

MULTIMODALINIO KROVINIŲ VEŽIMO TEISINIS (NE)REGULIAVIMAS LIETUVOJE

Vilius Mitkevičius

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedros doktorantas
Saulėtekio al. 9, I rūmai, LT-10222 Vilnius, Lietuva
Tel. (+370 5) 236 6170
El. paštas: <vilius.mitkevicius@tf.vu.lt>

Straipsnyje analizuojamas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas Lietuvoje, multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytina teisė ir teikiama Lietuvos teisinio reglamentavimo tobulinimo siūlymų.

Author analyses legal regulation of multimodal carriage in the Republic of Lithuania and the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. The article contains suggestions how to improve the legal regulation in Lithuania as well.

Įvadas

Jau 1997 m. Europos Komisijos komunikate¹ buvo atkreiptas dėmesys, jog transporto sektorius įrodė, kad jis negali būti paliktas savireguliacijai: nuo 1970 m. iki 1997 m. krovininio transporto apimtis Europoje padidėjo 70 proc., o krovinių vežimo keliais rinkos dalis padidėjo nuo 50 iki 72 procentų². Krovinių gabenimas pradėjo kelti socialinių ir aplinkosaugos problemų. Kaip vienas iš šių problemų sprendimo būdų komunikate buvo įvardyti multimodaliniai vežimai. Atsižvelgiant į tai, jau 2001 m. baltojoje knygoje³ Europos Komisija eksplicitiškai įtvirtino siekį skatinti multimodalinio transporto plėtrą ir jo naudojimą, ypač skatinant transportavimo būdą, kai kelių transportu kroviniai yra gabenami tik trumpas atkarpas maršruto pradžioje ir pabaigoje. Požiūris į multimodalinius vežimus nepakito ir 2011 m. baltojoje knygoje⁴: Europos Komisija pažymėjo, kad vienas iš pagrindinių transporto sektoriaus tikslų yra plėtoti visų rūšių transporto sistemas, siekiant sukurti veiksmingą multimodalinio vežimo infrastruktūrą. Tam pritarta ir Europos Parlamento rezoliucijoje, pažymint, kad krovininio transporto vystymasis daug 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 maz-

¹ 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* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/aca85b2d-b937-46b3-bddc-d035137643c5/language-en>>.

² Europos Komisijos komunikatas. *Intermodality* <...>, p. 3.

³ Europos Komisijos baltoji knyga. *European transport policy for 2010: time to decide* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf>.

⁴ Europos Komisijos baltoji knyga. *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>>.

go prie kito⁵. Taigi vienas iš Europos Sąjungos pamatinių transporto politikos tikslų yra užtikrinti darnų ir tvarų transporto sektoriaus vystymąsi, o viena iš pagrindinių priemonių tam yra multimodalinių krovininių gabenimas ir jo plėtra.

Vis dėlto, priešingai keliamiems tikslams, iki 2017 m. tiek Europos Sąjungos lygmeniu, tiek tarptautiniu mastu nėra įtvirtinto unifikuoto teisinio multimodalinio krovininių vežimo reguliavimo mechanizmo, o jo poreikis yra akivaizdus. Nagrinėdama šį klausimą⁶, Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencija (toliau – UNCTAD) sukūrė klausimyną ir pateikė jį tiek valstybėms, tiek multimodalinio krovininių vežimo sektorių atstovams. Daugelis respondentų (83 proc.) nurodė, kad jie nemano esamą multimodalinių vežimų teisinį reguliavimą esant patenkinamą, pažymėta (76 proc. respondentų), kad dėl netinkamo reguliavimo yra patiriama papildomų draudimo, bylinėjimosi ir teisinių išlaidų, didinančių transportavimo išlaidas⁷. Net 92 proc. respondentų nurodė, kad jie norėtų naujo civilinės atsakomybės teisinio reglamentavimo multimodalinio krovininių vežimo metu. Panašų tyrimą 2009 metais atliko Europos Komisija⁸, jame dalyvavo 58 respondentai; 64 proc. iš atsakymus pateikusių subjektų pažymėjo, kad jie nėra patenkinti dabartiniu galiojančiu multimodalinių krovininių vežimo teisiniu reglamentavimu, be to, 76 proc. iš visų atsakiusių respondentų pažymėjo, kad teisinio reguliavimo trūkumas didina išlaidas, daugiausia dėl papildomų teisinių išlaidų, sąnaudų pildant skirtingus dokumentus⁹.

Objektyviai neišvengiamai didėjant multimodalinių vežimų apimčiai, yra ieškoma įvairių būdų spręsti susidariusią problemą. Viena vertus, kai kurios valstybės ją bando bent iš dalies išspręsti įtvirtindamos nacionalinį multimodalinio krovininių vežimo teisinį reguliavimą. Kita vertus, problema bandoma spręsti pasitelkiant švelniosios teisės (angl. *soft law*) priemones ir naudojant šalių susitarimo laisvės principą. Vis dėlto, viena, šios priemonės negali pakeisti bei nurungti tarptautinės ir nacionalinės teisės, antra, jos nėra pakankamos, nes dažnai šalys tiesiog sudaro multimodalinio krovininių vežimo sutartį joje neapardamos visų kylančių klausimų ir palikdamos kompetentingam teismui spręsti šalių santykiams taikytinos teisės klausimą.

Atsižvelgiant į tai, straipsnyje yra vertinamas multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai Lietuvoje taikytinas teisinis reguliavimas. Tyrimu siekiama ne tik įvertinti šį reguliavimą, bet ir pateikti galimo jo tobulinimo pasiūlymų. Siekiant šio tikslo yra i) atliekama Lietuvos multimodalinio krovininių vežimo teisinio reguliavimo analizė; ii) vertinamos multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai taikytinos teisinės nuostatos, iš jų tarptautinių vienanūšių krovininių vežimo konvencijų tiesioginis taikymas tarptautinei multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai ir su taikytinų nuostatų nustatymu susijusi problematika; iii) analizuojamas galimas multimodalinio krovininių vežimo teisinio reguliavimo tobulinimas Lietuvos teisėje.

⁵ 2010 m. liepos 6 d. Europos Parlamento rezoliucija Nr. 2009/2096(INI). *Dėl darniojo ateities transporto (2009/2096(INI))* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2010-0260+0+DOC+XML+V0//LT>>.

⁶ 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/sdte1b20031_en.pdf>.

⁷ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003. *Multimodal* <...>, p. 11.

⁸ 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>.

⁹ Europos Komisijos studija TREN/CC/01-2005/LOT1/. *Study* <...>, p. 113.

Tyrimo metu daugiausia remtąsi užsienio mokslininkų darbais (M. Hoeks, M. A. Clarke, E. Efstøl-Wilhelmsson, W. Verheyen), užsienio valstybių teisėje įtvirtintu teisiniu reguliavimu bei *Quantum*¹⁰, *Vokietijos Aukščiausio Teismo Nr. I ZR 181/05*¹¹ bei *Godafoss*¹² bylomis. Kartu atsižvelgta į V. Nikitino, O. Drobitko, D. Ambrasienės, V. Sinkevičiaus darbus, kuriuose tam tikrais aspektais yra nagrinėjami multimodalinio krovinų vežimo teisinio reguliavimo klausimai. Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad dar 2006 m. O. Drobitko savo disertacijoje pateikė multimodalinio krovinų vežimo teisinio reguliavimo tobulinimo Lietuvoje pasiūlymų. Įstatymų leidėjas į tai iki šiol nėra atsižvelgęs. Reikia pažymėti ir tai, kad straipsnyje multimodalinio krovinų vežimo teisinis reguliavimas Lietuvoje nagrinėjamas remiantis kitais teisiniais aspektais, palyginti su O. Drobitko atlikta analize, visų pirma vertinant multimodalinio krovinų vežimo sutarčiai taikytinų teisinių nuostatų nustatymo problematiką (nesant nacionalinio multimodalinio krovinų vežimo teisinio reguliavimo Lietuvoje), taip pat atsižvelgiant į reikšmingai nuo to laiko pasikeitusią užsienio valstybių teismų praktiką ir užsienio valstybių įtvirtintą teisinį reguliavimą.

Straipsnį rengiant buvo naudoti šie metodai:

- i) *lingvistinis* metodas: nustatoma bendrinė teisės normų ir doktrinos tekstų reikšmė; vertinama tarptautinių vienaarūšių krovinų vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritį apibrėžiančių nuostatų lingvistinė išraiška;
- ii) *lyginamasis* metodas: lyginamas skirtingas nacionalinis multimodalinio krovinų vežimo teisinis reguliavimas;
- iii) *sisteminės analizės* metodas: krovinų vežimo teisinio reguliavimo, teismų praktikos ir doktrininių pozicijų analizė atskleidžiant tarptautinių vienaarūšių krovinų vežimo konvencijų tiesioginio taikymo sritį;
- iv) *loginis* metodas: pasitelkiamas vertinant doktrines idėjas, nustatytus faktus ir jų sąsają / priežastingumą su nustatytomis problemomis / pasiūlymais problemoms spręsti; pasitelkiamas išskiriant svarbiausius argumentus, formuluojant išvagas, išvadas ir pasiūlymus;
- v) *teleologinis* metodas: siekiama išsiaiškinti Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.811 straipsnio tikslą.

1. Multimodalinio krovinų vežimo teisinis reguliavimas Lietuvos teisėje

Nepaisant kelių bandymų ir tarptautinės bendruomenės dėtų pastangų iki šiol tarptautiniu mastu nėra galiojančio unifikuoto multimodalinių krovinų vežimą reglamentuojančio teisinio reguliavimo¹³. Kitaip nei nacionalinis reguliavimas dalyje valstybių, deja, Lietuvos teisė iš esmės multimodalinio krovinų vežimo taip pat nereguliuoja. Nepaisant gausėjančių multimodalinių krovinų vežimų ir didėjančios jų svarbos, teisės mokslininkų pasiūlymų, Lietuvos teisėje iki šiol iš esmės įtvirtintas tik vienaarūšio krovinų vežimo teisinis reguliavimas.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – LR CK) 6.811 straipsnyje numatyta tiesioginio kombinuotojo susisiekimo samprata, ji trumpai apibūdindama kaip transporto įmonių santykiai, susiję su krovinų vežimu skirtingų transporto rūšių priemonėmis pagal vieną vežimo dokumentą (tiesioginis kombinuotasis susisiekimas), papildomai nurodant, kad tokių vežimų organizavimą reglamentuoja atitinkamų transporto organizacijų sudarytos sutartys. Iš pateikto apibrėžimo gali kilti hipotezė, kad

¹⁰ Anglijos apeliacinio teismo 2002 m. kovo 27 d. sprendimas civilinėje byloje *Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*.

¹¹ Vokietijos Aukščiausio teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas civilinėje byloje *IZR181/05*.

¹² Nyderlandų Karalystės Aukščiausio teismo 2012 m. birželio 1 d. sprendimas civilinėje byloje *Godafoss*.

¹³ Multimodalinis krovinų vežimas yra tais atvejais, kai multimodalinio transporto operatorius i) vienos krovinų vežimo sutarties (multimodalinio krovinų vežimo sutarties) pagrindu ii) įsipareigoja savo atsakomybe iii) vykdyti krovinio vežimą naudojant bent dvi skirtingas transporto rūšis (šios sąlygos kumuliatyvios).

pateikta samprata atitinka multimodalinio krovinių vežimo sampratą ir yra taikoma reguliuojant pagal šią sutartį kylančius teisinius santykius. Todėl, siekiant teisinio aiškumo, tikslinga įvertinti multimodalinio krovinių vežimo, tiesioginio susisiekimo, tiesioginio kombinuotojo susisiekimo, nuosekliojo krovinių vežimo ir nuosekliojo kombinuotojo krovinių vežimo sutarčių sampratas, tarpusavio darną ir LR CK 6.811 straipsnio reikšmę šių sutarčių kontekste.

Teisės doktrina šių sutarčių (ir sąvokų) klausimu nėra vienalytė ir aiški. Pavyzdžiui, R. de Wittas nurodo, kad tiesioginio susisiekimo sutarties sąvoka vartojama apibūdinant įvairius skirtingus vežimus, iš jų ir nuosekliuosius vežimus. Taigi tiesioginio susisiekimo sąvoka vartojama tiek apibūdinant gabenimus, kai kroviny yra perkraunamas iš vieno laivo į kitą, tiek vežimus, kai 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)¹⁴. M. Hoeksas tiesioginio susisiekimo sutartimi teigia esant sutartį, kurios pagrindu kroviny yra gabenamas nebūtinai jūra (kaip nurodo R. de Witt), bent dviem skirtingomis transporto priemonėmis (t. y. jei kroviny perkraunamas, nesvarbu, ar kroviny gabenamas tos pačios rūšies transporto priemonėmis, ar skirtingų rūšių transporto priemonėmis)¹⁵.

Istoriškai tiesioginio susisiekimo sutartimi yra laikoma sutartis, kuri yra sudaroma kroviniui gabenti jūra nuo pakrovos uosto iki iškrovos uosto, kai kroviny yra gabenamas ne tiesiogiai, o maršrutui susidedant bent iš kelių gabenimo jūra etapų, t. y. sutartyje numatomas bent vienas krovinio vežimo „tranzitinis“ etapas¹⁶. Kitaip tariant, ši sutartis pasižymi tuo, kad kroviny yra gabenamas tos pačios rūšies transporto priemone, tačiau keliais etapais. Tiesioginio susisiekimo sutartimi vežėjas įsipareigoja gabenti krovinį bent keliomis transporto priemonėmis (asmeniškai ar pasitelkdamas subvežėjus) ir prisiima atsakomybę už visą krovinio gabenimą¹⁷.

Tiesioginio susisiekimo vežimu turėtų būti laikomas (plačiuoju požiūriu¹⁸) tik toks vežimas, kai kroviny pagal vieną sutartį vežėjo atsakomybe viso gabenimo laikotarpiu yra gabenamas bent dviem skirtingomis vienos rūšies¹⁹ transporto priemonėmis. Atvirkščiai, tiesioginio vežimo sutartis įgytų multimodalinio krovinių vežimo, nuosekliojo vežimo sutarčių požymių, sąvoka būtų klaidinanti ir nenaudinga²⁰, o sutarčiai ir jos šalims taikytiną teisinį režimą nustatyti būtų sudėtinga, t. y., vertinant turininguoju aspektu, tiesioginio kombinuotojo susisiekimo sutartis ir multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra tapačios.

Vežimas, kai vežėjas prisiima atsakomybę už visą krovinio vežimą nuo pakrovos taško iki iškrovos taško, iš esmės skiriasi nuo mišrios vežimo ir ekspedijavimo sutarties, kai vežėjas dalyje vežimo veikia kaip agentas, o kitas vežėjas prisideda prie bendros vežimo sutarties. Daugelis tarptautinių vienarūšio krovinių vežimo konvencijų²¹ tokius vežimus vadina nuosekliojo (angl. *successive*) krovinių vežimo

¹⁴ DE WITT, R. *Multimodal transport*. London: LLP, 1995, p. 295.

¹⁵ HOEKS, M. *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Rotterdam: Erasmus Univ., 2009, p. 82.

¹⁶ EDER, B. *Scrutton on charterparties and bills of lading*. 22nd ed. London: Sweet & Maxwell, 2011, p. 367.

¹⁷ HOEKS, M. *Multimodal <...>*, p. 82.

¹⁸ Minėta, kad siaurąja prasme tokiu vežimu yra laikomas tik vežimas, kai yra gabenama jūra.

¹⁹ DE WITT, R. *Multimodal <...>*, p. 295.

²⁰ THOMAS, R. *Multimodalism and Through Transport – Language, Concepts and Categories*. Tulane Maritime Law Journal, Vol. 36, No. 2, p. 770.

²¹ Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR konvencija) 34 straipsnis. 1956 m. gegužės 19 d. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932; Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) 36 straipsnis. 1999 m. gegužės 28 d. konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 174-6435, 36 straipsnis; Tarptautinės vežimo geležinkeliais sutarties (toliau – COTIF) priedo Vienodųjų tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais taisyklių (toliau – CIM taisyklės) 26 straipsnis. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m.

sutartimi, tai yra tokia sutartis, kuria remiantis 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 atsakomybė²².

Nuoseklojo krovinų vežimo sutarties esminis bruožas – keli vežėjai tos pačios sutarties dalyviai ir dalies sutarties šalių dvigubas statusas. Tai yra ir skiriamasis bruožas nuo multimodalinio krovinų vežimo sutarties, nes multimodalinio krovinų vežimo sutartis dėl viso vežimo sudaroma su vienu subjektu – multimodalinio transporto operatoriumi, kuris savo vardu ir rizika įsipareigoja įvykdyti sutartyje numatytą krovinio (-ių) vežimą. Kadangi nuoseklojo krovinų vežimo esminis sutarties bruožas yra sutarties dalyviai ir jų teisinis statusas, dėl to gali būti ir nuoseklojo kombinuotojo krovinų vežimo sutartis (kuri nėra tapati multimodalinio krovinų vežimo sutarčiai), kai krovinys yra gabenamas keliomis skirtingomis transporto rūšimis ir sutarties dalyviai yra keli skirtingi vežėjai.

Vertinant nuoseklojo kombinuotojo krovinų vežimo sutartis, reikia pažymėti, kad tokia sutartis yra laikytina praeities relikvija, nebeatspindinti dabartinių komercinių santykių²³. Dabar retai sudaromos tokios sutartys, o vietoj to renkama pasitelkti sutarčiai vykdyti subvežėjus. To priežastis, viena, gali būti tai, kad, kaip pažymi M. A. Clarke²⁴, 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, negalima 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 krovinys bus gabenamas. Dėl to, siuntėjai nėra suinteresuoti turėti sudėtingų santykių su keletu vežėjų ir dar tuo pačiu metu jiems turint dvejopą teisinį statusą. Siuntėjams norint paprastumo ir aiškumo, ypač, kai krovinys turi būti gabenamas skirtingų rūšių transporto priemonėmis, ima dominuoti multimodalinio krovinų vežimo sutartys, kuriomis laikomos sutartys, kurių pagrindu multimodalinio transporto operatorius įsipareigoja savo atsakomybe vykdyti krovinio vežimą naudodamas bent dvi skirtingas transporto rūšis.

Lingvistiškai vertinant LR CK 6.811 straipsnį galima kelti hipotezę, kad šis straipsnis būtent ir yra skirtas multimodaliniam krovinų vežimui. Vertinant LR CK priėmimo medžiagą²⁵ ir LR CK lydimąją medžiagą²⁶, matyti, kad LR CK 6.811 straipsnis jo priėmimo metu iš esmės detalčiau nebuvo nagrinėjamas, dėl jo turinio nebuvo teikta pasiūlymų, dėl to šios normos *travaux préparatoires* nesuteikia jokios papildomos informacijos normos interpretacijai. Lietuvos aukštesniųjų teismų²⁷ civilinių bylų nagrinėjimo praktikoje LR CK 6.811 straipsnis nė karto nėra nagrinėtas (nebuvo pateikta nuorodos į

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.

²² HOEKS, M. *Multimodal <...>*, p. 83.

²³ JOHANNSON, S. O. *An Outline of Transport Law – International Rules in Swedish Context*. 2nd ed. Stockholm: Jure Förlag. 2014, p. 133; RAMBERG, J. *The law of transport operators in international trade*. Stockholm: Norstedts Jur, 2005, p. 104.

²⁴ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 6th ed. London: Informa Law, 2014, p. 169.

²⁵ 2000 m. liepos 18 d. Lietuvos Respublikos Seimo šešiasdešimt devintojo (504) posėdžio protokolas. [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/TAIS.105669>>.

²⁶ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso susiję dokumentai [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/TAIS.105059>>.

²⁷ Aukštesnės instancijos teismais yra laikomi apeliacinės instancijos teismai ir Lietuvos Aukščiausiasis Teismas.

ji)²⁸ (kartu atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos teismų praktikoje yra keletas bylų, kurių metu buvo nagrinėjami multimodaliniai vežimai), dėl to galima manyti, kad LR CK 6.811 straipsnyje nurodyta sutartis nėra tapati multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Tokią poziciją sustiprina ir tai, kad toje pačioje teismų praktikoje, tiesa, ne Lietuvos Aukščiausiojo Teismo, galima rasti poziciją, kad nacionaliniuose teisės aktuose multimodalinio vežimo sąvoka nėra pateikta²⁹. Poziciją, kad LR CK 6.811 straipsnyje reglamentuojama sutartis nėra tapati multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, galima rasti ir teisės doktrinoje³⁰. Galiausiai tokią poziciją galima grįsti ir lingvistiniu aiškinimu, nes LR CK 6.811 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad šios sutarties pagrindu kitas vežėjas tampa sutarties šalimi. Tai reiškia, kad, nors LR CK 6.811 straipsnyje vartojamas tiesioginio kombinuotojo susisiekimo sutarties terminas, savo esme analogiškas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, normos tikslas yra reguliuoti nuosekliuosius kombinuotuosius vežimus, o ne multimodalinių krovinių vežimą.

Be minėtos LR CK 6.811 straipsnio nuostatos, multimodaliniams vežimams galimai taikytiną reglamentavimą galima rasti ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme³¹ (toliau – LR TVPI), kuriame netgi įtvirtinta nuostata, kad valstybė teisinėmis, o prireikus ir finansinėmis priemonėmis užtikrina kombinuotųjų vežimų sistemos kūrimo ir plėtojimo skatinimą, taip pat šiuo pagrindu remiantis ir tranzito skatinimą³². Patys kombinuotieji 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 transportu, o pradinę ir (arba) galutinę maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis³³. Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad LR TVPI yra priimtas dar 1991 m., o kombinuotuosius vežimus reglamentuojančios normos nekeistos nuo pat įstatymo priėmimo. Be to, kaip matyti iš pateikto apibrėžimo ir šio straipsnio 2 dalyje pateiktos multimodalinių vežimų sąvokos, pateiktas apibrėžimas atspindi tik vieną iš galimų multimodalinio krovinių vežimo rūšių. Galiausiai negalima nepastebėti, kad toks teisinis reguliavimas iš esmės labiau deklaratyvus, nei faktiškai sprendžiantis krovinių vežimo metu kylančių santykių reglamentavimo problemą.

Taigi Lietuvoje iš esmės nėra jokio specialaus multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo. Tai sukuria krovinių vežimo santykių šalims teisinį neaiškumą ir galimų teismo sprendimų neprognozuotumą (tai detalčiau analizuojama šiame straipsnyje toliau), didina multimodalinio krovinių vežimo išlaidas.

2. Multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytinas teisinis reguliavimas

2.1. Vienarūšius krovinių vežimus reglamentuojančių tarptautinių konvencijų multimodalinės nuostatos

Minėta, kad, nepaisant besiplėtojančio tarptautinio multimodalinio krovinių gabenimo sektoriaus, iki šiol nėra nė vienos tarptautinės konvencijos, reglamentuojančios tokius santykius. Kita vertus, to pa-

²⁸ Teismų praktikos paieška pagal LR CK 6.811 straipsnį *Infoplex* duomenų bazėje [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: < <http://www.infoplex.lt/ta/Default.aspx?Id=20&item=results&PaminetasAktas=12755&hPA=12755&Straipsnis=6.811&PaminetasAktasKur=16&#middle>>.

²⁹ Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyrius. 2016 m. balandžio 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-195-370/2016; Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. birželio 15 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2-1037-302/2015.

³⁰ Pavydžiui, DROBITKO, O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija, 2006, p. 29.

³¹ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. *Lietuvos Aidas*, 1991, nr. 215; *Valstybės žinios*, 2002, nr. 29-1034).

³² Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 3 straipsnio 1 dalies 6 punktas.

³³ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 12 straipsnio 1 dalis.

taip negalima pasakyti apie vienaarūšių krovinių vežimą. Vežimų teisė vienaarūšių vežimų atveju (ki-
taip nei multimodalinių vežimų) pasižymi tarptautinių vienaarūšių krovinių vežimo konvencijų gausa:
i) krovinių vežimą kelių transportu reglamentuoja CMR konvencija; ii) krovinių vežimą vidaus vandenų
transportu reglamentuoja CMNI konvencija³⁴; iii) krovinių vežimą jūra reglamentuoja Hagos-Vis-
biu taisyklės³⁵ ir Hamburgo taisyklės³⁶; iv) krovinių vežimą geležinkeliu reglamentuoja CIM taisyklės
ir SMSG susitarimas³⁷; v) krovinių gabenimą oru reglamentuoja Monrealio konvencija ir Varšuvos
sistema³⁸. Vertinant šių tarptautinių konvencijų teisinį reglamentavimą, reikia pasakyti, kad dalis jų
įtvirtina konvencijų taikymo sritį išplečiančias normas, kurios iš dalies reglamentuoja tarptautinius
multimodalinius krovinių vežimus. Tokiais atvejais, kai tarptautinių konvencijų normos reglamentuoja
multimodalinius santykius, nacionalinis multimodalinių krovinių vežimo teisinis reglamentavimas iš
esmės yra reikšmingas tik tiek, kiek tarptautinė konvencija šių santykių nereglamentuoja bei naciona-
linių vežimų atveju, nes ratifikuota tarptautinė konvencija tampa valstybės teisės dalimi ir jos nuostatų
reikia laikytis. Juolab kad krovinių vežimo tarptautinės konvencijos dažnai pasižymi imperatyviu tei-
siniu reguliavimu, t. y. neleidžiančiu šalims susitarti kitaip. Tarptautinės vienaarūšio krovinių vežimo
konvencijos tiesiogiai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikomos tais atvejais, kai jose tai
yra tiesiogiai įtvirtinta (tiesa, doktrinoje galime rasti teorijų, kai ir šios normos nėra taikomos). Atsi-
žvelgiant į tai, manytina, yra tikslinga apžvelgti tarptautinių krovinių vežimo konvencijų nuostatas,
tiesiogiai reglamentuojančias multimodalinių krovinių vežimą. Tokios normos yra:

- i) CMR konvencijos 2 straipsnis, numatantis, kad kai transporto priemonė su kroviniu dalį kelio
vežama jūra, geležinkeliu, vidaus vandens keliu ar oro transportu ir kroviny 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, kaltės³⁹, tada kelių transporto ve-
žėjas 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

³⁴ 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/cmnicnif/cmni.pdf>>.

³⁵ 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).

³⁶ 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>.

³⁷ 1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). *Valstybės žinios*, 2002, nr. 88-3773.

³⁸ 1929 m. spalio 12 d. konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-414; 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; 1961 m. rugsėjo 18 d. konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susiju-
sių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-415; CARR, I.; STONE, P. *International Trade Law*. 4th edition. New York: Routledge-Cavendish, 2010, p. 331.

³⁹ Lietuviškasis konvencijos teksto vertimas neatitinka originalaus. Lietuviškajame vertime kalbama apie kitos trans-
porto rūšies vežėjo, vežusio krovinį, kaltę, ir tai neatitinka originalaus teksto. Pagal originalų vertimą žalos atsiradimas
turi būti būdingas tik tai transporto priemonės rūšiai „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 transportui.

ir siuntėjo privalomo įstatymo nuostatas, susijusias su krovinių vežimu visų rūšių transportu, išskyrus kelių transporto priemones. Tačiau jei tokių nuostatų nėra, kelių transporto vežėjo atsakomybė nustatoma pagal CMR konvenciją. Jeigu kelių transporto vežėjas atlieka vežimus ir kitomis transporto rūšimis, tada jis taip pat atsako pagal pirmiau nurodytas nuostatas, tačiau tokiu būdu, tarsi jo, kaip kelių transporto vežėjo, funkcijos ir funkcijos vežėjo kita transporto rūšimi būtų vykdomos dviejų skirtingų asmenų;

- ii) Monrealio konvencijos 38 straipsnis, numatantis, 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 konvencija⁴⁰. Konvencijos 18 straipsnio 4 dalyje patikslinama, kad vežimo oru laikotarpis neapima jokio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenų keliais. Tačiau, jeigu toks vežimas atliekamas vykstant 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, kad jis bus vykdomas oru, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežimo, toks vežimas kita transporto rūšimi priskiriamas vežimo oru laikotarpiui;
- iii) Varšuvos sistemos 18 straipsnio 3 dalis ir 31 straipsnis, įtvirtinantys iš esmės analogiškas nuostatas Monrealio konvencijos nuostatoms, reglamentuojančioms multimodalinius krovinių vežimus (išskyrus nuostatą dėl vežimo būdo pakeitimo be siuntėjo sutikimo, o tai praktikoje iš esmės nėra reikšminga, nes užsienio teismų praktika vertindama CMR konvencijos taikymą yra suformavusi tokią taisyklę net ir nesant jos įtvirtintos teisinio reguliavimo srityje *expressis verbis*⁴¹);
- iv) CMNI konvencijos 2 straipsnio 2 dalis, įtvirtinanti, kad CMNI konvencija taip pat yra taikoma, jeigu vežimo sutarties tikslas yra krovinių vežimas 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;
- v) CIM taisyklių 1 straipsnio 3–4 paragrafai, numatantys, 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 sąrašą⁴³.
- vi) SMGS susitarimo 3 straipsnio 1 paragrafe numatyta, 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).

⁴⁰ Monrealio konvencijos 1 straipsnis.

⁴¹ CLARKE, M. A. *International <...>*, p. 39.

⁴² Toliau, kalbant apie krovinių gabenimo oru tarptautinį teisinį reglamentavimą ir teikiant nuorodą tiek į Monrealio konvenciją, tiek į Varšuvos sistemą kartu, bus vartojama Oro konvencijų sąvoka.

⁴³ Sąrašas gali būti randamas adresu <http://www.otif.org>.

vii) Hamburgo taisyklių 1 straipsnio 6 dalis, apibrėžianti, kad pagal Hamburgo taisykles, krovinų gabenimo jūra sutartimi yra laikoma ne tik vienaarūšė krovinų vežimo jūra sutartis, bet sutartis, kurios pagrindu, be gabenimo jūra, yra gabenama kitomis transporto rūšimis, o tai reiškia, kad Hamburgo taisyklės yra taikomos multimodalinės sutarties atveju, jei vežimas jūra atitinka Hamburgo taisyklių 2 straipsnio 1 dalyje įtvirtintus kriterijus. Tiesa, Hamburgo taisyklės, panašiai į Oro konvencijų įtvirtintą teisinį reglamentavimą, multimodaliniame krovinų vežime yra taikomos tiek, kiek sutarties vykdymas yra susijęs su gabenimu jūra, t. y. nuo momento, kai vežėjas jūra priima krovinį krovoje uoste iki krovinio atidavimo tinkamam gavėjui iškrovos uoste.

Vertinant pateiktą teisinį reguliavimą, yra matyti, kad šios nuostatos „nepadengia“ viso galimo krovinų vežimo multimodalinio krovinų vežimo sutarties atveju. Oro konvencijos iš esmės yra taikomos visiems vežimo oru etapams pagal multimodalinio vežimo sutartį, o CMR taisyklės multimodalinius krovinų vežimus reglamentuoja tik intermodalinių krovinų vežimų atveju, CIM taisyklės taikomos tik konkrečiais atvejais, kai vežimas geležinkeliu yra „papildomas“ kitais vežimo būdais, o tai aktualu Lietuvos atveju, SMGS susitarimas (išskyrus labai siaurą išimtį) ir Hagos-Visbiu taisyklės apskritai neįtvirtina multimodalinio krovinų vežimo teisinio reglamentavimo normų.

2.2. Vienarūšius krovinų vežimus reglamentuojančių tarptautinių konvencijų tiesioginis taikymas tarptautiniams multimodaliniams krovinų vežimams

Nesant unifikuoto tarptautinio multimodalinio krovinų vežimo teisinio reguliavimo, kaip jau minėta, dėl to egzistuojančią problemą yra bandoma spręsti įvairiais būdais. Vienas iš tokių – vienaarūšius krovinų vežimus reglamentuojančių tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo tiesioginis taikymas multimodalinio krovinų vežimo daliai, kai yra gabenama būtent tos tarptautinės konvencijos reglamentuojamu gabenimo būdu (pavyzdžiui, CMR konvencijos taikymas multimodalinio krovinų vežimo daliai gabenant kelių transportu, CIM taisyklių taikymas gabenant krovinį geležinkeliu ir kt.). Toks aiškinimas yra bandomas grįsti tarptautinių konvencijų nuostatomis, reglamentuojančiomis jų taikymo sritį.

Jei iš esmės yra sutariama, kad Oro konvencijos ir Hamburgo taisyklės yra taikomos multimodalinio krovinų vežimo etapams (nes jos tai eksplicitiškai numato, tai yra pažymėta straipsnio 2.1. dalyje), tai dėl CMR konvencijos, CIM taisyklių, CMNI konvencijos, SMGS susitarimo ir Hagos-Visbiu taisyklių tiesioginio taikymo galimybės taip aiškiai nėra galima pasakyti, o teisės doktrinoje yra priešingų nuomonių⁴⁴. Geriausiai šią situaciją atspindi CMR konvencijos taikymo praktika ir jos kaita *Quantum*, Vokietijos Aukščiausiojo Teismo Nr. I ZR 181/05 ir *Godafoss* byloje.

Quantum byloje 2002 m. Anglijos teismas, nagrinėjęs krovinų vežimo sutartį, kuria remiantis krovinys pirmiausia buvo gabenamas oru, o vėliau vežamas kelių transporto priemone ir būtent šio vežimo metu pavogtas, pasisakė, kad CMR konvencija yra tiesiogiai taikytina krovinui gabenti multimodalinės sutarties atveju kelių transporto priemone daliai.

Vis dėlto, vėliau priimti Vokietijos Aukščiausiojo teismo sprendimas 2008 m. byloje Nr. I ZR 181/05⁴⁵ ir Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2012 m. sprendimas *Godafoss* byloje suformavo priešingą CMR konvencijos taikymo srities aiškinimą. Teismai, įvertinę ir *Quantum* bylą ir joje pateiktus argumentus, pažymėjo, kad CMR konvencijos pasirašymo protokole pažymėta, kad visos

⁴⁴ Pavydžiui, HOEKS, M. *Multimodal <...>*; VERHEYEN, W. Fleximodal Contracts and CMR: Belgian Approach. *The journal of international maritime law*, 2012, No. 364, p. 370–371; LOJDA, J. The impact of CMR on Multimodal Transport. *Czech yearbook of international law*, 2015; CZERWENKA, B. Das Budapester Übereinkommen (CMNI). *TranspR*, 2001, p. 278; KOLLER, I. Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln. *TranspR*, 2003, p. 45–50.

⁴⁵ Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas civilinėje byloje IZR181/05.

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 reglamentuotų multimodalinius vežimus. Tokia išvada taip pat suderinama ir su CMR konvencijos 2 straipsniu, kuriame yra eksplacitiškai įtvirtinti atvejai, kada konvencija yra taikoma multimodaliniams vežimams, konkrečiai – intermodalinių vežimų atveju, kai kroviny s nėra iškraunamas iš kelių transporto priemonės jį gabenant kitų rūšių transportu. Kartu buvo atkreiptas dėmesys, kad jokioje CMR konvencijos dalyvėje nėra vyraujančios nuostatos, kad CMR konvencija turėtų tiesiogiai būti taikoma tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo daliai, kai yra gabenama keliu. Šie teismų sprendimai iš esmės įtvirtino nuostatą, kad multimodaliniams krovinių vežimams, kai dalis vežimo yra vykdoma keliais (ar net kai žala ky la būtent šioje vežimo dalyje), CMR konvencija nėra taikoma tiesiogiai, o gali būti taikoma tik per nacionalinės teisės „aplinkkelį“, t. y. jei nacionalinė teisė numaty tų CMR taikymą⁴⁶.

Klausimas, ar tarptautinė konvencija turėtų būti taikoma tiesiogiai tarptautiniam multimodaliniam krovinių vežimui, ar tik per nacionalinės teisės „aplinkkelį“, yra labai svarbus, tačiau Lietuvos teismų nenagrinėtas nė vienos iš tarptautinių konvencijų. Nepaisant to, Lietuvos teismų praktikoje galima pastebėti besiformuojančią poziciją, teigiančią, 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 krovinio vežimo stadiją, kurioje buvo padaryta žala⁴⁷. Tinklinė atsakomybės sistema yra dažnai susijusi su kombinavimo teorija, pagal kurią multimodalinio krovinių vežimo sutartis yra suprantama kaip tam tikros formos mišri sutartis, sudaryta iš keleto skirtingų krovinių gabenimo būdų sutarčių^{48,49}. Remiantis šia teorija (arba, kitaip sakant, sutarties kvalifikavimo mišria sutartimi) yra taikomas vienaarūšių krovinių vežimo teisinis reglamentavimas kiekvienam atitinkamam multimodalinio krovinių vežimo etapui. Šiuo atveju yra svarbu skirti atvejus, kada tarptautinės krovinių vežimo konvencijos, remiantis jose apibrėžta konvencijų taikymo sritimi, turi būti taikomos tiesiogiai konkrečiam multimodalinio krovinių vežimo etapui (vadovaujantis konvencijų taikymo sritimi), ir atvejus, kai remiantis nacionalinėje teisėje taikoma mišrios sutarties doktrina ar kombinavimo / tinklinės atsakomybės teorija šių konvencijų nuostatos yra pritaikomos (t. y. per nacionalinės teisės „aplinkkelį“) šalių sudarytai multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai. Jei tarptautinės konvencijos nėra taikytinos tiesiogiai, o joms pritaikyti reikia taikyti, pavyzdžiui, mišrios sutarties ar kombinavimo / tinklinės atsakomybės doktriną, tai reiškia, kad tarptautinės konvencijos yra taikomos 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 ir 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.

⁴⁶ ECKARDT, T., *et al.* Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply? *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. 2, No. 3, p. 153.

⁴⁷ Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. gruodžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-1414/2014; Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. birželio 15 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2-1037-302/2015.

⁴⁸ HOEKS, M. *Multimodal <...>*, p. 59.

⁴⁹ Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos pranešimas Nr. UNCTAD/SDTE/TLB/2003. *Multimodal <...>*, para. 50.

Tarptautinėms krovininių 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 dėl kitokių sutarčiai taikytinų nuostatų, nei numato tarptautinis reguliavimas, yra labai ribota. Tačiau, jei vienaarūšė krovininių vežimo tarptautinė konvencija nėra taikytina tiesiogiai, o jos taikymas yra pagrįstas nacionalinės teisės „aplinkkeliu“, šalys gali susitarti dėl multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai taikytinos teisės / šiai sutarčiai taikytinų nuostatų, nukrypstančių nuo tarptautinių vienaarūšių krovininių vežimo konvencijų, tiek, kiek yra leidžiama nukrypti nuo nacionalinės teisės / jos reglamentavimo, taikytino civilinei krovininių vežimo sutarčiai.

Apibendrinant galima pažymėti, kad, remiantis tarptautine teismų praktika, tarptautinių konvencijų, neįtvirtinančių tiesioginių multimodalinio krovininių vežimo reguliavimo nuostatų, tiesioginio taikymo galimybė konkrečiam multimodalinio krovininių vežimo etapui yra kvestionuotina. Todėl tais atvejais, kai Lietuvos Respublikos sudarytos tarptautinės vienaarūšės krovininių vežimo sutartys nenumato nuostatų, lemiančių jų tiesioginį taikymą šalių sudarytai tarptautinei multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai, taikytina teisė turėtų būti nustatoma vadovaujantis nacionaline Lietuvos teise (ir vertinant, ar nacionalinė Lietuvos teisė įtvirtina nacionalinės teisės „aplinkkelį“ tarptautinei sutarčiai taikyti).

2.3. Nacionalinės teisės taikymas multimodaliniam krovininių vežimui

Nesant tiesiogiai taikytino tarptautinių konvencijų teisinio reguliavimo šalių sudarytai sutarčiai ir kompetentingam teismui nustačius, kad turėtų būti, pavyzdžiui, taikoma Lietuvos teisė, ar tais atvejais, kai multimodalinis krovininių vežimas yra nacionalinis, susiduriama su aptarta multimodalinio krovininių vežimo teisinio reguliavimo spraga Lietuvos teisėje.

Sprendžiant taikytino teisinio reguliavimo klausimą, atsižvelgiant į pasirinktą pradžios poziciją, multimodalinio krovininių vežimo sutartis gali būti laikoma *sui generis* sutartimi, kuriai nėra *mutatis mutandis* taikomas vienaarūšių krovininių vežimo teisinis reglamentavimas, arba, atvirkščiai, gali būti laikoma, kad tai yra mišri sutartis (vertinant doktriną, nevisiškai, bet panašus atitikmuo būtų kombinuotos sutarties teorija), *de facto* sudaryta iš kelių vienaarūšių krovininių vežimo sutarčių, kurių kiekvienai yra taikomas jai skirtas vienaarūšis krovininių vežimo teisinis reglamentavimas. Trečia alternatyva – multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai taikyti absorbcijos teoriją⁵⁰.

Multimodalinio krovininių vežimo sutarties kvalifikavimas *sui generis* sutartimi gali būti grindžiamas tuo, kad yra laikoma, jog multimodalinio krovininių vežimo sutartis ne tik sujungia kelių skirtingų vežimo būdų sutartis į vieną, bet ir dėl savo specifikos papildo vienaarūšės krovininių vežimo sutartis naujais kokybiniais elementais, kurių tokiose sutartyse įprastai nėra, pavyzdžiui, perkėlimo ar saugojimo paslaugos. Taigi remiantis multimodalinio krovininių vežimo sutartimi yra atliekamas ne tik vežimas, bet ir jo viso organizavimas, įskaitant skirtingų transporto būdų organizavimą, dėl to multimodalinio transporto operatorius turi daug daugiau ir kitokios kokybės pareigų, nei vežėjas pagal vienaarūšę krovininių vežimo sutartį⁵¹. Remiantis šia teorija multimodalinio krovininių 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. *Sui generis* teorija gali būti siejama su LR CK 6.156 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta teise šalims sudaryti LR CK nereglamentuojamas sutartis. Vadinasi, tokiu atveju, kvalifikavus multimodalinio krovininių vežimo sutartį *sui generis*, Lietuvoje, nesant specialaus teisinio reguliavimo, multimodalinio krovininių vežimo sutarčiai, kiek tiesiogiai nėra taikytinas tarptautinės krovininių vežimo konvencijos teisinis reguliavimas, būtų taikytinas bendrasis nacionalinis krovininių vežimo teisinis reguliavimas.

⁵⁰ HOEKS, M. *Multimodal <...>*, p. 57–64.

⁵¹ Ten pat, p. 60.

Absorbcijos teorija numato, kad dominuojantis elementas multimodalinio krovinų vežimo sutartyje lemia, koks teisinis režimas yra taikytinas visai sutarčiai. Pritaikius šią teoriją, multimodalinė krovinų vežimo sutartis tarytum tampa vienarūšė krovinų vežimo sutartimi⁵². Toks virsmas reiškia, kad tokia sutartis daugiau nėra laikoma multimodaline, o jai yra taikomas dominuojanti krovinio gabenimo būdą reglamentuojantis teisinis mechanizmas. Vertinant Lietuvos teisę, reikia pasakyti, kad joje galima rasti absorbcijos doktriną atitinkančią nuostatą (tiesa, ji skirta reguliuoti ne krovinų vežimo sutartis) – LR CK 6.645 straipsnio 4 dalyje numatoma, kad jeigu atliekamų darbų pobūdis ir vertė palyginti su pagaminto, perkamo ar perdirtito daikto verte yra nedideli, tai sutartis pripažįstama ne rangos, o pirkimo–pardavimo sutartimi. Vis dėlto, įstatymų leidėjui atskirai neįtvirtinus tokio multimodalinio krovinų vežimo sutarties kvalifikavimo, taip multimodalinio krovinų vežimo sutartis neturėtų būti kvalifikuojama ir praktikoje.

Multimodalinio krovinų vežimo sutarties kvalifikavimas mišria sutartimi yra glaudžiai susijęs su kombinavimo teorija, kuri reiškia, kad multimodalinio krovinų vežimo sutartis yra suprantama kaip sutartis, sudaryta iš keleto skirtingų krovinų gabenimo būdų sutarčių. Reikia pažymėti, kad šiuo atveju multimodalinės krovinų vežimo sutarties kvalifikavimas mišria sutartimi daugiau reiškia tai, kad tokie sutarčiai yra tiesiog taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos, bet atskiro teisinio reglamentavimo nacionalinėje teisėje nėra įtvirtinama. Savo ruožtu kombinuotos teorijos taikymas nepaneigia sutarties mišrumo, tačiau savitai jį modifikuoja. Tokiu atveju yra atsižvelgiama tiek į mišrų sutarties pobūdį, tiek į tuo pačiu esantį sutarties išskirtinumą, dėl to 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. Lietuvos teisėje, nesant multimodalinio krovinų vežimo sutarties teisinio reglamentavimo, savaime suprantama, nėra nuostatų, įtvirtinančių kombinuotą šios sutarties traktavimą. Kita vertus, LR CK 6.156 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad šalis turi teisę sudaryti sutartį, turinčią kelių rūšių sutarčių elementų. Tokie sutarčiai taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos, jeigu ko kita nenumato šalių susitarimas arba tai neprieštarauja pačios sutarties esmei. Vadinas, kvalifikavus multimodalinio krovinų vežimo sutartį mišria sutartimi, kiekvienam vežimo etapui skirtinga transporto rūšimi būtų taikomas tai rūšiai taikytinas teisinis reguliavimas, o likusioje sutarties dalyje – bendrasis krovinų vežimo teisinis reguliavimas.

Lietuvos teisėje nesant multimodalinio krovinų vežimo teisinio reguliavimo, joje nėra išspręstas ir sutarties kvalifikavimo bei su tuo susijęs teisinio reguliavimo nustatymo klausimas. Vienoje iš nedaugelio bylų Lietuvos teismuose, kuriose buvo sprendžiamas multimodalinio krovinio vežimo sutarties klausimas, kaip jau buvo minėta, Lietuvos apeliacinis teismas, remdamasis švelniąja teise, pažymėjo⁵³, kad krovinų multimodalinio vežimo sutartis kvalifikuojama krovinio vežimo sutartimi. Nacionaliniuose teisės aktuose multimodalinio vežimo apibrėžties nėra pateikta. Bet, kaip savo procesiniuose dokumentuose teisingai pažymėjo bylos šalys, krovinų vežimas laikomas multimodaliniu, kai krovinys gabenamas naudojant du ir daugiau transporto rūšių. Tarptautinėje ir užsienio valstybių teisinėje praktikoje vyrauja multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės režimo nustatymas pagal „tinklo sistemos“ kriterijų, t. y. vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą sąlygos ir apimtis nustatoma pagal teisę, reglamentuojančią krovinio vežimo stadiją, kurioje buvo padaryta žala. Taikant šį kriterijų nagrinėjamoje byloje ir nustatčius, kad dalis krovinio buvo prarasta jį gabenant geležinkeliais, šalių teisės ir pareigos dėl šios konkrečios krovinio dalies turėtų būti nustatomos vadovaujantis SMGS susitarimo nuostatomis.

⁵² Ten pat, p. 57–58.

⁵³ Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. gruodžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-1414/2014.

Vertinant tai, kas nurodyta, galima manyti (labiau tikėtina), kad Lietuvos apeliacinis teismas *de facto*, nors to ir nenurodydamas motyvuose ir remdamasis iš esmės tik švelniaja teise, kvalifikavo multimodalinio krovinių vežimo sutartį mišriąja sutartimi (o ne *sui generis* sutartimi). Tiesa, kadangi to nėra nurodyta motyvuose (motyvai yra pagrįsti švelniaja teise), tai negalima tvirtai teigti, kad, kilus ginčui, kurio metu būtų sprendžiamas multimodalinės sutarties vertinimo klausimas, tikrai būtų pripažinta, kad ši sutartis yra mišri (o ne *sui generis*), nes net ir sutarčiai esant *sui generis*, įstatymų leidėjas gali pasirinkti nacionaliniame reglamentavime įtvirtinti tinklinės civilinės atsakomybės sistemos taikymą. Reikia pasakyti, kad multimodalinės sutarties buvimas mišria *de facto* lemia tinklinės civilinės atsakomybės sistemos taikymą, nes, kaip numatoma LR CK 6.156 straipsnio 3 dalyje – tokiai sutarčiai taikomos atskirų rūšių sutartis reglamentuojančios normos. Svarbu pažymėti, kad tokiu atveju (t. y. pritaikius nacionalinės teisės „aplinkkelį“), taikant tarptautines krovinių vežimo konvencijų nuostatas ginčo šalių santykiams, reikia tą daryti ne automatiškai, o įvertinti šių konvencijų taikymo sritį, nes ne visada konvencijos nuostatos gali būti taikomos, o tai reikštų, kad šalių ginčui spręsti turėtų būti taikoma nacionalinė teisė. Kaip pavyzdį galima pateikti situaciją, kai krovinyms 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, multimodalinio transporto operatoriaus civilinę atsakomybę reglamentuotų teisinis krovinių gabenimo keliais reguliavimas. Pateiktame pavyzdyje turime situaciją, kai vežimas keliu yra vykdomas valstybės teritorijos ribose, o tarptautinis vežimas vykdomas kita transporto priemone, krovinyms yra perkraunamas, t. y. jūra gabenamas be pačios transporto priemonės. Tokiu atveju, pavyzdžiui, M. A. Clarke teigimu, CMR konvencija apskritai nėra taikoma⁵⁴. Kita vertus, yra ir priešingas požiūris, kad CMR konvencijai taikyti pakanka, kad pats vežimas būtų tarptautinis, nesvarbu, kad vežimo keliais dalis yra nacionalinė. Vis dėlto CMR konvencijos taikymas nacionalinėms vežimo dalims nebūtų suderinamas su jos tikslu⁵⁵. Be to, jeigu yra taikoma kombinavimo teorija ir tinklinės civilinės atsakomybės sistema (ar sutartis kvalifikuojama mišria sutartimi), 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 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. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso⁵⁶ 46 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad CMR konvencijos nuostatos yra taikomos sprendžiant atsakomybės ribojimo klausimą. Vadinasi, pateiktoje situacijoje multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė bus nustatoma remiantis Lietuvos teise, o jo atsakomybės ribojimas – pagal CMR konvenciją.

Nors, kaip minėta, galima manyti (labiau tikėtina), kad Lietuvos apeliacinis teismas *de facto* kvalifikavo multimodalinio krovinių vežimo sutartį mišriąja sutartimi, autoriaus nuomone, ši sutartis turėtų būti laikoma *sui generis* sutartimi. 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 turiniu skiriasi tiek nuo krovinių vežimo sutarties, tiek nuo ekspedijavimo sutarties. 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 multimodalinio transporto operatoriaus teisių / pareigų nepatenka į išskirtas krovinių vežimo sutartis) taip grąžinant teisinio santykio šalis į archajinę konstrukciją.

⁵⁴ CLARKE, M. A. *International <...>*, p. 34.

⁵⁵ HOEKS, M. *Multimodal <...>*, p. 124.

⁵⁶ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772, 46 straipsnio 5 dalis.

3. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo galimybė Lietuvoje

Tai, kad nėra multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo, Lietuvos teisėje sukelia didelį teisinį neaiškumą – be to, kad nėra aišku, kokia apimtimi multimodaliniams santykiams yra tiesiogiai taikomos tarptautinių konvencijų nuostatos, kilus ginčui dėl multimodalinio krovinių vežimo sutarties vykdymo, teismas gali šią sutartį laikyti *sui generis* sutartimi arba mišriąja sutartimi. Dėl to teismas sutarčiai gali tiesiogiai pritaikyti tarptautines konvencijas arba jų tiesiogiai netaikyti ir taikyti nacionalinės teisės normas (su sąlyga, kad šalys nesusitarė dėl taikytinos teisės), o tai gali vėlgi lemti tiek netiesioginį tarptautinių konvencijų pritaikymą, tiek bendrųjų krovinių vežimą reglamentuojančių nuostatų taikymą (*mutatis mutandis* tai taikytina ir nacionalinių multimodalinių vežimų atveju, kai gali būti taikytinas arba tam tikros krovinių vežimo rūšies teisinis reguliavimas, arba bendrasis krovinių vežimų teisinis reguliavimas).

Viena, tokia situacija laikytina netinkama plačiai paplitusiems visuomeniniams santykiams, kurių svarba pripažįstama Europos Sąjungos lygmeniu. Antra, manytina, kad įstatymų leidėjas, o ne teismas, kvalifikuodamas multimodalinio krovinių vežimo sutartį, turėtų pasisakyti dėl jos vertinimo ir tokiu būdu sukurti itin reikšmingus teisinius padarinius multimodalinio krovinių vežimo teisinių santykių dalyviams. Neatsiejami Konstitucijoje įtvirtinto teisinės valstybės principo elementai yra teisėtų lūkesčių apsauga, teisinis tikrumas ir saugumas, kurių neužtikrinus nebūtų užtikrintas asmens pasitikėjimas valstybe ir teise⁵⁷. Tai lemia, kad įstatymų leidėjas, o ne teismas, turėtų įvertinti teisės doktrinoje, kitoje švelniojoje teisėje išsakomas pozicijas ir priimti teisėkūros sprendimą, leisiantį santykių dalyviams lengviau prognozuoti galimą bylos baigtį, o ne sukurtų situaciją, kai tą *de facto* turės padaryti teismas norėdamas išnagrinėti kilusį ginčą.

3.1. Užsienio valstybėse įtvirtintas multimodalinio krovinių vežimo teisinis reguliavimas

Siekiant įvertinti pagrindinius multimodalinio krovinių vežimo aspektus, kurie turėtų būti reguliuojami įstatymų leidėjo, tikslinga įvertinti užsienio valstybių teisėje įtvirtintą multimodalinio krovinių vežimo teisinį reguliavimą. Palyginti yra pasirinktos Europos Sąjungos valstybės, įtvirtinusios tokį reguliavimą, t. y. Vokietija, Nyderlandų Karalystė ir Estija, taip pat Kinija ir Indija, kuriose multimodaliniams krovinių vežimams yra skiriama pakankamai daug dėmesio, bei Pietų Korėja, kurioje multimodalinis krovinių vežimo teisinis reguliavimas buvo įtvirtintas 2007 metais.

Vokietijoje multimodalinį krovinių vežimą reglamentuoja Vokietijos komercinio kodekso 452–452(d) straipsniai⁵⁸. Pagrindiniai šio reguliavimo aspektai yra tai, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytina teisė (ir multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės nuostatos) nustatoma remiantis tinkline sistema. Tais atvejais, kai negalima nustatyti, kuriame vežimo etape kilo žala – taikomos bendrosios vežėjo civilinės atsakomybės nuostatos. Įrodyti, kuriame vežimo etape kilo žala, privalo šalis, kuri teigia, kad būtent tam tikrame etape ji kilo. Reikia pasakyti, kad Vokietijoje, įtvirtintus tinklinę teisės ir atsakomybės nustatymo sistemą, įtvirtinamos ir specialiosios nuostatos – nustatomas bendras pretenzijos pateikimo terminas, tiesa, šalys susitarimu jį gali pakeisti. Be to, šalys susitarimu gali susitarti nukrypti nuo tinklinės civilinės atsakomybės sistemos ir visais

⁵⁷ Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2000 m. vasario 23 d. nutarimas „Dėl 1998 metų pavyzdžio banderolių tabako gaminiams ir alkoholiniams gėrimams ženklinti įvedimo“; Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. liepos 12 d. nutarimas „Dėl teisėjų darbo apmokėjimo įstatymo normų“; Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. gruodžio 18 d. nutarimas „Dėl muitinės pareigūnų tarnybinių atlyginimų“; Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2002 m. lapkričio 25 d. nutarimas „Dėl valstybinių socialinio draudimo pensijų“.

⁵⁸ RITTLER, T. *Handelsgesetzbuch* <...>, 452–452d str.

atvejais multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės klausimus spręsti remdamosi bendrosiomis vežėjo civilinės atsakomybės nuostatomis.

Nyderlandų Karalystėje multimodalinius krovinių vežimus reglamentuoja Civilinio kodekso 8:40–8:52 straipsniai⁵⁹. Kaip ir Vokietijoje, Nyderlandų Karalystėje įtvirtinta, kad multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikytina teisė (ir multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės nuostatos) nustatoma remiantis tinkline sistema. Tačiau tais atvejais, kai nėra žinoma, kuriuo vežimo etapu žala kilo tiksliai, yra taikomos to vežimo etapo iš visų etapų, kuriuose žala galėjo kilti, nuostatos, kuriomis remiantis multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė būtų didžiausia. Kita svarbi Nyderlandų Karalystės multimodalinio teisinio reguliavimo specifika – minėta prezumpcija, kad multimodalinio krovinių vežimo metu išduotas dokumentas, jei krovinyms gabenamas jūra, yra prilyginamas konosamentui (tai yra itin reikšminga taikant Hagos-Visbiu taisykles).

Estijos multimodalinius krovinių vežimus reglamentuoja Prievolių įstatymo 818–823 straipsniai⁶⁰. Estijoje įtvirtinta, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartims yra taikomos bendrosios krovinių vežimo teisinės nuostatos. Nepaisant to, multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė, jei žinoma, kuriuo etapu gabenant žala kilo, nustatoma remiantis tinkline sistema. Kita vertus, sutarties šalims susitarus, 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 įstatyme.

Kinijos multimodalinius krovinių vežimus reglamentuoja trys teisės aktai. Jeigu multimodalinis krovinių vežimas yra tarptautinis ir bent vienas vežimo etapas yra jūra – taikomas Jūrų įstatyme įtvirtintas teisinis reguliavimas. Jei multimodalinis vežimas yra nacionalinis – taikomas Sutarčių įstatyme numatytas teisinis reguliavimas. Tarptautiniams multimodaliniams krovinių gabenimams, kai gabenama konteineriais, taikomos Tarptautinio multimodalinio krovinių vežimo konteineriais taisyklės⁶¹. Tiek tarptautiniams, tiek nacionaliams vežimams yra įtvirtinta tinklinė civilinės atsakomybės sistema. Kinija įtvirtina įdomų multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės sprendimą tais atvejais, kai nėra žinoma, kuriuo vežimo etapu žala kilo. Jei bent vienas krovinių gabenimo etapas buvo jūra – multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė yra ribojama remiantis krovinių vežimo jūra teisiniu reguliavimu. Bet jei multimodalinis krovinių vežimas neapėmė vežimo jūra, tada multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė nėra ribojama. Multimodalinio transporto dokumentas gali būti tiek prekinis vertybinis popierius, tiek paprastas važtaraštis, jį privalu išduoti, jei reikalauja siuntėjas.

Indijos multimodalinius krovinių vežimus reglamentuoja Indijos multimodalinio krovinių vežimo įstatymas⁶². Paties akto ir jame įtvirtinto teisinio reguliavimo pagrindas – 1980 m. Multimodalinio transporto konvencijos bei 1992 m. UNCTAD ir ICC taisyklių nuostatos⁶³. Tiesa, nepaisant Indijos kaip valstybės dydžio, šis įstatymas reglamentuoja tik tarptautinius vežimus eksportuojant prekes iš Indijos. Įdomu, kad Indijoje yra įtvirtinta privaloma subjektų, planuojančių verstis multimodaliniais krovinių vežimais, registracija, o multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė nustatoma vadovaujantis modifikuota vienaarūše civilinės atsakomybės sistema.

⁵⁹ Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>>.

⁶⁰ Estijos prievolių įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/506112013011/consolide>>.

⁶¹ HU, J. Z. *Transport law in China*. Alphen: Kluwer Law International, 2015, p. 417–418.

⁶² Indijos multimodalinio transporto įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://cochinport.gov.in/writereaddata/pdf/TheMultimodal.pdf>>.

⁶³ 1992 m. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos ir Tarptautinių prekybos rūmų Multimodalinio <...>.

Pietų Korėjos multimodalinių krovinių vežimų teisinis reglamentavimas yra labai siauras, t. y. jį sudaro vienintelis 816 straipsnis Pietų Korėjos komerciniame kodekse⁶⁴. Šis straipsnis reglamentuoja išimtinai multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės nustatymo taisykles ir taikomas tik tais atvejais, jei bent dalis vežimo vykdoma jūra. Tokiu atveju multimodalinio transporto operatoriaus civilinė atsakomybė nustatoma remiantis tinkline sistema. Jei žalos kilimo vieta nežinoma – civilinė atsakomybė nustatoma vadovaujantis ilgiausią vežimo etapą reglamentuojančiomis nuostatomis. Jei vežimo etapas ilgis yra vienodas ar nėra galimybės jo nustatyti, laikoma, kad toks etapas yra tas etapas, už kurį užmokesčio dalis yra didžiausia.

3.1.1. Multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo galimybės Lietuvoje

Įvertinus užsienio valstybių teisinį reglamentavimą, reikia pažymėti, kad, siekiant bent minimaliai pašalinti multimodalinių krovinių vežimo teisinio reguliavimo spragą, nėra būtina iš esmės keisti esamo teisinio reguliavimo ar priimti atskiro multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojančio įstatymo. Tai galima pasiekti papildant dabar galiojančią LR CK multimodalinio krovinių vežimo sutartis reglamentuojančiomis nuostatomis.

Be to, kad teisės aktuose reikėtų apibrėžti multimodalinio krovinių vežimo ir jo sutarties sampratą, teisinis reguliavimas turėtų įtvirtinti esmines nuostatas, kokias teisė yra taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai (savaime suprantama, nusprendus nenaudoti kaip „pagrindo“ dabar galiojančio teisinio krovinių vežimo reguliavimo, tektų įtvirtinti ir bendrąsias multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojančias nuostatas) bei kokios taisyklės taikomos vertinant multimodalinio transporto operatoriaus civilinę atsakomybę ir jos dydį. Šiuo klausimu, vertinant nagrinėtą užsienio valstybių teisinį reguliavimą, reikia pasakyti, kad dažniausiai yra linkstama taikyti tinklinės civilinės atsakomybės sistemą. Tais atvejais, kai faktinės aplinkybės (kaip jau yra aptarta) neleidžia nustatyti, kuriame vežimo etape žala kilo, yra taikoma atsitraukimo (angl. *fall back*) taisyklė taikant nacionalinę arba šalių aptartą teisę⁶⁵, arba individualią nacionalinėje teisėje nustatytą taisyklę. Kita vertus, bendra multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės sistema yra laikoma perspektyvia, nes leidžia išvengti problemų, susijusių su žala, kurios kilimo vieta yra nežinoma, padidinti teisinį tikrumą ir sukurti efektyvų multimodalinių krovinių vežimų administravimą⁶⁶, ji labiau atspindi krovinių vežimo santykių teisinę pažangą. Todėl, sprendžiant dėl multimodalinio transporto operatoriaus civilinės atsakomybės sistemos, neturėtų būti vadovaujamosi vien kitų valstybių praktika, bet įvertinama ir teisės doktrina, kitos teisiniui reguliavimui nustatyti reikšmingos aplinkybės.

Manytina, teisinis reglamentavimas turėtų šalims aiškiai atskleisti savo imperatyvumą / dispozityvumą bei tuo nustatyti, kiek šalys yra laisvos susitarti kitaip, nei įtvirtinta teisiniame reguliavime, dėl jų sudarytos multimodalinio krovinių vežimo sutarties vykdymo metu kylantiems jų tarpusavio santykiams taikytinų nuostatų. Atsižvelgiant į tai, kad šios nacionalinės teisės multimodalinius krovinių vežimus reglamentuojančios nuostatos šalių santykiams yra taikytinos tais atvejais, kai tarptautinės krovinių vežimo konvencijos nėra taikomos tiesiogiai, manytina, kad įtvirtintas reguliavimas turėtų būti pakankamai dispozityvus, t. y. pirmiausia skirtas šalių tarpusavio santykiams reguliuoti tais atvejais, kai šalys nesusitaria kitaip.

⁶⁴ Pietų Korėjos komercinis įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=29875&lang=ENG>.

⁶⁵ EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *European <...>*, p. 66; MARTEN, B. *A Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach*. European Transport Law, 2012, volume XLVII, No. 2, p. 152.

⁶⁶ NIKAKI, T. *The Quest for an international multimodal transport convention: does the CMR liability system fit the bill?* In 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.

Išvados

1. Lietuvos teisėje nėra įtvirtinta nacionalinio multimodalinio krovinių vežimo teisinio reguliavimo.
2. Lingvistiškai vertinant LR CK 6.811 straipsnį, galima kelti hipotezę, kad šis straipsnis būtų ir yra skirtas multimodaliniams krovinių vežimams. Vis dėlto, įvertinus Lietuvos teismų praktiką, teisės doktriną ir pačios nuostatos formuluotę, manytina, kad, nors LR CK 6.811 straipsnyje vartojamas tiesioginio kombinuotojo susisiekimo sutarties terminas, iš esmės analogiškas multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai, ši norma yra skirta nuosekliems kombinuotiesiems vežimams, o ne multimodaliniams krovinių vežimams reguliuoti.
3. Tarptautinės vienaarūšio krovinių vežimo konvencijos tiesiogiai tarptautinei multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai taikomos tais atvejais (ir tiek), kai jose yra eksplicitiškai įtvirtintos nuostatos, reglamentuojančios būtų multimodalinį krovinių vežimą (konvencijų tiesioginį taikymą tokiam vežimui).
4. Tarptautinės vienaarūšio krovinių vežimo konvencijos tiesiogiai reglamentuoja tik sąlygiškai nedidelę galimų multimodalinio krovinių vežimų variacijų bei paties vežimo dalį. Teisinio reguliavimo spraga bandoma spręsti aiškinant tarptautinių konvencijų nuostatas, reglamentuojančias jų taikymo sritį tokiu būdu, kad šios konvencijos turėtų tiesiogiai būti taikomos atitinkamos krovinių vežimo rūšies multimodalinio krovinių vežimo etapams. Vis dėlto, remiantis užsienio teismų praktika bei doktrinoje aptinkama pozicija, toks taikymas yra kvestionuotinas.
5. Jei multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai tarptautinė konvencija nėra taikoma tiesiogiai, sutarčiai gali būti taikoma nacionalinė teisė, kuri, priklausomai nuo įtvirtinto teisinio reguliavimo ir / ar nacionalinėje teisėje / teismų praktikoje pasirinkto multimodalinio krovinių vežimo sutarties kvalifikavimo, gali sukurti nacionalinės teisės „aplinkkelį“, dėl ko kilęs ginčas vis tiek būtų sprendžiamas vadovaujantis atitinkamos vienaarūšės tarptautinės konvencijos nuostatomis.
6. Tai, kad nėra multimodalinio krovinių vežimo teisinio reglamentavimo, Lietuvos teisėje sukelia didelį teisinį neaiškumą – šalia to, kad nėra aišku, kokia apimtimi multimodaliniams santykiams Lietuvos teismai tiesiogiai taikytų tarptautinių konvencijų nuostatas, kilus ginčui dėl multimodalinio vežimo sutarties vykdymo, teismas galėtų sutartį laikyti *sui generis* sutartimi arba mišriąja sutartimi. Priklausomai nuo šių sprendimų reikšmingai kinta sutarčiai taikytinas teisinis reguliavimas.
7. Atsižvelgiant į multimodalinio krovinių vežimo sutarties pobūdį, turinį, kilmę, manytina, kad multimodalinio krovinių vežimo sutartis turėtų būti laikoma *sui generis* sutartimi.
8. Teisinio reguliavimo spraga Lietuvoje galėtų būti sprendžiama papildant dabar galiojančią Lietuvos Respublikos civilinį kodeksą dispozityviomis multimodalinio krovinių vežimo sutartis reglamentuojančiomis nuostatomis. Toks teisinis reguliavimas turėtų apibrėžti multimodalinio krovinių vežimo ir jo sutarties sampratą, įtvirtinti esmines nuostatas, kokia teisė yra taikoma multimodalinio krovinių vežimo sutarčiai ir kokios taisyklės taikomos vertinant multimodalinio transporto operatoriaus civilinę atsakomybę ir jos dydį.

LITERATŪRA

Norminiai teisės aktai ir jų parengiamoji medžiaga

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, unifikavimo. *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 apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitima“. *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, unifikavimo. *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. 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.
9. 1999 m. gegužės 28 d. konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 174-6435.
10. 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>.
11. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772.
12. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas. *Lietuvos Aidas*, 1991, nr. 215; *Valstybės žinios*, 2002, nr. 29-1034).
13. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas. *Valstybės žinios*, 1999, nr. 60-1948.
14. 2000 m. liepos 18 d. Lietuvos Respublikos Seimo šešiasdešimt devintojo (504) posėdžio protokolas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/TAIS.105669>>.
15. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso susiję dokumentai [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/TAIS.105059>>.
16. Estijos prievolių įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/506112013011/consolide>>.
17. Indijos multimodalinio transporto įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://cochinport.gov.in/writereaddata/pdf/TheMultimodal.pdf>>.
18. Nyderlandų Karalystės civilinis kodeksas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>>.
19. Pietų Korėjos komercinis įstatymas [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 29 d.]. Prieiga per internetą: <https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=29875&lang=ENG>.

Specialioji literatūra

20. CARR, I.; STONE, P. *International Trade Law*. 4th edition. New York: Routledge-Cavendish, 2010.
21. CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 6th ed. London: Informa Law, 2014.
22. CZERWENKA, B. *Das Budapester Übereinkommen (CMNI)*. TrasnpR, 2001.
23. DE WITT, R. *Multimodal transport*. London: LLP, 1995.
24. DROBITKO, O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai*. Daktaro disertacija, 2006.
25. ECKARDT, T., et al. Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply? *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, volume 2, No. 3.
26. EDER, B. *Scrutton on charterparties and bills of lading*. 22nd ed. London: Sweet & Maxwell, 2011.
27. EFTESTØL-WILHELMSSON, E. *European sustainable carriage of goods: the role of contract law*. New York: Routledge, 2016.
28. HOEKS, M. *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods*. Rotterdam: Erasmus Univ., 2009.
29. HU, J. Z. *Transport law in China*. Alphen: Kluwer Law International, 2015.
30. JOHANSSON, S. O. *An Outline of Transport Law – International Rules in Swedish Context*. 2nd ed. Stockholm: Jure Förlag, 2014.

31. KOLLER, I. *Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln*. TranspR, 2003.
32. LOJDA, J. *The impact of CMR on Multimodal Transport*. Czech yearbook of international law, 2015.
33. MARTEN, B. A Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach. *European Transport Law*, 2012, volume XLVII, No. 2.
34. NIKAKI, T. *The Quest for an international multimodal transport convention: does the CMR liability system fit the bill?* In SOYER, B.; TETTENBORN, A. eds. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.
35. RAMBERG, J. *The law of transport operators in international trade*. Stockholm: Norstedts Jur, 2005.
36. RITTLER, T. *Handelsgesetzbuch (HGB)*. Gründau, 2015.
37. THOMAS, R. Multimodalism and Through Transport – Language, Concepts and Categories. *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 36, No. 2.
38. VERHEYEN, W. Fleximodal Contracts and CMR: Belgian Approach. *The journal of international maritime law*, 2012, No. 364.

Užsienio valstybių teismo institucijų sprendimai

39. Anglijos apeliacinio teismo 2002 m. kovo 27 d. sprendimas civilinėje byloje *Quantum Ltd v. Plane Trucking Ltd*.
40. Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2012 m. birželio 1 d. sprendimas civilinėje byloje *Godafoss*.
41. Vokietijos Aukščiausiojo teismo 2008 m. liepos 17 d. sprendimas civilinėje byloje *IZR181/05*.

Lietuvos teismų sprendimai

42. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2000 m. vasario 23 d. nutarimas „Dėl 1998 metų pavyzdžio banderolių tabako gaminiams ir alkoholiniams gėrimams ženklinti įvedimo“.
43. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. liepos 12 d. nutarimas „Dėl teisėjų darbo apmokėjimo įstatymo normų“.
44. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. gruodžio 18 d. nutarimas „Dėl muitinės pareigūnų tarnybinių atlyginimų“.
45. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2002 m. lapkričio 25 d. nutarimas „Dėl valstybinių socialinio draudimo pensijų“.
46. Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyrius. *2014 m. gruodžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-1414/2014*.
47. Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyrius. *2016 m. balandžio 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-195-370/2016*.
48. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyrius. *2015 m. birželio 15 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2-1037-302/2015*.

Kiti šaltiniai

49. Europos Komisijos baltoji knyga. *European transport policy for 2010: time to decide* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf>.
50. Europos Komisijos baltoji knyga. *Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>>.
51. 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* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/aca85b2d-b937-46b3-bddc-d035137643c5/language-en>>.
52. 1978 m. Jungtinių Tautų krovinių 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>.

53. 1980 m. gegužės 24 d. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtos 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>.

54. 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>.

55. 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/cmniconf/cmni.pdf>>.

56. 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>.

57. 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>.

58. Jungtinių Tautų prekybos ir plėtos 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/sdteitlb20031_en.pdf>.

59. Teismų praktikos paieška pagal LR CK 6.811 straipsnį Infolex duomenų bazėje [interaktyvus. Žiūrėta 2017 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.infolex.lt/ta/Default.aspx?Id=20&item=results&PaminetasAktas=12755&hPA=12755&Straipsnis=6.811&PaminetasAktasKur=16&#middle>>.

(LACK OF) LEGAL REGULATION OF MULTIMODAL CARRIAGE IN THE REPUBLIC OF LITHUANIA

Vilius Mitkevičius

S u m m a r y

It is obvious, that multimodal transport is one of the key measures in achieving one of the most overarching objective of the European Union transport policy – sustainable growth and development. Unfortunately, in opposite to the goals set, in the year 2017, on international level there is no unified legal regulation in the field of international multimodal carriage while the need is obvious. The situation in the Republic of Lithuania is not better as there is no legal regulation of multimodal carriage on national level as well. On the other hand, there is plenty of unimodal international transport conventions. Almost all of them have several directly provisions for multimodal transport. Nevertheless, this regulation is certainly not enough to cover the full multimodal contract and to ensure legal clarity. When the possibility to directly apply the relevant unimodal international transport convention for a specific leg of multimodal carriage is highly questionable and there is no national legal regulation of multimodal carriage in the Republic of Lithuania, in the case of a dispute, it is difficult to predict the laws applicable to a multimodal contract for the carriage of goods and the possible outcome of the dispute. Therefore it is suggested to complement the Civil code of the Republic of Lithuania with the legal regulation of multimodal carriage, including legal provisions defining a concept of multimodal carriage and multimodal carriage contract, the law applicable to the multimodal carriage and in determining the carrier's civil liability.

Iteikta 2017 m. birželio 30 d.

Priimta publikuoti 2017 m. spalio 26 d.