



AR CMR KONVENCIJOS NUOSTATOS DĖL SENATIES SUSTABDYMO BEI NUTRAUKIMO NEPAŽEIDŽIA TEISINIO APIBRĖŽTUMO PRINCIPO?

Tautvydas Žaliauskas¹

DOI: <https://doi.org/10.7220/2029-4239.32.4>

SANTRAUKA

CMR konvencijos narės susitarė dėl pagrindinio tikslo – suvienodinti tarptautinių krovinių vežimo sutarties sąlygas t. y., tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę, tačiau, nepaisant deklaruojamo unifkavimo tikslo, CMR konvencijoje įtvirtinti ieškinio senaties sustabdymo ir senaties nutraukimo institutai nėra reguliuojami išsamiai ir vienodai, o jų aiškinimas bei taikymas iš esmės priklauso nuo tos valstybės, kurioje nagrinėjama byla, nacionalinės teisės.

Nors CMR konvencija reglamentuoja senaties sustabdymo institutą bei numato senaties sustabdymo galimybę, ji neapibrėžia rašytinio reikalavimo, galinčio sukelti tokį teisinį padarinį, turinio. Dėl šios priežasties rašytinių reikalavimų (pretenzijų ar reklamacijų) pakankamumas senaties eigai sustabdyti vertinamas pagal bylos nagrinėjimo vietos valstybės nacionalinę teisę ir teismų praktiką. Analogiška situacija susiklosto ir senaties nutraukimo instituto atveju, kai CMR konvencija pati nukreipia į nacionalinę teisinę reguliavimą, t. y. tos valstybės teisę, kurioje yra iškelta byla. Toks sprendimas kelia pagrįstų abejonių dėl jo atitikties CMR konvencijos preambulėje įtvirtintam tikslui, kadangi dėl tokio skirtingo interpretavimo atsiranda teisinis neapibrėžtumas, kuris neleidžia užtikrinti stabilių teisinių santykių bei kiekvienos sutarties šalių teisėtų lūkesčių.

Šiame straipsnyje analizuojamas senaties sustabdymo institutas (angl. *suspension rule*), atskleidžiama jo samprata, taikymo ypatumai bei aiškinimo problematika. Analizė grindžiama tarptautine teisine doktrina, Lietuvos teismų praktika bei kitų CMR konvencijos valstybių narių teismų praktika. Atsižvelgiant į tai, kad CMR konvencija neįtvirtina aiškių rašytinių reikalavimų turinio kriterijų, jų vertinimas skirtingose valstybėse neišvengiamai lemia nevienodą teisinį aiškinimą, kuris sukuria teisinį neapibrėžtumą ir apsunkina stabilių teisinių santykių bei šalių teisėtų lūkesčių užtikrinimą.

¹ Autorius yra buvęs Vytauto Didžiojo Universiteto teisės fakulteto studentas (*alumni*).

Be to, straipsnyje nagrinėjamas ir senaties nutraukimo institutas (angl. interruption rule), kurio reguliavimą CMR konvencija palieka susitariančiųjų valstybių nacionaliniams teismams. Toks teisinis sprendimas kelia klausimą, ar CMR konvencijos valstybės narės iš tiesų siekė visapusiškai suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo santykių teisinį reguliavimą, kaip tai deklaruojama konvencijos preambulėje.

Išanalizavus CMR konvencijos nuostatas, teisės doktriną, Lietuvos teismų praktiką bei CMR konvencijos narių teismų praktiką, buvo pasiekta išvada, kad senaties sustabdymo bei nutraukimo institutai pažeidžia teisinio apibrėžtumo principą bei neužtikrina sutarties šalių teisėtų lūkesčių.

REIKŠMINIAI ŽODŽIAI

CMR konvencija, senaties sustabdymo institutas, senaties nutraukimo institutas, teisinio apibrėžtumo principas.

SANTRUMPOS

CMR konvencija - Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija

LR CK – Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas

ESTT – Europos Sąjungos Teisingumo Teismas

LR KTK – Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas

LAT – Lietuvos Auškčiausiasis Teismas

IVADAS

CMR konvencijos 32 str. 2 d. bei 3 d. reguliuoja senaties sustabdymo bei nutraukimo institutą. Pagal CMR konvencijos tekstą, nukentėjusiai šaliai pateikus pretenziją vežėjui, šis visų pirma turi paprieštarauti ir atmesti jam pateiktą pretenziją. Paprieštaravus ir atmetus pretenziją, tęsiasi ieškinio senaties eiga per kurią nukentėjusi šalis gali pareikšti ieškinį. Tačiau vežėjui neatmetus pretenzijos, senaties terminas gali būti sustabdytas, kad ir neproporcingai ilgą laiką. Viena iš problemų, kuri kyla iš šio instituto, kad nėra apibrėžta, kiek laiko senatis gali būti sustabdyta. Pavyzdžiui, CMR konvencijoje nurodytas bendras senaties terminas yra 1 metai, tyčiniams vežėjo veiksams taikomas 3 metų terminas, tačiau esant efektyviam senaties sustabdymui, šie terminai gali būti pratęsti, nes yra sustabdoma senaties eiga. Pagal CMR konvencijos teisės doktriną nėra atsakymo, ar vežėjas turi nustatytą laiką atsakyti į pretenziją. Vežėjas turi tik vienintelį pasirinkimą, kad senaties eiga tęstųsi skaičiuotis toliau - atmesti pretenziją. Taip pat jeigu nėra vežėjo aiškaus pateiktos pretenzijos atmetimo, senaties sustabdymas niekada ir nesustos. Pastebima tendencija, kad tik nacionalinė teisė, kurioje yra nagrinėjama byla, galėtų nutraukti senaties sustabdymą. Tačiau ir čia kyla problema, kad CMR konvencijos ir nacionalinės teisės nuostatos yra skirtingos ir nepriklausomos. Nacionalinės teisės taikymas senaties sustabdymui pagal CMR konvencijos 32 str. 2 d. vis dar kelia nemažai klausimų, ypač dėl to – kaip pasiekti vienodą praktiką. Tačiau tendencija aiški – šioje srityje

viskas paliekama nacionalinėms taisyklėms. Dėl to vežėjams tenka prisitaikyti prie bylą nagrinėjančio teismo vietos valstybės teisės, net jei tai sukelia nepatogumų ar sukuria tam tikrų trūkumų. Moksliniuose šaltiniuose šie institutai yra kritikuojami, nes šie CMR konvencijos institutai nėra aiškiai suvienodinti ir šių problemų rezultatas yra teisinis neapibrėžtumas. Senaties sustabdymo instituto pradinė idėja buvo, kad nukentėjusi šalis lauktų, kol jo pretenzija bus patenkinta taikiai, nereikalaujant teismo proceso, tačiau praktikoje pastebima, kad tai sukuria daugiau problemų negu gaunama iš to naudos. Senaties nutraukimo institutas CMR konvencijoje suprantamas, kad šis pradedamas skaičiuoti iš naujo ir taip pat yra pilnai reguliuojamas pagal tos valstybės nacionalinę teisę, kurioje yra iškelta byla. Taigi esant skirtingoms jurisdikcijoms, vežėjui tenka taikytis prie bylą nagrinėjančio teismo vietos valstybės teisės. Pagal CMR konvencijos preambulę, jos tikslas yra suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, tačiau taikant tam tikrus institutus CMR konvencija to nepadaro, dėl šios priežasties yra pažeidžiamas teisinio apibrėžtumo principas bei nėra užtikrinami sutarties šalių teisėti lūkesčiai.

CMR konvencijoje įtvirtinti senaties sustabdymo bei nutraukimo klausimai iki šiol yra aiškinami pagal nacionalinę teisę, kur yra iškelta byla. CMR konvencijai jau daugiau kaip 60 metų, tačiau neatsirado iniciatyvos iš prisijungiančiųjų narių peržiūrėti bei keisti konvencijoje įtvirtintas, teisiškai neapibrėžtas taisykles, to pasekoje, tai sukelia neigiamus teisinius padarinius šalims, kurios turi taikytis prie tos valstybės teisės, kurioje yra iškelta byla. Labai svarbu pabrėžti, kad sutarties šalys krovinio pervežimo sutartyse nusimato taikoma teisę, kaip CMR konvencija net jeigu krovinio pervežimas ir neturi tarptautinio elemento. Iš esmės šalys turėdamos teisėtus lūkesčius nukenčia dėl skirtingų senaties sustabdymo bei nutraukimo institutų aiškinimo bei taikymo. Dėl šių išvardintų problematiškų aspektų, atsiranda svarbus poreikis atlikti tyrimą šiame straipsnyje dėl šios problematikos nacionaliniu bei tarptautiniu lygmeniu, apibrėžiant problematiškiausius aspektus bei pasiūlyti rekomendacijas tokių probleminių aspektų šalinimui, užtikrinant CMR konvencijos tikslingą taikymą ateityje nepriklausomai kur yra iškelta byla, dėl ginčų susijusių su CMR konvencijos senaties sustabdymo bei nutraukimo institutais.

TEISINIO APIBRĖŽTUMO PRINCIPŲ SAMPRATA EUROPOS SĄJUNGOJE

Labai svarbu bendrai pabrėžti teisinio apibrėžtumo principą santykyje su Europos Sąjungos aiškinimu. Nors dalis CMR konvencijos narių ir nėra Europos Sąjungos narės, tačiau didžioji dauguma tarptautinių krovinių pervežimų keliais vyksta būtent Europos Sąjungos zonoje ir būtent didžiausias CMR konvencijos taikymas bei išplėtotas teismų praktika yra iš Europos Sąjungos narių. Todėl atsiranda svarbus bei aktualus poreikis aiškinti teisinio apibrėžtumo principą Europos Sąjungos kontekste.

Taip pat teisinio apibrėžtumo principas labiausiai yra išplėtotas Europos Sąjungos mastu, todėl matytina, kad didesnis poreikis yra bendrai panagrinėti šį principą per ESTT praktiką prieš nagrinėjant šio principo pažeidimą CMR konvencijos kontekste.

Teisinio apibrėžtumo principas pirmą kartą buvo pripažintas bei aiškinamas 1961 m. ESTT. Pagal Europos Sąjungos teisę, šis principas reiškia, kad „<...> teisės normos, ypač kai jos gali sukelti asmenims ir įmonėms nepalankių pasekmių, būtų aiškos, tikslios, o jų pasekmės

– nuspėjamos“.² Nesvarbu, ar sprendžiama baudžiamoji ar civilinių santykių pobūdžio byla, pagal mokslinius šaltinius, ESTT praktiką, teisės normos turi būti žinomos, aiškos, tikslios, stabilios, tikros bei nuspėjamos. Be kita ko, teisinio apibrėžtumo principas „<.> reikalauja, kad Bendrijos teisės aktai leistų suinteresuotiesiems asmenims tiksliai žinoti jais nustatytų pareigų turinį. Teisės subjektai turi aiškiai žinoti savo teises ir pareigas ir atitinkamai imtis veiksmų“.³ Šis iš principo kildinamas reikalavimas bus labai svarbus nagrinėjant šio straipsnio problematiką.

Kaip ir minėta, kad šis principas kildinamas iš Europos Sąjungos teisės, šis principas dar taip pat yra apibūdinamas principų rinkinys, kuris apima teisėtų lūkesčių bei *lex retro non agit* principus⁴, tai pačiai nuomonei pritaria ir P. Kent, kad teisinio apibrėžtumo principas yra išskirstomas į jau minėtus du principus, kurie sąveikauja tarpusavyje. Taip pat pripažįstama, kad šis principas yra svarbus ne vien Europos Sąjungoje, bet ir daugelyje šalies teisinių sistemų.⁵

CMR KONVENCIJOS SENATIES SUSTABDYMO INSTITUTAS

CMR konvencijos įtvirtintas senaties sustabdymo instituto tikslas išspręsti kilusius ginčus tarp reikalavimo teisę turinčios šalies ir vežėjo, taikui bei greitu būdu, atsižvelgiant į pakankamai greitą krovinių pervežimo komercinę veiklą. Yra keliamų nuomonių, kad šis institutas buvo įtvirtintas ir dėl pakankamai trumpų senaties terminų. CMR konvencijos 32 str. 2 d. prasme, tinkamai pareikšti pretenziją, užtenka nusiųsti vežėjui rašytinį reikalavimą ir jau laikoma, kad senatis yra sustabdyta. Nors pažodinis CMR konvencijos tekstas ir sako, kad raštiška pretenzija ar reklamacija sustabdo senaties termino skaičiavimą, reikia analizuoti rašytinio reikalavimo turinį tarptautiniu aspektu, nes skirtingose valstybėse yra taikomi skirtingi rašytinio reikalavimo turinio reikalavimai.

Tačiau ir čia kyla viena iš problemų – tarptautinėje praktikoje pastebima tendencija, kad dalyje šalių užtenka vežėjui pareikšti reklamaciją arba pretenziją, ir nors tai yra dvi skirtingos sąvokos, šio pareiškimo turinio reikalavimai skiriasi iš esmės nacionalinėse teismų praktikose.

Kita problema, kuri kyla, kad nėra apibrėžtas terminas iki kada vežėjas turi atmesti pretenziją. Čia atsiranda neapibrėžta laiko terpė, nes jeigu pretenzija pateikiama vežėjui, o šis jos neatmeta, senatis gali būti sustabdyta nenustatyta, neproporcingai neribotą laiko tarpą, o pretenzijos pareiškėjas gali pateikti ieškinį teismui net ir praėjus vieneriems ar trejiems metams (CMR konvencijoje įtvirtinti senaties terminai).

Taigi, CMR konvencijos 32 str. 2 d. prasme, kad pretenzija būtų tinkamai atmesta bei senaties terminas būtų pratęstas skaičiuoti toliau, vežėjas turi įvykdyti tris sąlygas: vežėjas turi atmesti pretenziją, pretenzijos atmetimas turi būti raštu ir grąžinti prie jos pridėtus dokumentus, kuriuos gavo gavus pretenziją. Darytina išvada, kad senaties skaičiavimas tęstųsi toliau, vežėjui

² Byla C-17/03 VEMW ir kt. [2005] ETP I-4983; Byla C-72/10 Costa ir Cifone [2012].

³ Byla C-158/06 ROM-projecten [2007] ETP I-5103; Byla C-345/06 Heinrich [2009] ETP I-1659.

⁴ Jérémie Van Meerbeeck, „The Principle of Legal Certainty in the Case Law of the European Court of Justice: From Certainty to Trust“, *European Law Review* (2016, No. 2), p. 280.

⁵ Penelope Kent, *Law of the European Union, Second Edition* (London: M. and E. Pitman Publishing, 1996), p. 36-37.

užtenka raštu atmesti pretenziją, tačiau, kaip N. Radionov teigia, kad pagal naujausią doktriną nėra atsakymo ar vežėjas turi nustatytą laiką atsakyti į pretenziją, išskyrus vienintelį atvejį, kaip tik atmesti pretenziją.⁶ Esant teisminiam nagrinėjimui, tik nacionaliniai teismai galėtų „užgesinti“, t.y. nutraukti ieškininės senaties eigos sustabdymą pagal pateiktą pretenziją.⁷

N. Radionov taip pat siūlo rekomendaciją, kad jeigu vežėjas nepateikia atsakymo į pretenziją ir nėra jokios diskusijos tarp reikalavimo teisę turinčios šalies ir vežėjo nuo trijų iki šešių mėnesių, senaties sustabdymas nustotų galiojęs.⁸ Štai C. Tincani yra kitos nuomonės dėl N. Radionov pasiūlytos rekomendacijos. C. Tincani teigia, kad tokios rekomendacijos negalima patvirtinti, nes ji palieka šio termino nustatymą diskreciniam vertinimui, kas prieštarauja pretenzijų instituto logikai, kurios tikslas – užtikrinti aiškumą santykiuose.⁹

CMR konvencijos susitarančiųjų šalių nacionalinis reguliavimas yra skirtingas ir nepriklausomas, kas iš esmės palieka vežėją, kuris turėtų bylinėtis teisme, taikytis prie tos nacionalinės teisės, kurioje yra iškelta byla. Pretenzijos reiškėjas šiuo atveju galėtų pasirinkti palankesnę jurisdikciją bylinėjimuisi, nes CMR konvencija suteikia tris jurisdikcijas teisingumui. Štai K. F. Haak pritaria, kad skirtingas nacionalinės teisės taikymas senaties sustabdymui kelia klausimą, kaip suvienodinti, bei pasisako, kad senaties sustabdymo institutas grįžta prie nacionalinių reguliavimų ir vežėjui tenka taikytis su visais lydimais trūkumais.¹⁰ M. Clarke teigia, kad šio instituto idėja yra, kad pretenzijos reiškėjas galėtų „laukti, ar reikalavimas bus apmokėtas taikiai ir nereikės pradėti teismo proceso“.¹¹ Štai N. Radionov teigia, kad pretenzijos atmetimas galėtų būti suprantamas, kaip neveikimas, t.y. tylėjimas,¹² tačiau kyla klausimas, kokiam laikotarpiui apibrėžtas turėtų būti vežėjo neveikimas?

CMR komentare taip pat pasisakoma, kad per derybas darbo dalyje, niekada nebuvo svarstomas klausimas, ar nuoroda į teismo, kuriame nagrinėjama byla, teisė, turėtų būti įtraukta į įstatymų kolizijos taisykles, ar tik į materialines taisykles, todėl buvo paliktas CMR konvencijos 32 str. 3 d. įtvirtinta nuostata, kad senaties sustabdymą bei nutraukimą turi teisę spręsti teismas, nagrinėjantis bylą, senaties klausimus nustatyti pagal to teismo nacionalinę teisę.¹³

Apžvelgus senaties sustabdymo institutą remiantis tarptautine teisine doktrina, galima pabrėžti šio straipsnio problemą, kad senaties sustabdymo institutas nėra teisiškai apibrėžtas, o sutarties šalių teisėti lūkesčiai nėra užtikrinami. Rengėjai neįvertino potencialių nuostatų įgyvendinimo kliūčių bei ateityje kilsiančių praktinio taikymo iššūkių.

⁶ Nikoleta Radionov, „Suspension of the period of limitation under the CMR and silence of the carrier: new approach“, *European Transport Law* (University of Zagreb Faculty of Law, 2020), p. 6.

⁷ Žr. ten pat.

⁸ Žr. ten pat, p. 19.

⁹ Chiara Tincani, *Contract for the International Carriage of Goods by Road* (Cham: Springer, 2022), p. 307-308.

¹⁰ K. F. Haak, *The Liability of the Carrier Under the CMR* (The Hague: Stichting Vervoeradres, 1986), p. 302.

¹¹ Malcolm Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Sixth edition (Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014), p. 139.

¹² Žr. išnašą 6: Nikoleta Radionov, p. 6.

¹³ United Nations, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 of the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, Nr. ECE/TRANS/14 (Geneva: United Nations, 1975), p. 69.

CMR KONVENCIJOS SENATIES SUSTABDYMO INSTITUTAS LIETUVOS TEISĖJE

Oficialiame vertime CMR konvencijos į lietuvių kalbą, CMR konvencijos 32 str. 2 d. pateikta, kad senatį sustabdo pretenzija. LAT yra pabrėžęs, kad CMR konvencijoje įtvirtinti specialūs ieškinio senaties terminai ir jų taikymo nuostatos turi būti taikomos tik tada, kai ginčas kyla iš CMR konvencijos reglamentuojamų santykių.¹⁴

Tiksliai išverstas CMR konvencijos tekstas yra ne ką mažiau svarbus tarptautiniam vienodam reguliavimui. Aišku, tai yra reguliariai kylanti problema dėl kalbų skirtumo, tačiau atitikti teisinio apibrėžtumo esmę, teisė turi būti suprantama aiškiai ir vienodai. CMR konvencijos autentiški tekstai yra prancūzų bei anglų kalbomis, tačiau LAT išaiškino, kad CMR konvencijos oficialiame vertime į lietuvių kalbą yra lingvistinių netikslumų. Svarbu paminėti, kad CMR konvencijos 32 str. 3 d. yra įtvirtinta, kad nepažeidžiant šio straipsnio 2 dalies nuostatų, pristabdyti senaties terminą, kaip ir jį nutraukti, turi teisę teismas, nagrinėjantis bylą. Štai LAT formuojama praktika dėl tikslesnio vertimo į lietuvių kalbą, CMR konvencijos 32 str. 3 d., pateikia kaip „[n]epažeidžiant šio straipsnio 2 punkto nuostatų, senaties termino stabdymui taikytina byla nagrinėjančio teismo vietos valstybės teisė. Ši teisė taip pat taikytina ieškinio senaties nutraukimui“. ¹⁵ Taigi, aiškiai matoma, kad ši straipsnio dalis yra pilnai blanketinė teisės norma. Lietuvos teismuose ieškinio senaties stabdymo ir nutraukimo klausimai yra sprendžiami vadovaujantis Lietuvos nacionaline teise, tačiau ši neturi pažeisti CMR konvencijos 32 str. 2 d. nuostatų. Tokia išvada kyla iš LAT Senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimo, kur pasisakoma, kad spręsti dėl senaties sustabdymo, nutraukimo ar atnaujinimo turi teisę teismas, nagrinėjantis bylą, vadovaujantis CMR konvencijos ir atitinkamais Lietuvos teisės aktais. Taigi, galima tik daryti išvadą, kad senaties sustabdymo institutas yra pilnai priklausomas nuo nacionalinio reguliavimo, todėl CMR konvencija, kuri turėtų būti *lex specialis*, tampa *legi generali*.

Svarbu paminėti ir tai kad CMR konvencijos nare yra tapusi ir Lietuvos Respublika, ir CMR konvencijos nuostatos tapo Lietuvos Respublikos vidaus teisės sistemos sudėtine dalimi, todėl kylantys ginčai iš CMR konvencijos ir esant kolizijai tarp nacionalinių įstatymų ir CMR konvencijos nuostatų, privaloma vadovautis CMR konvencijos nuostatomis.¹⁶ LAT Senatas 2001 m. birželio 15 d. nutarime dėl CMR konvencijos taikymo Lietuvos Respublikos teismuose, kas liečia senaties sustabdymo institutą yra pasisakoma tik dėl pretenzijos turinio reikalavimų.¹⁷

Štai 2005 m. sausio 6 d. LAT nagrinėjo bylą, kurioje ieškovas (reikalavimo teisę turinti šalis) prašė priteisti iš atsakovo (vežėjo) nuostolius dėl vežėjo aplaidumo neįvykdant krovinio pervežimo sutartyje nurodyto išipareigojimo ir dėl to ieškovas patyrė realius nuostolius. Atsakovas teikė argumentus, kad bendras senaties terminas, t.y. vieneri metai jau yra suėję,

¹⁴ UAB „Kvadera“ p. „UAB Luvel transportas“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2015, Nr. 3K-3-363-469).

¹⁵ UAB „Projett“ p. UAB „RRT“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2017, Nr. 3K-3-173-686).

¹⁶ UAB „Milavita“ p. UAB „Vykom“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2011, Nr. 3K-3-263).

¹⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31 Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.

todėl ieškovas yra praleidęs senaties laikotarpį, tačiau LAT apžvelgė faktus, kad krovinio pervežimo sutartis su atsakovu buvo sudaryta 2001 m. spalio 8 d., ieškovas pateikė pretenziją atsakovui 2002 m. vasario 25 d., raštą, kuriame nurodė, kad už krovinio pervežimą bus atsiskaityta tik įvykdžius sutartinius įsipareigojimus. Pirmoji instancija bei LAT konstatavo, kad tai buvo pakankamas pretenzijos turiniui keliamas reikalavimas ir konstatavo, kad ieškininis senaties terminas nėra praleistas, o buvo sustabdytas, todėl reikalavimo teisė ieškovui išliko.¹⁸

Kitame 2013 m. gegužės 3 d. LAT nutartyje, teisėjų kolegija pripažino žemesnių instancijų CMR konvencijos senaties sustabdymo taikymą, kaip tinkamą, kur praėjus bendram senaties terminui, ieškovas kreipėsi dėl skolos priteisimo. Šioje byloje ieškovas buvo pateikęs pretenziją bei siuntė priminimus atsakovui dar nesuėjus bendram senaties terminui, todėl pripažino, kad ir pasikreipus po vienerių metų, ieškovas reikalavimo teisę turėjo dėl sustabdytos ieškininės senaties eigos.¹⁹ Tokia ieškovo praktika gali būti laikomas, kaip vienas iš pavyzdžių teikiant rekomendacijas CMR konvencijos tikslinimui. Ieškovas siūsdamas priminimus vežėjui primena apie pateiktą pretenziją.

LAT senatas 2001 m. birželio 15 d. nutarime pateikė išvadą, kad vežėjo tinkamas pretenzijos atmetimas laikomas toks, kuriame aiškiai ir nedviprasmiškai atsisakoma patenkinti pretenzijoje pateiktą reikalavimą.²⁰

Taip pat labai svarbu yra atsižvelgti į LR KTK 56 str., kuris reglamentuoja pretenzijų ir ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimo tvarką. Štai LR KTK įtvirtinta, kad pateikus pretenziją vežėjui, šis turi mėnesį laiko ją patenkinti arba ne. Jeigu per mėnesį laiko nepateikiamas atsakymas, laikoma, kad vežėjas pretenzijos netenkina.²¹ Tokia kryptimi galėjo ir turi krypti naujas CMR konvencijos 32 str. 2 d. pakeitimas. Iš esmės, sudaromas laiko tarpas vežėjui atsakyti, taip nepaliekant senaties sustabdymo neproporcingai ilgam laikui (jeigu vežėjas neatmeta pretenzijos), kaip taip yra pagal pažodinį CMR konvencijos tekstą. Taip pat pretenzijos pateikimas vežėjui pagal LR KTK senaties terminą pratęsiamas vienam mėnesiui.²² Taip tiksliai apibrėžiant terminus, kad reikalavimo teisę turinti šalis galėtų ruošti teisminiam ginčui ir kad šis gintų savo pažeistas teises per nustatytus senaties terminus. LR KTK reguliavimas iš esmės gali būti laikomas tikslia bei teisiškai apibrėžta CMR konvencijos versija, kas liečia senaties sustabdymo institutą.

Iš esmės pastebima, kad Lietuvos teismų praktika yra susivienodinta ir tokia yra išlikus iki dabar, tačiau tokia Lietuvos teismų praktika kardinaliai skiriasi nuo kitų prie CMR konvencijos prisijungusių valstybių narių teismų praktikos.

RAŠYTINIO REIKALAVIMO TURINYS

Kertinis senaties sustabdymui siunčiamas rašytinis reikalavimas nagrinėjamos šalyse yra skirtingai teisiškai aiškinamas. Dėl kalbų vertimo skirtumų, teikiamo dokumento forma bei

¹⁸ UAB „Senukų prekybos centras“ p. UAB „EM Trans“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2005, Nr. 3K-3-3).

¹⁹ L.I.F.T.II-L.I.F.T. GmbH & Co KG p. UAB „Jutatransos ekspedicija“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2013, Nr. 3K-3-265).

²⁰ Žr. išnašą 17: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31.

²¹ LR kelių transporto kodeksas (1996 11 19, Nr. I-1628), 56 str. 1 d.

²² Žr. ten pat, 56 str. 2 d.

turinys kardinaliai skiriasi pagal nacionalines teises. Taip pat dalyje nacionalinių teisių sistemų, reikalavimai turiniui, kuris sustabdytų senatį yra pakankamai maži, o kitose reikalavimai yra gana aukšti. Todėl kyla esminis klausimas, kokių turinio reikalavimų reikalavimo teisę turinti šalis turėtų laikyti teikiant rašytinį reikalavimą, kad būtų veiksmingai sustabdomas ieškinio senaties terminas?

Pati CMR konvencija iš savęs atsakymo nepateikia. CMR konvencijoje nurodyta, kad pretenzija arba reklamacija turi būti rašytinė. CMR konvencijos komentare taip pat nėra detalizuojamas, koks pretenzijos turinys turi būti. Iš esmės, komentare teigiama, kad pretenzija turi turėti specifinį reikalavimą.²³ M. Clarke pritaria, kad dėl reikalaujamo rašytinio dokumento pobūdžio ir turinio CMR konvencija pateikia mažai gairių, o teismai taiko nacionalinės teisės normas.²⁴ Iš esmės kyla teisės normų neapibrėžtumas, o tuo pačiu ir pačios CMR konvencijos preambulėje įtvirtintos suvienodinimo tikslo nukrypimas. M. Clarke kelia teoriją, kad CMR konvencijos 32 str. 2 d. nurodo, kad pretenziją turi sudaryti toks turinys, kurią vežėjas norėtų atvesti.²⁵ Tačiau iš esmės vėl keliamas klausimas, koks turinys galėtų būti laikytinas, kurį vežėjas norėtų atvesti? Atsakymo tam nėra, o tarptautinėje teisės doktrinoje pripažįstama, kad vienas iš sunkumų yra nustatyti, kiek tiksliai turi būti pretenzija.²⁶

Galima suponuoti, kad kuo daugiau informacijos yra pateikiama, tuo yra saugiau. Gerai žinomoje Anglijos komercinio teismo byloje buvo pateikta išvada, kad pretenzijos turinys nebūtinai reiškia kiekybinį kriterijų, kai kuriais atvejais pagrindinė problema yra atsakomybės buvimas, o ne kiekybinis kriterijus.²⁷ Tačiau ir čia galima būtų prieštarauti, nes CMR konvencijoje aiškiai įtvirtinta, kad vežėjas atsako už krovinį bei pristatymą nuo to laikotarpio, kai jį perima transportuoti, o įrodyti vežėjo atsakomybės nebuvimą jau tenka pačiam vežėjui (vežėjo atsakomybės prezumpcija). Taip pat ne visada galima nustatyti tiksliai ar preliminarų nuostolių sumą visais atvejais dėl kelių aspektų: pirma, žalos skaičiavimas dar nėra baigtas, antra, jeigu logistikos grandinė sudaro daug pačių sutartinių šalių, t.y. vežėjų ar ekspeditorių, šios informacijos perteikimas gali užtrukti, bet kuriuo atveju, tarptautinė praktika nėra vienoda.

Atkreiptina, kad sudarant šią konvenciją, nebuvo apgalvota dėl suvienodinimo tarptautinių aspektu, iš esmės, vykdam tarptautinius pervežimus, šalims reikia išmanyti nacionalinį reglamentavimą šalių, kuriose būtų galima bylinėtis. Tai yra ydinga, nes sudarant CMR konvenciją, pagrindinis tikslas buvo, kad klausimai, kylantys iš šios konvencijos būtų suvienodinti ir taip sukurtos materialinės taisyklės leidžiančios išvengti interpretavimo, tačiau toliau šiame straipsnyje analizuota teismų praktika atskleis, kad konvencijos tikslas nebuvo pasiektas ir įgyvendintas.

Pretenzijos turinio reikalavimai Lietuvos teismų praktikoje

Būtina analizuoti pretenzijos turinio probleminius aspektus per Lietuvos teismų formuojamą praktiką. Tačiau pilnam problemos atskleidimui, būtina peržvelgti ar Lietuvos

²³ Žr. išnašą 13: United Nations, p. 69.

²⁴ Žr. išnašą 11: Malcolm Clarke, p. 141.

²⁵ Žr. ten pat.

²⁶ Andrew Messent, David A. Glass, *CMR Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Fourth edition (Abingdon: Informa Law from Routledge, 2018), p. 320.

²⁷ Anglijos byla: MOTO VESPA S.A. v. MAT (BRITANIA EXPRESS) LTD. [1979] (QBD), 1 Lloyd's Rep. 175.

teismų praktika nepakito, t.y. peržvelgti senas bei naujas ir aktualias Lietuvos teismų nutartis dėl pretenzijos turinio reikalavimų.

LAT senatas, 2001 m. birželio 15 d. nutarime, aiškiai atskyrė šiuos du teikiamus dokumentus: reklamaciją ir pretenziją. LAT senatas nurodė, kad ieškininės senaties eiga yra sustabdoma tik pateikus pretenziją. Pretenzija, sustabdančia ieškininės senaties termino eigą, laikytinas ne bet koks rašytinis kreipimasis, o tik toks, kuriame aiškiai ir nedviprasmiškai nurodytas reikalavimas, žalos dydis, atsakomybės pagrindai, taip pat pridėti dokumentai, kurių pagrindu pretenziją gavęs asmuo galėtų daryti išvadą - tenkinti pretenziją arba ne.²⁸ Tokia sukurta LAT senato praktika pretenzijos turinio atžvilgiu, teismai vadovaujasi iki dabar.²⁹ Štai vienoje byloje, vežėjas neišpildė krovinio pervežimo sutarties sąlygų, t.y. nepristatė tuščių palečių, neatsiuntė originalių krovinio pristatymo dokumentų, netinkamai atliko palečių keitimo procesą. Tarp užsakovo ir vežėjo vyko susirašinėjimas dėl palečių, jų kvitų, sprendimo būdų dėl palečių kvitų nebuvimo ir kita, teismas konstatavo, kad tai nėra rašytinė pretenzija CMR konvencijos 32 str. 2 d. prasme, t.y. neatitiko LAT formuojamos pretenzijos turinio praktikos šios konvencijos atžvilgiu.³⁰ Iš esmės svarbu pabrėžti, kad išreiškus palečių pristatymo dokumentų svarbą, protinga manyti, kad būtų pateikta pretenzija, jeigu šie dokumentai nebūtų pateikti.

Štai kitoje byloje, pirmosios instancijos teismas nepripažino Lenkijos įmonės rašto, kaip pretenzijos stabdančią senaties eigą pagal CMR konvencijos 32 str. 2 d. Raštas skirtas vežėjui buvo pavadintas, kaip „informacinis laiškas“, o turinyje buvo pateikta, kad gavėjas pranešė, jog iškrovimo vietoje pastebėti krovinio pažeidimai bei nustačius nuostolius, informuos papildomai. Pirmosios instancijos argumentas tokio rašto nepripažino – nes nėra prie šio rašto pateikta jokių įrodymų, kurie patvirtintų galimos žalos dydį.³¹

Tuo pačiu, kaip ir minėta, LAT senatas atskyrė pretenziją nuo reklamacijos, pateikdamas išvadas, kad reklamacijose, reiškiamose CMR konvencijos 30 straipsnio pagrindu, skirtingai nuo pretenzijų, minimų 32 str. 2 d., nėra būtina nurodyti žalos dydį, reikalavimo pagrindą ir kt.³² Darytina prielaida, kad šalis turinti reikalavimo teisę norinti sustabdyti ieškininės senaties eigą, turi surinkti visus dokumentus žalos pagrindimui, vežėjo atsakomybės pagrindą bei galutinę reikalavimo sumą, todėl iš esmės reklamacija atlieka tik įspėjimo funkciją bei tuo pačiu sukelia CMR konvencijos 30 str. 1 d. įtvirtintus teisinius padarinius. Svarbu paminėti, kad reklamacija gali būti palikta važtaraštyje, pateikiama raštu arba žodžiu, tačiau tai nesustabdo ieškininės senaties eigos. Tokia nuosekli LAT senato praktika ir laikomasi sprendžiant ginčus kylančius iš CMR konvencijos. Štai LAT pasisakė, kad krovinio pristatymo metu (CMR konvencijos 30 str. 1 d.) tekste vartojamas „pretenzijos“ terminas, tačiau šiame straipsnyje kalbama apie informacinio pobūdžio reklamacijas, kurios yra bendro pobūdžio pranešimas vežėjui apie atvežto krovinio defektus.³³ LAT taip pat atskyrė, kad tinkamas reklamacijų pareiškimas, nesukelia tokių padarinių, kurie atsirastų tinkamai pareiškus pretenziją

²⁸ Žr. išnašą 17: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31.

²⁹ Žr. išnašą 19: Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2013, Nr. 3K-3-265).

³⁰ *SLA „Kreiss“ p. UAB „Nostrada“*, Vilniaus apygardos teismas (2024, Nr. e2A-2564-936).

³¹ PHU „Rotex“ Transport Krajowy i Międzynarodowy Krzysztof Ropiak p. UAB „MTL GROUP“, Vilniaus apygardos teismas (2024, Nr. e2A-2429-430).

³² Žr. išnašą 17: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31.

³³ *AB „Krekenavos agrofirma“ p. UAB „Koldita“*, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2014, Nr. 3K-3-576).

vežėjui.³⁴ Čia yra svarbu nubrėžti liniją, nes kaip matysime toliau šiame straipsnyje, dėl kalbos skirtumų, tam tikrose šalyse, reklamacija yra laikoma, kaip ta „pretenzija“ stabdanti senaties eigą CMR konvencijos 32 str. 2 d. prasme.

Iš esmės, Lietuvos teismų praktika pretenzijos turinio atžvilgiu panaši su kitais jau minėtais transporto teisės doktrinos autoriais pagal kuriuos svarbus kriterijus rašytiniam kreipimuisi yra vežėjo subjektyvi pozicija – tenkinti tokį pareiškimą arba ne. Pažymėtina, kad tikslus nuostolių dydžio nustatymas yra reikšmingas, tačiau ne vienintelis veiksnys, lemiantis vežėjo sprendimą dėl pretenzijos (ne)tenkinimo. Greta nuostolių dydžio nustatymo, kritinę reikšmę turi vežėjo civilinės atsakomybės kilimo (arba jos nebuvimo) aplinkybės.

Reklamacijos turinio reikalavimai Vokietijos teismų praktikoje

Oficialiame vertime CMR konvencijos į vokiečių kalbą, CMR konvencijos 32 str. 2 d. pateikta, kad senatį sustabdo reklamacija (vok. *reklamation*). Vokietijoje, kad ieškininės senaties terminas pagal CMR konvenciją būtų sustabdytas, reklamacijai keliami tam tikri turinio reikalavimai pagal nacionalinę teismų praktiką. Priešingai negu Lietuvos teismų praktikoje, ieškininės senaties eigos sustabdymui pretenzijos turinys turi turėti ketinimą pateikti konkrečius reikalavimus dėl žalos atlyginimo, kad vežėjas galėtų apginti savo teises. Reklamacijoje turi būti aiškiai ir pagrįstai pateiktas konkretus krovinio žalos atvejis (arba vėlavimas pristatyti krovinį į paskirties vietą pagal sutartinius nurodymus), pateikiant dokumentus, reikalingus vežėjo pozicijai suformuoti, kad aiškiai būtų parodyta, kad reklamacija nukreipta į vežėją.³⁵ Kita problema kylanti iš reklamacijos turinio Vokietijos nacionalinėje teisėje, kad pateikus reklamaciją, nebūtina pateikti žalos sąskaitą iš karto kartu su reklamacija, anksčiau minėtą galima pateikti vėliau po reklamacijos pateikimo³⁶ ir pagal nacionalinę teisę bei praktiką, vis tiek būtų laikomasi pozicijos, kad ieškininės senaties eiga buvo sustabdyta nuo reklamacijos gavimo. Todėl, jeigu prieš vežėją yra sustabdoma ieškininės senaties eiga, o šis pretenzijos neatmeta, reikalavimo teisę turinti šalis gali pareikšti žalos atlyginimo reikalavimą ir suėjus bendram vienerių metų senaties terminui.

Iš esmės, turi būti pagrindas nuo pat pradžių kelti reikalavimą prieš vežėją. Bet kokiu atveju, jeigu yra kilusi krovinio žala, toks pagrindas yra laikytinas atitinkamu reklamacijos turiniui. Tas pats žalos dydžio nustatymas ar tikslus, ar preliminarus nėra būtinas, ir tik žalos dokumentų pateikimas gali būti pakankamas kartu su faktinėmis aplinkybėmis dėl žalos atsiradimo. Vokietijos teisės doktrinoje taip pat pripažįstama, kad rašytinis reikalavimas turi suteikti vežėjui galimybę priimti sprendimą, ar jį atmesti, pripažinti arba tęsti derybas,³⁷ kas iš esmės atitinka nuomones jau anksčiau minėtų teisės doktrinos autorių.

³⁴ Žr. ten pat.

³⁵ Maria Zehetbauer, Wolfgang Motter, *Nationales und Internationales Transportrecht: Strasse, Schiene, Luft und Wasser* (Wien: Verlag Österreich GmbH, 2023), p. 199.

³⁶ Claus-Wilhelm Canaris, Mathias Habersack, Carsten Schäfer, *Handelsgesetzbuch*, Fifth edition, Vol. 14, *CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)* (Berlin: De Gruyter, 2016), p. 707.

³⁷ Žr. ten pat, p. 705.

Vokietijos teismų praktikoje, kurioje pasisakoma, kad pakankama reklamacija CMR konvencijos 32 str. 2 d. 1 sakinio prasme yra skirta apsaugoti klientą, nereikalaujant detalesnio reklamacijos pateikimo, pakanka fakto, kad vežėjas būtų informuotas apie jo atsakomybę dėl kilusios žalos, nereikalaujant detalaus reikalavimų specifikavimo.³⁸ Kitoje Frankfurto prie Maino aukštesniojo apygardos teismo nagrinėjamoje byloje ieškovas „atsargumo“ sumetimais, prašė vežėjo, kad šis pateiktų informaciją dėl kilusios krovinio žalos dėl transporto avarijos gabenant savo draudimui, nes ieškovas pats gavo rašytinį reikalavimą dėl šio atsakomybės, todėl akivaizdu, kad ieškovė ketina perkelti atsakomybę vežėjui ir toks rašytinis pareiškimas atitinka CMR konvencijos 32 str. 2 d. 1 sakinyje reikalaujama turinį pagal Vokietijos nacionalinę teisę.³⁹ Taip pat Vokietijos teismų praktikoje ir vyrauja nuostata, kad nėra svarbu pranešti apie žalos dydį, pakanka, kad pats žalos atsiradimo įvykis būtų adekvačiai aprašytas ir dėl „atsargumo“ reiškiamas rašytinis reikalavimas, nekeičia veiksmingumo ieškininės senaties sustabdymo prasme.⁴⁰

Lietuvos ir Vokietijos teismų praktikoje atsikleidžiami rašytinio reikalavimo turinio aiškinimo skirtumai. Šie skirtumai parodo tam tikrus taikymo iššūkius. Nėra pasiekamas instituto unifikavimas, kas gali lemti prarastą teisę į gynybą ir kitus finansinius nuostolius tai šaliai, kuri turėjo pagrįstus teisėtus lūkesčius.

Reklamacijos turinio reikalavimai Prancūzijos teismų praktikoje

Vienas iš dviejų CMR konvencijos autentiškų tekstų yra prancūzų ir todėl svarbu į straipsnį įtraukti Prancūzijos teisinį interpretavimą. Štai Prancūzijoje ieškininės senaties eiga yra sustabdoma pateikus reklamaciją (pranc. *réclamation écrite*), tačiau nors ir atrodo, kad Vokietijos ir Prancūzijos reklamacijos turinio reikalavimai pagal nacionalinę teisę yra tapatūs ar panašūs, praktikoje yra skirtingai.

Pagal Prancūzijos teismų praktiką, reklamacija, kad efektyviai sustabdyti ieškininės senaties terminą, turi būti tikra (pagrįsta) reklamacija, kurioje pareiškiamas aiškus reikalavimas dėl kompensacijos, pagrindžiantis vežėjo poziciją.⁴¹ Iš tokio Prancūzijos Kasacinio Teismo išplaukia prielaida, kad iš esmės turi būti nurodyti ir konkreti nuostolių suma. Štai kitoje Versalio apeliacinio teismo nutartyje buvo pripažinta ieškovo reklamacija, kaip stabdanti ieškinio senaties eigą pagal CMR konvencijos 32 str. 2 d., nes ši nurodė konkrečius nuostolių įvertinimus: prekių praradimą, papildomas išlaidas ir dalies prekių atkūrimo išlaidas.⁴² Kitoje 2005 m. byloje Duai apeliacinis teismas nepripažino siųstos reklamacijos, kaip stabdančios senaties eigą pagal CMR konvencijos 32 str. 2 d., nes nenurodė reikalaujamos nuostolių sumos.⁴³ Iš analizuojamos Prancūzijos teismų praktikos iš esmės suprantama, kad pagrindinis kriterijus yra konkreti nuostolių suma, tačiau kitame Prancūzijos Kasacinio Teismo nutartyje

³⁸ Vokietijos byla: OLG Düsseldorf, Urteil vom 8 März 1976, Az. 1 U 181/75

³⁹ Vokietijos byla: OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 5 Oktober 2004, Az. 10 U 304/03.

⁴⁰ Žr. ten pat.

⁴¹ Prancūzijos byla: Cour de cassation, Chambre commerciale, 28 mars 2000, n° 98-10.233; Prancūzijos byla: Cour de cassation, Chambre commerciale, 15 mai 2001, n° 98-19.948.

⁴² Prancūzijos byla: Cour d'appel de Versailles, 2 décembre 2010, n° 08/08106.

⁴³ Prancūzijos byla: Cour d'appel de Douai, 11 novembre 2005, n° 03/04481.

buvo pasisakyta, kad reklamacija, kurioje nėra nurodyta bent apytiksliai patirtų nuostolių, negali būti laikoma, kad tokia reklamacija sustabdo ieškinio senaties eigą.⁴⁴

Iš esmės nėra atsakymo ar galima pateikti klaidinančią nuostolių sumą, kad sustabdyti ieškinio senaties eigą, o po laiko pateikti tikslią nuostolių sumą, bet iš esmės nuostolių sumos pateikimas vežėjui turėtų būti laikomas, kaip privalomasis kriterijus rašytinio reikalavimo turinyje. Štai rašytinis pareiškimas vežėjui, kuriame teigiama, kad 80% ir 90% krovinio sugedo ir nėra tinkamas naudojimui pagal pradinę paskirtį, laikytina, kad toks rašytinis pareiškimas neatitinka CMR konvencijos 32 str. 2 d. keliamų tikslų. Šiame rašytinio pareiškimo turinyje nebuvo nurodyta, kokia žala kroviniui, neimplikavo vežėjo atsakomybės bei nesuteikė vežėjui pakankamai informacijos, kad būtų galima įvertinti iš jo reikalaujamą kompensaciją.⁴⁵ Iš esmės, vežėjas turi suvokti, kokios kompensacijos (kiekybiniu kriterijumi) iš jo yra reikalaujama. Nepakanka nurodyti konkretaus vežimo, faktinių aplinkybių bei vežėjo atsakomybės buvimo, nes pagal šiuos santykinus požymius vežėjas negali nustatyti žalos dydžio atsižvelgiant į faktą, kad vežėjas ne visada gali nustatyti vežamo krovinio vertę.

Atlikus Prancūzijos teismų praktika analizę, darytina išvada, kad reklamacija, kurioje nėra nurodyto kiekybinio kriterijaus, nesukelia ieškininės senaties eigos sustabdymo teisinių pasekmių. Ši pozicija prieštarauja Vokietijos teismų praktika taikomam aiškinimui.

Pažymėtina, kad tiek tikslus vertimas į vokiečių kalbą, tiek autentiškas prancūziškas tekstas numato, jog būtent reklamacija gali sustabdyti ieškininės senaties eigą. Vis dėlto, palyginus abiejų valstybių teisinio reguliavimo turinio reikalavimus, konstatuotina, kad sąvokų lygmeniu jie iš esmės sutampa, tačiau teismų praktikoje jiems taikomi nevienodi turinio pakankamumo kriterijai.

⁴⁴ Prancūzijos byla: Cour de cassation, Chambre civile, commerciale, 20 octobre 2009, n° 08-18.502.

⁴⁵ Žr. išnašą 26: Andrew Messent, David A. Glass, p. 321.

Pretenzijos turinio reikalavimai Anglijos teismų praktikoje

Antrasis autentiškas CMR konvencijos tekstas buvo sudarytas anglų kalba, todėl yra svarbu atlikti analizę ir per Anglijos teisinę interpretavimą šiuo probleminiu aspektu. Pagal antrąjį autentišką CMR konvencijos tekstą, ieškininės senaties eiga sustabdoma vežėjui pateikus pretenziją (angl. *claim*), tačiau kaip bus matytina vėliau, nors ir CMR konvencija buvo sudaryta dviem autentiškais tekstais, Prancūzijos ir Anglijos rašytinio reikalavimo turinio reguliavimas skiriasi iš esmės.

Nors būtų galima pagalvoti, kad iš savo sąvokos šio rašytinio pareiškimo turinys gali atitikti kiek griežtesnius reikalavimus kitų nacionalinių teisių pavyzdžiu, tačiau, Anglijoje, pretenzija, kuri sustabdo ieškininės senaties eiga iš esmės yra bendras pranešimas apie ketinimą patraukti vežėją atsakomybėn.⁴⁶ Toks turinys, kaip „we must hold you responsible for any losses we incur“, atitinka pretenzijos esmę Anglijos teismų praktikoje, kuri sustabdo ieškininės senaties eigą pagal CMR konvencijos 32 str. 2 d.⁴⁷

Vienoje Anglijos byloje buvo siejama pretenzijos sąvoka, kuri yra nurodyta CMR konvencijos 27 str., kuriame natūrali žodžio reikšmė yra ketinimas patraukti vežėją atsakomybėn. Teismas argumentavo, kad minėtame straipsnyje nėra kas apribotų pretenzijos turinį kiekybiniu reikalavimu CMR konvencijos 32 str. 2 d. prasme, todėl rašytinis reikalavimas, kuriame bendrai nurodomas ketinimas patraukti vežėją atsakomybėn laikomas tinkamu sustabdyti ieškininės senaties eigą.⁴⁸

Tokia Anglijos praktika kyla iš nuomonės, kad sąvoka pretenzija nebūtinai suponuoja kiekybinį kriterijų, kai kuriais atvejais pagrindinė problema yra atsakomybės buvimas, o ne kiekybinis reikalavimas.⁴⁹

Galima teigti, kad teismui susidūrus su instituto taikymo ir aiškinimo problema, tikslinga būtų remtis autentiškais CMR konvencija tekstais (prancūzų arba anglų kalbomis), kaip pirminiais teisės šaltiniais. Vis dėlto pažymėtina, kad net ir tokiu atveju dvi prie šios konvencijos prisijungusios valstybės narės savo teismų praktikoje nevienodai aiškina ir taiko rašytinio reikalavimo turinio pakankamumo kriterijus.

⁴⁶ Žr. išnašą 11: Malcolm Clarke, p. 142.

⁴⁷ Anglijos byla: ICI v. MAT [1986] QB 27 (QBD), RDU 1988, 747-757; Lloyd's Rep. 1987, 1, 354.

⁴⁸ Anglijos byla: William Tatton & Co. Ltd. v. Ferrymasters Ltd. and Another [1974] (QBD), 1 Lloyd's Rep. 203.

⁴⁹ Žr. išnašą 11: Malcolm Clarke, p. 144.

CMR KONVENCIJOS SENATIES NUTRAUKIMO INSTITUTAS

CMR konvencijos 32 str. 3 d. yra nurodyta – nepažeidžiant CMR konvencijos 32 str. 2 d. nuostatų, pristabdyti senaties terminą, kaip ir jį nutraukti, turi teisę teismas, nagrinėjantis bylą. Svarbu pabrėžti, kad CMR konvencijos 32 str. 3 d. leidžia autonomiją senaties sustabdymo bei nutraukimo atžvilgiu, tačiau tai netaikoma pačiam terminui, kaip tokiam bei netaikoma ieškininės senaties eigos sustabdymui pateikus pretenziją. Taip pat svarbu pabrėžti, kad senaties sustabdymo institutas ir senaties nutraukimo institutas iš esmės yra skirtingi. Senaties sustabdymo institutas jau buvo analizuotas dėl šių probleminių aspektų, tačiau čia pakanka pažymėti svarbiausią skirtumą tarp senaties sustabdymo instituto bei nutraukimo instituto ir iš šių kylančių pasekmių. Atmetus pretenziją kuria buvo sustabdyta ieškininės senaties eiga, ši atsinaujina ir yra skaičiuojama toliau nuo tos vietos, kurioje buvo sustabdyta. Tuo tarpu nutraukimo atveju, senaties terminas prasideda skaičiuotis iš naujo nuo nutraukimo dienos. Tą patvirtina ir CMR komentaras, kuriame nurodyta, kad prancūzų kalbos terminai „suspension“ ir „interruption“ apima visas situacijas, kurioms esant ieškinio senaties terminas yra arba prailginamas tam tikru periodu, arba senaties termino eiga yra sustabdoma ar nutraukiama.⁵⁰

CMR konvencijos senaties nutraukimo institutas pačios konvencijos nėra reguliuojamas. Ir kaip jau analizuota, CMR konvencijos komentaras iš esmės pripažįsta, kad per derybas sudarant konvenciją, darbo grupė neapsisprendė dėl tikslesnio reguliavimo. Didesnė darbo grupės atstovų nubalsavo, kad senaties sustabdymas ir nutraukimas turėtų būti reguliuojamas nacionalinės teisės, kurioje yra iškelta byla.⁵¹ Taigi, darbo grupė norėdama suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas bei vežėjo atsakomybę, nurodo senaties sustabdymą bei nutraukimą *lex fori*, kas iš esmės prieštarauja vienas kitam ir yra nesuderinami tikslai. Štai. Kf. Haak pasisako, kad CMR konvencijos 32 str. nėra pilnai užbaigtas ir kad darbo grupė (rengėjai) apie tai žinojo. Daugelis esminių ieškinių senaties doktrinų elementų, būtent sustabdymo ir nutraukimo, nurodė taikyti teismo ar tribunolo, kuriame nagrinėjamas ieškinys teisę, o likusiais atvejais, nesat kitų nurodymų ar vienodos teisės normų, remiasi *lex causae*.⁵² Neturėtų kilti nuostaba, kad kyla skirtingas nacionalinis reguliavimas senaties sustabdymo bei nutraukimo klausimais, kai pati CMR konvencija iš savęs pateikia tokią nuorodą. Tai iš esmės senaties sustabdymo bei nutraukimo institutų reglamentavimo organizavimas ir vienodumas neegzistuoja, o tai gali lemti teisinę nelygybę.

⁵⁰ Žr. išnašą 13: United Nations, p. 267.

⁵¹ Žr. ten pat.

⁵² Žr. Išnašą 10: K. F. Haak, p. 301.

Taip pat labai svarbu pabrėžti, kad CMR konvencijos 32 str. 2 d. reglamentuoja tik pačią pirmą išsiųstą pretenziją, kuri turi tik senaties sustabdymo efektą. Šis straipsnis nenukreipia į nacionalinę teisę ir tuo pačiu tiesiogiai įtvirtinta, kad pretenzijos išsiuntimas turi tik sustabdymo efektą, o ne nutraukimo. Toks reglamentavimas negalioja paskesnėms išsiųstoms pretenzijoms, kurios jau pilnai atsiremia į nacionalinį reglamentavimą, kuriuose, kaip bus apžvelgta vėliau, gali sukelti papildomų taikymo problemų. Štai pateikus pretenziją vežėjui, ši turi senaties sustabdymo poveikį, nes CMR konvencijos 32 str. 2 d. nesiremia nacionaline teise, todėl negali būti taikomas senaties nutraukimo poveikis, tačiau tai netaikoma vėlesniems laiškam (pretenzijoms) po pirmosios pretenzijos, kuri sustabdo senaties skaičiavimą. Tokie vėlesni laišškai, tampa pilnai reglamentuojami pagal nacionalinę teisę, kuri nustato, ar jie gali nutraukti senaties termino eigą.⁵³

Toks teisinis reguliavimas yra ydingas, nes senaties sustabdymo (pirmos išsiųstos pretenzijos) bei nutraukimo įgyvendinimas yra paliktas bylą nagrinėjančiam teismui, kai šie institutai priklauso materialiajai teisei, nes CMR konvencijoje nėra reglamentuojama konkretūs senaties nutraukimo atvejai. Rengėjai sudarydami CMR konvenciją, galėjo apimti visus senaties termino sustabdymo bei nutraukimo klausimus, taip išvengiant teisinės kolizijos. Toks vieningas reglamentavimas būtų užkirtęs kelią nevienodai interpretacijai bei būtų aiškiai teisiškai apibrėžtas. Tačiau nesant vieningai nuomonei, nacionalinės teisės suteikia šio instituto skirtingą interpretavimą bei taikymą, todėl šalys turi taikytis prie galimai nepalankių institutų aiškinimo.

Senaties nutraukimo institutas Lietuvos teisėje

Pirmiausia reikėtų paminėti, kad CMR konvencijos 32 str. 3 d., kuri reglamentuoja senaties nutraukimą yra netaisyklingai išverstas į oficialią lietuvių kalbą pagal nuoseklią LAT praktiką. LAT nuosekliai formuoja tikslesnį vertimą: „[n]epažeidžiant šio straipsnio 2 punkto nuostatų, senaties termino stabdymui taikytina byla nagrinėjančio teismo vietos valstybės teisė. Ši teisė taip pat taikytina ieškinio senaties nutraukimui“.⁵⁴ Iš esmės, originalus vertimas į oficialią lietuvių kalbą nieko nekeičia. Kaip ir minėta, autentiški tekstai nukreipia į nacionalinę teisę, todėl Lietuvos teismai, jeigu byla nagrinėjama, ieškinio senaties nutraukimo pagrindus taiko pagal LR CK 1.130 str.

⁵³ Žr. išnašą 9: Chiara Tincani, p. 309.

⁵⁴ *Anneberg Transpol Int. Sp. z o. o. p. UAB „Greenchem Baltic“*, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2013, Nr. 3K-7-28); Žr. išnašą 15: Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2017, Nr. 3K-3-173-686).

Analizuojant Lietuvos teismų praktiką yra randama tik viena aktuali byla šiam institutui. LAT 2013 m. kovo 29 d. nagrinėjo bylą, kuriame ieškovas Lenkijos įmonė pagal savo buveinės vietą kreipėsi į Lenkijos teismą dėl skolos priteisimo iš atsakovo (vežėjo). 6 mėnesius Lenkijos teismas nagrinėjo ir priėmė sprendimą, kad Lenkijos teismai neturi jurisdikcijos šios bylos nagrinėjimui. Esant tokiai situacijai ieškovas kreipėsi į atsakovo buveinės vietą. LAT konstatavo, kad nėra ieškovo kaltės dėl netinkamo teisės kreiptis į teismą įgyvendinimo ir pripažino, kad ieškovas sąžiningai gynė savo teises, todėl ieškinio pareiškimas Lenkijos teismui buvo pripažintas pagrįstu pagrindu nutraukti ieškinio senaties terminą ir skaičiuoti šį iš naujo nuo to momento, kai įsiteisino Lenkijos teismo nutartis, kuriame buvo pripažinta, kad Lenkijos teismai neturi jurisdikcijos šios bylos nagrinėjimui.⁵⁵

Štai kitoje byloje, atsakovė tik dalinai apmokėjusi įsiskolinimą, buvo teismo pripažinta, kad vadovaujantis CMR konvencijos 32 str. 3 d. nukreipimu į valstybės teisę, kuriame yra iškelta byla, pritaikė LR CK 1.130 str. 2 d., kuriame nustatyta, kad ieškinio senaties terminą nutraukia skolininko atlikti veiksmai, kurie liudija, kad jis pripažįstą prievolę, ieškinio senaties eiga nutraukiama.⁵⁶ Štai kitoje byloje, atsakovas paprašė ieškovo banko rekvizitų nei sutikdamas, nei paneigdamas savo atsakomybę CMR konvencijos 32 str. 2 d. kontekste, teismas nutraukė senaties terminą bei pradėjo šį skaičiuoti iš naujo.⁵⁷ Tai taip pat yra ydinga, nes žalos nagrinėjimas gali būti ilgas procesas, taigi tokie veiksmai neturėtų būti kvalifikuojami, kaip prievolės pripažinimas.

Vežėjas iš esmės ilgam laiko tarpui paliekamas atviras teisiniams ginčams. Bendrasis senaties terminas CMR konvencijoje prarandą esmę, nes nacionalinės teisės iš esmės labai lengvai šiuos terminus nutraukia ar sustabdo. Vežėjas, kuris atlieka tarptautinį krovinių pervežimą, kuris dažniausiai trunka nuo vienos dienos iki kelių, paliekamas atviras bylinėjimuisi ilgam laikui, kuris iš esmės gali sutrikdyti ir vežėjo veiklą, o ilgas delsimas taip pat apsunkina ir teisine gynybą.

⁵⁵ Žr. ten pat: Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2013 Nr. 3K-7-28).

⁵⁶ Žr. išnašą 31: Vilniaus apygardos teismas (2024, Nr. e2A-2429-430).

⁵⁷ UAB „Baltijos translogistika“ p. UAB „Valseta“, Kauno apygardos teismas (2024, Nr. e2A-1502-1041).

Senaties nutraukimo institutas Latvijos teisėje

A. Fillers nagrinėdamas CMR konvencijos nukreipimą į *lex fori* dėl senaties nutraukimo pabrėžia, kad tai sukelia tam tikrą įtampą su Latvijos civilinio kodeksu 1905 str., nes šis nustato, kad priminimų siuntimas skolininkui nutraukia senaties terminą ir šis yra pradedamas skaičiuoti iš naujo, t.y. atsiranda naujas teisinis reikalavimas.⁵⁸ Tai iš esmės gali sukelti rimtą problemą, nes jeigu CMR konvencija nukreipia į nacionalinę teisę ji nebūtinai bus suderinta su konvencijos tikslais. Vienoje byloje Latvijos apeliacinis teismas konstatavo, kad pretenzijos išsiuntimas nenutraukia senaties termino skaičiavimo.⁵⁹ Tokia nuomonė prieita, kad tai iš esmės neatitiktų senaties sustabdymo instituto prasmės, tačiau žinoma, kad senaties sustabdymo institutas veikia tik kai reikalavimo teisę turinti šalis pateikia pretenziją vežėjui. Kyla esminis klausimas – jeigu vežėjas pareiškų pretenziją *vice versa* ar būtų nutraukiami senaties terminai kiekvieną kartą šiam pareiškus pretenziją? Pažodinis paaiškinimas suponuoja, kad Latvijos civilinio kodekso senaties nutraukimo reglamentavimas galėtų būti taikomas. Kaip ir teigia pats A. Fillers, kad toks reglamentavimas silpnina pačią senaties terminų sistemą, nes suteikia labai lengvą būdą išsaugoti teisę į ieškinį pateikiant pretenziją, neišsprendžiant ginčo ar net nerodant tikro ketinimo jį išspręsti.⁶⁰ Galima sutikti su šia nuomone, nes toks taikymas sukurtų disbalansą tarp senaties sustabdymo instituto ir senaties nutraukimo instituto, o įtvirtinti bendrieji senaties terminai prarastų savo esmę.

Galima prieiti prie išvados, kad toks Latvijos civilinio kodekso reglamentavimas dėl priminimų siuntimo negalėtų būti taikomas byloms, kuriose yra taikoma CMR konvencijos 32 str. 2 d., tačiau pagal pažodinį tekstą, būtų galima teigti, kad vežėjo reiškiamos pretenzijos *vice versa* iš esmės galėtų nutraukti senaties terminą su kiekviena išsiųsta pretenzija.

Apžvelgus Latvijos teisėje įtvirtintą ieškininės senaties nutraukimo institutą, darytina išvada, kad konvencijų nuostatų taikymas turėtų būti kiek įmanoma autonomiškas, paliekant minimalią terpę jų papildomam aiškinimui ar taikymui pagal nacionalinę teisę. Toks siekis yra būtinas siekiant užtikrinti vienodą teisės normų aiškinimą ir išvengti skirtingų institutų taikymo rezultatų.

⁵⁸ Aleksandrs Fillers, „The CMR in the Practice of Latvian Courts“ *Uniform Law Review* 25, No. 1 (2020), p. 200.

⁵⁹ Latvijos byla: Kurzeme apgabaltiesas Civillietu departaments, 11. oktobris 2017, lieta Nr. CA0355-17/11.

⁶⁰ Žr. išnašą 58: Aleksandrs Fillers, p. 210.

Senaties nutraukimo institutas Italijos teisėje

Pagal Italijos teisinį požiūrį, vėlesnės pretenzijos po pirmosios, nutrauktų senaties terminą, net jei jis jau yra sustabdytas.⁶¹ Tai atspindi problemą, kad CMR konvencija neturėtų nukreipinėti tokių svarbių klausimų sprendimui į nacionalinių teisių sistemas. Iš prigimties toks nukreipimas į *lex fori* turės koordinavimo bei suderinamumo problemų. Kaip ir minėta, CMR konvencija reguliuoja tik pirmąją siųstą pretenziją vežėjui, tačiau visiškai palieka nereguliuojamus rašytinius reikalavimus po pirmos išsiųstos pretenzijos. Štai Italijos Aukščiausiasis Kasacinis Teismas nagrinėdamas ginčą, kuriame jau senaties terminai buvo suėję pasisakė, kad pretenzija, pateikta po pirmosios, arba bet kuriuo atveju kompensacijos reikalavimas, adresuotas vežėjui po pirmosios pretenzijos, atitinkantis oficialaus reikalavimo laiško reikalavimus pagal jurisdikcijos, nagrinėjančios bylą, teisę turi senaties terminu nutraukimo poveikį.⁶² Iš esmės, teismas konstatavo, kad reikalavimo teisę turinčios šalies siųsti rašytiniai reikalavimai vežėjui po jau sustabdyto senaties termino turėjo senaties nutraukimo poveikį pagal Italijos nacionalinę teisę. Ši Italijos teismo byla parodo temos problematiką bei aktualumą, o tuo pačiu ir matome, kaip CMR konvencijoje nėra teisinio apibrėžtumo senaties sustabdymo ir nutraukimo klausimais. Darbo grupė turėjo numatyti, kad tam tikri klausimai palikti *lex fori* turės ir turi nesuderinamumo problemą, kurios galėjo išvengti nustatydami konkrečias taisykles šiems institutams nuo pat pradžių. Tačiau kritika turėtų būti nukreipta ir į nacionalinius teismus, kad šie vengtų iš esmės savo nacionalinės teisės taikymo šiems klausimams, kurie akivaizdžiai neatitinka CMR konvencijos iškeltos tikslo. Taip pat reikia atsižvelgti ir į faktą, kad CMR konvencijos nustatyti bendriniai senaties terminai iš esmės praranda esmę, nes nacionalinės teisės iš esmės ignoruoja šiuos ir pritaiko savo taisykles. Žinoma, kad nukreipimas į nacionalinę teisę yra įtvirtintas tiesiogiai CMR konvencijoje, tačiau toks teisinis neapibrėžtumas sukelia daugiau teisinių problemų, negu naudos, kaip tikėtasi, todėl šalys vadovaudamiesi teisėtais lūkesčiais (vadovaujasi CMR konvencijos senaties terminais bei sustabdymo taisykle) pagrįstai tikisi, kad bus atsižvelgiama į šias *lex specialis* taisykles, tačiau, kaip matytina iš teismų praktikos – neatsižvelgiama.

Apžvelgus Italijos teismų praktika, matyti, kad nacionalinės teisės normos yra taikomos ginčams, kylantiems iš CMR konvencijos senaties nutraukimo kontekste. Toks požiūris skiriasi nuo Latvijos teismų praktikos pavyzdžio, kur analogiška situacija iš esmės galėjo susiklostyti, tačiau jos taikymas buvo apribotas teismo.

IŠVADOS

1. Atlikus Lietuvos bei užsienio valstybių teismų praktikos analizę pasitvirtino šiame darbe iškelta hipotezė, kad CMR konvencijos senaties sustabdymo bei nutraukimo institutai pažeidžia teisinio apibrėžtumo principą bei neužtikrina sutarties šalių teisėtų lūkesčių.
2. CMR konvencijoje įtvirtintas senaties sustabdymo institutas iš esmės yra teisiškai neapibrėžtas, nes nėra nurodoma, kiek laiko senaties eiga gali būti sustabdyta prieš

⁶¹ Žr. išnašą 9: Chiara Tincani, p. 310.

⁶² Italijos byla: Cf. Cass. It., 7 aprile 2005, n. 7258.

vežėją arba kiek laiko turi vežėjas pateikti atsakymą, o pagal pažodinį tekstą, vienintelis būdas vežėjui pratęsti senaties eigą yra tik atmesti pateiktą pretenziją ar reklamaciją.

3. Senaties sustabdymo bei nutraukimo institutai yra interpretuojami bei taikomi pagal tos valstybės teisę, kurioje yra iškelta byla, o kadangi šie institutai iš esmės yra skirtingai aiškinami praktikoje, tai bylinėjantis skirtingose valstybėse susidaro skirtingi šių institutų taikymo rezultatai, o tai prieštarauja CMR konvencijoje iškeltam tikslui – suvienodinti vežėjo atsakomybę.
4. CMR konvencijos valstybėse narėse galioja skirtingi pretenzijų ar reklamacijų turinio reikalavimai, kurie sustabdo senaties eigą, todėl tokios valstybės kaip Lietuva, Vokietija, Prancūzija ar Anglija savo teismų praktikoje taiko skirtingus pretenzijų ar reklamacijų turinio reikalavimus ir gali nepripažinti kitos šalies pateiktos pretenzijos ar reklamacijos kaip tokios, kuri sustabdo senaties eigą pagal CMR konvencijos 32 str. 2 d.
5. CMR konvencija reglamentuoja tik pirmąją vežėjui pateiktą pretenziją ar reklamaciją, kuri sustabdo senaties eigą, o vėlesnės vežėjui pateiktos pretenzijos ar reklamacijos gali būti reglamentuojamos tos valstybės nacionalinės teisės, kurioje iškelta byla. Taip yra pažeidžiamas teisinio apibrėžtumo principas, nes paskesnės pretenzijos ar reklamacijos pagal tam tikrų valstybių nacionalinę teisę gali nutraukti senaties eigą.
6. CMR konvencijoje įtvirtinti senaties sustabdymo ir nutraukimo institutai neišpildo šios konvencijos tikslo, nes jie nėra taikomi ir aiškinami vienodai bei nuosekliai CMR konvencijos valstybių narių teismų praktikoje.

ŠALTINIAI

Moksliniai šaltiniai

1. Jérémie Van Meerbeeck, „The Principle of Legal Certainty in the Case Law of the European Court of Justice: From Certainty to Trust“, *European Law Review* (2016, Nr. 2).
2. Penelope Kent, *Law of the European Union*, Second Edition (London: M. and E. Pitman Publishing, 1996).
3. Nikoleta Radionov, „Suspension of the period of limitation under the CMR and silence of the carrier: new approach“, *European Transport Law* (University of Zagreb Faculty of Law, 2020).
4. Chiara Tincani, *Contract for the International Carriage of Goods by Road* (Cham: Springer, 2022).
5. K. F. Haak, *The Liability of the Carrier Under the CMR* (The Hague: Stichting Vervoeradres, 1986).
6. Malcolm Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Sixth edition (Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014).
7. Andrew Messent, David A. Glass, *CMR Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Fourth edition (Abingdon: Informa Law from Routledge, 2018).
8. Maria Zehetbauer, Wolfgang Motter, *Nationales und Internationales Transportrecht: Strasse, Schiene, Luft und Wasser* (Wien: Verlag Österreich GmbH, 2023).
9. Claus-Wilhelm Canaris, Mathias Habersack, Carsten Schäfer, *Handelsgesetzbuch*, Fifth edition, vol. 14, *CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)* (Berlin: De Gruyter, 2016).
10. Aleksandrs Fillers, „The CMR in the Practice of Latvian Courts“ *Uniform Law Review* 25, no. 1 (2020).

Teisiniai šaltiniai

11. 1956 m. gegužės 19 d. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) (Žin., 1998, Nr. 107-2932).
12. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (Žin., 2000, Nr. 74-2262; 200).
13. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (Žin., 1996, Nr. 119-2772).

Teismų praktika

14. Byla C-17/03 VEMW ir kt. [2005] ETP I-4983.
15. Byla C-72/10 Costa ir Cifone [2012].
16. Byla C-158/06 ROM-projecten [2007] ETP I-5103.
17. Byla C-345/06 Heinrich [2009] ETP I-1659.

18. UAB „Kvadera“ p. „UAB Luvel transportas“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2015, Nr. 3K-3-363-469).
19. UAB „Projett“ p. UAB „RRT“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2017, Nr. 3K-3-173-686).
20. UAB „Milavita“ p. UAB „Vykom“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2011, Nr. 3K-3-263).
21. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimu Nr. 31 Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga.
22. L.I.F.T.II-L.I.F.T. GmbH & Co KG p. UAB „Jutatransos ekspedicija“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2013, Nr. 3K-3-265).
23. Anglijos byla: MOTO VESPA S.A. v. MAT (BRITANIA EXPRESS) LTD. [1979] (QBD), 1 Lloyd's Rep. 175.
24. SIA „Kreiss“ p. UAB „Nostrada“, Vilniaus apygardos teismas (2024, Nr. e2A-2564-936).
25. PHU „Rotex“ Transport Krajowy i Międzynarodowy Krzysztof Ropiak p. UAB „MTL GROUP“, Vilniaus apygardos teismas (2024, Nr. e2A-2429-430).
26. UAB „Baltijos translogistika“ p. UAB „Valseta“, Kauno apygardos teismas (2024, Nr. e2A-1502-1041).
27. AB „Krekenavos agrofirma“ p. UAB „Koldlita“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2014, Nr. 3K-3-576).
28. Vokietijos byla: OLG Düsseldorf, Urteil vom 8 März 1976, Az. 1 U 181/75
29. Vokietijos byla: OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 5 Oktober 2004, Az. 10 U 304/03.
30. Prancūzijos byla: Cour de cassation, Chambre commerciale, 28 mars 2000, n° 98-10.233.
31. Prancūzijos byla: Cour de cassation, Chambre commerciale, 15 mai 2001, n° 98-19.948.
32. Prancūzijos byla: Cour d'appel de Versailles, 2 décembre 2010, n° 08/08106.
33. Prancūzijos byla: Cour d'appel de Douai, 11 novembre 2005, n° 03/04481.
34. Prancūzijos byla: Cour de cassation, Chambre civile, commerciale, 20 octobre 2009, n° 08-18.502.
35. Anglijos byla: ICI v. MAT [1986] QB 27 (QBD), RDU 1988, 747-757; Lloyd's Rep. 1987, 1, 354.
36. Anglijos byla: William Tatton & Co. Ltd. v. Ferrymasters Ltd. and Another [1974] (QBD), 1 Lloyd's Rep. 203.
37. Anneberg Transpol Int. Sp. z o. o. p. UAB „Greenchem Baltic“, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (2013, Nr. 3K-7-28).
38. Latvijos byla: Kurzeme apgabaltiesas Civillietu departaments, 11. oktobris 2017, lieta Nr. CA0355-17/11.
39. Italijos byla: Cf. Cass. It., 7 aprile 2005, n. 7258.

Kiti šaltiniai

40. United Nations, Commentary on the Convention of 19 May 1956 of the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Nr. ECE/TRANS/14 (Geneva: United Nations, 1975).

SUMMARY

WHETHER THE PROVISIONS OF THE CMR CONVENTION REGARDING SUSPENSION AND INTERRUPTION OF THE STATUTE OF LIMITATIONS VIOLATES THE PRINCIPLE OF LEGAL CERTAINTY?

The Contracting Parties to the CMR Convention have agreed on a core objective: to harmonize the conditions of international carriage contracts—namely, the documentation required for such transport and the liability of the carrier. However, the provisions of suspension and interruption of the limitation period established in the CMR Convention are interpreted in accordance with the national law of the country where the case is brought. Although the Convention regulates the suspension of the limitation period, it does not define the content requirements for written claims that would effectively suspend this period, leaving this matter to be resolved under the national law of the court seized. Likewise, the institute of interruption of the limitation period, as per the CMR Convention, defers to the national law of the jurisdiction in which proceedings are initiated. This reliance contradicts the Convention’s preamble and may lead to misleading legitimate expectations for the parties involved regarding the regulation of these two institutes.

This article will examine the suspension of the limitation period (hereinafter: Suspension Rule), its concept, application, and interpretation as the CMR Convention does not define for how long the limitation period can be suspended. The only instance in which the limitation period may resume is when the carrier unambiguously and formally rejects the claim in writing. Such definition creates a problem whereas the limitation period can be suspended for unlimited time period until the carrier rejects the provided claim as CMR Convention does not provide a peremptory (extinguishing) time limit for the suspension of the limitation period, nor does it specify the timeframe within which the carrier must respond. Such legal uncertainty leaves a gap whereas the claimant may be able to pursue the carrier in court even after 5 or 10 years while the general periods of limitations in CMR Convention are 1 year (general period of limitation) and 3 years (wilful misconduct or considered as equivalent to wilful misconduct).

Particular attention will be paid to the written claims (e.g., complaints or notices of claim) which, based on a literal reading of the CMR Convention, should suspend the limitation period. The analysis will rely on international legal doctrine, as well as court practice from Lithuania and other CMR member states, since the Convention does not legally define the content of such claims, again leaving interpretation to the national law of the state in which the proceedings

take place. This divergence of interpretation leads to legal uncertainty, which undermines stable legal relations and the legitimate expectations of the contracting parties.

The interruption of the limitation period (hereinafter: *Interruption Rule*) will also be addressed. According to the literal text of the CMR Convention, this issue is left to the national courts of the contracting states, raising the question of whether the Convention truly intended to harmonize these contractual transport relationships as stated in its preamble.

After analysing the provisions of the CMR Convention, as well as jurisprudence from the Supreme Court of Lithuania, lower Lithuanian courts, and courts of other CMR member states, the article concludes that the institutes of suspension and interruption of the limitation period undermine the principle of legal certainty and fail to safeguard the legitimate expectations of the contracting parties.

As noted, a key objective in the Convention's preamble is the harmonization of carrier liability, including provisions on claims and legal actions. Yet, international practice reveals that these institutes are far from harmonized and are instead applied, interpreted, and understood differently across jurisdictions, violating one of the core principles of civil law—legal certainty. This issue arises because, in all matters of legal ambiguity stemming from the Convention, jurisdiction is granted to the courts of three potential states. Additionally, another major unresolved issue is: What kind of written claim actually suspends the limitation period? Contracting states diverge in their interpretations, and written claims such as “complaint” or “notice of claim” are understood differently depending on the national law and jurisprudence. This problem stems from both translation discrepancies among the Convention's texts and the failure of the working group to clearly define the content of such claims, leaving interpretation to the contracting parties. Furthermore, although the Convention was drafted in two authentic languages—French and English—even these legal systems regulate the content and criteria of written claims and interruption differently. This article will address these issues using international case law, legal doctrine, and national Lithuanian court practice.

Having examined the meaning of these institutes within the CMR Convention, as well as the related case law at both international and national levels, the conclusion is that the suspension and interruption institutes under the CMR Convention violate the principle of legal certainty and fail to meet the preambular goal of harmonizing international carriage contract terms, particularly in regard to the documentation and carrier liability and does not ensure the legitimate expectations of the parties to the contract.

KEY WORDS

CMR Convention, suspension of the statute of limitations, interruption of the statute of limitations, principle of legal certainty.