, bei Europos Sąjungos leidžiamų teisės aktų, tokių, kaip reglamentai bei direktyvos⁸²³. Tai lemia, kad Europos Sąjungos teisinis reguliavimas neturi prieštarauti sudarytų susitarimų nuostatomis tam, kad jis būtų galiojantis, o tuo pačiu – įstatymų leidėjo laisvės pasirinkti geriausią teisinį reguliavimą, galimą ribojimą.

⁸¹⁷ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98, p. 13.

⁸¹⁸ CMR konvencijos 2 straipsnis, CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalis, CIM taisyklių 1 straipsnio 3-4 paragrafai.

⁸¹⁹ Monrealio konvencija, kurią EB 300 straipsnio 2 dalies pagrindu Bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d., buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu ir Bendrijoje įsigaliojo 2004 m. birželio 28 dieną. 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimas 2001/539/EB. *OL L 194*, p. 38.

⁸²⁰ Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybinių organizacijos susitarimas dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu. *L 05*, 2013-02-23, p. 0008 – 0010.

⁸²¹ Budapešto konvencija dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais sutarties (CMNI) *OL L 276*, 2015 10 21, p. 3–17.

⁸²² 2015 m. spalio 8 d. Tarybos sprendimas (ES) 2015/1878, kuriuo leidžiama atitinkamai Belgijos Karalystei ir Lenkijos Respublikai ratifikuoti Budapešto konvenciją dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais sutarties (CMNI), o Austrijos Respublikai prie jos prisijungti. *OJ L 276*, 21.10.2015, p. 1–2.

⁸²³ Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas *byloje Nr. C-344/04*, para. 35.

Imperatyvas laikytis sudarytų tarptautinių krovinių vežimo susitarimų reiškia, kad Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas, tam, kad išvengti kolizijos su, pavyzdžiui, Monrealio konvencija, turėtų būti sąlyginai siauras, pavyzdžiui, apsiribojantis MTO civilinės atsakomybės reguliavimu ar MTO civilinės atsakomybės ir multimodalinio transporto dokumentų reguliavimu. Siekiant platesnio reguliavimo, apimančio visus multimodalinio krovinių vežimo aspektus, tikėtina būtų susiduriama su suderinamumo problema, kuri galėtų būti sprendžiama tik Europos Sąjungai pasitraukiant iš tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų. Visgi, pastebėtina, kad MT konvencija iš esmės buvo nukreipta krovinių vežimo dokumentams ir MTO civilinei atsakomybei reglamentuoti. Laikant, kad pagrindinė problema multimodaliniame krovinių vežime yra MTO civilinė atsakomybė, pasirinkimas reguliuoti tik MTO civilinę atsakomybę tiek padėtų išspręsti šį klausimą, tiek būtų laikytinas sąlyginai pakankamu siekiant užtikrinti minimalų teisinį tikrumą multimodaliniuose krovinių vežimuose.

Vadinasi, bet koks Europos Sąjungos priimamas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas turi derėti su tarptautinėmis vienaarūšėmis krovinių vežimo konvencijomis, kurių dalyve Europos Sąjunga yra. Kita vertus, tai nėra lygiaverčių teisės aktų, priimtų skirtingų subjektų (kaip kad yra tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų atveju) kolizijos problema, o tai yra to paties įstatymų leidėjo priimamų aukštesnės/žemesnės galios teisės aktų (su specifika, kad aukštesnės galios teisės aktas tuo pačiu yra ir įsipareigojimas tarptautinės teisės kontekste) atitikties klausimas, todėl teisėkūros procese jis gali būti išsprendžiamas įvairiais būdais paties įstatymų leidėjo (šiam kontekste suprantamo kaip Europos Sąjunga), priklausomai nuo teikiamų prioritetų.

4.3.5.2. Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimas: galimybės

Vertinant galimą Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo teisinį reglamentavimą, egzistuoja klausimas, koku būdu yra tikslingiau jį

sukurti. Atsižvelgiant į tai, vertinamos šios teisinio reguliavimo galimybės: i) Europos Sąjungos prisijungimas prie tarptautinės konvencijos; ii) Europos Sąjungos dalyvavimas sukuriant naują tarptautinę konvenciją, kurios dalyvėmis tampa Europos Sąjunga ir valstybės narės arba tik valstybės narės; iii) multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas vidiniu Europos Sąjungos teisės aktu.

i) Europos Sąjungos prisijungimas prie tarptautinės konvencijos.

Vertinant Europos Sąjungos galimą prisijungimą prie tarptautinio susitarimo, pastebėtina, kad SESV 216 straipsnis 1 dalis numato, kad Europos Sąjunga gali sudaryti susitarimą su viena arba keliomis trečiosiomis šalimis arba tarptautinėmis organizacijomis, kai tai yra numatyta sutartyse arba kai susitarimo sudarymas yra būtinas norint Europos Sąjungos politikos sričių ribose pasiekti vieną iš sutartyse nurodytų tikslų, arba kai jis gali turėti poveikį bendroms taisyklėms ar keisti jų apimtį. T.y. šis straipsnis įtvirtinta lygiagretumo principą: jei Europos Sąjunga turi vidaus kompetenciją, tai reiškia, kad tuo pačiu yra turima ir išorinė kompetencija, kas reiškia, kad Europos Sąjunga turi kompetenciją tapti tarptautinių susitarimų dalyve. Europos Sąjungai turint kompetenciją veikti transporto sektoriuje, tuo pačiu Europos Sąjunga turi potencialią išorinę kompetenciją transporto srityje prisijunti prie tarptautinio susitarimo. Kita vertus, doktrinoje yra pastebima, kad tai reikalauja Europos Sąjungai būti pasinaudojus savo vidine kompetencija, kitaip sakant, Europos Sąjunga turėtų priimti kokį nors vidinį dokumentą, reglamentuojantį panašią sritį kaip ir tarptautinis susitarimas, ir tuomet Europos Sąjunga galėtų prisijungti prie šio tarptautinio susitarimo⁸²⁴. Tiesa, vertinant šį klausimą, pastebėtina, kad doktrinoje reiškiamą poziciją nėra vieninga⁸²⁵. Šis klausimas yra nagrinėjamas ir Teisingumo Teismo byloje Vokietija prieš Tarybą, kurioje keliamas Tarybos

⁸²⁴ WOUTERS, J., COPPENS, D., DE MEESTER, B. *The European Union's External Relations after the Lisbon Treaty* iš GRILLER, S., ZILLER, J. eds. *The Lisbon Treaty: EU Constitutionalism without a Constitutional Treaty?* Vienna: Springer Vienna, 2008, 168; EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 34-37, 61-63.

⁸²⁵ Priešingą poziciją galima rasti CRAIG, G., DE BURCA, G. *EU Law*, 6th ed. Oxford: Oxford Univ. Press, 2015, p. 80.

sprendimo, susijusio su balsavimu COTIF konvencijoje, teisėtumo klausimas⁸²⁶, kurioje generalinis advokatas M. Szpunar išreiškė poziciją⁸²⁷, kad išorės pasidalijamosios kompetencijos buvimas nepriklauso nuo antrinės teisės aktų buvimo, vadinasi, ir nuo pasinaudojimo vidine kompetencija. T.y. Europos Sąjunga gali sudaryti tarptautinius susitarimus, net jeigu Europos Sąjungos teisės aktai dar nereglamentuoja specifinių klausimų, kuriems taikomi šie susitarimai, arba reglamentuoja tik iš dalies, dėl ko jiems negali būti daroma įtaka⁸²⁸.

Europos Sąjungos sudaryti tarptautiniai susitarimai yra privalomi tiek Europos Sąjungos institucijoms, tiek Europos Sąjungos valstybėms narėms⁸²⁹, kurie tampa neatsiejama Europos Sąjungos teisės dalimi⁸³⁰. Europos Sąjungos teisės aktų hierarchijoje, Europos Sąjungos sudaryti tarptautiniai susitarimai rikiuojasi tarp pirminės teisės, tokios kaip SESV ir ESS, bei Europos Sąjungos leidžiamų teisės aktų, tokių, kaip reglamentai bei direktyvos⁸³¹. Dėl to, tokio susitarimo turinys gali būti aiškinamas Teisingumo Teismo. Kaip Teisingumo Teismas yra pažymėjęs *Intertanko* byloje⁸³², tokie susitarimai turi viršenybę Europos Sąjungos antrinės teisės aktų atžvilgiu. Iš to išplaukia, kad Europos Sąjungos antrinės teisės akto galiojimas gali būti paveiktas dėl jo nesuderinamumo su tokiomis tarptautinės teisės normomis. Tokių susitarimų nuostatos taip pat turi viršenybę prieš valstybių narių nacionalinę teisę⁸³³. Kuomet Europos Sąjunga nusprendžia sudaryti tarptautinę sutartį, tai, kaip ir išleidus vidinį teisinį reglamentavimą, turi tiesioginį poveikį Europos Sąjungos valstybių narių kompetencijai: besiplečianti Europos Sąjungos išorinė ir vidinė kompetencija laipsniškai mažina valstybių narių kompetenciją tarptautiniuose

⁸²⁶ Teisingumo Teismo byla C-600/14.

⁸²⁷ Generalinio advokato Szpunar nuomonė Teisingumo Teismo byloje Nr. C-600/14, para. 105-114.

⁸²⁸ Teisingumo Teismo 1971 m. kovo 31 d. sprendimas byloje Nr. 22/70, para. 31; Teisingumo Teismo 2001 m. gruodžio 6 d. nuomonė Nr. 2/00, para. 42, 44-47; Teisingumo Teismo 2004 m. spalio 7 d. sprendimas byloje Nr. 239/03, para. 30; Teisingumo Teismo 2006 m. gegužės 30 d. sprendimas byloje Nr. 459/03, para. 95.

⁸²⁹ CREMONA, M., *supra* 796, p. 39.

⁸³⁰ Teisingumo Teismo 1974 m. balandžio 30 d. sprendimas byloje Nr. 181/73.

⁸³¹ Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje Nr. C-344/04.

⁸³² Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 3 d. sprendimas byloje Nr. C-308/06, para. 42-43.

⁸³³ Teisingumo Teismo 1964 m. liepos 15 d. sprendimas byloje Nr. 6/64; Teisingumo Teismo 1970 m. gruodžio 17 d. sprendimas byloje Nr. 11/70.

santykiuose⁸³⁴. Tiesa, Europos Sąjungos teisinis reglamentavimas turi nuostatas, kurių pagrindu yra sudaromos sąlygos valstybėms narėms toliau taikyti savo sudarytas tarptautines konvencijas⁸³⁵, t.y. laikytis priimtų tarptautinių įsipareigojimų. Todėl, vertindamas galimybę prisijungti prie kokio nors tarptautinio instrumento, Europos Sąjungos teisės aktų leidėjas turėtų, kiek galima, vengti situacijos, kuomet valstybė narė turėtų priimti sprendimą laikytis Europos Sąjungos teisės aktų tuo pačiu pažeidžiant savo tarptautinius įsipareigojimus.

Vertinant Europos Sąjungos prisijungimo prie tarptautinės konvencijos privalumus, pirmiausia išskirtina tai, kad tokiu atveju naujas reglamentavimas turėtų pirmenybę (*lex posterior derogat legi priori; lex specialis derogat legi generali*) prieš dabar jau esamus Europos Sąjungos sudarytus tarptautinius susitarimus krovinių vežimo teisėje – Monrealio konvenciją ir COTIF sutartį. T.y. tokiu atveju, prisijungiant prie naujos konvencijos nereikėtų spręsti šio reglamentavimo kolizijos su minėtomis konvencijomis problemomis. Todėl, toks reguliavimas galėtų būti platesnės apimties, lyginant jį su vidiniu Europos Sąjungos teisiniu reguliavimu.

Kita vertus, toks prisijungimas *per se* neleistų sukurti visiškai unifikuoto teisinio reguliavimo, kadangi, gerbiant valstybių priimtus tarptautinius įsipareigojimus, jis atsitrauktų tais atvejais, kuomet jo nuostatos būtų nesuderinamos su tiesiogiai multimodaliniam krovinių vežimui taikytinų tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatomis. T.y. vien Europos Sąjungos prisijungimas prie kurios nors tarptautinės konvencijos, prie jos tuo pačiu neprisijungiant visoms valstybėms narėms, būtų tik labai nežymiai efektyvesnis lyginant jį su reglamentavimu Europos Sąjungos vidiniu teisės aktu.

Maža to, vertinant šią galimybę, pastebėtina, kad pagrindinė problema yra tai, kad iš esmės tokia konvencija, prie kurios Europos Sąjunga galėtų prisijungti

⁸³⁴ Ką galime matyti Teisingumo Teismo praktikoje, pavyzdžiui, Teisingumo Teismo 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-114/12*; Teisingumo Teismo 2014 m. spalio 7 d. sprendimas *byloje Nr. C-399/12*; CREMONA, M., *supra* 796, p. 43.

⁸³⁵ TIMMERMANS, C., *supra* 743, p. 64.

ir taip išspręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problemą, neegzistuoja (vertinant, kad MT konvencija nebėra tinkamas variantas tam). Tuo pačiu, nei viena iš egzistuojančių vienaarūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų nėra pakankama multimodaliniams krovinių vežimams reglamentuoti. Nors Europos Sąjungos dalyvavimas naujo tarptautinio instrumento kūrimo ir prisijungimas prie jo sustiprintų tokio instrumento reikšmę ir padidintų jo sėkmės tikimybę, visgi tenka pripažinti, kad egzistuoja tik maža tikimybė, kad toks instrumentas galėtų būti sukurtas greitu metu, jo sukūrimas truktų gerokai ilgiau, lyginant su reglamentavimu Europos Sąjungos lygmeniu⁸³⁶.

Vadinasi, Europos Sąjungos prisijungimas prie tarptautinės konvencijos (net ir vertinant, kad ji galėtų būti sukuriamą), tuo pačiu prie jos neprisijungiant visoms valstybėms narėms, nėra nei greitas, nei itin efektyvus sprendimas.

ii) Europos Sąjungos dalyvavimas sukuriant naują tarptautinę konvenciją, kurios dalyvėmis tampa Europos Sąjunga ir valstybės narės arba tik valstybės narės.

2009 m. Europos Sąjungos studijoje buvo pažymėta, kad Europos Sąjunga galėtų dalyvauti sukuriant tarptautinę konvenciją, prie kurios prisijungtų valstybės narės⁸³⁷. Tai galėtų būti įgyvendinta a) Europos Sąjungai dalyvaujant sukuriant naują tarptautinę konvenciją, o visoms valstybėms narėms tampant jos dalyvėmis; b) sukuriant *de facto* mišrų susitarimą, kurio dalyve taptų tiek Europos Sąjunga, tiek valstybės narės.

Abiem šiais atvejais, bent jau Europos Sąjungos lygmeniu, būtų didžiaja dalimi išsprendžiama naujojo teisinio reguliavimo ir anksčiau valstybių narių sudarytų tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų kolizijos problema (*lex posterior derogat legi priori; lex specialis derogat legi generali*). Kita vertus, kiek tai yra susiję su santykiais su trečiosiomis valstybėmis, toks reguliavimas vis tiek negalėtų pasiekti visiško unifیکavimo, kadangi, tikėtina, jis būtų netaikomas kuomet: i) santykis yra reglamentuojamas specialiuju CMR

⁸³⁶ MARTEN, B., *supra* 733, p. 143.

⁸³⁷ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/, *supra* 5, p. 191-195.

konvencijos, CMNI konvencijos, SMGS susitarimo ar CIM taisyklių nuostatų, skirtų multimodaliniams krovinių vežimams, o ne visos su santykiu susijusios šalys yra naujosios konvencijos valstybės narės, bet dalyvauja konkrečiam santykiui aktualioje aukščiau nurodytoje konvencijoje; *ii*) santykiui yra tiesiogiai taikytina tarptautinė vienaarūšė krovinių vežimo konvencija ir ginčas nagrinėjamas valstybėje, kuri nėra naujosios unifikuojančios konvencijos valstybė narė, bet dalyvauja konkrečiam santykiui tiesiogiai taikytinoje vienaarūšėje krovinių vežimo konvencijoje.

Vertinant galimybę Europos Sąjungai dalyvauti sukuriant naują tarptautinę konvenciją, o visoms valstybės narėms tapti jos dalyvėmis (*a*) variantas) tenka pastebėti, kad Roterdamo taisyklių pavyzdys, kuomet valstybės narės neatsižvelgė į Europos Sąjungos skatinimą (tiesa, ne imperatyvų) prisijungti prie šio instrumento kelia abejones dėl tokio reglamentavimo kelio sėkmės. Siekiant tarptautinės konvencijos sėkmės, turėtų būti priimamas Europos Sąjungos Komisijos privalomas įpareigojimas valstybėms narėms prisijungti prie naujosios tarptautinės konvencijos, tačiau yra abejotina, ar toks įpareigojimas būtų galimas. Doktrinoje pažymima, kad tokiam įpareigojimui reikia Europos Sąjungos išimtinės kompetencijos šioje srityje⁸³⁸, bei, kad Europos Sąjunga pati negalėtų prisijungti prie tarptautinio susitarimo⁸³⁹, todėl yra abejotina ar transporto sektoriuje, vertinant multimodalinius krovinių vežimus, šios sąlygos egzistuoja. Be to, kaip pažymėta 4.3.3. dalyje, vienas iš Europos Sąjungos teisinio reguliavimo privalumų yra galimybė Teisingumo Teismui užtikrinti vieningą aiškinimą. Valstybėms narėms prisijungus prie naujos tarptautinės konvencijos, tačiau to nepadarius pačiai Europos Sąjungai, Teisingumo Teismas tokios kompetencijos neturėtų – net Europos Sąjungos leidimas valstybėms narėms prisijungti prie konvencijos neįpareigoja Europos Sąjungos tokia

⁸³⁸ KOUTRAKOS, P. *EU international relation law*, 2nd ed. Oxford: Hart Publishing, 2015, p. 197; Teisingumo Teismo 1991 m. rugpjūčio 21 d. *nuomonė Nr. 2/91*, para. 5; CREMONA, M. Member States as Trustees of the Community Interest: Participating in International Agreements on Behalf of European Community. *EUI Working Paper Law*, Vol. 17, 2009, p. 3-4, 7.

⁸³⁹ LAVALLE, J. ed. *The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined*. New York: Informa Law from Routledge, 2014, para. 1.17.-1.18.; SCHÜTZE, R. *European Union Law*. Cambridge: Cambridge Univ. Press., 2015, p. 295.

konvencija ir tuo pačiu ji netampa Europos Sąjungos teisės dalimi (nebent toks prisijungimas būtų paremtas aukščiau aptartu imperatyviu Europos Sąjungos delegavimu valstybėms narėms ratifikuoti tarptautinį susitarimą Europos Sąjungos interesais, tokiu atveju jis būtų Europos Sąjungos teisės sudedamąja dalimi)⁸⁴⁰.

Vertinant galimybę Europos Sąjungai dalyvauti sukuriant naują tarptautinę konvenciją – *de facto* mišrų susitarimą -, kurio dalyve taptų tiek Europos Sąjunga, tiek valstybės narės (*b*) variantas), pastebėtina, kad tai yra geresnis variantas, lyginant su atveju, kuomet Europos Sąjunga netampa naujo tarptautinio susitarimo dalyve. T.y. tokiu atveju teisinis reglamentavimas tampa Europos Sąjungos teisės sudedamąja dalimi, o Teisingumo Teismas gali jį aiškinti. Šiuo atveju reikia skirti mišriuosius susitarimus, kurie sudaromi arba dėl ribotos Europos Sąjungos kompetencijos, arba dėl neišimtinės Europos Sąjungos kompetencijos sudaromo susitarimo atžvilgiu, mišriuosius susitarimus sudaromus neišimtinės Europos Sąjungos kompetencijos atvejais, kurie yra fakultatyvūs⁸⁴¹ (jei yra laikoma, kad tokie susitarimai iš viso gali būti sudaromi), ir susitarimus, kurie mišrūs yra dėl savo formos, bet ne dėl turinio. Nors generalinis advokatas N. Wahl⁸⁴² ir generalinis advokatas M. Szpunar⁸⁴³ yra pažymėję, kad sprendimą pasirinkti mišrų susitarimą arba tik Europos Sąjungos susitarimą, kai susitarimo dalykas priskirtinas prie pasidalijamosios (arba lygiagrečios) kompetencijos srities, savo nuožiūra paprastai priima Europos Sąjungos teisės aktų leidėjas, doktrinoje, nors didžioji dalis autorių ir pritaria jų sudarymui Europos Sąjungos nerealizuotos pasidalinamosios kompetencijos srityje, visgi nėra vieningos pozicijos, ar tokiais atvejais jie gali būti sudaromi⁸⁴⁴. Laikant, kad multimodalinio krovinių vežimo srityje Europos Sąjunga neturi kompetencijos (pavyzdžiui, dėl to, kad tokia sritis nei kiek nesusijusi su išimtinė

⁸⁴⁰ LAVALLE, J. *ed.*, *supra* 839, para. 1.20., 1.26.-1.27.

⁸⁴¹ LIMANTAS, M. *Mišrūs susitarimai Europos Sąjungos teisės sistemoje*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2014, p.76.

⁸⁴² Generalinio advokato Wahl nuomonė Teisingumo Teismo 2017 m. vasario 14 d. *nuomonėje Nr. 3/15*, para. 121-122.

⁸⁴³ Generalinio advokato Szpunar nuomonė Teisingumo Teismo *byloje Nr. C-600/14*, para. 84.

⁸⁴⁴ LIMANTAS, M., *supra* 841, p. 68.

Europos Sąjungos kompetencija ar dėl to, kad yra realizuota pasidalinamoji kompetencija) sudaryti mišraus susitarimo, galėtų būti sudaromas tik savo forma, bet ne esme mišrusis susitarimas, kuriame dalyvautų tiek Europos Sąjunga, tiek valstybės narės, bet jam sudaryti nebūtų „prievartinių“ teisinių mechanizmų. T.y. mažai tikėtina, kad visos valstybės narės, atsižvelgiant į skirtingus egzistuojančius interesus multimodaliniuose krovinių vežimuose, prisijungtų prie tokio susitarimo užtikrinant jo unifikuojantį poveikį Europos Sąjungos mastu. Visgi, net kai yra sudaromas mišrusis susitarimas turinio prasme, atkreipiamas dėmesys, kad tai yra laikui reikli procedūra, kadangi tokiu atveju visos valstybės narės turi atlikti nacionaliniu lygmeniu ratifikavimo procedūrą. Tuo pačiu, nors ir egzistuoja bendradarbiavimo ir kooperavimosi pareiga sudarant mišrų susitarimą, kyla analogiška minėtai rizika dėl valstybių narių (nesi)kooperavimosi⁸⁴⁵ nepaisant to, kad ratifikuoti jos būna įpareigojamos Europos Sąjungos Tarybos sprendimas - praktikoje jau yra pavyzdžių, kuomet valstybių parlamentai atsisakė ratifikuoti mišrų susitarimą⁸⁴⁶.

Pastebėtina, kad tarptautiniai susitarimai, kuriuose dalyvauja valstybės narės, ar mišrūs susitarimai, multimodalinio krovinių vežimo kontekste, gali būti itin reikšmingi tiek, kiek prie jų prisijungs trečiosios valstybės. Priešingai, jie atliks vidinio Europos Sąjungos teisinio reglamentavimo vaidmenį. Savo ruožtu, siekis, kad prie jų prisijungtų trečiosios valstybės, kurios nėra įpareigosotos tą padaryti, sąlyginai riboja galimo teisinio reguliavimo turinį, *inter alia* jo efektyvumą, didina tokio susitarimo sudarymo trukmę ir riziką dėl galimos (dalinės) jo nesėkmės (bent jau tarptautiniu lygmeniu).

iii) multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas vidiniu Europos Sąjungos teisės aktu.

Vidinis Europos Sąjungos multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas gali būti sukuriamas vidiniu teisės aktu arba kokios nors tarptautinės konvencijos nuostatas perkeliant į Europos Sąjungos teisę *renvoi* pagalba arba vadinamąją sąryšio sąlyga (angl. *connection clause*). To pavyzdžiu

⁸⁴⁵ *Ibid*, p. 105-106.

⁸⁴⁶ *Ibid*, p. 98.

gali būti tokios sąlygos Europos Sąjungos antrinėje teisėje įtvirtinimas, kuri numatyta, kad tam tikri klausimai, pavyzdžiui, vežėjo civilinė atsakomybė, yra reglamentuojama, pavyzdžiui, Roterdamo taisyklių nuostatų. Tokiu būdu nagrinėjamos nuostatos taptų privalomos valstybėms narėms, o Teisingumo Teismas turėtų kompetenciją aiškinti šias nuostatas⁸⁴⁷. Visgi, kaip jau yra minėta, laikytina, šiuo metu nėra jokios tarptautinės konvencijos, kuri būtų pakankama nuosekliam multimodalinio krovinių vežimo teisiniam reguliavimui, todėl tai gali būti pasiekama sukuriant reikalingą reguliavimą Europos Sąjungos vidiniu teisės aktu.

Toks reguliavimo kelias, lyginant su kitais, jau aptartais galimais teisinio reguliavimo būdais, viena vertus, yra labiausiai ribojamas priimtų tarptautinių įsipareigojimų, kita vertus, yra laisviausias įstatymų leidėjo diskrecijos atžvilgiu (kitais atvejais reguliavimo sėkmė labiau priklauso ir nuo valstybių narių pozicijos bei trečiųjų valstybių pozicijos) bei greičiausias priėmimo trukmės atžvilgiu.

Nors toks reguliavimas neleidžia trečiosioms valstybėms prie jo prisijungti, manytina, jis yra pakankamas siekiant teisinio tikrumo multimodaliniuose krovinių vežimuose Europos Sąjungos mastu. Žinoma, jis negali užtikrinti visiškai unifikuotą teisinį multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimą egzistuojančių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų kontekste, bet lygiai to paties negali šiuo metu pasiekti ir naujas tarptautinis susitarimas. Pastebėtina, kad, pirmiausia, nekeičiant Europos Sąjungos priimtų tarptautinių įsipareigojimų prisijungiant prie Monrealio konvencijos ir COTIF sutarties, teoriškai Europos Sąjunga privalo savo multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimu tik nepažeisti šių tarptautinių susitarimų. Todėl toks teisinis reglamentavimas turi atsitraukti (angl. *fall back*) tik vežimo oru dalyje, tiek, kiek jis prieštarauja Monrealio konvencijai (kuo, manytina, išsprendžiamas ir santykis su Varšuvos sistema), bei kuomet CIM taisyklės yra tiesiogiai taikomos visai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Papildomai, gerbiant

⁸⁴⁷ CREMONA, M., *supra* 796, p. 49.

valstybinių narių prisiimtus tarptautinius įsipareigojimus, toks reglamentavimas turėtų atsitraukti ir tais atvejais, kuomet CMR konvencija, CMNI susitarimas ir SMGS susitarimas numato šių konvencijų tiesioginį taikymą. Visgi, unifikuotumo ir teisinio tikrumo atžvilgiu, pastebėtina, kad tai nesukuria didelių problemų, kadangi tai yra aiškūs ir apibrėžti atvejai, kuriems teisinio reguliavimo taisyklės taikomos viso vežimo metu. Vertinant Hamburgo taisykles, pastebėtina, kad jų narėmis yra tik keturios valstybės narės. Todėl, jei Europos Sąjungos teisinis reglamentavimas negali būti suderinamas su Hamburgo taisyklėmis, kaip ir Roterdamo taisyklių atveju, būtų logiška reikalauti šioms valstybėms narėms pasitraukti iš Hamburgo taisyklių, juolab, kad Europos Sąjungai šios taisyklės nėra privalomos, o valstybės narės turi bendradarbiauti su Europos Sąjunga siekiant bendrų tikslų.

Toks teisinis reguliavimas galėtų pasiekti reikšmingų rezultatų unifikuojant multimodalinius krovinių vežimus bei didinant jų dalyvių teisinį tikrumą. Pirmiausia, toks teisinis reguliavimas galėtų įtvirtinti vieningą multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimą valstybėse narėse ir tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo sutarties tiesioginio taikymo srities vieningą vertinimą. Antra, toks teisinis reguliavimas įtvirtintų vieningą teisinį režimą Europos Sąjungoje nepriklausomai nuo taikytinos nacionalinės teisės. T.y., jei šiuo metu dažnu atveju yra taikytina nacionalinė teisė multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, kuri varijuoja, tai įtvirtinus Europos Sąjungos teisinį reguliavimą būtų taikomos vienodos nuostatos nepriklausomai nuo valstybės narės. Trečia, toks reguliavimas Europos Sąjungoje iš esmės užtikrintų unifikuotą teisinį reguliavimą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju. Teisinis reguliavimas galėtų įtvirtinti vieningas taisykles visam krovinių vežimui. O tais atvejais, kuomet jis turėtų atsitraukti, visas vežimas būtų reglamentuojamas vienaarūšių krovinių vežimo konvencijomis.

Be to, kad Europos Sąjungos vidinis multimodalinio krovinių vežimo reguliavimas, savo unifikuotumo lygmeniu, vertinant Europos Sąjungos mastu, tik nežymiai nusileidžia kitiems teisinio reguliavimo būdams, jis tuo pačiu gali būti greitai sukuriamas, efektyviai įgyvendinamas ir vienodai aiškinamas.

4.3.5.3. Apibendrinimas

Mišrus susitarimas, kuriame dalyvautų Europos Sąjunga, jos valstybės narės ir prie kurio galėtų prisijungti trečiosios valstybės laikytinas instrumentu, galinčiu užtikrinti didžiausią multimodalinio krovinių vežimo unifikavimo, o tuo pačiu ir jo dalyvių teisinio tikrumo, lygį tiek tarptautiniu, tiek Europos Sąjungos mastu. Visgi, tokiam susitarimui savo esme būnant nauja tarptautine konvencija, nors ir laikant, kad Europos Sąjungos dalyvavimas sudaro geresnes sąlygas naujos tarptautinės konvencijos sukūrimui, yra susiduriama su panašiomis problemomis kaip ir siekiant sukurti naują tarptautinę konvenciją. Todėl, neneigiant, kad turėtų būti plėtojama mišraus bent jau savo forma susitarimo, tarptautiniu lygiu reglamentuojančio multimodalinius krovinių vežimus, idėja, manytina, pirmiausia, siekiant greito ir efektyvaus egzistuojančios problematikos sprendimo bei multimodalinio krovinių vežimo unifikavimo Europos Sąjungos mastu, Europos Sąjunga turėtų priimti vidinę teisės aktą reglamentuojantį multimodalinius krovinių vežimus regioniniu lygmeniu. Toks teisinis reguliavimas galėtų pasiekti reikšmingų rezultatų unifikuojant multimodalinius krovinių vežimus Europos Sąjungoje bei didinant jų dalyvių teisinį tikrumą. Pirmiausia, toks teisinis reguliavimas galėtų įtvirtinti vieningą multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimą valstybėse narėse ir tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo sutarties tiesioginio taikymo srities vieningą vertinimą. Antra, toks teisinis reguliavimas įtvirtintų vieningą teisinį režimą Europos Sąjungoje nepriklausomai nuo taikytinos nacionalinės teisės. Trečia, toks reguliavimas Europos Sąjungoje iš esmės užtikrintų unifikuotą teisinį reguliavimą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju.

4.4. Šalių susitarimas

Multimodaliniai krovinių vežimai egzistuoja jau daugiau nei 60 metų. Per tą laikotarpį, kaip matyti, taip ir nebuvo sukurtas unifikuotas tarptautinis

multimodalinių krovinių gabenimo teisinio reglamentavimo instrumentas. Dėl to, galima sutikti nuomonių, kad multimodaliniams krovinių vežimams teisinis reguliavimas iš viso nėra reikalingas⁸⁴⁸, o sutarčių laisvės principas ir švelniosios teisės (angl. *soft law*) įrankiai yra pakankama priemonė multimodalinių krovinių vežimo santykių vystymuisi užtikrinti. Negalima paneigti, kad, priešingai sėkmei bandant sukurti unifikuotą režimą, multimodaliniai krovinių vežimai yra neįtikėtinai sėkmingi viso pasaulio mastu. Tai gali reikšti, kad arba industrija prisitaikė prie gyvenimo su esančio teisinio reguliavimo trūkumais; arba tokia teisinė aplinka yra puikiai tinkama multimodaliniams vežimams⁸⁴⁹.

Kaip jau buvo minėta, 2003 m. UNCTAD ataskaitos⁸⁵⁰ duomenimis, didžioji dalis apklaustų multimodalinių operatorių buvo išreiškę didelį susirūpinimą dėl neefektyvaus teisinio multimodalinių krovinių vežimo teisinio reguliavimo. Kita vertus, Suomijoje 2014 m. atlikta apklausa⁸⁵¹ parodė, kad didžioji dalis Suomijos multimodalinio transporto operatorių, dalyvaujančių vežimuose, kuomet krovinsys dalį atstumo yra gabenamas traukiniu, laikė, kad esantys teisiniai instrumentai jų veiklai yra pakankami geri. Tiesa, buvo atkreiptas dėmesys, kad visgi dažniausiai problemos kyla ne su siuntėjais, o su subvežėjais, bet jas yra stengiamasi išspręsti derybų būdu, o tuo pačiu, harmonizuoto multimodalinių vežimų teisinio režimo įtvirtinimas būtų naudingas⁸⁵².

Šalių susitarimas savo esme nėra lygiavertis instrumentas, vertinant galimybę išspręsti egzistuojančias fragmentinio teisinio reguliavimo sukeltas problemas, aukščiau aptartoms Roterdamo taisyklėms, naujai tarptautinei konvencijai, reglamentuojančiai bei unifikuojančiai multimodalinių krovinių vežimo teisinį reguliavimą, bei Europos Sąjungos teisiniui reguliavimui. Taip yra ir dėl to, kad šalių susitarimo apimtis, *inter alia*, reikšmingai priklauso ir nuo

⁸⁴⁸ LORENZON, F., *supra* 200, p. 179-180.

⁸⁴⁹ LORENZON, F., *supra* 657, p. 331.

⁸⁵⁰ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003, *supra* 5.

⁸⁵¹ BASK, A., EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 5, p. 41-50; EFTESTØL-WILHELMSSON, E., *supra* 14, p. 119-121.

⁸⁵² *Ibid*, p. 49.

tarptautinių vienerūšių konvencijų tiesioginio taikymo srities vertinimo, kuris skirtingose jurisdikcijose skiriasi.

Visgi, net ir esamo teisinio reguliavimo kontekste, šalių susitarimas gali būti naudingas instrumentas, kurio pagalba yra išsprendžiama dalis multimodalinio krovinių vežimo problemų. Todėl yra tikslinga įvertinti šalių laisvės susitarti apimtį bei galimybę harmonizuoto ir unifikuoto teisinio multimodalinių krovinių vežimo teisinės bėdas išspręsti pasitelkiant švelniosios teisės (*soft law*) instrumentus ir šalių susitarimo laisvės principą

Vertinant šalių galimybę savo susitarimu nustatyti multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytiną teisinį reglamentavimą, reikia atsižvelgti į kelis aspektus: i) tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritis; ii) tarptautinių vienerūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatos, leidžiančios susitarti kitaip; iii) nuostatos, reglamentuojančios šalių teisę pasirinkti sutarčiai taikytiną teisę; iv) taikytinos nacionalinės teisės imperatyvios nuostatos ir/ar bylą nagrinėjančio teismo valstybės viešosios tvarkos nuostatos.

4.4.1. Tarptautinių konvencijų tiesioginio taikymo įtaka šalių susitarimui

3.1.3.-3.1.4. dalyse aptartas vienerūšių tarptautinių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai klausimas yra itin reikšmingas vertinant šalių susitarimo laisvės apimtį.

Tarptautinės krovinių vežimo konvencijos pasižymi imperatyvių pobūdžiu ir yra taikomos nepriklausomai nuo šalių valios dėl jų taikymo. Taip pat – jos pasižymi ribota šalių susitarimo laisve keisti konvencijose nustatytas nuostatas. Vadinasi, jei multimodalinio krovinių vežimo sutartis ar jos dalis yra reglamentuojama tiesiogiai tarptautinės vienerūšės krovinių vežimo konvencijos, šalys šioje sutartyje dėl tarpusavio santykiams taikytinų taisyklių gali susitarti tik tiek, kiek tą leidžia pati konvencija. Toje multimodalinio krovinių vežimo sutarties apimtyje, kuriai tarptautinė krovinių vežimo konvencija nėra taikytina, šalys yra sąlyginai laisvos sutartyje susitarti ne tik dėl jų santykiams taikytinų nuostatų, bet ir susitarti dėl visai sutarčiai taikytinos

teisės, kas atskirais atvejais gali leisti sukurti sutarčiai taikytiną režimą nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*).

Tarptautinės vienaarūšės krovinio vežimo sutartys skirtingai reglamentuoja sutarties šalių laisvę susitarti dėl kitokių nuostatų, nei yra įtvirtinta konvencijoje.

CMR konvencija numato, kad tais atvejais, kuomet ji yra taikoma *ex proprio vigore*, bet kokie šalių susitarimai, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstama nuo CMR konvencijos, yra laikomi negaliojančiais⁸⁵³. Tai reiškia, kad šalys negali susitarti, *inter alia*, ir dėl didesnės vežėjo civilinės atsakomybės ir dėl nuostatų, ribojančių jo civilinę atsakomybę, netaikymo.

Oro konvencijos taip pat įtvirtina griežtą nuostatą, įtvirtinančią, kad negalioja bet kurios vežimo sutarties išlygos ir bet kokie specialūs susitarimai, sudaryti prieš žalos padarymą, kuriais šalys pažeistų konvencijos taisykles, ar tai būtų taikytino įstatymo nustatymas, ar jurisdikcijos taisyklių pakeitimas⁸⁵⁴. Tačiau, kiek tai yra susiję su vežėjo civilinės atsakomybės dydžiu, jei santykiams yra taikoma Monrealio konvencija, šalys gali susitarti dėl vežėjo didesnės civilinės atsakomybės limitų ir/arba ribų arba, kad vežėjo civilinei atsakomybei nėra nustatomos jokios atsakomybės ribos⁸⁵⁵. Varšuvos sistemos atveju vežėjo atsakomybės dydžio padidinimas galimas tik deklaravus gabenamo krovinio vertę⁸⁵⁶. Nors doktrinoje galima sutikti poziciją, kad Varšuvos sistemos 23 straipsnio 1 dalis, numatanti, kad bet kokia išlyga, kuria vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės arba nustatoma atsakomybės riba, mažesnė už Varšuvos sistemoje nustatytą, yra negaliojanti ir nesukelia jokių pasekmių, reiškia, kad negalima susitarti tik dėl mažesnių vežėjo civilinės atsakomybės limitų, bet galima tą padaryti susitariant dėl didesnės vežėjo civilinės atsakomybės⁸⁵⁷, su tokia pozicija yra nesutiktina. Ši nuostata turi būti vertinama sistemiškai su Varšuvos sistemos 32 straipsnio 1 dalimi, kuri imperatyviai numato, kad negalioja bet kurios vežimo sutarties išlygos ir bet kokie specialūs susitarimai,

⁸⁵³ CMR konvencijos 41 straipsnis. Išimtis yra numatyta tik nuostatomis, įtvirtintoms CMR konvencijos 31, 33, 37-38 straipsniuose.

⁸⁵⁴ Monrealio konvencijos 49 straipsnis, Varšuvos konvencijos 23, 32 straipsniai.

⁸⁵⁵ Monrealio konvencijos 25 straipsnis.

⁸⁵⁶ Varšuvos sistemos 22 straipsnis.

⁸⁵⁷ Pavyzdžiui, CARR, I., *supra* 510, p. 314.

sudaryti prieš žalos padarymą, kuriais šalys nukrypsta nuo Varšuvos sistemos taisyklių. Kadangi susitarimas, kuriuo yra didinama vežėjo civilinė atsakomybė, nukrypsta nuo Varšuvos sistemos taisyklių, jis laikytinas negaliojančiu.

CMNI konvencija draudžia bet kokius šalių susitarimus, kuriais yra nukrypstama nuo CMNI konvencijoje nustatytų civilinės atsakomybės nuostatų ir dydžių⁸⁵⁸. T.y. šalys negali susitarti ne tik dėl nuostatų, mažinančių vežėjo civilinę atsakomybę, bet ir nuostatų, ją didinančių⁸⁵⁹. Visgi, šalys aiškiai gali nustatyti didesnius vežėjo civilinės atsakomybės limitus arba deklaruojant didesnę vežamo krovinio vertę vežimo dokumentuose, arba tiesiogiai susitariant dėl didesnių vežėjo civilinės atsakomybės limitų ir tą aiškiai išreiškiant⁸⁶⁰. Be to, CMNI konvencija taip pat numato specialiąją nuostatą, kad šalys gali susitarti dėl atsakomybės netaikymo vadovaudamosios baigtiniu pagrindų sąrašu, įtvirtintu CMNI konvencijos 25 straipsnio 2 dalyje.

Vertinant SMGS susitarimą, V. Nikitinas yra pažymėjęs, kad SMGS susitarime analogiškai skambančios nuostatos CIM taisyklių 5 straipsniui nerasime, tačiau abejonių dėl imperatyvaus SMGS konvencijos pobūdžio neturėtų kilti⁸⁶¹. Tas buvo eksplicitiškai įtvirtinta nuo 2015 m. galiojančioje SMGS susitarimo redakcijoje, kurios 6 straipsnis numato, kad visos krovinių vežimo sutarties nuostatos, tiesiogiai ar netiesiogiai nukrypstančios nuo SMGS susitarimo nuostatų, yra niekinės ir negalioja, nebent tokia teisė šalims yra numatyta pačiame SMGS susitarime. Nors SMGS susitarimas šalims leidžia deklaruoti krovinio vertę⁸⁶², tai yra reikšminga tik įrodinėjimo procese, kadangi SMGS susitarimas nenumato ribotos krovinių vežėjo atsakomybės ir nuostatos, leidžiančioms šalims susitarti dėl tokios atsakomybės. Tiesa, šiuo atveju svarbu tai, kad SMGS susitarimas multimodaliniams vežimams yra taikomas itin ribotoje apimtyje.

⁸⁵⁸ CMNI konvencijos 25 straipsnis.

⁸⁵⁹ SCHMIDT, K., *supra* 413, CMNI 25 straipsnio komentaras.

⁸⁶⁰ CMNI konvencijos 20 straipsnio 4 dalis.

⁸⁶¹ NIKITINAS, V., *supra* 372, p. 203-204.

⁸⁶² SMGS susitarimo 17 straipsnis.

Iki 1999 m. CIM taisyklės nenumatė tiesioginės nuostatos dėl jų imperatyvaus pobūdžio. Naujoji CIM taisyklių redakcija tą pakoregavo: CIM taisyklių 5 straipsnis, sekdamas CMR konvencijos 41 straipsnio pavyzdžiu, aiškiai numato, kad jei CIM taisyklėse nenumatyta kitaip, bet kuri nuostata, tiesiogiai ar netiesiogiai prieštaraujanti CIM taisyklėms, yra niekinė ir negalioja. Visgi, CIM taisyklių rengėjai aklaui nesekė CMR teisiniu reglamentavimu ir įtvirtino šios taisyklės išimtį, leidžiančią šalims susitarti dėl didesnės vežėjo atsakomybės ir didesnių įsipareigojimų, juos lyginant su numatytais CIM taisyklėse.

Bendra taisyklė, įtvirtinta Hagos-Visbiu taisyklėse yra tai, kad jei tam tikrą klausimą reglamentuoja Hagos-Visbiu taisyklės, šalys negali susitarti dėl sąlygų, kurios mažintų bet kokia prasme krovinių vežėjo civilinę atsakomybę ar gerintų, nei yra nustatyta, jos nustatymo taisyklės⁸⁶³. Kita vertus, Hagos-Visbiu taisyklės nedraudžia šalims susitarti dėl sąlygų, kurios didintų krovinių vežėjo civilinę atsakomybę⁸⁶⁴. Hagos-Visbiu taisyklių VI straipsnis numato, kad, tik jeigu nebuvo išduotas arba neišduodamas konosamentas, šios taisyklės gali būti netaikomos kuomet yra gabenamos kitos nei įprastos komercinės siuntos įprastos prekybos metu ir vežtino turto savybės ar būklė arba vežimo aplinkybės, nuostatos ir sąlygos yra tokios, kad būtų galima pagrįstai pateisinti specialių susitarimų. Vertinant tokią nuostatą, kyla klausimas, ar ji nereiškia, kad įprastinių gabenimų metu privalo būti išduodamas konosamentas ir šalys negali susitarti, kad vežimui yra išduodamas ne konosamentas, o, pavyzdžiui, jūrinis važtaraštis, ir tokiu būdu „pabėgti“ nuo Hagos-Visbiu taisyklių taikymo. Vertinant teisės doktriną, galima pastebėti, kad egzistuoja skirtingos pozicijos šiuo klausimu⁸⁶⁵. Tačiau yra pritartina J. F. Wilson išsakomai pozicijai, kad šios nuostatos tikslas yra išskirti krovinius, kurie yra gabenami kitais nei prekybos tikslais, kaip pavyzdžiui branduolinės atliekos ar eksperimentiniai kroviniai, ir nustatyti, kad būtent tokiems kroviniams šios taisyklės neturėtų būti taikomos

⁸⁶³ Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalis.

⁸⁶⁴ Hagos-Visbiu taisyklių 5 straipsnis.

⁸⁶⁵ TETLEY, W., *supra* 38, p. 17.

(t.y. jos nėra skirtos reglamentuoti tokius vežimus) ir išvengti galimų neigiamų pasekmių, jei konosamentas būtų perduotas trečiajam asmeniui ir jis, o ne pradinis gavėjas, turėtų teisę priimti/perimti krovinį⁸⁶⁶. Šiai pozicijai pritaria ir S. Baughen, teigdamas, kad priešinga pozicija prieštarautų Hagos-Visbiu taisyklėse įtvirtintai vežimo sutarties sąvokai. T.y. šalys yra laisvos sudaryti sutartį, kurios pagrindu nėra išduodamas konosamentas, o nesant konosamento, Hagos-Visbiu taisyklės negali būti taikomos tokiai šalių sutarčiai ir vežėjui nėra prievolės Hagos-Visbiu taisyklių III straipsnio 3 dalies pagrindu išduoti konosamentą⁸⁶⁷.

Hamburgo taisyklių 23 straipsnio 1 dalis numato, kad bet koks šalių susitarimas, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai yra nukrypstama nuo taisyklėse įtvirtintų nuostatų yra niekinis ir negalioja. Tiesa, Hamburgo taisyklės nedraudžia šalims susitarti dėl nuostatų, kuriomis būtų didinama vežėjo civilinė atsakomybė ar sukuriamos jam papildomos prievolės⁸⁶⁸.

Taigi, iš esmės visos vienaarūšės tarptautinės krovinių vežimo konvencijos riboja šalių teisę susitarti kitaip, nei yra numatyta konvencijoje. Griežčiausios šiuo klausimu yra CMR konvencija, ir SMGS susitarimas. Kitos konvencijos paprastai leidžia didinti vežėjo civilinės atsakomybės ribą. Žinoma, šalys gali *de facto* pabėgti nuo tarptautinių konvencijų reglamentavimo susitarus, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina ir ginčas yra teisingas valstybei, kuri nėra šios konvencijos dalyvė. Tikėtina, kad ši valstybė tokį susitarimą laikytų galiojančiu ir juo vadovautųsi. Kita vertus, toks šalių „piktnaudžiavimas“ gali sukurti neigiamus padarinius pačioms sutarties šalims, jei viena iš jų kreiptųsi į teismą, vadovaujantis konvencijoje įtvirtinamomis jurisdikcijos taisyklėmis (detaliau 3.2.3. dalyje). Bet kuriuo atveju yra konstatuotina, kad vien šalių susitarimas negali išspręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problemų.

⁸⁶⁶ WILSON, J. F., *supra* 330, p. 177.

⁸⁶⁷ BAUGHEN, S., *supra* 312, p. 100.

⁸⁶⁸ Hamburgo taisyklių 23 straipsnio 2 dalis.

4.4.2. Šalių susitarimo apimtis sutarties nereglamentuojant tarptautinėms konvencijoms

Multimodalinio krovinių vežimo sutarties apimtyje, kuriai tarptautinė krovinių vežimo konvencija nėra taikytina, šalys yra sąlyginai laisvos sutartyje susitarti ne tik dėl jų santykiams taikytinų nuostatų, bet ir susitarti dėl visai sutarčiai taikytinos teisės, kas atskirais atvejais gali sukurti sutarčiai taikytiną režimą nuo durų iki durų (angl. *door-to-door*).

Vienas iš sutarties laisvės principo elementų yra šalių laisvė pasirinkti sutarčiai taikytiną teisę. T.y. šalys yra laisvos pasirinkti bet kokią pasaulyje egzistuojančią teisę ir nėra reikalaujama, kad jų pasirinkimas būtų susietas kokiais nors ryšiais su jų santykiais, kylančiais sudaromos sutarties pagrindu, šalys neprivalo pateisinti savo pasirinkimo⁸⁶⁹. Tiesa, priklausomai nuo to kokio teisinio reglamentavimo pagrindu yra nustatoma sutarčiai taikytina teisė, šalių pasirinkimo laisvė gali būti platesnė arba siauresnė.

Minėta, Europos Sąjungoje tarptautinį elementą turinčioms sutartims taikytina teisė nustatoma vadovaujantis Roma I reglamentu (detaliau 3.1.1. dalyje). Todėl, jei yra taikoma Roma I, tais atvejais, kai visi kiti situacijai svarbūs elementai pasirinkimo metu yra kitoje valstybėje nei ta, kurios teisė pasirinkta, šalių pasirinkimas neturi kliudyti taikyti tos kitos valstybės teisės nuostatų, nuo kurių negali būti nukrypstama sutartimi⁸⁷⁰. Be to, kai visi kiti situacijai svarbūs elementai pasirinkimo metu yra vienoje ar keliose valstybėse narėse, šalių pasirinkta kita nei valstybės narės taikytina teisė tinkamais atvejais neturi kliudyti taikyti Europos Sąjungos teisės nuostatų, kaip jos įgyvendinamos ginčo nagrinėjimo vietos valstybėje narėje, nuo kurių negali būti nukrypstama šalių susitarimu⁸⁷¹.

Galiausiai, šalių pasirinkimas Roma I reglamento yra ribojamas dar trimis aspektais.

⁸⁶⁹ CALLIESS, G. P. ed. *Rome regulations: commentary on the European rules of the conflict of laws*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law Internat., 2011, p. 68.

⁸⁷⁰ Roma I reglamento 3 straipsnio 3 dalis.

⁸⁷¹ Roma I 3 straipsnio 4 dalis.

Pirma, Roma I reglamentas neturi įtakos tam, kaip taikomos tarptautinės konvencijos, kurių šalimis šio reglamento priėmimo metu yra viena ar daugiau valstybių narių, ir kuriose nustatomos su sutartinėmis prievolėmis susijusios teisės kolizijos taisyklės. Doktrinoje pažymima, kad sutarčių teisėje tokios sutartys yra ypatingai retos⁸⁷², iš esmės yra identifikuojamos tik trys tokios sutartys⁸⁷³.

Antra, nors Roma I preambulės 13 punktą numato, kad Roma I nedraudžia šalims nuorodos pagalba į sutartį įtraukti nevalstybinę teisės sistemą arba tarptautinę konvenciją, tačiau, tokios teisinės taisyklės, kurios, nors ir visuotinai pripažįstamos, bet nėra laikomos valstybės teise, nėra laikomos teise, kuri gali būti pasirinkta remiantis Roma I reglamentu⁸⁷⁴. T.y. šalys, remdamosis Roma I reglamentu, negali susitarti dėl tarptautinės konvencijos įtvirtinamo teisinio reglamentavimo kaip sutarčiai taikytinos teisės⁸⁷⁵. Jei šalys pasirenka taikyti tokias taisykles, jos yra laikomos standartinėmis sutarties sąlygomis⁸⁷⁶. Tokių taisyklių laikymas šalių sutartomis nuostatomis kelia didelių problemų praktikoje, pirmiausia, dėl to, kad tokiu atveju jos yra vertinamos imperatyvių konkrečios valstybės teisės normų kontekste, kai pats normų imperatyvumas dažnai yra neapibrėžtas bei vertinamas konkrečioje byloje⁸⁷⁷. Tai lemia, kad šalys, kurios nori tarpusavio santykius reglamentuoti nevalstybinės teisės sistemos arba tarptautinės konvencijos įtvirtintomis taisyklėmis, turėtų sudaryti arbitražinį susitarimą⁸⁷⁸, jeigu pasirenkamo arbitražo teisinis reguliavimas leidžia šalims pasirinkti ne tik valstybės įtvirtintas materialines normas⁸⁷⁹. Arba, pasirinkti tokios valstybės teisę, kuri pripažins į sutartį perkeltas tarptautinės

⁸⁷² GRUNDMANN, S. *Do EU Contract and Company Law have Global Reach?* Iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford University Press, 2016, p. 152.

⁸⁷³ CALLIESS, G. P. ed., *supra* 869, p. 347-348.

⁸⁷⁴ BĚLOHLAVEK, A. J., *supra* 238, p. 692; VERMOOIJ, N. W., *supra* 238, p. 71-76.

⁸⁷⁵ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 39; CHUAH, J. *Law of international trade. Cross-border commercial transactions*, 4th ed. London: Thomson Sweet & Maxwell, 2009, p. 654.

⁸⁷⁶ CALLIESS, G. P. ed., *supra* 869, p. 66.

⁸⁷⁷ *Ibid.*

⁸⁷⁸ *Ibid.*, 68.

⁸⁷⁹ MICHAELS, R. *Non-State Law in the Hague Principles on Choice of Law* Iš PURNHAGEN, K., VAN ZEBEN, J. eds. *Studies in European Economic Law and Regulation*. Switzerland: Springer International Publishing, 2014, p. 46.

konvencijos sąlygas, t.y. nelaikys jų prieštaraujančiomis imperatyvioms valstybės teisės normoms bei niekinėms. Reikia pastebėti, kad galima rasti ir alternatyvų požiūrį⁸⁸⁰, leidžiantį „padidinti“ šalių susitarimo laisvę: tokiu atveju šalys gali susitarti dėl antrinio teisės pasirinkimo, t.y., pavyzdžiui, šalys gali susitarti, kad Roma I kontekste sutarčiai taikytina yra valstybės, kuri numato galimybę kaip šalių sutartą teisę pasirinkti tarptautinių konvencijų ar kitų ne valstybės patvirtintų taisyklių teisę, o, tos valstybės teisės kontekste šalys pasirenka, kad sutarčiai yra taikoma tam tikros tarptautinės konvencijos įtvirtinama teisė. Pavyzdžiui, Nyderlandų Karalystės⁸⁸¹ ir Anglijos⁸⁸² teisė, leidžianti šalims susitarti dėl sutarčiai taikytinos ne valstybės įtvirtintos teisės.

Trečia, sudarant susitarimą dėl taikytinos teisės, reikia turėti omeny, kad šalių susitarimo teisė yra ribojama siekiant užtikrinti viršesnių privalomų normų taikymą⁸⁸³. Toks ribojimas yra įtvirtintas Roma I 9 straipsnio 2 dalyje, numatančioje, kad jokios šio reglamento nuostatos negali riboti ginčo nagrinėjimo vietos teisės viršesnių privalomų nuostatų taikymo. Pastebėtina, kad iš 2005 m. gruodžio 15 d. Europos Komisijos pateikto reglamento pasiūlymo⁸⁸⁴ išplaukia, kad privalomųjų nuostatų apibrėžtis iš tiesų kyla iš Teisingumo Teismo sprendimo byloje *Arblade ir kt*⁸⁸⁵. Jame Teisingumo Teismas pažymėjo, kad „viešosios tvarkos teisės aktai“ turi būti suprantama kaip reiškianti nacionalines nuostatas, kurių laikymasis buvo pripažintas tokiu svarbiu politinei, socialinei ar ekonominei atitinkamos valstybės narės sistemai apsaugoti, jog galima reikalauti, kad jų laikytųsi kiekvienas šios valstybės narės teritorijoje

⁸⁸⁰ VERHEYEN, W., *supra* 42, p. 39; MANKOWSKI, P. The Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract. *European Journal of Commercial Contract Law*, Vol. 2, No. ½, 2010, p. 12.

⁸⁸¹ MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. *Joint response to the green paper on the conversion of the Rome Convention of 1980 on the law applicable to contractual obligations into a community instrument and its modernization. COM (2002) 654 final* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 29 d.]. Prieiga per internetą:

<http://ec.europa.eu/justice/news/consulting_public/rome_i/contributions/university_hamburg_en.pdf>, p. 16.

⁸⁸² EGGERS MACDONALD, P. J. S. *Carriage by land* iš GUEST, A. G. *g.ed. Chitty on contracts*. London: Sweet & Maxwell, 2004, p. 557.

⁸⁸³ Roma I reglamento 9, 21 straipsniai.

⁸⁸⁴ Europos Komisija. Pasiūlymas. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I). COM/2005/0650 final [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52005PC0650>>.

⁸⁸⁵ Teisingumo Teismo 1999 m. lapkričio 23 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-369/96 ir C-376/96.

esantis asmuo ar kad jas atitiktų bet kokie šioje teritorijoje esantys teisiniai santykiai⁸⁸⁶. Viršesnių normų sampratos plėtojimą galima rasti Teisingumo Teismo byloje *Republik Griechenland v. Grigorios Nikiforidis*⁸⁸⁷. Šioje byloje generalinis advokatas M. Szpunar pažymėjo, kad viršesnių privalomų užsienio teisės nuostatų klausimas yra vienas iš tokių, dėl kurio jau daug metų diskutuojama bene viso pasaulio tarptautinės privatinės teisės doktrinoje. Sunku net suskaičiuoti, kiek monografijų ir kitų mokslo leidinių yra skirta šiam klausimui. Tačiau teismo bylų, įskaitant arbitražo bylas, kuriose šis klausimas buvo tiesiogiai nagrinėjamas, yra palyginti nedaug⁸⁸⁸. Kaip pažymi M. Szpunar, kartais ši sąvoka vartojama pakaitomis su sąvoka „imperatyvios nuostatos“. Vis dėlto pagal pastarąją reikšmę sąvokos „imperatyvios nuostatos“ negalima painioti su nuostatų, nuo kurių negali būti nukrypstama sutartyje, sąvoka. Tuo pačiu, viešosios tvarkos išlyga, įtvirtinta ir Roma I 21 straipsnyje, grindžiama užsienio teisės netaikymo idėja, jeigu dėl to būtų akivaizdžiai pažeista teismo vietos valstybės viešoji tvarka. Taigi ja siekiama pašalinti kai kurias viešosios tvarkos apsaugos būtinybės požiūriu nepageidautinas užsienio teisės taikymo pasekmes. Viršesnėmis privalomomis nuostatomis viešoji tvarka saugoma kitaip. Jos tiesiogiai veikia konkretų teisinį santykį. Jos formuoja šio teisinio santykio turinį, neatsižvelgiant į užsienio teisėje, kuri taikytina šiam teisiniam santykiui, numatytą reglamentavimą⁸⁸⁹. Galiausiai, M. Szpunar pažymi, kad dažniausiai viršesnių privalomų nuostatų taikymo sritis nėra aiški tiesiai iš jų turinio. Dėl jų taikymo kiekvienu konkrečiu atveju sprendžia konkrečią bylą nagrinėjantis teismas. Priimdamas sprendimą dėl jų taikymo teismas turi įvertinti konkrečias faktines aplinkybes ir kartu šios nuostatos pagrindus ir tikslus. Būtent teismas turi atsakyti į klausimą, ar tikrai teisės aktų leidėjas, kuris įtvirtino tokią nuostatą, ketino suteikti šiai nuostatai viršesnės privalomos nuostatos pobūdį. Ar tikrai valstybės, kuri įtvirtino tokią nuostatą, politiniai,

⁸⁸⁶ *Ibid*, para. 30.

⁸⁸⁷ Teisingumo Teismo 2016 m. spalio 18 d. sprendimas byloje C-135/15.

⁸⁸⁸ Generalinio advokato Szpunar nuomonė Teisingumo Teismo 2016 m. spalio 18 d. byloje Nr. C-135/15, para. 1.

⁸⁸⁹ *Ibid*, para. 69-70.

socialiniai ir ekonominiai interesai reikalauja, kad ši nuostata būtų taikoma nagrinėjamam teisiniam santykiui, nors kolizinės normos, taikytinos šiam teisiniam santykiui, nurodo kitos valstybės teisę⁸⁹⁰? Teismas vertina, ar konkrečiomis faktinėmis aplinkybėmis norint priimti teisingą sprendimą reikia atsižvelgti į tinkamus ir pagrįstus valstybės, kurios teisė nėra taikytina konkrečiam teisiniam santykiui, interesus. Taigi galima teigti, kad pati viršesnių privalomų nuostatų koncepcija suteikia teismui galimybę priimti sprendimą, kuris būtų teisingas ir kuriuo kartu būtų atsižvelgta į būtinybę palyginti konkuruojančius atitinkamų valstybių interesus⁸⁹¹.

Kuomet šalių teisės pasirinkimą reglamentuoja nacionalinė teisė, vertinimas priklauso nuo konkrečios teisės nuostatų.

Lietuvos teisiniame reglamentavime lingvistiškai yra įtvirtinta kiek kitokia nuostata, nei numatyta Roma I 9 straipsnyje: LR CK 1.11 straipsnis įtvirtina, kad Lietuvos Respublikos ar kitos valstybės, su kuria ginčas labiausiai susijęs, imperatyvios teisės normos taikomos nepaisant to, kad šalys savo susitarimu yra pasirinkusios kitokią užsienio teisę. Spręsdamas šiuos klausimus, teismas turi atsižvelgti į šių normų prigimtį, tikslus bei jų taikymo ar netaikymo pasekmes. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, aiškindamas šią normą, yra pastebėjęs, kad imperatyviųjų valstybės teisės normų (angl. *mandatory rules*) taikymas yra pripažįstamas tiek užsienio valstybių, tiek tarptautinės, tiek Europos Sąjungos teisės (pvz., Roma I 9 straipsnyje įtvirtintas viršesnių privalomų nacionalinės teisės nuostatų taikymas, kurio negali apriboti pagal reglamentą taikytina teisė)⁸⁹². T.y., Lietuvos Aukščiausiasis Teismas visgi Lietuvos teisėje įtvirtintą imperatyvių teisės normų sampratą yra linkęs prilyginti Roma I reglamento 9 straipsnyje įtvirtintai viršesnių privalomų normų sampratai (kas yra gana logiška atsižvelgiant į generalinio advokato M. Szpunar pastebėjimą, kad kitose valstybėse kaip sinonimas yra vartojama „imperatyvių“ nuostatų sąvoka). Vadinasi, Lietuvoje ne kiekviena teisės norma, kuri savo prigimtimi yra laikoma

⁸⁹⁰ *Ibid*, para. 72.

⁸⁹¹ *Ibid*, para. 74.

⁸⁹² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-446/2010*. Teismų praktika, 2010, 34.

imperatyvia vertinant šalių laisvę nuo jos nukrypti sutartimi, yra laikytina imperatyvia LR CK 1.11 straipsnio prasme, lemiančia šalių sutartos teisės netaikymą toje apimtyje.

Atsižvelgiant į tai, kad LR CK 1.11 straipsnyje įtvirtinta imperatyvi norma turi būti pagrįsta politiniais, socialiniais ir ekonominiais interesais, tokiais, kad būtų paneigiama kolizinė norma, numatanti kitos teisės taikymą, tokia norma turi būti vertinama atsižvelgiant į jos tikslus, įvertinant, kad Lietuva yra prisijungusi prie tarptautinių konvencijų, kuriomis ji yra pakeitusi nacionalinėje teisėje įtvirtintą krovinių vežimo sutarčių teisinį reglamentavimą, manytina, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai pasirinkus konkrečia vienašalią tarptautinę krovinių vežimo konvenciją kaip taikytiną teisę, šios konvencijos įtvirtinamo teisinio reguliavimo taikymas neturėtų būti apribotas Lietuvos Respublikos nacionalinėje teisėje įtvirtintu krovinių vežimo teisinio reglamentavimo nuostatomis.

Lietuvos teisėje šalių teisę pasirinkti taikytiną teisę reglamentuoja LR CK 1.10 straipsnio, 1.37 straipsnio bei 6.156 straipsnio nuostatos, įtvirtinančios šalių sutartinės laisvės principą ir teisę šalių susitarimu pasirinkti teisiniams santykiams taikytiną teisę, taip pat. Svarbu tai, kad šios teisės normos suteikia šalims teisę susitarti dėl taikytinos teisės neribojant šios teisės jokiais užsienio ar tarptautinio elemento kriterijais⁸⁹³. Vertinant lingvistiškai, yra pakankamai sudėtinga nuspręsti, ar Lietuvos teisė leidžia, kai šalių ginčas neturi tarptautinio elemento, šalims susitarti, kad jų sutarčiai bus taikoma ne valstybės patvirtinta teisinė sistema. Visgi, pastebėtina, kad vienoje iš bylų Lietuvos apeliacinis teismas pažymėjo, kad tarptautinio komercinio sandorio šalys, įgyvendindamos autonomijos principą privatinėje teisėje, gali susitarti ne tik dėl ginčo priskirtinumo nagrinėti arbitražine tvarka, bet ir dėl to, jog jų santykiams bus taikoma ne konkrečios valstybės teisė, o *lex mercatoria*, kuri iš prigimties nėra nacionalinė teisė, o yra įvairių prekybos papročių ir teisės principų rinkinys, pavyzdžiui, UNIDROIT tarptautinių komercinių sutarčių principai, FOSFA

⁸⁹³ DRAZDAUSKAS, S. *Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2008, p.65.

taisyklės ir pan. Geros valios pagrindu šalių sudarytą susitarimą ginčui taikyti valstybės neapčiuoatas taisykles, t. y. teisinius papročius, turi gerbti tokį ginčą nagrinėjantis teismas (arbitražas). Nors *lex mercatoria* nėra užsienio teisė tiesiogine prasme, tačiau turėtų būti jai prilyginta ir neprieštarauti imperatyvioms ginčą nagrinėjančio teismo valstybės normoms. Todėl, ginčo šalių materialiesiems teisiniams santykiams *lex fori* materialinė teisė taikoma subsidiariai, t. y. tiek, kiek nereglamentuoja *lex mercatoria*⁸⁹⁴. Nors, kaip matyti iš pateikto, išaiškinimas yra pateiktas ginčo su tarptautiniu elementu kontekste, bet tuo pačiu jo metu buvo pasisakyta apie bendrąją teisės pasirinkti principą to nesiejant būtent su tarptautinio elemento egzistavimu ar neegzistavimu. Teisės doktrinoje taip pat yra pritariama šiai pozicijai. Yra pažymima, kad LR CK 1.37 straipsnis, nustatantis šalių autonomiją pasirinkti sutarčiai taikytiną teisę, teisės doktrinoje yra aiškinamas kaip pripažįstantis pačią plačiausią valios laisvę⁸⁹⁵. Šio straipsnio komentare taip pat nurodoma, kad LR CK 1.37 straipsnyje vartojamą žodį „teisė“ privalu aiškinti plačiai, kaip apimančią ir tas elgesio taisykles, kurios nėra konkrečios valstybės vidaus teisė. Kaip tokios teisės pavyzdys yra nurodoma tiek *lex mercatoria*, tiek UNIDROIT principai⁸⁹⁶. Vadinasi, Lietuvos teisė šalims, kuomet susiklostančiuose santykiuose nėra tarptautinio elemento, dėl ko yra taikytinas Roma I reglamentas, leidžia susitarti, kad jų sutarčiai būtų taikoma ne valstybės teisė, o, tarkim, Monrealio konvencijos teisinis reguliavimas.

Kaip minėta, multimodalinio krovinių vežimo sutarties apimtyje, kuriai tarptautinė krovinių vežimo konvencija nėra taikytina, šalys yra sąlyginai laisvos sutartyje ne tik susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės, bet ir tiesiog dėl jų santykiams taikytinų sutartinių nuostatų. Viena vertus, šalių sprendimas inkorporuoti tam tikras nuostatas į sutartį ir paversti jas sutartinėmis nuostatomis nėra vertinamas taip, kaip sutarčiai taikytinos teisės pasirinkimas. Kita vertus, manytina, kad pasirinkus taikytiną teisę, jos nuostatos netaikytinos rečiau, t.y.

⁸⁹⁴ Lietuvos Apeliacinio teismo 2011 m. balandžio 21 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 2-703/2011*.

⁸⁹⁵ DRAZDAUSKAS, S., *supra* 893, p. 72.

⁸⁹⁶ MIKELĖNAS, V., VILEITA, A., TAMINSKAS, A. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Vilnius: Justitia, 2001, p. 130.

tik tais atvejais, kai teismas nusprendžia taikyti nacionalines nuostatas, kurių laikymasis buvo pripažintas tokiu svarbiu politinei, socialinei ar ekonominei atitinkamos valstybės narės sistemai apsaugoti, jog galima reikalauti, kad jų laikytųsi kiekvienas šios valstybės narės teritorijoje esantis asmuo ar kad jas atitiktų bet kokie šioje teritorijoje esantys teisiniai santykiai. Savo ruožtu, kuomet tam tikros nuostatos yra inkorporuojamos į sutartį, jos yra netaikomos, jei jos prieštarauja imperatyvioms valstybės, kurios teisė taikoma normoms, kurių, pagal savo prigimtį gali būtų gerokai daugiau, lyginant su viršesnėmis privalomomis normomis, kurios užtikrina viešą tvarką. Be to, sudarytos sutarties sąlygos bus aiškinamos vadovaujantis taikytinos teisės nuostatomis, kai, pasirinkus teisę, ji kaip visuma būtų taikytina šalių sudarytai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai.

4.4.3. Apibendrinimas

Dabartinėje komercinėje praktikoje, paprastai, naudojantis šalių susitarimo laisve, naudojamosi standartiniais multimodalinio krovinių vežimo dokumentais. Iš naudojamų vertybinių dokumentų yra išskirtini BIMCO's *Multidoc 95* ir *Combiconbill*, ir FIATA *Multimodal Transport Bill of Lading*, iš ne vertybinių popierių - BIMCO's *Multiwaybill* ir *Combicon-Waybill*. Visi šie dokumentai nustato daugiau ar mažiau aiškų sutartinį režimą su aiškiomis taisyklėmis, susijusiomis su MTO civiline atsakomybe, jos ribojimu ir terminu pareikšti ieškinį.

Nors dauguma šių dokumentų (sukurtų teisinių režimų) nustato unifikuotas MTO civilinės atsakomybės taisykles tais atvejais, kuomet žalos kilimo vieta ir laikas nėra žinomas, kitais atvejais taikoma kombinavimo doktrina ir šalių teisės bei pareigas paliekama reglamentuoti vienaarūšėms krovinių vežimo konvencijoms⁸⁹⁷. T.y. tokiu būdu yra „užpildomi“ multimodalinio krovinių vežimo sutarties etapai, kuriems tiesiogiai nėra taikytinos vienaarūšės krovinių

⁸⁹⁷ CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J., *supra* 98.

vežimo konvencijos. Neneigiant šalių sutarties laisvės ir švelniosios teisės (angl. *soft law*) naudos bei reikšmės multimodaliniuose krovinių vežimuose, pastebėtina, kad šie įrankiai visgi tik padeda sušvelninti egzistuojančią problematiką, bet ne ją išspręsti. 2.3. dalyje apibrėžtos multimodalinio krovinių vežimo tinkamo teisinio reguliavimo nebuvimo sukeltos problemos egzistuoja nepaisant šalių sutartinės laisvės ir švelniosios teisės (angl. *soft law*) įrankių. T.y. jos egzistuoja šalia to, ką geba išspręsti šalys tarpusavyje. Tą patvirtina ir vykdytos apklausos, kurių metu visais atvejais buvo pažymėta, kad multimodalinio krovinių vežimo sektoriaus dalyviai laukia ir nori naujo unifikuoto šių vežimų teisinio reguliavimo. Galiausiai, šalių susitarimo laisvės įgyvendinimas priklauso nuo pačių šalių. Todėl nėra reti atvejai, kai tuo nėra pasinaudojama, o sutarčiai (jos dalims) taikytinas teisinis reguliavimas ir galimas teismo sprendimas ginčo atveju dažnai tampa sunkiai prognozuojamas.

Todėl manytina, kad šalys savo susitarimu, susitardamos dėl sutarčiai taikytinos teisės ir inkorporuodamos į sutartį jų santykiams taikytinas nuostatas, gali reikšmingai padidinti teisinį tikrumą sudaromos sutarties atveju, bet to nepakanka siekiant visais multimodalinio krovinių vežimo atvejais užtikrinti teisinį tikrumą bei eliminuoti frikcinius kaštus.

4.5. Skyriaus apibendrinimas ir išvados

Nepaisant multimodalinio krovinių vežimo reikšmės, tame tarpe, ir tvarios transporto sistemos vystymuisi, multimodalinis krovinių vežimas neturi unifikuoto tarptautinio, o Europos Sąjungos mastu ir regioninio, teisinio reglamentavimo. Maža to, tik nedaugelis valstybių yra įtvirtinusios toki reglamentavimą nacionaliniu mastu. Visa tai lemia multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo fragmentiškumą bei su tuo susijusią problematiką.

Siekiant spręsti multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo problematiką, buvo įvertinti keturi teisiniai instrumentai, kurie galėtų pasitarnauti multimodalinio krovinių vežimo unifikavimui ar bent jau esamo

teisinio reguliavimo sukuriama neapibrėžtumo minimalizavimui. Tą atlikus, darytinos sekančios išvados:

i) Roterdamo taisyklės, kaip vienas iš paskutiniųjų bandymų bent iš dalies pasiekti multimodalinio krovinių vežimo teisinį unifikavimą, nepateisino į jas dėtų vilčių. Nors Roterdamo taisyklės, kurios įtvirtina taip vadinamą „jūra plius“ režimą, buvo priimtose dar 2008 m. gruodžio 11 d., o Europos Sąjunga, 2010 metų gegužės 5 dieną, Europos Parlamento rezoliucija paskatino Europos Sąjungos valstybes nares kuo greičiau pasirašyti, ratifikuoti ir įgyvendinti Roterdamo taisykles, 2017 m. rugsėjo 1 d. Roterdamo taisykles yra ratifikavusios tik trys valstybės, o vilčių, kad Roterdamo taisyklės įsigalios nėra daug;

ii) Roterdamo taisyklių nesėkmę sąlygojo eilė priežasčių, tame tarpe ir tai, kad Roterdamo taisyklėse įtvirtintas teisinis režimas, taikomas tik tuomet, jei bent dalį maršruto kroviny yra gabenamas jūra, nėra pakankamas sukurti pakankamai unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo. Roterdamo taisyklių įtvirtinama modifikuota segmentinė (tinklinė) MTO civilinės atsakomybės sistema taip pat laikytina vienu iš Roterdamo taisyklių minusų. Galiausiai, Roterdamo taisyklių 26 straipsnis vertintinas, kaip praplečiantis kitų tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų taikymo sritį, dėl ko Roterdamo taisyklės taip pat gali būti vertinamos neigiamai;

iii) siekiant unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, neabejotina, nauja tarptautinė konvencija, skirta šiems vežimams būtų geriausias instrumentas tikslui pasiekti. Nors, dėl gausaus tarptautinio vienaarūšio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo, nauja konvencija nėra pajėgi užtikrinti teisinio reguliavimo unifikavimą visais atvejais, pasinaudojus tarptautinėje teisėje egzistuojančiais kolizijų sprendimo įrankiais konvencijos taikymas galėtų būti pakankamai platus, kad ji pasiektų keliamą unifikavimo tikslą. T.y., galima pasiekti, kad nauja tarptautinė konvencija turėtų pirmenybę prieš tarptautines vienaarūšes krovinių vežimo konvencijas ir užtikrintų unifikuotą vienaarūšį multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą visais

atvejais, išskyrus kuomet: i) santykis yra reglamentuojamas specialiųjų CMR konvencijos, CMNI konvencijos, SMGS susitarimo ar CIM taisyklių nuostatų, skirtų multimodaliniams krovinių vežimams, o ne visos su santykiu susijusios šalys yra naujosios konvencijos valstybės narės, bet dalyvauja konkrečiam santykiui aktualioje aukščiau nurodytoje konvencijoje; ii) santykiui yra tiesiogiai taikytina tarptautinė vienaarūšė krovinių vežimo konvencija ir ginčas nagrinėjamas valstybėje, kuri nėra naujosios unifikuojančios konvencijos valstybė narė, bet dalyvauja konkrečiam santykiui tiesiogiai taikytinoje vienaarūšėje krovinių vežimo konvencijoje;

iv) vertinant reglamentavimą, kurį turėtų įtvirtinti nauja konvencija, išskirtini du aspektai: MTO civilinės atsakomybės sistema ir konvencijos imperatyvumo lygis. Atsižvelgiant į doktrinoje sutinkamą poziciją, technologinę pažangą, besikeičiančius visuomeninius santykius, teisinio tikrumo siekį, laikytina, kad vienaarūšė griežtoji MTO civilinės atsakomybės, nenumatant MTO civilinės atsakomybės ribojimo dydžių, sistema būtų tinkamiausia. Tuo pačiu, konvencija turėtų būti pakankamai dispozityvi: tiek leisti plačiai šalims susitarti dėl kitokių taisyklių, nei įtvirtinta konvencijoje, taikymo šalių sudaromai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, tiek leisti šalims atsisakyti konvencijos taikymo jų sutarčiai (angl. *opt-out* režimas);

v) nepaisant esamos siekiamybės, realistiškai vertinant, yra abejotina, kad galimybė sukurti naują tarptautinę multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojančią konvenciją šiuo metu yra reali. Ypatingai tas pasakyta atsižvelgiant į pasiūlymus dėl MTO civilinės atsakomybės, kuriems, manytina, nepritarė didelė dalis krovinių vežimo sektoriaus atstovų;

vi) Europos Sąjunga turi kompetenciją reglamentuoti transporto sektorių, tame tarpe ir multimodalinius krovinių vežimus. Mišrus susitarimas, kuriame dalyvautų Europos Sąjunga, jos valstybės narės ir prie kurio galėtų prisijungti trečiosios valstybės laikytinas instrumentu, galinčiu užtikrinti didžiausią multimodalinio krovinių vežimo unifikuojimo, o tuo pačiu ir jo dalyvių teisinio tikrumo, lygį tiek tarptautiniu, tiek Europos Sąjungos mastu. Visgi, tokiam susitarimui savo esme būnant nauja tarptautine konvencija, nors

ir laikant, kad Europos Sąjungos dalyvavimas sudaro geresnes sąlygas naujos tarptautinės konvencijos sukūrimui, yra susiduriama su panašiomis problemomis kaip ir siekiant sukurti naują tarptautinę konvenciją. Todėl, neneigiant, kad turėtų būti plėtojama mišraus bent jau savo forma susitarimo, tarptautiniu lygiu reglamentuojančio multimodalinius krovinių vežimus, idėja, manytina, pirmiausia, siekiant greito ir efektyvaus egzistuojančios problematikos sprendimo bei multimodalinio krovinių vežimo unifikuojimo Europos Sąjungos mastu, Europos Sąjunga turėtų priimti vidinį teisės aktą reglamentuojantį multimodalinius krovinių vežimus regioniniu lygmeniu. Toks teisinis reguliavimas galėtų pasiekti reikšmingų rezultatų unifikuojant multimodalinius krovinių vežimus Europos Sąjungoje bei didinant jų dalyvių teisinį tikrumą. Pirmiausia, toks teisinis reguliavimas galėtų įtvirtinti vieningą multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimą valstybėse narėse ir tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo sutarties tiesioginio taikymo srities vieningą vertinimą. Antra, toks teisinis reguliavimas įtvirtintų vieningą teisinį režimą Europos Sąjungoje nepriklausomai nuo taikytinos nacionalinės teisės. Trečia, toks reguliavimas Europos Sąjungoje iš esmės užtikrintų unifikuotą teisinį reguliavimą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju;

vii) šalių sutarties laisvė, *inter alia* švelnioji teisė (angl. *soft law*), yra reikšmingas įrankis švelninant nesamo unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo sukuriamus padarinius. Visgi, vertinant šalių sutarties laisvę nagrinėjamo klausimo kontekste, tenka pastebėti du aspektus. Pirmiausia, šalys nėra visiškai laisvos neribotai susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės ar dėl šalių santykiams sutarties pagrindu taikytinų taisyklių. Šalių laisvę riboja: a) tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritis; b) tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų nuostatos, leidžiančios susitarti kitaip; c) nuostatos, reglamentuojančios šalių teisę pasirinkti sutarčiai taikytiną teisę; d) taikytinos nacionalinės teisės imperatyvios nuostatos ir/ar bylą nagrinėjančio teismo valstybės viešosios tvarkos nuostatos. Antra, dėl ribotos šalių galimybės susitarti multimodalinio krovinių vežimo atveju, šalys savo susitarimu nėra pajėgios visais atvejais sukurti unifikuotą

teisinį režimą sudaromai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai tuo užtikrinant šalių teisinį tikrumą. Tai reiškia, kad, nepaisant šalių sutarties laisvės principo plėtojimo, paraleliai įstatymų leidėjas turėtų sukurti teisinius įrankius, leidžiančius maksimaliai, atsižvelgiant į esamas aplinkybes, unifikuoti multimodalinių krovinių vežimo teisinį reguliavimą ir išspręsti ar minimalizuoti dėl tokio reguliavimo nebuvimo egzistuojančias problemas.

DISERTACIJOS IŠVADOS

1. Multimodalinio krovinių vežimo sutartis turėtų būti laikoma *sui generis* sutartimi. Toks kvalifikavimas „užkerta“ kelią, priešingai atvejui, jei sutartis būtų kvalifikuojama kombinuotąja sutartimi, tarptautinio arba nacionalinio teisės „aplinkelio“, kurio pagrindu multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai būtų taikytinos tarptautinės vienaarūšės krovinių vežimo konvencijos, sukūrimui.

2. Tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutartį, tiek, kiek pagal ją gabenama konvencijos reglamentuojama vežimo rūšimi, reglamentuoja tik Oro konvencijos ir Hamburgo taisyklės. Papildomai, tais atvejais, kuomet tai eksplicitiškai numatyta specialiosiose tarptautinių krovinių vežimo konvencijų normose, skirtose multimodaliam krovinių vežimui, multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai yra taikytina CMR konvencija, CMNI konvencija, SMGS susitarimas bei CIM taisyklės. Šie atvejai turi būti suprantami siaurai, o konvencijose nurodytus konkrečius atvejus praplėtus papildomais vežimais, sudaryta sutartis *in corpore* nebepatektų į šių konvencijų taikymo sritį. Tokia samprata reikšmingai praplečia šalių sutarties laisvės principo taikymo sritį bei sudaro prielaidas nacionaliniam multimodalinio krovinių vežimo teisiniam reglamentavimui.

3. Vienarūšė MTO civilinės atsakomybės sistema turi didesnę potencialą, lyginant ją su segmentine ar modifikuota segmentine civilinės atsakomybės sistema, pasiūlyti efektyvų MTO civilinės atsakomybės režimą, skatinantį multimodalinių krovinių vežimų plėtrą. Nustatant jos taisykles, manytina, turėtų būti įtvirtinama griežtoji MTO civilinė atsakomybė nustatant neribotą civilinę atsakomybę ar, jei visgi civilinė atsakomybės limitai būtų nustatomi, jie turėtų būti nustatomi didesni. MTO civilinė atsakomybė turėtų būti išimtinė, t.y. subjektai, turintys teisę reikšti ieškinius dėl kroviniui padarytos žalos, jo praradimo, nepristatymo ar nuostolių, patirtų dėl krovinio vėlavimo, neturėtų turėti teisės reikšti MTO sutarties vykdymui pasitelktiems asmenims jokių reikalavimų.

4. Šalių sutarties laisvė, *inter alia* švelnioji teisė (angl. *soft law*), nors yra reikšmingas įrankis švelninant nesamo unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo sukuriamus padarinius, visgi ji nėra pakankama sprendžiant multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo problemą: šalys nėra visiškai laisvos neribotai susitarti dėl sutarčiai taikytinos teisės ar dėl šalių santykiams sutarties pagrindu taikytinų taisyklių, kas lemia, kad nėra galimybės visais atvejais šalių susitarimu sukurti unifikuotą teisinį režimą sudaromai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai.

5. Siekiant unifikuoto multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo, neabejotina, nauja tarptautinė konvencija, skirta šiems vežimams būtų geriausias instrumentas tikslui pasiekti. Nors, dėl gausaus tarptautinio vienaarūšio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo, nauja konvencija nėra pajėgi užtikrinti teisinio reguliavimo unifikavimą visais atvejais, pasinaudojus tarptautinėje teisėje egzistuojančiais kolizijų sprendimo įrankiais konvencijos taikymas galėtų būti pakankamai platus, kad ji pasiektų keliamą unifikavimo tikslą. Visgi, nepaisant siekiamybės, realistiškai vertinant, yra abejotina, kad galimybė sukurti naują tarptautinę multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojančią konvenciją, šiuo metu yra reali. Ypatingai tas pasakytina atsižvelgiant į pasiūlymus dėl MTO civilinės atsakomybės, kuriems, manytina, nepritartų didelė dalis krovinių vežimo sektoriaus atstovų.

6. Siekiant greito ir efektyvaus egzistuojančios multimodalinio krovinių vežimo reglamentavimo problematikos sprendimo bei multimodalinio krovinių vežimo unifikavimo Europos Sąjungos mastu, Europos Sąjunga turėtų priimti vidinį teisės aktą reglamentuojantį multimodalinius krovinių vežimus regioniniu lygmeniu. Toks teisinis reguliavimas galėtų pasiekti reikšmingų rezultatų unifikuojant multimodalinius krovinių vežimus Europos Sąjungoje bei didinant jų dalyvių teisinį tikrumą. Pirmiausia, toks teisinis reguliavimas galėtų įtvirtinti vieningą multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimą valstybėse narėse ir tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo sutarties tiesioginio taikymo srities vieningą vertinimą. Antra, toks teisinis reguliavimas įtvirtintų vieningą teisinį režimą Europos Sąjungoje nepriklausomai nuo taikytinos

nacionalinės teisės. Trečia, toks reguliavimas Europos Sąjungoje iš esmės užtikrintų unifikuotą teisinį reguliavimą multimodalinio krovinių vežimo sutarties atveju.

ŠALTINIAI IR LITERATŪRA

Tarptautiniai susitarimai

1. 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės).
2. 1929 m. spalio 12 d. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifیکavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-414.
3. 1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). *Valstybės žinios*, 2002, nr. 88-3773.
4. 1955 m. rugsėjo 28 d. protokolas „Protokolas apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifیکavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimą“. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-413.
5. 1956 m. gegužės 19 d. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932.
6. 1961 m. rugsėjo 18 d. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifیکavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-415.
7. 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 13-480.
8. 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis su visais vėlesniais pakeitimais (COTIF) (Valstybės Žinios, 2008, Nr. 1-1).
9. 1999 m. gegužės 28 d. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 174-6435.

ES teisės aktai

10. 2007 m. gruodžio 13 d. Lisabonos sutartis, iš dalies keičianti Europos Sąjungos sutartį ir Europos bendrijos steigimo sutartį pasirašyta Lisabonoje. *OJ C 306, 17.12.2007.*
11. 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimas 2001/539/EB. *OL L 194, p. 38.*
12. Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybės organizacijos susitarimas dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu. *L 05, 2013-02-23.*
13. 2015 m. spalio 8 d. Tarybos sprendimas (ES) 2015/1878, kuriuo leidžiama atitinkamai Belgijos Karalystei ir Lenkijos Respublikai ratifikuoti Budapešto konvenciją dėl krovinių vežimo vidaus vandens keliais sutarties (CMNI), o Austrijos Respublikai prie jos prisijungti. *OJ L 276, 21.10.2015.*
14. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo, *OJ L 12, 16.1.2001.*
15. 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikytinos teisės (Roma I), *OJ L 177, 2008-07-04.*
16. 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo, *OJ L 351, 2012-12-20.*
17. 2010 m. liepos 6 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl darniojo ateities transporto (2009/2096(INI), *C 351E, 2011-12-02.*
18. 2010 m. gegužės 5 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. (2009/2095(INI)) Nr. 2011/C 81 E/03. *OJ C 81E, 15.3.2011.*

Lietuvos Respublikos teisės aktai

19. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.
20. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 72-2489.
21. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772.
22. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 105-2393.
23. Lietuvos Respublikos 2017 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas. TAR, 2016, Nr. 2016-29882.
24. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos prisijungimo prie Konvencijos dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės, pateiktos pasirašyti 1980 m. birželio 19 d. Romoje, ir prie Pirmojo ir Antrojo protokolų dėl Europos Bendrijų Teisingumo Teismo įgaliojimų aiškinti šią konvenciją ratifikavimo. *Valstybės žinios*, 2006, nr. 75-2847.
25. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 101-2300.
26. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas. *Valstybės žinios*, 1999, nr. 60-1948.
27. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (Lietuvos Aidas, Nr. 215; 1991, Nr. 30-804; Žin., 2002, Nr. 29-1034).
28. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF)“. *Valstybės žinios*, 1994, nr. 99-1989.

Užsienio teisė

29. Estijos prievolių įstatymas. [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/506112013011/consolide>>.
30. Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>>.

Travaux préparatoires ir kiti su teisiniu reglamentavimu susiję dokumentai

31. 1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo 2016 m. liepos 1 d. redakcija [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 26 d.]. Prieiga per internetą: <http://en.osjd.org/doco/public/en?STRUCTURE_ID=5068&layer_id=4581&refererLayerId=4621&id=67&print=0>.
32. 1957 m. kovo 25 d. Romos sutartis.
33. 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių gabenimo jūra konvencija [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf>.
34. 1980 m. gegužės 24 d. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos konvencija. *Convention on International Multimodal Transport of Goods* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf>.
35. 1986 m. vasario 17 d. suvestinis Europos aktas.
36. 1992 m. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos ir Tarptautinių prekybos rūmų Multimodalinio transporto dokumentų taisyklės [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf>.
37. 2008 m. gruodžio 11 d. Jungtinių tautų konvencija dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinių vežimo visiškai arba iš dalies jūra.

38. Budapešto konvencija dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais sutarties [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf>>.
39. Europos Komisija. Pasiūlymas. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I). COM/2005/0650 final [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52005PC0650>>.
40. Europos Komisijos Baltoji knyga. *European transport policy for 2010: time to decide*. COM(2001) 370 final, 2001-09-12.
41. Europos Komisijos Baltoji knyga. *Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*. COM/2011/0144 final, 2011-03-28.
42. Europos Komisijos Baltoji knyga. *The future development of the common transport policy – A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. COM (92) 494 final, 1992-12-02.
43. Europos Komisijos komunikatas. *Intermodality and intermodal freight transport in the European Union – a system's approach to freight transport – Strategies and action to enhance efficiency, services and sustainability*. COM (97) 243 final, 1997-05-19.
44. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Report of UNCITRAL, Forty-first Session* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/555/08/PDF/V0855508.pdf?OpenElement>>.
45. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Report of working group II (Transport law) on the work of its twelfth session A/CN.9/544* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V04/513/34/PDF/V0451334.pdf?OpenElement>>.
46. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *Report of working group III (transport law) on the work of its Twenty-first session (Vienna, 14-25,*

January 2008), A/CN.9/645 [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/507/44/PDF/V0850744.pdf?OpenElement>>.

47. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea]*. Joint proposal by Australia and France on freedom of contract under volume contracts [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V06/542/55/PDF/V0654255.pdf?OpenElement>>.

48. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea]. Proposal by the United States of America* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/869/05/PDF/V0386905.pdf?OpenElement>>.

49. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. *UNCITRAL Document A/CN.9/WGIII/WP.56* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement>>.

50. Jungtinių Tautų Tarptautinė prekybos teisės komisija. UNCITRAL Working Group III (Transport Law). *Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea]. Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V03/864/81/PDF/V0386481.pdf?OpenElement>>.

Monografijos, studijos, disertacijos

51. AIKENS, R., LORD, R., BOOLS, M. *Bills of Lading*. 2nd ed. London: Informa Law from Routledge, 2016.

52. ASARIOTIS, R. *et al. Intermodal Transport and Carrier Liability*. Luxembourg: European Communities, 1999.

53. BASEDOW, J. *Internationale multimodale gütertransporte* iš LAGONI, R., PASCHKE, M. eds. *Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber*. Hamburg: LIT, 1999.
54. BAUGHEN, S. *Shipping law*. 6th ed. London: Routledge, 2015.
55. BASK, A., EFTESTØL-WILKEKMSSON, E. *Is harmonised liability system a necessary Prerequisite for European Multimodal Transport? The Finnish Logistic Service Providers` Point of view* iš MAENPAA, O. et. al. *Oikeuden Historiaasta Tulevaisuuden Eurooppaan*, Suomalainen Lakimiesyhdistys, 2014.
56. BĚLOHLAVEK, A. J. *Rome Convention, Rome I Regulation*. New York : Juris, 2010.
57. BERLINGIERI, F. ed. *The Travaux Préparatoires of the Hague and Hague-Visby Rules*. Antwerp: CMI, 1997.
58. BUGDEN, P. M., LAMONT-BLACK, S. *Goods in transit*. London: Sweet&Maxwell, 2013.
59. BULL, H. J., FALKANGER, T., DAEHLIN, B., LAZIRADIS, S. eds. *Multimodal Transport, in Transport Law in Norway*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2013.
60. CALLIESS, G. P. ed. *Rome regulations: commentary on the European rules of the conflict of laws*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law Internat., 2011.
61. CARR, I. *International trade law*, 5th ed. London: Routledge, 2014.
62. CHUAH, J. *Law of international trade. Cross-border commercial transactions*, 4th ed. London: Thomson Sweet &Maxwell, 2009.
63. CLARKE, M. A. *Contracts of Carriage by Air*. London: Informa Law from Routledge, 2010.
64. CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 6th ed. London: Informa Law, 2014.
65. CLARKE, M. A., YATES, D. *Contracts of carriage by land and air*. London: LLP, 2004.
66. CONSTENLA, P. *Towards A Euro-Maritime contract law?* iš VERHYEN, W., SMEELE, F., HOEKS, M. eds. *Common core, PECL and DCFR: could they*

change shipping and transport law? Cambridge; Antwerp; Portland: Intersentia, 2015.

67. CORTEN, O., KLEIN, P. eds. *The Vienna conventions on the law of treaties. A commentary. Vol I.* New York: Oxford university press, 2011.

68. CRAIG, G., DE BURCA, G. *EU Law*, 6th ed. Oxford : Oxford Univ. Press, 2015.

69. CREMONA, M. *A triple braid: Interactions between International Law, EU Law, and Private Law* iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU.* Oxford: Oxford Univ. Press, 2016.

70. DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law.* Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2011.

71. DEBATTISTA, C. *Bills of Lading in Export Trade*, 3rd ed. Haywards Heath: Tottel, 2008.

72. DEMPSEY, P. S., MILDE, M. *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999.* Montreal: McGill Univ., Inst. of Air & Space Law, 2005.

73. DE WITT, R. *Multimodal transport.* London: LLP, 1995.

74. DÖRR, O, SCHMALENBACH, K. eds. *Vienna Convention on the law of treaties, a commentary.* Heidelberg, Dordrecht, London, New York: Springer 2012.

75. DRAZDAUSKAS, S. *Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei.* Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2008.

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

77. EDER, B. *Scrutton on charterparties and bills of lading.* 22nd ed. London: Sweet & Maxwell, 2011.

78. EDWARD, D. A. O., LANE, R. C. *Edward and Lane on European Union Law.* Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2013.

79. EECKHOUT, P. *EU External Relations Law*, 2nd ed. Oxford: OUP Oxford, 2011.
80. EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *European sustainable carriage of goods: the role of contract law*. New York: Routledge, 2016.
81. EGGERS MACDONALD, P. J. S. *Carriage by land* iš GUEST, A. G. g.ed. *Chitty on contracts*. London: Sweet & Maxwell , 2004.
82. FEBER, D. g. ed. *Multimodal transport: avoiding legal problems*. London: LLP, 1997.
83. FAGHFOURI, M. *Multimodal transport* iš ATTARD, D. J. g. ed. *The IMLI manual on international maritime law. Shipping law. Vol. II*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016.
84. FERRARI, F., LEIBLE, S. eds. *Rome I Regulation: the law applicable to contractual obligations in Europe*. München: Sellier European Law Publ., 2009.
85. FRANCO, S. *The external dimension of Rome I and Rome II: Neutrality or Schizophrenia?* iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016.
86. GINETIS, A. *Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2003.
87. GIRVIN, S. D. *Carriage of goods by sea*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2011.
88. GLASS, D.A. *Freight forwarding and multimodal transport contracts*. London: Informa, 2012.
89. GOLDBY, M. Bills of Lading iš ATTARD, D. g. ed. *The IMLI manual on international maritime law. Shipping law. Vol. II*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2016.
90. GOLDBY, M. *Electronic documents in maritime trade: law and practice*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2013.
91. GRUNDMANN, S. *Do EU Contract and Company Law have Global Reach?* Iš CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford University Press, 2016.

92. GÜNER-ÖZBEK, M. D. ed. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An Appraisal of the „Rotterdam Rules“*. Berlin: Springer.
93. HAAK, K., F. *The liability of the carrier under the CMR*. The Hague: Stichting Vervöradres, 1986.
94. HERBER, R. *The German legislation on multimodal transport. Why did it come true and has it worked out well?* İŞ SCHELIN, J. ed. *Future logistics and transport law*. Stockholm: University of Stockholm, 2008.
95. HOEKS, M. *Liability, Jurisdiction an enforcement issues in international road carriage: CMR carrier liability in the Netherlands and Germany and the influence of the EU* İŞ SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.
96. HOEKS, M. *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Rotterdam: Erasmus Univ., 2009.
97. HOEKS, M., *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010.
98. HONKA, M. *Matters not governed by this Convention* İŞ VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2010.
99. HU, J. Z. *Transport law in China*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law Internat., 2015.
100. JOHANSSON, S. O. *An Outline of Transport Law – International Rules in Swedish Context*. 2nd ed. Stockholm: Jure Förlag. 2014.
101. LEGROS, C. *Transport Law in France*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2012.
102. LELOUDAS, G. *Multimodal Transport under Warsaw and Montreal convention regimes: A velvet revolution?* İŞ SOYER, B., TETTENBORN, A.

eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.

103. LORENZON, F. *Multimodal Transport Evolving: Freedom and Regulation Three Decades after the 1980 MTO Convention* iš CLARKE, M. ed. *Maritime law evolving: thirty years at Southampton*. Oxford: Hart, 2012.

104. KARAN, H. *The carrier's liability under international maritime conventions*. Lewiston, New York: Mellen Press, 2004.

105. KLAMERT, M. *The principle of loyalty in EU law*. Oxford: OUP Oxford, 2014

106. KOLLER, V. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 6th ed. München: Beck, 2007.

107. KOLLER, I. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 8th ed. München: Beck, 2013.

108. KOLLER, V. *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 9th ed. München: Beck, 2016.

109. KOUTRAKOS, P. *EU international relation law*, 2nd ed. Oxford: Hart Publishing, 2015.

110. KOZUBOVSKAYA PELLE, A. *Could The DCFR Be an answer to the lack of harmonisation in the field of forwarding law? – Legal qualification* iš VERHYEN, W., SMEELE, F., HOEKS, M. eds. *Common core, PECL and DCFR : could they change shipping and transport law?* Cambridge; Antwerp; Portland: Intersentia, 2015.

111. LAVALLE, J. ed. *The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined*. New York: Informa Law from Routledge, 2014.

112. LELOUDAS, G. *Risk and liability in air law*. London: Informa, 2009.

113. LEVINSON, M. *The Box: How the shipping Container made the world smaller and the world economy bigger*. New Jersey: Princeton Univ. Press, 2006.

114. LIMANTAS, M. *Mišrūs susitarimai Europos Sąjungos teisės sistemoje*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2014.

115. LOCK, T. *The European court of justice and international courts*. Oxford: Oxford Univ. Press., 2015.
116. *Multimodal Transport: the 1980 U.N. Convention: Papers of a One Day Seminar: Southampton University, Faculty of Law, 12th September 1980*. Southampton: Southampton University, 1980.
117. MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. eds. *European commentaries on private international law - ECPII: commentary*. Köln: Otto Schmidt, 2016.
118. MESSENT, A., GLASS, D.A. *CMR: Contracts for the international Carriage of Goods by Road*, London: LLP, 2000.
119. MICHAELS, R. *Non-State Law in the Hague Principles on Choice of Law* iš PURNHAGEN, K, VAN ZEBEN, J. eds. *Studies in European Economic Law and Regulation*. Switzerland: Springer International Publishing, 2014.
120. MIKELĖNAS, V., VILEITA, A., TAMINSKAS, A. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos*. Vilnius: Justitia, 2001.
121. MOENS, G., TRONE, J. *Commercial law of European Union*. Dordrecht, Heidelberg, London, New York: Springer, 2010.
122. NIKAKI, T. *The Quest for an international multimodal transport convention: does the CMR liability system fit the bill?* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.
123. NIKITINAS, V. *Vežėjo geležinkelio transportu civilinės teisės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2013.
124. ÖZDEL, M. Multimodal Documents in International Sale of Goods. *International company and commercial law review*, 2012.
125. POSNER, R. A. *Economic analysis of law*, 8th ed. Austin: Wolters Kluwer Law & Business, 2011.
126. PTASHENCHUK, O. *International legal problems of modern merchant shipping* iš *Collection of materials of the First International Research and*

Practice Conference. Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine: Vol. 1.

127. RAMBERG, J. *The Law of Transport Operators: In international Trade*. Stockholm: Norstedts Jur., 2005.

128. RAMBERG, J. *Unification of transport law: difficulties and possibilities* iš *Scritti in Onore di Francesco Berlingieri*. Vol. II. Genova: 2010.

129. RAMMING, K. *Hamburger Handbuch zum Binnenschiffahrtsfrachtrecht*. Munchen: Beck, 2009.

130. RIPERT, G., HORNER, D., LEGREZ, D. *Second International Conference on Private Aeronautical Law, October 4-12, 1929, Warsaw – Minutes*. New Jersey: Rothman, 1975.

131. RITTLER, T. *Handelsgesetzbuch (HGB)*. Gründau, 2015.

132. REYNOLDS, F. *The liability of freight forwarders* iš SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.

133. SCHELIN, J. *CMR liability in a law and Economic perspective* iš WAHLGREN, P. ed. *Maritime & Transport Law: Bar Associations*. Stockholm: Institute for Scandinavian Law, 2004.

134. SCHMIDT, K. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*. München: Beck, 2014.

135. SCHÜTZE, R. *European Union Law*. Cambridge: Cambridge Univ. Press., 2015.

136. SHAW, M. *International Law*, 5th ed. Cambridge: Cambridge university press, 2003.

137. SINCLAIR, I. ed. *The Vienna convention of the law of treaties: a commentary*. Manchester: Univ. Pr., 1984.

138. SPANJAART, M. *Multimodal transport law*. New York: Routledge, 2017.

139. STEPHAN, H. *Cologne Compendium on Air Law in Europe*. Köln: Heymann, 2013.

140. STURLEY, M. F. *Freedom of Contract and Carriage of Goods by Sea: A Retrospective on Shifting Attitudes from Hague to Rotterdam* iš SCHELIN, J.

ed, *General trends in maritime and transport law 1929 - 2009*. Stockholm: Jure, 2009.

141. STURLEY, M. *Scope of application in the Rotterdam rules* iŝ VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2010.

142. STURLEY, M. F. *The legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux préparatoires of the Hague Rules*. Littleton, Colo: Rothman, 1990.

143. TETLEY, W. *Marine cargo claims. Vol. 1. Chapters 1 to 31*, 4th ed. Cowansville: Thomson Carswell, 2008.

144. TETLEY, W. *Marine cargo claims. Vol. 2. Chapters 32 to 46*, 4th ed. Cowansville : Thomson Carswell, 2008, p. 1694.

145. TETTENBORN, A. *Bills of lading, multimodal transport documents, and other things* iŝ SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.

146. THOMAS, D. R. *International Sale Contracts and multimodal transport documents: two issues of significance* iŝ SOYER, B., TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.

147. TIMMERMANS, C. *The specificity of Private Law in EU External Relations: The Area of Freedom, Security and Justice* iŝ CREMONA, M., MICKLITZ, H. W. eds. *Private law in the external relations of the EU*. Oxford: Oxford University Press, 2016.

148. TOMKINS, G. N. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law Internat., 2010.

149. TREITEL, G., REYNOLDS, F. G. *Carver on Bills of Lading*, 3rd ed. London: Sweet & Maxwell, 2012.

150. VERHYEN, W. *Harmonisation instruments: the way forward for forwarding law?* iš VERHYEN, W., SMEELE, F., HOEKS, M. eds. *Common core, PECL and DCFR : could they change shipping and transport law?* Cambridge; Antwerp; Portland: Intersentia, 2015.

151. WOUTERS, J., COPPENS, D., DE MEESTER, B. *The European Union's External Relations after the Lisbon Treaty* iš GRILLER, S., ZILLER, J. eds. *The Lisbon Treaty: EU Constitutionalism without a Constitutional Treaty?* Vienna: Springer Vienna, 2008.

Straipsniai

152. AMBRASIENĖ, D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, Nr. 55(47), 2004.

153. ATAMER, K. Construction problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime performing parties. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2010.

154. BERLINGIERI, F. A comparative analysis of the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 14 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf>.

155. BOKAREVA, O. Carriage of goods through multimodal transportation: in search of international and regional harmonisation. *The Journal of International Maritime Law*, 2015.

156. BUGDEN, P. M. Freight forwarder – agent or carrier? Categories of forwarding contracts. *The journal of international law*, Vol. 6, 2015.

157. CIOAREC. V. CIM Consignment Note for Combined Transport: Rail Waybill or Combined Transport Document? [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=461>.

158. CLARKE, M. A., The shape of the convention on the carriage of goods. *European transport law*, 2015.

159. CLARKE, M. A. The Transport Goods in Europe: Patterns and problems of Uniform law. *Lloyd's Maritime Comm. Law Quart*, 1999.
160. CREMONA, M. Member States as Trustees of the Community Interest: Participating in International Agreements on Behalf of European Community. *EUI Working Paper Law*, Vol. 17, 2009.
161. CZERWENKA, B. Das Budapester Übereinkommen (CMNI). *TrasnpR*, 2001.
162. CZEPELAK, M. The Law Applicable to the Contract of Carriage under the Rome I Regulation. *Czech yearbook of international law*, 2010.
163. DIAMOND, A. The Hague-Visby Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1978.
164. DIAMOND, A. The Rotterdam Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2009.
165. ECKARDT, T., STEGER, A., ROSING, J., DAWSON, G. W., Ylikantola, T., ECKOLDT, J, GARCIA, L. A., SCHMITT, M., HINDERLING, R. Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply? *European Journal of Commercial Contract Law*, Vol. 2, No. 3, 2010.
166. EFTESTØL-WILHELMSSON, E. The Rotterdam Rules in a European multimodal context. *Journal of Maritime Law*, Vol. 16, No. 4, 2010.
167. GLASS, D. A. Meddling in the multimodal muddle? – a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 2006.
168. GLASS, D., NAIR, M. Towards Flexible Carriage Documents? Reducing the Need for Modally distinct Documents in international Goods transport. *The journal of international maritime law*, Vol. 15, 2009.
169. JASUTIENĖ, L. Krovinio siuntėjo jūrų transportu pareigos ir atsakomybė: jungtinių tautų konvencijos dėl sutarčių dėl tarptautinio krovinų vežimo visiškai arba iš dalies jūra analizė. *Socialinių mokslų studijos*, Nr. 4(3), 2012.
170. JESSEN, H., WERNER, M. J., NTOVAS, A. eds. *EU maritime transport law*. Deventer; Leuven: Claeys & Casteels Law Publishers, 2016.

171. FAGHFOURI, M. International Regulation of Liability for Multimodal Transport – In Search of Uniformity. *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 5, No.1, 2006.
172. FAWCETT, J.J., HARRIS, J.M., BRIDGE, M. *International sale of goods in the conflicts of laws*. Oxford: OUP, 2005, p. 678; BAATZ, Y. ed. *Maritime law*. London: Routledge, 2014.
173. HANCOCK, C. Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods. *The Journal of International Maritime Law*, 2008.
174. HARTENSTEIN, O, Die bestimmung des Teilstreckenrechts im multimodaltransportvertrag. *TranspR*, 2005.
175. HERBER, R. Neue Entwicklungen im Rechts des Multimodaltransports. *TranspR*, 2006.
176. KIRCHHOF, G. *Der Luftfrachtvertrag als Multimodaler Vertrag im Rahmen des Montrealer übereinkommen*. *TranspR*, 2007.
177. KONING, I. How the Montreal Convention yields to the German Freight Forwarders` Conditions: The decision of the German Bundesgerichtshof of 22 July 2010 (I ZR 194/08). *TranspR*, 2011.
178. LANNAN, K. Behind the Numbers: the limitation on carrier Liability in the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 2009.
179. LEEBRON, D. L. Claims for Harmonisation, A theoretical Framework. *Canadian Business Law Journal*, Vol. 27, 1996.
180. LEGROS, C. The Law applicable to freight-forwarding contracts: the implications of Haeger & Schmidt. *The Journal of international maritime law*, Vol. 21, No. 6, 2015.
181. LELOUDAS, G. Door-to-door application of international air law conventions: commercially convenient but doctrinally dubious. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 2015.
182. LOJDA, J. The impact of CMR on Multimodal Transport. *Czech yearbook of international law*, 2015.
183. LORENZON, F. From sails to drones: time to reconsider a uniform liability regime for multimodal transport? *International Maritime Law*, 2015.

184. MANKOWSKI, P. EuGVVO, Brüssel Ia-VO und Spezialübereinkommen. *TranspR*, 2014.
185. MANKOWSKI, P. The Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract. *European Journal of Commercial Contract Law*, Vol. 2, No. ½, 2010.
186. MARIN, J. *The harmonization of liability regimes concerning loss of goods during multimodal transport* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 14 d.]. Prieiga per internetą: <<https://bib.irb.hr/datoteka/658575.Marin.pdf>>.
187. MARTEN, B. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Treaty Change Approach. *Tulane Maritime Law Journal*, 2012.
188. MARTEN, B. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Minimalist Approach. *European Transport Law*, Vol. 47, No. 2, 2012.
189. MITKEVIČIUS, V. *Krovinių vežėjo neatsargumas kaip neribotos civilinės atsakomybės taikymo pagrindas*. *Teisė*, Nr. 101, 2016.
190. MITKEVIČIUS, V., Multimodalinio krovinių vežimo teisinis (ne)reguliavimas Lietuvoje. *Teisė*, Nr. 105, 2017.
191. MIZARAS, V. *Teisiniai atstovavimo santykiai: prokūros samprata ir ypatumai*. *Justitia*, 2007, Nr. 1 (63).
192. NASSERI, K. The Multimodal Convention. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 19, No. 2, 1988.
193. NIKAKI, T. Bringing Multimodal Transport Law into the new century: is the uniform liability system the way forward. *The journal of air law and commerce*, Vol. 78, No. 1, 2013.
194. NIKAKI, T. The carrier`s duties under the Rotterdam rules: better the devil you know? *Tulane Maritime Law Journal*, 2010, Vol. 35, No. 1.
195. NIKAKI, T. The UNCITRAL draft instrument in the carriage of goods [wholly] or [partly][by sea]: multimodal at last or still at sea? *Journal of Business Law*, 2005.
196. NIKITINAS, V. Vežėjo civilinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. *Teisė*, Nr. 84, 2012.

197. PALLARÉS, L. S. A Brief Approach to The Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2011.
198. RABE, D. Auswirkungen des neuen Frachtrechts auf das Seefrachtrecht. *TranspR*, 1988.
199. RAMBERG, J. Freedom of contract in maritime law. *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 1993.
200. RAMBERG, J. The Future Laws of Transport Operators and Service providers. *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 46, 2004.
201. RAMBERG, J. The future of international unification of transport law. *Scandinavian Studies in Law*, Vol. 41, 2001.
202. RAMMING, K. Probleme der Rechtsanwendung im neuen Recht der Multimodalen Beförderung. *TranspR*, 1999.
203. RASMUSSEN, U. L. *Additional provisions relating to particular stages of carriage* iš VON ZIEGLER, A., SCHELIN, J., ZUNARELLI, S. *The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly Or Partly by Sea*. The Netherlands: Kluwer Law International, 2010.
204. RICHARDSON, J. *The Hague and Hague-Visby rules*. London: Lloyd's of London Press, 1998.
205. RØSÆG, E. The Rotterdam Rules as a model for Multimodal Transport Law. *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. ½.
206. SADIKOV, O. N. *Conflicts of Laws in International Transport Law* iš Hague Academy of International Law. *Recueil Des Cours - Collected Courses*. Vol. 190. Dordrecht; Boston; Lancaster: Martinus Nijhoff Publishers, 1986.
207. SCHILLING, J. Jurisdiction over freight-forwarding contracts. *The Journal of international maritime law*, 2015.
208. SINKEVIČIUS, E. Krovinų vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. *Jurisprudencija*, Nr. 1(103), 2008.
209. SINKEVIČIUS, E. Susitariančio vežėjo automobilių keliais atsakomybės už subvežėją teoriniai ir praktiniai aspektai. *Jurisprudencija*, Nr. 12 (102), 2007.

210. SMEELE, F. Legal conceptualisations of the freight forwarder: some comparative reflections on the disunified law of forwarding. *International maritime law*, Vol. 21, Nr. 6, 2015.
211. SPANJAART, M. Godafoss, the applicability of CMR within multimodal contracts of carriage. *TranspR*, 2012.
212. SPANJAART, M. The successive carrier: A relic from the past. *Uniform Law Review*, Vol. 21, No. 4, 2016.
213. STURLEY, M. F. Reflections on fifty years of revolutionary and Glacial change in the shipping industry. *European transport law*, 2015.
214. TAKAHASHI, K. Damages for breach of a choice-of-court agreement. *Yearbook of private international law*, Vol. 57, 2008.
215. THEUNIS, J. *International Carriage of goods by road <CMR>*. London: Lloyd's of London Pr., 1987.
216. THOMAS, R. Multimodalism and Through Transport – Language, Concepts and Categories. *Tulane Maritime Law Journal*, 2013.
217. ULFBECK, V. The Air/Road Combination in Recent European Case Law. *Transportrecht*: 2010.
218. VAN DER ZIEL, G. Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 2009.
219. VERHEYEN, W. EEX(bis) and CMR: the return of parallel proceedings? *European Transport Law*, 2015.
220. VERHEYEN, W. Fleximodal Contracts and CMR: Belgian approach. *The Journal of International Maritime Law*, 2012.
221. VERHEYEN, W. Freight integration: what is the way forward? *European Transport Law*, 2014.
222. VERHEYEN, W. Forum clauses in carriage contracts after Brussels I (bis) Regulation: procedural (un)certainty? *The Journal of International Maritime Law*, Vol. 21, 2015.
223. VERHEYEN, W. National judges as gatekeepers to the CMR Convention. *Uniform Law Review*, Vol. 21, No. 4, 2016.

224. VERMOOIJ, N. W. Rome I: The Update on the Law Applicable to Contractual Obligations in Europe. *Columbia Journal of European Law*, 2009.
225. WILSON, J. F. *Carriage of goods by sea*, 7th ed. Harlow; Munich: Pearson Longman, 2010.
226. ZELENKA, R., LOTRIČ, T., BUŽAN, E. Multimodal Transport Operator Liability Insurance Model. *Scientific Journal on Traffic and Transportation Research*, Vol. 23, No. 1, 2011.
227. ZWEIGERT, K., KROPHOLLER, J. eds. *Sources of international uniform law*. The Netherlands: A. W. Sijthoff-Leiden, 1973.

Informacinė literatūra ir kiti šaltiniai

228. BERLINGIERI, F. *An analysis of two recent commentaries on the Rotterdam rules* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://www.comitemaritime.org/Uploads/An%20analysis%20of%20two%20recent%20commentaries%20of%20the%20RR-F.Berlingieri.pdf>>.
229. CLARKE, M. A., HERBER, R., LORENZON, F., RAMBERG, J. *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC). Final Report Task B: Intermodal liability and documentation* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 24 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Intermodal%20liability%20and%20documentation.pdf>>.
230. Europos Komisija. *Intermodal Transportation and Carrier Liability* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 29 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://bookshop.europa.eu/en/intermodal-transportation-an-carrier-liability-pbC32599285/>>.
231. Europos komisijos internetinis puslapis. *Transportas* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 20 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/overview.html>>.
232. Europos Komisija. *Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl tarptautinių siuntinių pristatymo paslaugų COM(2016) 285 final*

[interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-285-EN-F1-1.PDF>>.

233. Europos Komisija. *Study on intra-community cross-border parcel delivery* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/14205>>.

234. Europos Komisijos statistikos portalas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 23 d.]. Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en>.

235. Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/. *Study on the details and added value of establishing a (optional) single transport (electronic) document for all carriage of goods, irrespective of mode, as well as a standard liability clause (voluntary liability regime), with regard to their ability to facilitate multimodal freight transport and enhance the framework offered by multimodal waybills and or multimodal manifests* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 3 d.]. Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2009_05_19_multimodal_transport_report.pdf>.

236. Europos Komisijos tarnybų darbinis dokumentas. Lydimasis dokumentas Komisijos komunikatas. *Krovininio transporto logistikos veiksmų plano poveikio vertinimo santrauka COM(2007) 607 final* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2007/sec_2007_1320_en.pdf>.

237. Ekonominio bendradarbiavimo ir vystymosi organizacija. *Glossary of Statistical Terms* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-glossary-of-statistical-terms_9789264055087-en>.

238. Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija. *Possibilities for reconciliation and harmonization of civil liability regimes governing combined transport* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/0000-3e.pdf>>.

239. *Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.worldshipping.org/pdf/jointstatement.pdf>>.
240. Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija. *Terminology on Combined Transport* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 2 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>>.
241. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija. *Commentary by the UNCTAD Secretariat on Draft Instrument on Transport Law* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd4.en.pdf>>.
242. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija. *Final act of the United Nations Conference on a Convention on international multimodal transport of goods* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 25 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf>.
243. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003. *Multimodal transport: The feasibility of an international legal instrument* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf>.
244. MAGNUS, U., MANKOWSKI, P. *Joint response to the green paper on the conversion of the Rome Convention of 1980 on the law applicable to contractual obligations into a community instrument and its modernization. COM (2002) 654 final* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 29 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/justice/news/consulting_public/rome_i/contributions/university_hamburg_en.pdf>.
245. Tarptautinė gabenimo geležinkeliais organizacija. *CIM taisyklių aiškinamasis pranešimas AG 12/13 Add. 5* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 25 d.]. Prieiga per internetą:

<http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_e_Consolidated_Explanatory_report.pdf>.

246. The implementation of Rotterdam Rules in the Norwegian Maritime Code. *Norwegian public report 2012:10*. [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. lapkričio 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.regjeringen.no/contentassets/3abe8d53790e49419da24558889d0656/no/pdfs/nou201220120010000dddpdfs.pdf>>.

247. Tarptautinis Jūrų Komitetas. *Yearbook 2000* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>>.

248. The Law Commission and The Scottish Law Commission. *Rights of suit in respect of carriage of goods by sea*. London: HMSO, 1991.

249. UNCITRAL. *Hamburgo taisyklių statusas* [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. rugpjūčio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html>.

Teisingumo Teismo praktika

250. Teisingumo Teismo 1964 m. liepos 15 d. sprendimas *byloje Nr. 6/64*.

251. Teisingumo Teismo 1970 m. gruodžio 17 d. sprendimas *byloje Nr. 11/70*.

252. Teisingumo Teismo 1971 m. kovo 31 d. sprendimas *byloje Nr. 22/70*.

253. Teisingumo Teismo 1974 m. balandžio 30 d. sprendimas *byloje Nr. 181/73*.

254. Teisingumo Teismo 1979 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. 34/79*.

255. Teisingumo Teismo 1980 m. spalio 14 d. sprendimas *byloje Nr. 812/79*.

256. Teisingumo Teismo 1985 m. gegužės 22 sprendimas *byloje Nr. C-13/83*.

257. Teisingumo Teismo 1991 m. rugpjūčio 21 d. *nuomonė Nr. 2/91*.

258. Teisingumo Teismo 1996 m. gegužės 19 sprendimas *byloje Nr. C-25/94*.

259. Teisingumo Teismo 1997 m. vasario 20 d. sprendimas *byloje Nr. C-106/95*.

260. Teisingumo Teismo 1999 m. kovo 16 d. sprendimas *byloje Nr. C-159/97*.

261. Teisingumo Teismo 1999 m. lapkričio 23 d. sprendimas sujungtose *bylose Nr. C-369/96 ir C-376/96*.

262. Teisingumo Teismo 2000 m. liepos 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-84/98*.
263. Teisingumo Teismo 2001 m. gruodžio 6 d. nuomonė *Nr. 2/00*.
264. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-466/98*.
265. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-467/98*.
266. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-468/98*;
267. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-471/98*;
268. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-472/98*.
269. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-475/98*.
270. Teisingumo Teismo 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimas *byloje Nr. C-476/98*.
271. Teisingumo Teismo 2004 m. spalio 7 d. sprendimas *byloje Nr. 239/03*.
272. Teisingumo Teismo 2005 m. gruodžio 6 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-453/03, C-11/04, C-12/04 ir C-194/04.
273. Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas *byloje Nr. C-344/04*.
274. Teisingumo Teismo 2006 m. gegužės 30 d. sprendimas *byloje Nr. 459/03*.
275. Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 3 d. sprendimas *byloje Nr. C-308/06*.
276. Teisingumo Teismo 2008 m. rugsėjo 3 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-402/05P ir C-415/05P.
277. Teisingumo Teismo 2009 m. spalio 22 d. sprendimas *byloje Nr. C-301/08*.
278. Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-118/07*.
279. Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-533/08*.
280. Teisingumo Teismo 2011 m. lapkričio 17 d. sprendimas *byloje Nr. C-327/10*.

281. Teisingumo Teismo 2011 m. gruodžio 21 d. sprendimas *byloje Nr. C-366/10*.
282. Teisingumo Teismo 2012 m. liepos 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-154/11*.
283. Teisingumo Teismo 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-9/12*.
284. Teisingumo Teismo 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas *byloje Nr. C-452/12*.
285. Teisingumo Teismo 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-114/12*.
286. Teisingumo Teismo 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimas *byloje Nr. C-157/13*.
287. Teisingumo Teismo 2014 m. spalio 7 d. sprendimas *byloje Nr. C-399/12*.
288. Teisingumo Teismo 2014 m. spalio 23 d. sprendimas *byloje Nr. C-305/13*.
289. Teisingumo Teismo 2016 m. spalio 18 d. sprendimas *byloje C-135/15*.
290. Teisingumo Teismo *byla C-600/14*.
291. Generalinio advokato Mischo nuomonė Teisingumo Teismo 2002 m. liepos 4 d. *byloje Nr. C-62/98*.
292. Generalinio advokato Szpunar nuomonė Teisingumo Teismo 2016 m. spalio 18 d. *byloje Nr. C-135/15*.
293. Generalinio advokato Wahl nuomonė Teisingumo Teismo 2017 m. vasario 14 d. *nuomonėje Nr. 3/15*.
294. Generalinio advokato Szpunar nuomonė Teisingumo Teismo *byloje Nr. C-600/14*.

Lietuvos teismų praktika

295. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2000 m. gruodžio 21 d. *Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas, apibendrinimo apžvalga Nr. A2-14*.
296. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006*.
297. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. sausio 28 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-56/2008*.
298. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 17 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-218/2010*.

299. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-446/2010*. Teismų praktika, 2010, 34.
300. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. lapkričio 9 d. *nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-447/2010*.
301. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. spalio 26 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-437/2012*.
302. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. lapkričio 5 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-449/2012*.
303. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. gegužės 30 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-7-159/2013*.
304. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. balandžio 4 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-189/2014*.
305. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 gruodžio 2 d. *Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės taikymo sprendžiant jurisdikcijos nustatymo klausimą šeimos bylose apžvalga*.
306. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 18 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 3K-3-41-690/2016*.
307. Lietuvos Apeliacinio teismo 2011 m. balandžio 21 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 2-703/2011*.
308. Lietuvos apeliacinio teismo 2014 m. gruodžio 18 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 2A-1414/2014*.
309. Lietuvos apeliacinio teismo 2014 m. gegužės 8 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 2A-651/2014*.
310. Klaipėdos apygardos teismo 2013 m. lapkričio 7 d. nutartis *civilinėje byloje Nr. 2A-1441-265/2013*.

Užsienio teismų praktika

311. Anglijos Apeliacinio teismo sprendimas *civilinėje byloje Adler v. Dickson (The Himalaya)*. 2 Lloyd`s Rep. 267, 1955.
312. Anglijos apeliacinio teismo sprendimas *civilinėje byloje Gefco v. Mason*. 2 Lloyd`s Rep., 584 (C.A.), 1998.

313. Anglijos apeliacinio teismo sprendimas *civilinėje byloje Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*. 2 Lloyd`s Rep., 25, 2002.
314. Anglijos Aukštojo teismo sprendimas *civilinėje byloje Mayhev Foods v. Overseas Containers Ltd*. 1 Lloyd`s Rep. 317, 1984.
315. Anglijos Aukštojo teismo sprendimas *byloje Bhatia Shipping & Agencies Pvt. Ltd. V. Alcobex Metals Ltd*. 2 Lloyd`s Rep. 336, 2005.
316. Anglijos Karaliaus suolo teismo sprendimas *byloje Lickbarrow v Manson*.
317. Anglijos Karaliaus suolo teismo sprendimas *byloje Thermo Engineers Ltd v Ferrymasters Ltd*. 1 Lloyd's Rep 200, 1981.
318. Anglijos Lordų Rūmų sprendimas *civilinėje byloje Owners of Cargo on Board the Morviken v Owners of the Hollandia*. 1 A.C. 565, 1983.
319. Anglijos Lordų Rūmų sprendimas *civilinėje byloje Milor SRL and Others v. British Airways plc*. Q.B. 702, 1996.
320. Anglijos Lordų Rūmų sprendimas *civilinėje byloje Datec Electronic holdings ltd v United Parcels Service Ltd*. 2 Lloyd`s Rep., 114, 2007.
321. Austrijos Aukščiausiojo teismo 1994 m. liepos 13 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 70b586/93*.
322. Belgijos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. lapkričio 8 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. C.03.0510.N (TNT v. Mitsui Marine and Sony)*.
323. Belgijos Apeliacinio teismo 2011 m. spalio 10 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 2010/AR/875*.
324. Danijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. balandžio 23 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 120/2005 ir 138/2005 (Salmon Roe)*.
325. Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2004 m. lapkričio 9 d. sprendimas *byloje Nr. 02-1028 (Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.)*.
326. Jungtinių Amerikos Valstijų aukščiausiojo teismo 2010 m. birželio 21 d. sprendimas *byloje Nr. 08-1553 (KKK v. Regal-Beloit)*.
327. Kanados Federalinio teismo 1995 m. gegužės 29 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. T-651-93 (Bertex Fashions Inc. v. Cargonaut Canada Inc.)*.

328. Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2008 m. sausio 25 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. C06/257HR*.
329. Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2012 m. birželio 1 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. LJN - BV3678 (Godafoss)*.
330. Prancūzijos Kasacinio teismo 1988 m. vasario 16 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 86-18309*.
331. Prancūzijos Kasacinio teismo 1988 m. liepos 5 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 87-10566*.
332. Prancūzijos apeliacinio teismo 2012 m. rugsėjo 21 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 10/08157*.
333. Prancūzijos Bobigny komercinio tribunolo 1995 m. lapkričio 24 d. sprendimas *civilinėje byloje Les Mutelles du mans v. Transport Assistance Services (T.A.S.)*.
334. Roterdamo teismo 2014 m. rugpjūčio 20 d. sprendimas *byloje Nr. C/10/433821 /HA ZA 13-982*.
335. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2003 m. lapkričio 20 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 102/02 – I ZR 294/02*.
336. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2005 m. lapkričio 3 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 325/02*.
337. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2007 m. spalio 18 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 138/04*.
338. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. vasario 14 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 183/05*.
339. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas *civilinėje byloje I ZR 181/05*.
340. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2010 m. liepos 1 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 176/08*.
341. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2010 m. liepos 22 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 194/08*.
342. Vokietijos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. gruodžio 15 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 12/11*.

343. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2013 m. spalio 9 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. I ZR 115/12*.

344. Vokietijos Frakfurto apeliacinio teismo 2004 m. rugpjūčio 30 d. sprendimas *byloje Nr. 13 U 215/02*.

345. Ispanijos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. birželio 6 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 3/166*.

346. Ispanijos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. liepos 9 d. sprendimas *civilinėje byloje Nr. 40867*.