

LATVIJAS UNIVERSITĀTE  
JURIDISKĀ FAKULTĀTE  
STARPTAUTISKO UN EIROPAS TIESĪBU ZINĀTŅU KATEDRA

**Ļaunprātīgas rīcības jēdziens Ženēvas 1956. gada 19. maija konvencijā „Par kravu  
starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR)”**

**BAKALAURA DARBS**

Autors: Andris Dimants  
Studenta apliecības Nr.: ad12096  
Darba vadītājs: Dr. iur. doc. Inga Kačevska

Rīga, 2015. gads

## **Anotācija**

CMR konvencijā pārvadātāju atbildība par pilnīgu vai daļēju kravas zaudējumu ir ierobežota. Tomēr 29. pantā ir ietverts izņēmums, kad pārvadātāja atbildība netiek ierobežota. 29. panta redakcija pieļauj ļoti atšķirīgu izpratni attiecībā uz to, kādos gadījumos pārvadātājs ir jāatbrīvo no atbildības. Darba mērķis ir padziļināti izpētīt ļaunprātīgas un tai pielīdzināmas rīcības jēdziena saturu, salīdzinot jēdziena izpratni Rietumeiropas valstīs un Latvijā. Darba ietvaros autors veiks konvencijas 29. panta teleoloģiskā un vēsturisko interpretāciju, kā arī aplūkos un analizēs valstu tiesu praksi 29. panta piemērošanā. Darba rezultāts ir izstrādāts pētījums, kurā ir uzskatāmi salīdzināta valstu izpratne par ļaunprātīgas un tai pielīdzināmas rīcības jēdzienu, kas var noderēt, izvēloties izdevīgāko valsti pārvadājuma strīda risināšanai.

## **Atslēgvārdi**

CMR konvencija, ļaunprātīga rīcība, rupja nolaidība, pārvadātāja atbildība

## **Annotation**

The CMR convention limits the liability of carriers for full or partial loss of the cargo. However article 29. includes an exception, under which the carrier is excluded from liability limitations. Article 29. allows broad interpretation in regard to conditions of excluding the carrier from the liability limitation. The goal this work is to research the meaning of wilful misconduct and equivalent default by comparing the meaning of the term in Western Europe countries and Latvia. The author shall interpret the article 29. through teleological and historical interpretation methods and analyse the case-law of article 29. The result of the thesis is a research in which the understanding of the wilful misconduct and equal defaults is demonstrated, and can be used to choose a favourable jurisdiction for a carriage dispute.

## **Key words**

CMR convention, Forum shopping, wilful misconduct, equivalent default, breaking limitation

## Apzīmējumu saraksts

c – ceute

CIM - 1890. gada Bernes konvencija

Ch. - Chapter

CMR konvencija - Ženēvas 1956. gada 19. maija konvencijā „Par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR)”

ibid. – ibidem

no. – number

nr. - numur

p. - page

para. – paragraph

UNIDROIT - Institut international pour l'unification du droit privé

v. – versus

## SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS.....	6
1. Ļaunprātīgas rīcības jēdziens 1929. gada Varšavas Konvencijā .....	7
Varšavas konvencijas izstrādāšanas gaita .....	8
Varšavas konvencijas 25. panta piemērošana praksē .....	10
Hāgas protokols .....	11
2. Ļaunprātīgas rīcības jēdziens CMR konvencijā .....	13
CMR konvencijas izstrādāšanas gaita .....	13
Ļaunprātīgas rīcības jēdziena izpratne un CMR konvencijas 29. panta piemērošana praksē .....	15
Lielbritānija .....	15
Civiltiesiskās atbildības vainas formas romiešu tiesībās .....	20
Vācija .....	21
Nīderlande .....	26
Itālija .....	28
Francija .....	30
Latvija .....	31
Tiesvedības valsts izvēle.....	35
Kopsavilkums .....	38
IZMANTOTĀS LITERATŪRAS AVOTU SARAKSTS.....	40

## IEVADS

Publikācijas par CMR konvencijas tēmu Latvijā līdz šim ir bijušas pieticīgi maz. Tajā pašā laikā starptautiskie kravu pārvadājumi uz ceļa ir viens no izplatītākajiem tranzīta veidiem Latvijā un Eiropā, kā arī nenovēršami vieni no izplatītākajiem iemesliem strīdiem Eiropas tiesās. Darbā aplūkots jautājums skar tiesību normu, kuras piemērošanas rezultātā pārvadājumu strīdā potenciāli var tikt piedzīti pat vairāki miljoni EUR, tādēļ ir būtiski visaptveroši izpētīt tās saturu.

Līdzīgi kā citās pārvadājumu konvencijās, arī CMR konvencijā pārvadātāja atbildība konvencijas 4. nodaļā ir ierobežota. Turklāt šim ierobežojumam ir paredzēts izņēmums 29. pantā, kas pārvadātāju atbrīvo no atbildības ierobežojumiem. Tomēr CMR konvencijas 29. panta redakcija ir netipiska pārvadājumu tiesībās, jo pieļauj konvencijas dalībvalstīm pašām noteikt, kāda atbildības forma atbilstoši tiesas valsts likumam ir pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai. Šāda pieeja rada pretrunu ar CMR konvencijas mērķi – unificēt noteikumus, kas attiecas uz starptautiskajiem pārvadājumiem uz ceļa.

Darba mērķis ir padziļināti izpētīt ļaunprātīgas un tai pielīdzināmas rīcības jēdziena saturu, salīdzinot jēdziena izpratni Rietumeiropas valstīs un Latvijā. Darba ietvaros autors veiks konvencijas 29. panta teleoloģisko un vēsturisko interpretāciju, kā arī aplūkos un analizēs valstu tiesu praksi 29. panta piemērošanā.

Darba pirmā nodaļa ir veltīta Varšavas konvencijai, kura bija par pamatu tam, ka CMR konvencijas 29. pants tika izteikts pašreizējā redakcijā. Pirmā nodaļa ir ievads CMR konvencijas 29. panta un ļaunprātīgas un tai pielīdzināmas rīcības jēdziena vēsturē, kas ļauj izprast jēdziena saturu vēsturiskā kontekstā.

Otrajā nodaļā autors analizē CMR konvencijas izstrādes materiālus un pēc tam pievēršas jēdziena izpratnei vairākās Rietumeiropas valstīs, kā arī Latvijā, veltot visvairāk laika tieši tiesu prakses izpētei. Otrajā nodaļā autors sniedz arī ieskatu Lielbritānijas un Vācijas civiltiesiskās atbildības vainas formu izpratnē, lai varētu uzskatāmi saprast, no kā anglo-sakšu un kontinentālā tiesību loka valstīs veidojas jēdziens ļaunprātīga rīcība, un kāda rīcība tai ir pielīdzināma.

Darba rezultāts ir izstrādāts pētījums, kurā ir uzskatāmi salīdzināta valstu izpratne par ļaunprātīgas un tai pielīdzināmas rīcības jēdzienu, kas var noderēt, izvēloties izdevīgāko valsti pārvadājuma strīda risināšanai.

Autors izvirza hipotēzi, ka vismaz attiecībā uz CMR konvencijas 29. pantu konvencijas mērķis gandrīz 60 gados nav sasniegts.

## 1. Ļaunprātīgas rīcības jēdziens 1929. gada Varšavas Konvencijā

Lai arī jau 19. gadsimta Britu jūras tiesībās ir atrodamas atsauces uz ļaunprātīgu rīcību kā pamatu atbrīvošanai no pārvadātāja atbildības ierobežojumiem<sup>1</sup>, pirmā starptautiskā konvencija, kurā tika ietverta ļaunprātīga rīcība<sup>2</sup> kā vainas forma, bija 1929. gada Varšavas Konvencija „Par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju”<sup>3</sup>. Varšavas konvencijas 25. panta redakcija vēlāk tika grozīta ar 1955. gada Hāgas protokolu<sup>4</sup> un tika iestrādāta gandrīz visās starptautiskajās konvencijās<sup>5</sup>, kuras regulē starptautiskos pārvadājumus. CMR konvencija<sup>6</sup> šajā ziņā ir izņēmums, jo CMR konvencijas 29. pantā ir iestrādāta 1929. gada Varšavas konvencijas 25. panta redakcija bez labojumiem, kas izdarīti ar Hāgas protokolu. Atbilstoši 1969. gada Vīnes konvencijas<sup>7</sup> 31. pantam, lai izprastu noteikuma, kas ietverts starptautiskā līgumā saturu, ir nepieciešams izvērtēt ne tikai attiecīgā noteikuma piemērošanas praksi, bet arī izvērtēt šo līguma noteikumu atbilstoši tā mērķim. Ņemot vērā minēto, autors secina, ka, lai pilnvērtīgi noskaidrotu ļaunprātīgas rīcības jēdziena saturu, ir nepieciešams analizēt arī Varšavas konvencijas 25. pantu, noskaidrojot: 1) kāds bija Varšavas konvencijas izstrādātāju nodoms, sastādot 25. pantu redakcijā, kas tika parakstīta, kā Varšavas konvencijas 25. pants tika piemērots praksē; 2) kādēļ to ar Hāgas protokolu bija nepieciešams grozīt; 3) un kādēļ CMR konvencijā tika iestrādāta ar Hāgas protokolu negrozītā Varšavas konvencijas 25. panta redakcija. Tādēļ autors šajā darba daļā pievērsīsies arī Varšavas konvencijas 25. panta analīzei.

Starptautiskajās pārvadājumu tiesībās milzīga nozīme ir valodai, kurā tiek definēts konvencijā atrodams jēdziens. Varšavas konvencijas oficiālā valoda ir franču valoda. Savukārt CMR konvencijas oficiālās valodas ir franču un angļu valoda. CMR konvenciju līdz

---

<sup>1</sup> „An act to Consolidate Enactments relating to Merchant Shipping”, 1894 nr. 419

<sup>2</sup> Precizitātes nolūkā šeit un turpmāk ar vārdiem „ļaunprātīga rīcība” ir domāts attiecīgais jēdziens abstraktā veidā (kā tulkojums). Turpmāk ar vārdiem „apzināta ļaunprātīga rīcība” ir domāta ļaunprātīga rīcība atbilstoši Latvijas tiesību izpratnei. Precizitātes nolūkā, pieminot pirmo reizi, pēc jēdziena „ļaunprātīga rīcība” iekavās tiek pievienots klāt attiecīgais jēdziens oriģinālvalodā.

<sup>3</sup> Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929

<sup>4</sup> Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955 (The Hague protocol 1955); pieejama - <http://www.mcgill.ca/files/iasl/hague1955.pdf>

<sup>5</sup> piemēram, 1980. gada 9. maija Konvencija „par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) pieejama - <http://likumi.lv/doc.php?id=20177>; 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu, pieejama - <http://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/836>; <http://likumi.lv/ta/id/99222-par-1974-gada-atenu-konvencijas-par-pasazieru-un-to-bagazas-juras-parvadajumu-2002-gada-protokolu>

<sup>6</sup> 1956. gada 19. maija Ženēvas konvencija „Par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR), pieejama - <http://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/673>

<sup>7</sup> 1969. gada Vīnes konvencija „par starptautisko līgumu tiesībām”, pieejama - <http://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1>

2015. gadam ir ratificējušas 55 valstis<sup>8</sup>, kas ir novedis pie vairākiem oficiāliem un neoficiāliem konvencijas oriģinālā teksta tulkojumiem. Tiesību sistēmu un nacionālā regulējuma atšķirību dēļ konvenciju dalībvalstīs var būtiski atšķirties jēdzieni, kuri tiek konvencijās lietoti. Līdzīgi ir arī ar Varšavas konvencijas 25. pantu un CMR konvencijas 29. pantu, jo konvenciju dalībvalstīs ir saskārušās ar problēmu, ka atsevišķi civiltiesiskās atbildības vainu raksturojošie jēdzieni ne vienmēr ir precīzi iztulkojami citās valodās.<sup>9</sup> Varšavas konvencijas 25. pantā un CMR konvencijas 29. pantā oriģinālvalodā ir lietots jēdziens „dol”, kas angļu valodā ir iztulkots kā – „*wilful misconduct*”<sup>10</sup>; vācu valodā – „*vorsatz*”<sup>11</sup>; latviešu valodā – „apzināti ļaunprātīga rīcība”. Tomēr šāds tulkojums ir neprecīzs<sup>12</sup>, jo angļu valodā nav tāda jēdziena, kas būtu identisks „dol”. Ņemot vērā minēto, Varšavas konvencijas 25. pantā un CMR konvencijas 29. pantā lietotie jēdzieni šajā darbā precizitātes nolūkā tiek lietoti svešvalodā, bet jēdziena „apzināti ļaunprātīga rīcība” analīzei tiks atvēlēta atsevišķa darba sadaļa.

### **Varšavas konvencijas izstrādāšanas gaita**

Varšavas konvencijas 25. pantā ir noteikts, ka pārvadātājs ir atbrīvojams no Varšavas konvencijā noteiktajiem pārvadātāja atbildības ierobežojumiem, ja ir konstatējama pārvadātāja ļaunprātīga rīcība vai tāda rīcība, kuru tiesa, kas izskata lietu, uzskata par pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai. Šāda redakcija<sup>13</sup> ir ļoti ilgu diskusiju un viedokļu saskaņošanas rezultātā panākts kompromiss starp dažādu valstu delegācijām 1929. gada Varšavas konferencē<sup>14</sup>. Attiecībā uz Varšavas konvencijas 25. pantu Varšavas Konferencē tika panākta vienošanās, ka pārvadātāja atbildību nevajadzētu ierobežot gadījumos, kad ir konstatējama pārvadātāja apzināta prettiesiska rīcība, kuras rezultātā ir radušies zaudējumi.<sup>15</sup> Galvenās problēmas, ar kurām saskārās, 1929. gada Varšavas konferences dalībnieki bija vienošanās par to, kāda atbildības forma būtu par pamatu, lai atkāptos no pārvadātāja

---

<sup>8</sup> UN Economic Commission for Europe dati; pieejami - [http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_25\\_OLIRT\\_CMV.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CMV.html)

<sup>9</sup> Lawrence B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer law International, 2012, 155lp.

<sup>10</sup> Amerikāņu angļu valodā – “willful misconduct”; <http://grammarist.com/spelling/wilful-willful/>

<sup>11</sup> Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR); pieejams - <http://www.schunck.de/Downloads%5CCMR.pdf>

<sup>12</sup> *Berner pret British Commonwealth Pacific Airlines, Ltd.*, US District Court for the Southern District of New York, 23.04.1964; *Warsaw Conference Minutes: Second International Conference on Private Aeronautical Law* (October 4-12, 1929, Warsaw) Minutes (translated by Robert C. Horner/Didier Legrez), New Jersey, 1975, p. 60

<sup>13</sup> fr. val.: „[...]si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol. [...]”; angļu val.: „[...]if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seised of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.”;

<sup>14</sup> Starptautiskā konference Varšavā no 1929. gada 4. oktobrim līdz 12. oktobrim, pēc kuras tika parakstīta Varšavas konvencija

<sup>15</sup> Lawrence B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated*, Kluwer law International, 2012, 155lp.

atbildības ierobežojumiem un tieši kā šo atbildības formu ietvert konvencijas tekstā franču valodā. Galvenokārt diskusijas bija par nepieciešamību paredzēt rupjai nolaidībai pielīdzināmu civiltiesiskās atbildības vainas formu konvencijas tekstā, par ko aktīvi ieastājās Vācijas delegācija.<sup>16</sup>

Sākotnēji komisija, kas sagatavoja konferencē piedāvāto konvencijas redakciju franču valodā<sup>17</sup>, piedāvāja noteikt, ka pārvadātāja atbildība netiek ierobežota gadījumos, kad kaitējumu izraisa „dol”<sup>18</sup>. Tomēr tā kā angļu valodā šāda vainas forma nebija pazīstama, tad Varšavas konferencē tika piedāvātā cita Varšavas konvencijas 25. panta redakcija: „[...] *Ja kaitējumu izraisa apzināta prettiesiska rīcība, par kuru pārvadātājs ir vainojams, pārvadātājam nav tiesību atsaukties uz Konvencijas noteikumiem, kas pilnīgi vai daļēji atbrīvo pārvadātāju no atbildības par viņa paša vai viņa aģentu izraisītu pārkāpumu.*”<sup>19</sup> Vēlāk arī šī redakcija tika pārveidota, jo britu delegācijai nebija saprotams, ko jēdziens „*actes illicites intentionelles*” nozīmē.<sup>20</sup> Kā piemēru britu delegāts minēja situāciju, kad pilotam ir jāveic ārkārtas nolaišanās vietā, kura nav paredzēta nolaišanās veikšanai. Nolaišanās ir apzināta un prettiesiska, tomēr šādā gadījumā to nevajadzētu uzskatīt par gadījumu, kad pārvadātājs ir jāatbrīvo no atbildības ierobežojumiem.<sup>21</sup> Autora ieskatā šāds piemērs neatbilst neskaidrības attiecīgajā jēdzienā un ir lieks, jo, pirmkārt, būtu jāizvērtē, kādēļ lidmašīnai vispār bija nepieciešama ārkārtas nolaišanās. Ja lidmašīna ir pacēlusies gaisā ar tehniskiem defektiem, tad jau šajā brīdī ir konstatējama apzināta vai nolaidīga prettiesiska rīcība. Tieši Britu delegācijas iebildumu par franču valodā piedāvātā jēdziena neesamību Britu tiesībās dēļ Varšavas konvencijas 25. pants tika piedāvāts redakcijā, kas 1929. gada tika parakstīta.

No minētā jautājums – vai konvencijas 25. pantā ietvertā atsauce uz nacionālajām tiesībām tika ietverta tā iemesla dēļ, lai katra konvencijas dalībvalsts atrastu sev atbilstošāko jēdziena tulkojumu, vai arī tā iemesla dēļ, lai katra konvencijas dalībvalsts interpretētu konvencijas 25. pantu atbilstoši savai tiesību izpratnei? Jānorāda, ka konvencijas mērķis bija unificēt saistošos noteikumus, kas attiecās uz starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem<sup>22</sup>. Otrkārt, konvencijas mērķis bija arī ierobežot pārvadātāju atbildību, lai veicinātu gaisa

---

<sup>16</sup> Warsaw Conference Minutes: Second International Conference on Private Aeronautical Law (October 4-12, 1929, Warsaw) Minutes (translated by Robert C. Horner/Didier Legrez), New Jersey, 1975, p. 58

<sup>17</sup> Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, izveidota 1925. gada starptautisko gaisa pārvadājumu tiesību konferencē ar mērķi izstrādāt un pilnveidot Varšavas konvencijas tekstu

<sup>18</sup> Latviešu valodā atbilstošākais tulkojums būtu – apzināta (ar nodomu) rīcība, bet atbilstoši Civillikumā 1641. pantam arī „ļauņprātīga rīcība” ir pietiekami precīzs tulkojums; Alain Seriaux, *La faute du transporteur*, b.i., Paris, 1984, para. 316

<sup>19</sup> angļu val.: If the damage arises from an intentional illicit act (*actes illicites intentionelles*) for which the carrier is responsible, he will not have the right to avail himself of the provisions of this Convention, which exclude in all or in part his direct liability or that derived from the faults of his servants.”; *ibid.* (Minutes), p. 266

<sup>20</sup> *Ibid.* (Minutes) p. 59

<sup>21</sup> *Ibid.* (Minutes), p. 60

<sup>22</sup> Mērķis ir izteikts nosaukumā: „Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju”

pārvadātāju attīstību. Gaisa pārvadājumu nozarē šāds ierobežojums bija nepieciešams, jo pirms Varšavas konvencijas spēkā stāšanās aviokatastrofas gadījumā cietušie varēja celt prasību pret aviopārvadātāju neierobežotā apmērā, prasot gan materiālo, gan morālo kaitējumu.<sup>23</sup> Ja atbilde uz šo jautājumu, ir pirmais piedāvātais variants, tad konvencijas izstrādātāji ir atraduši ļoti veiksmīgu konvencijas 25. panta redakciju, ar kuru sasniegt konvencijas mērķi un kura būtu pilnīgi saprotama pilnīgi visām konvencijas dalībvalstīm. Tomēr, ja atbilde uz šo jautājumu, ir otrais piedāvātais variants, tad tieši pretēji – konvencijas mērķis – unificēt un ierobežot atbildību - netiek sasniegts, jo rezultātā katra dalībvalsts pati nosaka, kuros gadījumos pārvadātāja atbildības ierobežojumi netiek piemēroti. Tādēļ, ņemot vērā Varšavas konvencijas mērķi, autors secina, ka tās izstrādātāji bija iecerējuši, ka 25. pants ir jāpiemēro tikai gadījumos, kad pārvadātājs ir apzināti nodarījis kaitējumu kravai vai pasažieriem.

### **Varšavas konvencijas 25. panta piemērošana praksē**

Varšavas konvencijas 25. pants praksē tika interpretēts ļoti dažādi. ASV nebija viena no dalībvalstīm, kas piedalījās konvencijas izstrādes procesā, bet pievienojās tai neilgi pēc tās atvēršanas parakstīšanai<sup>24</sup>. ASV konvencija tika plaši kritizēta zemā<sup>25</sup> atbildības ierobežojuma dēļ pēc tam, kad tiesa nekonstatēja ļaunprātīgu rīcību Froman<sup>26</sup> lietā. Džeina Fromana bija populāra skatuves māksliniece, kura 1943. gadā aviokatastrofā tika smagi ievainota. Tiesnesis paskaidroja zvērīnātajiem, ka ļaunprātīga rīcība („*wilful misconduct*”) Varšavas konvencijas 25. panta izpratnē ir „*an intentional act done with either intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would result.*”<sup>27</sup> Zvērinātie, neticot, ka pilots būtu apzināti avarējis lidmašīnu un atņēmis sev dzīvību, atzina, ka pārvadātāja atbildība ir ierobežojama atbilstoši konvencijas 25. pantam. ASV kritizēja<sup>28</sup> arī Varšavas konvencijas 25. panta redakcijas neskaidro formulējumu, norādot, ka: „*ja gaisa pārvadājumu tiesību unifikācija bija konvencijas mērķis, tad tas Varšavā netika sasniegts*”<sup>29</sup>.

Francijā atzina, ka nav nepieciešams visos gadījumos pierādīt nodomu („*dol*”), lai atzītu, ka pārvadātājs atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem, bet pietiek ar rupju nolaidību

---

<sup>23</sup> Kelly Compton Crems, „Punitive damages under the Warsaw convention: Revisiting the drafters intent”, The American University law review vol. 41:14, pg.145

<sup>24</sup> Andrea L. Buff, „Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Inter-carrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention?”, 1996, Vol. 20 issue 5, art. 11

<sup>25</sup> Atbilstoši konvencijas 22. pantam atbildības limits bija 125 000 franku, kas tolaik bija aptuveni 8000 dolāru

<sup>26</sup> Ross v. Pan Am. Airways, Inc., 299 N.Y. 88, 89-90, 85 North east 2nd District court case no. 880, 881, 1949; Froman vs Pan Am. Airways, Inc., 284 A.D. 935, 135 New York South 2nd District court case no. 619, 1954

<sup>27</sup> Apzināta rīcība ar nodomu radīt kaitējumu vai vieglprātīga rīcība, veikta apzinoties, ka kaitējums varētu rasties (autora tulkojums)

<sup>28</sup> Cortes pret American Airlines, US Court of Appeals, 15.06.1999 No. 98-4738

<sup>29</sup>; Berner pret British Commonwealth Pacific Airlines, Ltd., US Court of Appeals, 09.06.1965

(„*faute lourde*”), kas seku ziņā ir pielīdzināma „*dol*”<sup>30</sup>. Francijā rupju pārvadātāja kļūdu uzskatīja par pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai<sup>31</sup>. Beļģijā<sup>32</sup> un Šveicē<sup>33</sup>, lai piemērotu konvencijas 25. pantu bija nepieciešams konstatēt to, ka persona apzinās kaitējuma rašanās iespējamību. Vācijā rupju nolaidību („*grobe fahrlässigkeit*”) pielīdzināja ļaunprātīgai rīcībai („*dol*”), tādēļ nebija nepieciešams konstatēt pārvadātāja nodomu, lai piemērotu Varšavas konvencijas 25. pantu. Iemesls tam pamatā bija tāds, ka Varšavas konvencija vācu valodā bija iztulkota kļūdaini, iztulkojot ļaunprātīgas rīcības („*dol*”) jēdzienu kā rupju nolaidību („*grobe fahrlässigkeit*”).<sup>34</sup> Anglijā par ļaunprātīgu rīcību („*wilful misconduct*”) uzskatīja rīcību, kas ir ne tikai rupji nolaidīga, bet arī veikta apzinoties šādas rīcības prettiesiskumu un iespējamās sekas<sup>35</sup>.

Līdz ar to autors secina, ka lielākajā daļā gadījumu tiesas ir uzskatījušas, ka 25. pants pieļauj konvencijas dalībvalstīm rīcības brīvību, noteikt kāda vainas forma ir par pamatu pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem. Šāda pieeja ir pretrunā ar Varšavas konvencijas mērķi, jo nerada vienotu pieeju starptautisko gaisa pārvadājumu strīdu risināšanā, kā arī pieļauj atbrīvot pārvadātāju no atbildības arī gadījumos, kad nav konstatējams apzināts kaitējums.

### **Hāgas protokols**

Ar Hāgas protokolu Varšavas konvencijā tika precizēts 25. pants. Jaunā redakcija angļu valodā tika izteikta šādi: „*The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.*” Atšķirīgā jēdzienu izpratne dažādās valstīs bija par iemeslu tam, ka Hāgas konferences<sup>36</sup> delegāti nolēma pamatu pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem izteikt aprakstoši<sup>37</sup>. Jānorāda, ka jaunajā Varšavas konvencijas 25. panta redakcijā ir pārņemta ļaunprātīgas rīcības

---

<sup>30</sup> Emery c. Sabena, Cour de cassation 05.12.1967

<sup>31</sup> Lawrence B. Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated, Kluwer law International, 2012, 153lp

<sup>32</sup> Sauvage c. Air India, Cour de cassation 20.01.1977

<sup>33</sup> Lacroix v. Swiss Air, Federal Supreme Court of Switzerland 11.07.1972

<sup>34</sup> Frankfurt Landgericht 08.03.1939; Stuttgart Oberlandesgericht 22.02.1978; Lawrence B. Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated, Kluwer law International, 2012, 153lp

<sup>35</sup> Rustenberg Platinum Mines Ltd. v. South African Airways, Queen's Bench Division of the High court of Justice, 1977; Horabin v. British Overseas Aircraft Corporation, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1952, 2 Lloyd's Law Reports p.460

<sup>36</sup> Hāgas starptautiskā privāttiesību konference, 1955. gada septembris

<sup>37</sup> Elmar Giemulla, Ronald Schmid Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 1990, Warschauer Abkommen Art. 25 rn. 3

(„*wilful misconduct*”) definīcija<sup>38</sup>, tādējādi pamatu pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem, radot atbilstošāku tā laika līdzšinējai anglosakšu tiesību praksei. Pret šādu pieeju iebilda delegāti no Vācijas un citām valstīm, kuras Varšavas konvencijas 25. pantu līdz šim bija piemērojušas arī gadījumos, kad konstatējama pārvadātāja rupja nolaidība<sup>39</sup>. Tika piedāvāts noteikt, ka pārvadātājs no atbildības ir atbrīvojams arī gadījumos, kad tam vajadzēja zināt par to, ka viņa rīcības rezultātā var rasties zaudējumi<sup>40</sup>. Ņemot vērā, ka ar Hāgas protokolu tika paaugstināts arī pārvadātāja atbildības limits<sup>41</sup>, delegātu vairākums neatbalstīja šo priekšlikumu<sup>42</sup>. Līdz ar to autors secina, ka gan 1929. Varšavas konvencijas oriģinālajā redakcijā, gan arī redakcijā pēc Hāgas protokola, tās izstrādātāji nav paredzējuši noteikt, ka pārvadātājs būtu atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem arī gadījumos, kad zaudējumi radušies dēļ rupjas nolaidības.

Anglosakšu tiesību loka valstīs Varšavas konvencijas 25. panta piemērošanas praksē pēc Hāgas protokola nekas būtisks nemainījās<sup>43</sup>, jo jaunā redakcija bija pārņemta no Lielbritānijas un ASV tiesu prakses. Tajā pašā laikā valstīs, kurās iepriekš pārvadātāja rupja nolaidība bija par pamatu tā atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem, tā vairs nebija pietiekama, jo bija nepieciešams konstatēt nodomu vai to, ka pārvadātājs apzinās kaitējuma rašanās iespējamību.<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> Ross v. Pan Am. Airways, Inc., 299 N.Y. 88, 89-90, 85 North east 2nd District court case no. 880, 881, 1949; Froman vs Pan Am. Airways, Inc., 284 A.D. 935, 135 New York South 2nd District court case no. 619, 1954

<sup>39</sup> International Conference on Private Air Law, The Hague, September 1955, International Civil Aviation Organization, v.1 (minutes), pg.205

<sup>40</sup> turpat, 205-206lp.

<sup>41</sup> Ar Hāgas protokolu atbildības limits par katru pasažieri, veicot konvertāciju no „zelta frankiem” (franc poicare), tika noteikts aptuveni 16 600\$ apmērā, kas šobrīd būtu pielīdzināms aptuveni 66 400\$ (sk. Kelly Compton Crems, „Punitive damages under the Warsaw convention: revisiting the drafter’s intent, The American University Law Review, vol. 41:141)

<sup>42</sup> International Conference on Private Air Law, The Hague, September 1955, International Civil Aviation Organization, v.1 (minutes), pg.286; v.2 (documents) pg.7

<sup>43</sup> piemēram, Goldman v. Thai Airways International Ltd., Queen’s Bench Division of the High court of Justice, 1981; S.S. Pharmaceutical Co. Ltd. and Another v. Quantas Airways Ltd., Supreme Court of New South Wales, 1989

<sup>44</sup> Frankfurt Oberlandesgericht 22.10.1980; Bundesgerichtshof 16.02.1979

## 2. Ļaunprātīgas rīcības jēdziens CMR konvencijā

### CMR konvencijas izstrādāšanas gaita

CMR konvencijas 29. panta 1. daļā līdzīgi kā Varšavas konvencijā ir noteikts, ka pārvadātājam nav tiesību atsaukties uz CMR konvencijas 4. nodaļas noteikumiem, kas ierobežo pārvadātāja atbildību vai pārceļ pierādīšanas pienākumu viņam par labu, ja zaudējumi radušies viņa ļaunprātīgas rīcības dēļ vai tādas rīcības, kuru tiesa, kas izskata lietu, uzskata par pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai. Atbilstoši CMR konvencijas 29. panta 2. daļai 1. daļas noteikumi ir piemērojami arī gadījumos, kad ļaunprātīgu rīcību vai tai pielīdzināmu rīcību ir veikuši pārvadātāja pārstāvji.<sup>45</sup>

Atšķirībā no Varšavas konvencijas CMR konvencija tika izstrādāta daudz šaurākā lokā. Teksta projektu izstrādāja Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomiskās komisijas (UNECE) iekšējā transporta komitejas<sup>46</sup> izveidota darba grupa<sup>47</sup>. Par teksta pamatu tika ņemta 1890. gada Bernes konvencija (CIM)<sup>48</sup>, kā arī UNIDROIT<sup>49</sup> līdz tam laikam veiktie pētījumi<sup>50</sup>. CMR konvenciju 1956. gadā parakstīja 9 valstis (Austrija, Francija, Luksemburga, Polija, Zviedrija, Šveice, Vācijas Federatīvā republika, Nīderlande un Dienvidslāvija)<sup>51</sup>. Pēc CMR konvencijas parakstīšanas tika kritizēts apstāklis, ka CMR konvencijas autori ir pārņēmuši negrozīto Varšavas konvencijas 25. panta redakciju, jo CMR konvencijas atvēršanas parakstīšanai brīdī jau bija parakstīts Hāgas protokols, kurā Varšavas konvencijas 25. pants tika izteikts citā redakcijā<sup>52</sup>. Ja salīdzina CMR konvencijas sākotnējo parakstītāju loku, ar valstīm, kuras piedalījās Hāgas konferencē, ir redzama būtiska atšķirība. Proti, CMR konvencijas izstrādē nepiedalījās Lielbritānija, Beļģija, ASV<sup>53</sup> – valstis, kuras Varšavas konvencijas 25. panta piemērošanā konsekventi bija pieturējušās pie pozīcijas, ka rupja

---

<sup>45</sup> fr. val.: *1. [...] si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie est considérée comme équivalente au dol. [...]*

*“angļu val.: 1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.*

*2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. [...]*”

<sup>46</sup> Inland transport committee of the United Nations Economic Commission for Europe

<sup>47</sup> Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR, Sixth edition*, informa law, Routledge, 2014, p. 3.

<sup>48</sup> International Convention on the Transport of Goods by Rail, October 14th 1890

<sup>49</sup> Institut international pour l'unification du droit privé

<sup>50</sup> *ibid.* (Clarke) p. 5

<sup>51</sup> Roland Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, European Transport Law, Antwerp, 1976, para. 1-8

<sup>52</sup> Basedow et al., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB Band 7: §§ 407-475h. Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, 2009, s. 305

<sup>53</sup> ASV nekad nav pievienojusies CMR konvencijai

nolaidība neietilpst Varšavas konvencijas 25. panta saturā. Ja Hāgas konferencē Vācijas delegācijas priekšlikums izteikt Konvencijas 25. pantu tādā redakcijā, lai tas aptvertu arī rupju nolaidību, neguva atbalstu, tad pilnīgi pretēja situācija bija CMR konvencijas izstrādāšanas laikā. Lielākajā CMR konvencijas sākotnējo parakstītāju valstu pārvadātāja rupju nolaidību („*faute lourde*”; „*grobe fahrlässigkeit*”) līdzšinējā Varšavas konvencijas 25. panta piemērošanas praksē uzskatīja kā pietiekamu pamatu pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem<sup>54</sup>. CMR konvencijas izstrādes darba komitejā Šveices delegācija pauda bažas, ka ietverot CMR konvencijas 29. pantā rupjas nolaidības („*faute lourde*”) jēdzienu varētu būt grūtības CMR konvenciju ratificēt valstīs (piemēram, Lielbritānijā), kurās šāds jēdziens nav pazīstams<sup>55</sup>. Līdz ar to autors secina, ka CMR konvencijas izstrādātāji apzināti atstāja 29. pantu atvērtu interpretācijai, nevis to noteica aprakstoši kā tas tika izdarīts ar Hāgas protokolu. Tas tika darīts tādēļ, lai CMR konvencijas 29. pantu varētu piemērot arī gadījumos, kad ir konstatējama pārvadātāja rupja nolaidība.<sup>56</sup> Tajā pašā laikā autors secina, ka šāda pieeja nonāk pretrunā ar CMR konvencijas mērķi – pārvadātāja atbildību regulējošo noteikumu unifikāciju<sup>57</sup>, jo CMR konvencijas 29. panta dažādās izpratnes dēļ atsevišķās valstīs pie vienādiem faktiskajiem apstākļiem ir iespējams nonākt pie būtiski atšķirīgiem tiesu nolēmumiem.

Jānorāda, ka nacionālajām tiesām vajadzētu būt salīdzinoši vienkāršāk piemērot CMR konvencijas 29. pantu nekā Varšavas konvencijas 25. pantu, jo CMR konvencijas oficiālās valodas ir gan angļu, gan franču. Salīdzinot CMR konvencijas 29. pantā angļu valodā lietoto jēdzienu „*wilful misconduct*”<sup>58</sup> un franču valodā lietoto jēdzienu „*dol*”<sup>59</sup> ir secināms, ka „*wilful misconduct*” ir plašāks jēdziens. Tomēr, tā kā atbilstoši Vīnes konvencijas 33. panta 3. punktam starptautiska līguma noteikumam ir vienāda nozīme katrā tā autentiskajā tekstā, CMR konvencijas 29. pantam abās oficiālajās valodās ir vienāda nozīme. Tādējādi tiesa var brīvi izvēlēties, kurai no CMR konvencijas oficiālajām valodām atbilstošu ļaunprātīgas rīcības jēdzienu meklēt savas valsts nacionālajās tiesībās.

---

<sup>54</sup> Sk. iepriekš bakalaura darba 10.lpp.

<sup>55</sup> UNECE Inland Transport Committee, Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), Geneva, 1975, pg. 60

<sup>56</sup> Otmar J. Tuma, K. F. Haak/ E. C. Swart, Road Carrier's Liability in Europe, The Hague, 1995, p. 17.

<sup>57</sup> CMR konvencijas preambula

<sup>58</sup> Sk. iepriekš bakalaura darba 10. lpp.;

<sup>59</sup> „apzināta (ar nodomu) rīcība”; Alain Seriaux, La faute du transporteur, b.i., Paris, 1984, para. 316

## Ļaunprātīgas rīcības jēdziena izpratne un CMR konvencijas 29. panta piemērošana praksē

### Lielbritānija

Lielbritānijas tiesību doktrīnā civiltiesiskās atbildības vainas formas ir iedalītas vairākās kategorijās, kas satur a ziņā atbilst krimināltiesībās sastopamajām vainas formām.<sup>60</sup> Tiešs nodoms<sup>61</sup> („*malice*” vai „*direct intention*”) sevī ietver gadījumu, kad persona rīkojas, apzinoties šīs rīcības sekas un vēlas šo seku iestāšanos.<sup>62</sup> Ja šoferis līdzdalībnieks piedalās nolīgtās kravas zādžībā, tādējādi radot tās zudumu, ir uzskatāms, ka šoferis ir rīkojies ar tiešu nodomu, jo ir apzinājies, ka viņa rīcības rezultātā kravas īpašniekam radīsies zaudējumi un ir vēlējis šādu seku iestāšanos.

Nodoms („*intention*”) sevī ietver gadījumus, kad persona tieši nevēlās seku iestāšanos, bet apzinās, ka personas rīcības rezultātā tās ir neizbēgamas un iestāsies. Šādu atbildības vainas formu, lai arī deliktu tiesībās atsevišķi nekategorizē, Lielbritānijas krimināltiesībās dēvē par netiešu nodomu („*oblique intention*”).<sup>63</sup> Piemēram gadījumā, kad šoferis, vedot triecienjūtīgu kravu, apzināti izraisa sadursmi, ir uzskatāms, ka šoferis ir rīkojies ar netiešu nodomu, jo nav vēlējis kravas bojājumu, bet apzinājies, ka tās bojājums sadursmes rezultātā ir neizbēgams. Tiešs vai netiešs nodoms kravu pārvadājumos ir ļoti reti izplatīts un tas gandrīz vienmēr ir saistīts ar paša pārvadātāja noziedzīgu nodarījumu.

Nodoms („*intention*”) Lielbritānijas deliktu tiesībās var izpausties arī kā vieglprātīga rīcība („*recklessness*”), ja persona ar rīcību nevēlās nodarīt kaitējumu, bet, apzinoties, ka zaudējumi varētu rasties, uzņemas neattaisnojami augstu risku.<sup>64</sup> Ja šoferis ir pamanījis norādes, ka priekšā esošais ceļš ir slidens, bet jebkurā gadījumā veic straujus manevrus, kā rezultātā ir noticis ceļu satiksmes negadījums, ir konstatējama vieglprātība, jo šoferis ir apzinājies, ka strauja manevru veikšana uz slidenā ceļa rada neattaisnojamu<sup>65</sup> risku. Tātad šajā gadījumā ir būtiski konstatēt, ka šoferis ir apzinājies paaugstināta riska rašanos, kā arī uzskatījis, ka šis risks ir neattaisnojams. Šādu vieglprātības veidu juridiskajā literatūrā dēvē par subjektīvo jeb

---

<sup>60</sup> D. Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, 2011, p.269

<sup>61</sup> Autora ieskatā jēdziena „malice” juridiski precīzākais tulkojums latviešu valodā ir „tiešs nodoms”, jo jēdzieniem ir identisks saturs. Vārdnīcās „malice” tulkots kā „ļaunprātība”.

<sup>62</sup> W.V.H. Rogers, *Winfield & Jolowicz on Tort*, 17th edition, Sweet & Maxwell, United Kingdom, 2010, Ch. 3 para. 8

<sup>63</sup> David Ormerod, *Smith and Hogan’s Criminal Law*, 12th edition, Oxford University Press, United Kingdom, 2008, p. 98

<sup>64</sup> Simon Deakin, Angus Johnston, Basil Markesinis, *Markesinis and Deakin’s Tort Law*, 6th edition, Oxford University Press, Oxford, 2008, p.30; *ibid.* (Rogers) ch. 3 para. 3

<sup>65</sup> Šī piemēra ietvaros autors pieņem, ka adekvāta rīcība slidenā ceļa apstākļos būtu neveikt straujus manevrus

apzināto vieglprātību, jo tās konstatēšana ir tieši atkarīga no paša pārkāpēja situācijas novērtējuma.<sup>66</sup>

Neuzmanība („*negligence*”) ir neattaisnojama riska uzņemšanās personai šo risku neapzinoties.<sup>67</sup> Ja iepriekš pieminētajā piemērā šoferis nebūtu pamanījis norādes, ka priekšā esošais ceļš ir slidens, bet būtu veicis straujus manevrus kā rezultātā būtu noticis ceļu satiksmes negadījums, būtu konstatējama neuzmanība, jo šoferis būtu uzņēmis neattaisnojamu risku to neapzinoties. Tā pat par neuzmanību uzskata arī situāciju, kad persona apzinās risku, bet nepamatoti uzskata, ka risks nav pietiekami augsts, lai to neuzņemtos.<sup>68</sup>

Pirmā lieta, kurā ļaunprātīgas rīcības jēdziens („*wilful misconduct*”) tika patstāvīgi interpretēts Lielbritānijas tiesā bija 1952. gada lieta *Horabin v. BOAC*<sup>69</sup> prasībā par kaitējuma atlīdzinājumu saistībā ar aviokatastrofu<sup>70</sup>. Lieta ir nozīmīga, nevis tās faktisko apstākļu dēļ, bet gan tiesneša skaidrojuma dēļ par to, kā nošķirt gadījumus, kad ir konstatējama pārvadātāja ļaunprātīga rīcība, no gadījumiem, kad tā nav konstatējama. Lai arī *Horabin v. BOAC* tika skatīts gaisa pārvadājumu strīds, uz šo tiesneša skaidrojumu tiesas ir atsaukušās arī CMR konvencijas lietās<sup>71</sup>, tādējādi uzskatāmi atspoguļojot ļaunprātīgas rīcības jēdziena izpratni pārvadājumu tiesībās Lielbritānijā. Tiesnesis salīdzināja divas hipotētiskas situācijas, kuras ir novedušas pie identiskām sekām, bet vienā gadījumā ļaunprātīga rīcība ir konstatējama, bet otrā – nē. Pa šoseju brauc divas identiskas kravas automašīnas, kuras pārbrauc pāri vienai un tai pašai sarkanajai gaismai un tā rezultātā izraisa vienu un tādu pašu avāriju. Lai arī abu automašīnu šoferi ir nodarījuši vienlīdzīgu kaitējumu pārvadātajai kravai, vienā gadījumā ir konstatējama šofera ļaunprātīga rīcība, bet otrā gadījumā tā ir tikai šofera neuzmanība. Pirmais šoferis, iespējams, braucis nedaudz par ātru un nav pamanījis sarkano gaismu (lai arī viņam to, protams, vajadzēja pamanīt) līdz jau bija par vēlu un nācies pārbraukt pāri krustojumam pie sarkanās gaismas. Viņš negribēja pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus un apdraudēt citus ceļu satiksmes dalībniekus, kā arī nodarīt kādam kaitējumu. Tomēr viņš bija neuzmanīgs, nepievēršot uzmanību ceļu satiksmes signālam un pārsniedzot atļauto ātrumu, tādēļ, kaut arī viņš negribēja neko sliktu nodarīt, pirmais šoferis ir pieļāvis pārkāpumu. Otrais

<sup>66</sup> Michael A. Jones, Anthony M Dugdale, Clerk & Lindsell On Torts, 20th edition, Sweet & Maxwell, United Kingdom, 2010, para. 1-59

<sup>67</sup> *ibid.* (Rogers) ch.3 para.4

<sup>68</sup> Simon Deakin, Angus Johnston, Basil Markesinis, Markesinis and Deakin's Tort Law, 6th edition, Oxford University Press, Oxford, 2008, p.31

<sup>69</sup> *Horabin v. British Overseas Aircraft Corporation*, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1952, 2 Lloyd's Law Reports p.460

<sup>70</sup> Giuseppe Guerrieri, Willful misconduct in the Warsaw Convention, a stumbling block?, McGill Law Journal, vol.6., p.267

<sup>71</sup> Piemēram, *Jones v. Bencher*, Court of Appeal of England and Wales, 1986, 1 Lloyd's Law Reports 54, 1986; *TNT Global SPA v. Denfleet International*, Court of Appeal of England and Wales, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 369

šoferis steidzas. Viņš laicīgi pamana sarkano gaismu, bet neapstājas, jo viņaprāt konkrētajā brīdī attiecīgo krustojumu neviena cita automašīna nešķērso. Viņš neuzskata, ka dēļ viņa rīcības varētu notikt avārija, bet apzinās, ka rīkojas nepareizi. Tātad viņš apzinās, ka viņam vajadzētu apstāties un ka viņš ir spējīgs apstāties, bet neapstājas, tādējādi pieļaujot tādu pašu pārkāpumu kā pirmais šoferis. Tomēr otrā šofera gadījumā nav šaubu, ka viņa rīcība ir uzskatāma par ļaunprātīgu rīcību.<sup>72</sup>

Tādējādi Horabin v. BOAC lietā tiesa pieturējās pie Froman<sup>73</sup> lietā sniegtās ļaunprātīgas rīcības definīcijas atbilstoši kurai, pārvadātājs ir atbildīgs no atbildības ierobežojumiem, ja:

- 1) rīkojies apzināti ar nodomu radīt kaitējumu vai;
- 2) rīkojies vieglprātīgi, apzinoties, ka zaudējumi varētu rasties.

Uz šo tiesneša skaidrojumu tiesa atsaucās arī Jones v. Bencher<sup>74</sup> lietā. Šajā lietā šoferis bija izraisījis avāriju uz ceļa, aizmiegot pie stūres, kā rezultātā krava tika iznīcināta. Tiesa konstatēja, ka šoferis bija apzināti pārkāpis Eiropas Ekonomiskās zonas noteikumus, kas regulē pārvadātāju atpūtas laiku.<sup>75</sup> Tiesa atzina, ka avāriju izraisīja šofera ļaunprātīga rīcība („*wilful misconduct*”), apzināti pārsniedzot maksimāli pieļaujamo laiku, ko šoferis var pavadīt pie stūres bez atpūtas. Šoferis apzinājās, ka, pārsniedzot maksimāli pieļaujamo braukšanas laiku, tas paaugstina risku aizmigt pie stūres un tādējādi rīkojas vieglprātīgi.

Arī lietā TNT v. Denfleet<sup>76</sup> avārijas un kravas bojājuma iemesls bija šofera aizmigšana pie stūres. Tiesa atsaucās uz Jones v. Bencher, norādot, ka atpūtas laika neievērošana pats par sevi ir apzināts pārkāpums, kas var būt par pamatu pārvadātāja ļaunprātīgas rīcības konstatēšanā kravas bojājuma gadījumā. Tomēr šajā lietā tiesa norādīja, ka nav konstatējams atpūtas laika ievērošanas pārkāpums. Konkrētajā gadījumā šoferis jutās noguris un aizmīga pie stūres. Tiesa atzina, ka konkrētajā gadījumā ir jāizvērtē, vai šoferis apzinājās savu nogurumu un risku aizmigt pie stūres, bet turpināja braukt jebkurā gadījumā. Tiesa neatzina, ka izraisītajā avārijā būtu konstatējama ļaunprātīga rīcība, jo šoferis bija pārvērtējis savas spējas attiecīgajā noguruma pakāpē vadīt automašīnu, nevis apzināti vadījis automašīnu tādā noguruma pakāpē, kādā pēc viņa ieskatiem automašīnu vadīt nevar. Tātad tiesa konstatēja, ka šoferis nav apzinājies to, ka, braucot noguris pie stūres, paaugstina risku izraisīt avāriju.

---

<sup>72</sup> Mr. Justice Barry, Horabin v. British Overseas Aircraft Corporation, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1952, 2 Lloyd's Law Reports p.460

<sup>73</sup> Ross v. Pan Am. Airways, Inc., 299 N.Y. 88, 89-90, 85 North east 2nd District court case no. 880, 881, 1949; Froman vs Pan Am. Airways, Inc., 284 A.D. 935, 135 New York South 2nd District court case no. 619, 1954

<sup>74</sup> Jones v. Bencher, Court of Appeal of England and Wales, 1986, 1 Lloyd's Law Reports 54, 1986

<sup>75</sup> Eiropas Ekonomikas kopienas Padomes 1985. gada 20. decembra regula (EEK) Nr. 3820/85 „par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu

<sup>76</sup> TNT Global SPA v. Denfleet International, Court of Appeal of England and Wales, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 369

Lietā *Alena v. Harlequin*<sup>77</sup> krava tika iznīcināta kravas automašīnas tehniska defekta dēļ, kā rezultātā tā nogāzās no kraujas. Prasītājs lūdza tiesu piemērot CMR konvencijas 29. pantu, jo pārvadātājs izmantoja transportlīdzekli, kas acīmredzami nebija darba kārtībā. Tomēr tiesa, veicot ekspertīzi un izvērtējot lietas apstākļus, konstatēja, ka pārvadātājs 6 mēnešus pirms negadījuma bija veicis tehnisko apskati, kurā bremžu defekti netika konstatēti. Tā kā netika pierādīts, ka pārvadātājs būtu apzināti sūtījis pārvadājumā transportlīdzekli, kuram ir bojātas bremzes, tiesa neuzskatīja, ka ir pamats pārvadātāja rīcībā konstatēt ļaunprātīgu rīcību.

Lietā *Texas Instruments v. Nason*<sup>78</sup> pārvadātājs deva instrukcijas šoferim pamest automašīnu, lai arī šoferis bija pārvadātāja pārstāvis brīdinājis par zādzības risku. Automašīnu bija paredzēts nodot citam šoferim, kurš elektronisko iekārtu kravu pēc tam nogādātu kravas saņēmējam. Krava šoferu nomaiņas laikā tika nozagta un tiesa konstatēja pārvadātāja ļaunprātīgu rīcību („*wilful misconduct*”). Pārvadātājs apzinājās zādzības risku, bet neatkarīgi no tā lika šoferim atstāt automašīnu bez uzraudzības.

*Texas Instruments v. Nason* tika citēts lietā *Lacey's v. Bowler*<sup>79</sup>, kurā pārvadātājs bija piegādājis kurpju kravu uz Spāniju, kur tā tika nozagta. Šoferim tika nodotas instrukcijas kravu nogādāt uz saņēmēja adresi, taču nonākot minētajā adresē šoferi sagaidīja divi nepazīstami vīrieši, kuri apgalvoja, ka automašīna ir par lielu, lai varētu iebraukt garāžas noliktavā. Vīrieši lika šoferim doties uz citu adresi un pārkraut kravu citā nemarkētā automašīnā, un nodot viņiem pārvadājuma dokumentus. Izrādījās, ka minētie vīrieši nebija saistīti ar kravas saņēmēju, tādēļ šoferis bija apzināti ignorējis norādījumus piegādāt kravu uz saņēmēja adresi. Turklāt šoferis nebija veicis nekādas darbības, lai mēģinātu šos vīriešus identificēt. Tiesa atzina, ka šoferis, ļaujot divām nepazīstamām personām pārkraut kravu nemarkētā automašīnā, ir apzinājies zādzības risku. Līdz ar to tiesa konstatēja, ka šofera rīcība atbilstoši CMR konvencijas 29. pantam ir uzskatāma par ļaunprātīgu.

Līdzīgi faktiskie apstākļi bija lietā *Anvika v. TNT*<sup>80</sup>. Vērtīga elektronisko iekārtu krava tika pārvadāta no Luksemburgas uz Lielbritāniju. Kravas īpašnieka noliktavā šoferi sagaidīja krāpnieki, kuri īstenoja tā saukto „apvest ap stūri” metodi<sup>81</sup>. Rezultātā šoferis kravu izkrāva krāpnieku norādītā vietā, nevis CMR pavadzīmē norādītajā adresē un aizbrauca

---

<sup>77</sup> *Alena Ltd v. Harlequin Transport Services Ltd*, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 2002, All English Law Reports 278

<sup>78</sup> *Texas Instruments Ltd v. Nason Ltd.*, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1991, 1 Lloyd's Law report 146

<sup>79</sup> *Lacey's Footwear Ltd v. Bowler Int. Freight Ltd*, Court of Appeal of England and Wales, 1997, 2 Lloyd's Law Reports 369

<sup>80</sup> *Micro Anvika Ltd & Others v. TNT Express Worldwide (Euro Hub) NV and Others*, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 2006, All English Law Reports 248

<sup>81</sup> tulkojums no angļu val. „round the corner scam”. Skaidrojums pieejams: <http://www.wired.co.uk/magazine/archive/2010/06/start/do-the-hustle-three-classic-cons-explained>

projām. Ņemot vērā šīs lietas apstākļu līdzību ar Lacey's v. Bowler, prasītāji lūdza atzīt, ka šoferis ir rīkojies vieglprātīgi, apzinoties zādzības risku, un piemērot CMR konvencijas 29. pantu. Tomēr tiesa izvērtējot lietas apstākļus un uzklusot šofera liecības secināja, ka šoferis nebija informēts par tamlīdzīgām krāpšanas metodēm, kā arī atšķirībā no Lacey's v. Bowler lietas šoferis netika speciāli instruēts, ka krava noteikti jāizkrauj saņēmēja adresē. Tādēļ tiesa atzina, ka šoferis nav rīkojies prettiesiski un līdz ar to nav konstatējama šofera neuzmanība vai ļaunprātīga rīcība.

Tiešu pārvadātāja nodomu attiecībā uz zaudējumu nodarīšanu kravas īpašniekam konstatēja lietā Datec v. UPS<sup>82</sup>. Lietā tika konstatēts, ka atsevišķi pārvadātāja darbinieki bija kravu nozaguši. Tiesa atzina, ka prasītājam, ja tas ir pierādījis, ka kravu ir nozadzis kāds no pārvadātāja darbiniekiem, nav nepieciešams šos darbiniekus identificēt. Tiesa atzina, ka apstākļos, kad pārvadātāja darbinieki ir nozaguši kravu, ir piemērojams CMR konvencijas 29. pants.

No iepriekš minētajiem piemēriem avāriju un zādzību lietās Lielbritānijas tiesās autors, pirmkārt, secina, ka CMR konvencijas ļaunprātīga rīcības („*wilful misconduct*”) jēdziens atbilstoši Lielbritānijas tiesību izpratnei aptver ne tikai tiešu un netiešu nodomu, bet arī vieglprātīgu rīcību. Otrkārt, gandrīz visos gadījumos, kad ir ticis piemērots CMR konvencijas 29. pants, pārvadātājs ir rīkojies vieglprātīgi, apzināti uzņemoties neattaisnojami augstu risku. Autors ieskatā tas ir loģiski, jo gadījumi, kad varētu konstatēt tiešu vai netiešu nodomu, ir saistīti ar šofera apzināti izraisītiem ceļu satiksmes negadījumiem vai pārvadātāja veiktām zādzībām. Šādi gadījumi noteikti atstāj negatīvu ietekmi uz pārvadātāja uzņēmējdarbību. Treškārt, Lielbritānijas tiesu praksē ļaunprātīgas rīcības jēdziens ir pilnībā pārņemts no Varšavas konvencijas un tā saturs nav mainījies. Turklāt Lielbritānijas tiesas, piemērojot CMR konvencijas 29. pantu, spriedumos atsaucās arī uz tiesu atziņām lietās, kas izskatītas atbilstoši citām pārvadājumu konvencijām. Piemēram, lietā TNT v. Denfleet<sup>83</sup> tiesa atsaucās gan uz Horabin v. BOAC<sup>84</sup>, gan arī uz 1905. gada lietu Forder v. GWR<sup>85</sup> par dzelzceļa pārvadājumu. Līdz ar to autors secina, ka ļaunprātīgas rīcības jēdziena saturs neatšķiras arī citu pārvadājumu konvenciju izpratnē. Ceturkārt, lieta TNT v. Denfleet uzskatāmi parāda, ka Lielbritānijas tiesībās ārkārtīgi būtiska nozīme ir subjektīvajam kritērijam. Proti, ir būtiski konstatēt un izvērtēt, ko attiecīgais pārvadātājs domājis un

---

<sup>82</sup> Datec Electronic Holdings Ltd and Another v. United Parcels Services Ltd, United Kingdom House of Lords, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 114

<sup>83</sup> TNT Global SPA v. Denfleet International, Court of Appeal of England and Wales, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 369

<sup>84</sup> Horabin v. British Overseas Aircraft Corporation, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1952, 2 Lloyd's Law Reports p.460

<sup>85</sup> Forder v. Great Western Railway Co, King's Bench Division of the High Court of Justice, 1905, 2 KB. 532

apzinājies, izdarot pārkāpumu. Autora ieskatā šāda pieeja šķiet absurda, jo nav iespējams ielūkoties pārvadātājam galvā un konstatēt, ko tas domājis un apzinājies, un vēl jo vairāk – to pierādīt. Tajā pašā laikā Lielbritānijas tiesību doktrīnā ir uzsvērts, ka tieši tā ir jādara – „jāielūkojas pārkāpēja galvā, lai saprastu, ko pārkāpējs ir vai nav apzinājies”.<sup>86</sup> Piektkārt, Jones v. Bencher<sup>87</sup> lieta uzskatāmi parāda, ka ārkārtīgi liela nozīme ir dažādu likumā noteiktu prasību ievērošanai pārvadājuma laikā. Šajā ziņā jānorāda, ka transporta joma atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību<sup>88</sup> 4. panta 2. daļas g) punktam ietilpst Eiropas Savienības un dalībvalstu dalītā kompetencē, tādēļ noteikumu apjoms, kas ir saistoši pārvadātājiem ir pietiekami apjomīgs.<sup>89</sup>

### **Civiltiesiskās atbildības vainas formas romiešu tiesībās**

Kontinentālā tiesību loka valstīs ļoti liela ietekme ir romiešu tiesībām, tādēļ autors sniegs nelielu ieskatu romiešiem pazīstamajās civiltiesiskās atbildības vainas formās.<sup>90</sup>

Jau romiešu tiesībās kā civiltiesiskās atbildības vainas formu atsevišķi iedalīja ar nodomu (tīši/ ar ļaunu nolūku) nodarītu kaitējumu („*dolus*”). Pirmie romiešu tiesību akti, kuros jau pirms mūsu ēras tika nostiprināta īpašuma tiesību aizsardzība pret prettiesisku darbību („*inturia*”), zādzību („*furtum*”) vai tīšu bojājumu („*damnum iniuris datum*”)<sup>91</sup> bija Romas 12 tabulu likumi un Lex Aquilia, atbilstoši kuriem romiešu atbildības vainas formas iedalīja 2 kategorijās – tīšs kaitējums („*dolus*”) neuzmanība („*culpa*”).<sup>92</sup> Atbilstoši romiešu izpratnei tīša kaitējuma gadījumā bija nepieciešams konstatēt personas nodomu veikt kaitējumu. To sīkāk iedalīja tiešā, netiešā un nosacītā nodomā („*dolus directus*”, „*dolus indirectus*” un „*dolus eventualis*”). Rupja neuzmanība („*culpa lata*”) bija pielīdzināma tīšam kaitējumam, jo tā bija uzskatāma par tādu rīcību, kuru saprātīgs cilvēks bez ļauna nolūka nemaz nepieļautu.<sup>93</sup> Rupja neuzmanība bija konstatējama tad, kad pārkāpējs darbojās augstākā mērā vieglprātīgi

<sup>86</sup> Card, Cross & Jones, Criminal Law, 18th edition, Oxford University Press, United Kingdom, 2008, p.93-94

<sup>87</sup> Jones v. Bencher, Court of Appeal of England and Wales, 1986, 1 Lloyd's Law Reports 54, 1986

<sup>88</sup> Līgums par Eiropas Savienības darbību (konsolidētā versija), OV C 326, 26.10.2012

<sup>89</sup> sk. <http://www.atd.lv/lat/normativieakti/?doc=655>; šajā darbā pieminēto tiesu prakses piemēru kontekstā it īpaši jāuzsver ir Eiropas Parlamenta un Padomes 16.03.2006 regula (EK) Nr. 561/2006 ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85.

<sup>90</sup> Peter Stein, Roman Law in European History, Cambridge University Press, United Kingdom, 1999, p.123

<sup>91</sup> V. Kalniņš, Romiešu civiltiesību pamati. Zvaigzne, Rīga, 1977, 326.lpp.

<sup>92</sup> F.H. Lawson, Negligence in the Civil law. Introduction and select texts, Clarendon Press: Oxford, 1950, p.4; Andrew Borkowski LLB, Textbook on Roman Law 2nd edition, Blackstone press ltd., 2002, p.327 Barry; Nicholas, An introduction to Roman law, Oxford University Press, 1976, p.170

<sup>93</sup> ibid. (Borkowski) p.327

un nevērīgi vai arī uzsāka tādu darbību, kuras kaitīgums un bīstamība nevarēja un nedrīkstēja palikt viņam pašam nezināmi. Tā ir pārmērīga nevērība, tas ir, nezināt to, ko visi zina.<sup>94</sup> Neuzmanība varēja būt arī viegla. Viegla neuzmanība abstraktā („*Culpa levis in abstracto*”) bija nespēja izrādīt tādu vērību, kādu izrādītu kārtīgs romiešu namatēvs. Konkrētā viegla neuzmanība („*Culpa levis in concreto*”) bija nespēja izrādīt tādu vērību, kādu attiecīgais indivīds izrādītu, kārtojot savas lietas.<sup>95</sup> No minētā ir jāuzsver tas, ka romieši neuzmanību nesaistīja ar pārkāpēja psihisko attieksmi pret nodarīto<sup>96</sup>, tādēļ subjektīvajam kritērijam atšķirībā no aplūkotajiem Lielbritānijas piemēriem neuzmanības konstatēšanā faktiski nebija nozīmes.

### Vācija

Vācijas Civillikuma<sup>97</sup> 823. pantā ir ietvertas divas vainas formas: tīšs kaitējums („*vorsätzlich*”) un nolaidība („*fahrlässig*”). Vācijas Civillikuma komentāros ir skaidrots, ka, lai konstatētu tīšu kaitējumu, pārkāpējam ir jāparedz savas prettiesiskās rīcības sekas un tās jāpieņem.<sup>98</sup> Pārkāpējs tās var vēlēties, kā rezultātā nodoms būs tiešs („*absicht vorsatz*”), vai tieši nevēlēties seku iestāšanos, bet apzināties, ka tās rīcības rezultātā iestāsies. Vācijas Civillikuma 823. panta tīša kaitējuma jēdziena tvērumā ietilpst arī ar nosacītu nodomu („*bedingter vorsatz*”)<sup>99</sup> radīts kaitējums. Nosacīta nodoma gadījumā pārkāpējs apzinās augstu risku, ka varētu tikt radīts kaitējums, bet to jebkurā gadījumā uzņemas.<sup>100</sup> Nosacīta nodoma pārkāpējam nav īpaša nodoma attiecībā uz seku iestāšanos un faktiski viņam ir vienalga, vai kaitējums radīsies vai nē.<sup>101</sup> Viegla nolaidība („*einfacher fahrlässigkeit*”) var tikt definēta kā pārkāpēja nespēja izrādīt pietiekamu rūpību, kādu to būtu izrādījis saprātīgs cilvēks<sup>102</sup> („*bonus pater familias*”)<sup>103</sup>. Rupja nolaidība („*grobe fahrlässigkeit*”) ir konstatējama gadījumos, kad pārkāpējs īpaši lielā mērā nav spējīgs izrādīt rūpību, kāda no viņa ir tikusi sagaidīta. Rupjas nolaidības gadījumā ir svarīgi konstatēt, ka pārkāpējs neveica pat vienkāršākos piesardzības pasākumus, kurus būtu veikusi jebkura cita saprātīga persona

<sup>94</sup> turpat (Kalniņš) 169-170.lpp.

<sup>95</sup> ibid. (Borkowski) p.327

<sup>96</sup> Брагинский м.и. витрянский в.в., договорное право общие положения, москва, 1997, с.585

<sup>97</sup> Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), Bundesgesetzblatt, I s.42, 2909; 2003 I s.738

<sup>98</sup> Bachmann, Basedow [...], Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch: BGB, Band 2, Verlag C.H. Bech, München, 2012, §276

<sup>99</sup> latīņu val. - *dolus eventualis*; Creg Taylor, Concepts of Intention in German Criminal Law, Oxford J Legal Studies (spring), vol. 24 (1), p.99

<sup>100</sup> ibid. §276 Rn. 161

<sup>101</sup> ibid. §276 Rn. 161

<sup>102</sup> ibid. §276 Rn. 52

<sup>103</sup> tulkojums no latīņu val. - kā ikkatrs rūpīgs caurmēra romiešu mājestēvs ; V. Kalniņš, Romiešu civiltiesību pamati. Zvaigzne, Rīga, 1977, 169-170.lpp.

līdzīgā situācijā. Ja pārkāpējs nespēj izvairīties no kaitējuma izdarīšanas apstākļos, kad tas bija viegli paredzams un novēršams, ir uzskatāms, ka viņš ir pieļāvis rupju nolaidību.<sup>104</sup>

Jau iepriekš norādīts, ka Vācija bija viena no valstīm, kura aktīvi iestājās, lai Varšavas konvencijas 25. pantā un CMR konvencijas 29. pantā ietvertu ļaunprātīgas rīcības jēdzienu varētu attiecināt arī uz rupju nolaidību.<sup>105</sup> Šāda pieeja pēc CMR konvencijas spēkā stāšanās tika atbalstīta gan juridiskajā literatūrā<sup>106</sup>, gan arī vēlāk tiesu praksē. Sākotnēji Vācijas tiesas atzina, ka tikai tīšs kaitējums ar tiešu vai nosacītu nodomu var tikt uzskatīts par pielīdzināmu CMR konvencijas franču valodā 29. pantā ietvertajam jēdzienam ļaunprātīga rīcība („*dol*”).<sup>107</sup> Tomēr vēlāk līdz pat 1998. gadam Vācijas tiesas atzina arī rupju nolaidību kā pietiekamu pamatu pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem.<sup>108</sup> Tiesa interpretēja CMR konvencijas 29.pantu kopsakarā ar negrozītās Varšavas konvencijas 25.panta tulkojumu vācu valodā. Tulkojumā no franču valodas vācu valodā ļaunprātīgas rīcības („*dol*”) jēdziens bija iztulkots kā rupja nolaidība („*die grosse fahrlässigkeit*”). Tādēļ Vācijas tiesa atzina, ka CMR konvencijas izstrādātāji bija uzskatījuši rupju nolaidību („*grobe fahrlässigkeit*”) kā pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai („*dol*”).<sup>109</sup> Jānorāda, ka Vācijas Augstākā federālā tiesa šajā gadījumā, izdarot atsauci uz Varšavas konvencijas tulkojumu vācu valodā, kļūdījās, jo šāds tulkojums ir acīmredzami neprecīzs.<sup>110</sup> Varšavas konvencijas oficiālā valoda bija franču valoda, tādēļ tiesai, pastāvot pretrunai autentiskajā tekstā un tulkojumā, tiesai bija jāvadās no autentiskā teksta.<sup>111</sup>

1998. gadā tika grozīts Vācijas komerclikuma<sup>112</sup> 435. pants. Jaunā redakcija paredz, ka pārvadātājs ir atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem, ja tas ir rīkojies apzināti ar nodomu radīt kaitējumu vai rīkojies vieglprātīgi, apzinoties, ka zaudējumi varētu rasties.<sup>113</sup> Tādējādi

---

<sup>104</sup> *ibid.* (Bachmann) §276 Rn. 94; Jung, C., ‘Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law’, *Uniform Law Review*. 1997, No. 1, p. 160

<sup>105</sup> sk. iepriekš 9., 12.lpp

<sup>106</sup> Roland Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, European Transport Law, Antwerp, 1976, para. 218; Rene Rodiere, *La C.M.R.*, Edition de la Société française de documentation, 1974, § 29

<sup>107</sup> Landgericht Hamburg, 02.10.1972, *Versicherungsrecht* 1973, 28; Oberlandesgericht Hamburg, 19.02.1973, *Versicherungsrecht* 1974, 28

<sup>108</sup> Bundesgerichtshof 28.05.1998, *Versicherungsrecht* 1998, 1264; Bundesgerichtshof, 16.02.1984, *Versicherungsrecht* 1984, 551;

<sup>109</sup> Bundesgerichtshof, 14.07.1983, *Versicherungsrecht* 1984, 134

<sup>110</sup> sk. bakalaura darba 6.lpp

<sup>111</sup> Shaheed Fatima, *Using International Law in Domestic Courts*, Hart Publishing, US&Canada, 2005, 182

<sup>112</sup> *Handelsgesetzbuch*, 10.05.1897 (Vācijas Komerclikums) pieejams: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/hgb/gesamt.pdf>

<sup>113</sup> *Handelsgesetzbuch* §435: „[...] vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein [...]”

kopš 1998. gada Vācijā ļaunprātīga rīcības („*vorsatz*”) jēdziens tiek definēts tā pat kā Lielbritānijā.<sup>114</sup>

Prasītājs saņēma pasūtījumu nogādāt koka māju no Krievijas uz Vāciju. Tika noslēgts apakšlīgums ar citu pārvadātāju, kas savukārt noslēdza vēl vienu apakšlīgumu ar pārvadājuma veicēju. Pēc ceļu satiksmes negadījuma Krievijā krava tika būtiski bojāta kā rezultātā prasītājs cēla prasību, lūdzot piemērot CMR konvencijas 29. pantu. Tā kā bija noslēgti vairāki apakšlīgumi un ceļu satiksmes negadījums notika Krievijā, bija sarežģīti precīzi noskaidrot negadījuma faktiskos apstākļus. Lietā tika konstatēts, ka pārvadātājs nebija kravu pietiekami rūpīgi nostiprinājis (ar drošības jostām) kā rezultātā tā ceļu satiksmes negadījumā apgāzās. Tā kā atbildētājs nespēja tiesā iesniegt pierādījumus, kas pamatotu apgalvojumu, ka transportlīdzeklis apgāzies dēļ apledojuma, tiesa atzina, ka ir konstatējama pārvadātāja ļaunprātīgai pielīdzināma rīcība.<sup>115</sup>

Pārvadātājs veda medicīnas produktu kravu no Vācijas uz Franciju. Nakts laikā pārvadātāja kravas automašīna saskrējās ar ceļa malā stāvošu autokrāvēju, kas daļēji atradās uz ceļa braucamās daļas, kā arī nelietoja apgaismojumu. Trieciena rezultātā vairākas kastes ar medicīnas produktiem tika izmestas no pārvadātāja kravas automašīnas un atsevišķi produkti, kuriem nepieciešama sterila vide, tika sabojāti. Pēc negadījuma šoferis sakrāmēja sabojātos medicīnas produktus atpakaļ kastēs un salika izkritušo kravu atpakaļ kravas nodalījumā. Kravas saņēmējs attiecās kravu pieņemt, jo tā bija acīmredzami bojāta. Pret pārvadātāju tika celta prasība, lūdzot piemērot CMR konvencijas 29. pantu un piedzīt zaudētās kravas vērtību pilnā apmērā. Tiesa konstatēja, ka pārvadātāja rīcībā līdz pat kravas savākšanai nebija konstatējama ļaunprātīga rīcība. Tomēr saliekot bojātu (piesārņotu) medicīnas produktu kravu ar sterilajiem medicīnas produktiem, kuri nebija bojāti, šoferis sabojāja (piesārņoja) arī pārējo kravas daļu. Tiesa atzina, ka pārvadātāja rīcība ir pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai, jo šoferim vajadzēja zināt, ka bojātus medicīnas produktus nevar likt kopā ar steriliem medicīnas produktiem.<sup>116</sup>

Lietā, kas pēc faktiskajiem apstākļiem bija ļoti līdzīga jau iepriekš aplūkotajai lietai TNT v. Denfleet<sup>117</sup>, krava tika bojāta sadursmes rezultātā uz ceļa. Šoferis naktī, braucot ar ātrumu aptuveni 50 km/h, bija ietriecies sastrēgumā stāvošā un ļoti labi apgaismotā kravas automašīnā. Lietā bija strīds par to, vai šoferis iepriekšējo dienu laikā pirms negadījuma bija

---

<sup>114</sup> Thume, Kommentar zum CMR, 2. Auflage, Verlag C.H. Bech, Frankfurt, 2007, § 29

<sup>115</sup> Bundesgerichtshof, 03.03.2005, Versicherungsrecht 2005, 1557

<sup>116</sup> Landgericht Freiburg, 03.09.2004, Transportrecht 7-8/2005, p. 315

<sup>117</sup> TNT Global SPA v. Denfleet International, Court of Appeal of England and Wales, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 369

ievērojis likumā noteiktos atpūtas laika noteikumus un vai tas pie stūres ir aizmidzis. Tiesa konstatēja, ka lietā nav pietiekamu pierādījumu, lai viennozīmīgi atzītu, ka šoferis pie stūres ir aizmidzis. Tiesa atzina, ka atbilstoši Vācijas komerclikuma 435. pantam ir nepieciešams konstatēt, ka šoferis ir apzināti ignorējis savu nogurumu. Tā kā šajā lietā tas netika konstatēts, tad tiesa neuzskatīja par nepieciešamu atbrīvot pārvadātāju no atbildības ierobežojumiem. Tādējādi tiesa, atsaucoties uz pierādījumu trūkumu, pieņēma līdzīgu spriedumu kā lietā TNT v. Denfleet.<sup>118</sup>

Prasītājs cēla prasību pret pārvadātāju par vairāku kravu zudumu, lūdzot piemērot CMR konvencijas 17.(1) un 29. un piedzīt zaudējumus pilnā apmērā. Krava sastāvēja no dokumentiem, kas pārvadātāja noliktavā, veicot kravu pārkraušanas un iekraušanas procedūras, tika nozaudēti. Prasītājs norādīja, ka šādu procedūru kļūda ir par pamatu, lai atzītu pārvadātājs ir pieļāvis rupju nolaidību. Atbildētājs iebilda, norādot, ka prasītājs bija ar prasītāju noslēdzis vienošanos. Proti, prasītājs bija parakstījis, ka pārvadātājs neatbild par kravu pārkraušanas un iekraušanas procedūrām un tās iespējamām kļūdām. Atbildētājs arī norādīja, ka prasītājam ir pienākums pierādīt ļaunprātīgu rīcību vai tai pielīdzināmu atbildību atbilstoši 1998. gada transporta tiesību regulējuma reformai<sup>119</sup>. Tiesa atzina, ka pārvadātājs nevar atsaukties uz atbrīvojumu no atbildības, kas ir ietverts pārvadājuma noteikumos un nosacījumos. Tā kā pārvadātājs nespēja pierādīt, ka pārvadājuma procesā, sākot no kravas nodošanas pārvadātājam, tika ievērotas drošības prasības, tiesa atzina, ka pārvadātājs ir apzināti vai ar nolaidību radījis kaitējumu prasītājam. Turklāt šajā gadījumā ir pieļaujami atzīt, ka pārvadātājs apzinājās kravas nozaudēšanas risku. Tiesa atsaucās uz Vācijas Augstākās federālās tiesas judikatūru jautājumā par pierādīšanas pienākumu. Ir uzskatāms, ka prasītājs izpildījis pierādīšanas pienākumu attiecībā uz rupjas nolaidības konstatēšanu, ja tā lietas apstākļu novērtējums liecina par lielu iespējamību, ka attiecīgajā gadījumā pastāv pārvadātāja rupja nolaidība. Šādos apstākļos pārvadātājam ir jāsniedz pierādījumi, lai pierādītu pretējo, un nepietiek tikai ar nepieņemamu prasītāja faktisko apstākļu novērtējumam. Atbildētājam šajā lietā bija pienākums iesniegt detalizētu informāciju par pārvadājuma veikšanas procedūrām un drošības pasākumiem. Tā kā šajā lietā pārvadātājs to neizdarīja, tad bija pamats atzīt pārvadātāja rīcību kā pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai.<sup>120</sup>

Kravas ekspeditors, kas bija nolīdzis pārvadātāju veikt pārvadājumu no Vācijas uz Franciju, vērsās Vācijas Federālajā tiesā ar prasību pret kravu pārvadātāju, jo daļa no kravas

---

<sup>118</sup> Bundesgerichtshof, 21.03.2007, I ZR 166/04, Pieejams: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&sid=1fe578b46ed071784db299f528550068&nr=40989&pos=8&anz=16>

<sup>119</sup> Das Transportrechtsreformgesetz (TRG) vom 25.6.1998 (BGBl. I 1588)

<sup>120</sup> Bundesgerichtshof, 09.10.2003, Transportrecht 2004, 166 - 168

bija nozaudēta. Pārvadātājs neapstrīdēja to, ka kravas nozaudēšana ir ļaunprātīgai rīcībai pielīdzināms pārkāpums, bet norādīja, ka kravu nekad no nosūtītāja nebija saņēmis. Tiesa atzina, ka šādos apstākļos, kad tiek apstrīdēts kravas nodošanas pārvadātājam fakts, prasītājam ir jāpierāda, ka krava pārvadātājam tika nodota. Lietā esošajos materiālos nebija precīzi norādīts, vai pārvadātājs saņēma kravu pilnā tās apjomā. Tā kā pastāvēja kaut teorētiska iespējamība tam, ka krava varēja pazust (tikt nozagta) no nosūtītāja noliktavas pirms nodošanas pārvadātājam, tiesa prasību noraidīja<sup>121</sup>.

Ne vienmēr nepieciešams konstatēt to, ka krava ir tikusi bojāta avārijā vai kādu citu fizikālu faktoru ietekmē. CMR konvencijas 20.panta pirmā daļa atvieglo prasības celšanu pret pārvadātāju, jo ir uzskatāms, ka, nokavējot nolīgto piegādes termiņu par 30 dienām, krava ir nozaudēta. Līdz ar to liela daļa no prasībām pret pārvadātājiem ir pamatotas ar kravas nozaudēšanu. Kravas nozaudēšanas gadījumā Vācijas tiesas konsekventi ir atzinušas, ka kravas nozaudēšana atbilstoši Vācijas tiesībām ir pārvadātāja ļaunprātīgai rīcībai pielīdzināms pārkāpums, ja vien pārvadātājs nepierāda pretējo, tādēļ kravas nozaudēšanas gadījumā pārvadātājs ir atbrīvojams atbildības ierobežojuma atbilstoši CMR konvencijas 29.pantam<sup>122</sup>.

Pārvedot kravu no Grieķijas uz Vāciju bez eskorta, šoferis apstājās Milānas autoparkā, lai tur izmantotu nepieciešamo atpūtas laiku. Pēc tam, kad šoferis bija sevi ieslēdzis šofera kabīnē un aizmidzis, trīs maskēti vīrieši izsita kabīnes logu un ielauzās tajā. Šoferis tika sasiets. Pēc tam uzbrucēji aizveda kravas automašīnu uz nezināmu vietu, kur krava tika izņemta un aizvesta projām. Kravas automašīna ar šoferi vēlāk tika atstāta citā autoparkā, kur šoferim izdevās sevi atsiet un izsaukt policiju. Prasību cēla kravas īpašnieka apdrošinātājs, norādot, ka pārvadātāja rīcībā ir konstatējama rupja nolaidība. Tiesa atzina, ka faktisko apstākļu novērtējumā ir jāņem vērā arī kravu pārvadātājiem vispārzināmais noziedzības līmenis valstī, kurā tiek veikts pārvadājums, kā arī kravas vērtība. Tā kā Itālija bija zināma kā valsts, kurā ir ļoti augsts noziedzības līmenis, it īpaši, bruņotās kravu zādzībās, un tā kā krava bija ļoti vērtīga, tiesa atzina, ka no pārvadātāja bija sagaidāms, lai tas pārvadājumu organizētu tā, ka atpūtas laiks tiek izmantots īpaši apsargātās vietās. Apelācijas instances tiesas spriedums, kur šāds novērtējums netika veikts, tika atcelts.<sup>123</sup>

No minētajiem prakses piemēriem autors secina, ka, lai arī atbilstoši Vācijas komerclikuma 435. pantam CMR konvencijas 29. pantā ietvertais jēdziens ir interpretējams tāpat kā Lielbritānijas tiesībās, Vācijā pārvadātāja ļaunprātīgu rīcību („*vorsatz*”) ir konstatēt

<sup>121</sup> Bundesgerichtshof 26.04.2007, Transportrecht, 2007, 418-419

<sup>122</sup> piemēram, Oberlandesgericht Köln 30.05.2006, Transportrecht, 2007, 114-117; Bundesgerichtshof 03.05.2007, Transportrecht 2007, 421 – 423

<sup>123</sup> Bundesgerichtshof 28.05.1998, Versicherungsrecht 1998, 1264

ievērojami vieglāk. Otrkārt, lai arī juridiskajā literatūrā<sup>124</sup> ir atzīts, ka kopš 1998. gada Vācijā rupja nolaidība nav pietiekams pamats CMR konvencijas 29. panta piemērošanai, nav izslēgts, ka rupja nolaidība var būt pietiekams pamats CMR konvencijas 29. panta piemērošanai. Proti, gadījumos, kad līdz ar rupju nolaidību ir konstatējams, ka pārvadātājs ir apzinājies zaudējumu rašanās risku.<sup>125</sup> Treškārt, atšķirībā no Lielbritānijas pieejas, kur ļoti liela nozīme ir pierādīt, ko ir vai nav apzinājies pārvadātājs, Vācijā to, vai pārvadātājs apzinās zaudējumu rašanās risku, var noteikt arī pēc objektīviem kritērijiem, pieņemot, ka saprātīgs cilvēks to būtu apzinājies.<sup>126</sup>

## Nīderlande

Līdzīgi kā Vācijā arī Nīderlandē CMR konvencijas 29. pantam analoga tiesību norma ir iekļauta Nīderlandes transporta tiesību nacionālajā regulējumā. Nīderlandes Civilkodeksā<sup>127</sup> ir norādīts, ka pārvadātājs nav tiesīgs atsaukties uz atbildības ierobežojumiem, ja zaudējumi radušies pārvadātāja rīcības rezultātā, kas veikta ar nodomu radīt zaudējumus vai veikta vieglprātīgi, apzinoties, ka zaudējumi rīcības rezultātā varētu rasties. Turklāt attiecīgā panta virsraksts ir „nodoms vai apzināti vieglprātīga rīcība”.<sup>128</sup> Līdz ar to Nīderlandē CMR konvencijas 29. pantā ietvertais jēdziens ir definēts līdzīgi kā Vācijā un Lielbritānijā,<sup>129</sup> tomēr Nīderlandē ir īpaši uzsvērts, ka vieglprātībai ir jābūt apzinātai, proti, pārvadātājam ir jāapzinās, ka zaudējumi varētu rasties.

Nīderlandes Augstāka tiesa ir vairākkārtīgi vērtējusi CMR konvencijas 29.panta interpretāciju atbilstoši Nīderlandes tiesību izpratnei. Philip Morris/Van der Graaf lietā<sup>130</sup> pārvadātājs bija nolīgts pārvadāt cigarešu kravu no Nīderlandes uz Itāliju gandrīz 2 miljonu EUR vērtībā. Jānorāda, ka šajā gadījumā pārvadātāja atbildības limits atbilstoši CMR konvencijas 23.pantam bija aptuveni 300 tūkstoši EUR. Pārvadājumā tika izmantotas divas kravas automašīnas un četri šoferi. Ņemot vērā kravas augsto vērtību, šoferi tika nepārprotami instruēti, ka kravu nekādos apstākļos nedrīkst atstāt bez uzraudzības. Tomēr pretēji šīm instrukcijām šoferi Itālijā apstājās autostāvvietā un devās kopīgās vismaz pusotru stundu garās vakariņās. Skatot lietu apelācijas instance tiesa konstatēja, ka: 1) kravas automašīnas nebija aprīkotas ar signalizāciju vai jebkādu citu pretaizdzīšanas aprīkojumu; 2) krava tika atstāta bez uzraudzības neapsargātā autostāvvietā; 3) šoferi bija informēti, ka kravu zādzības

<sup>124</sup> Thume, Kommentar zum CMR, 2. Auflage, Verlag C.H. Bech, Frankfurt, 2007, § 29

<sup>125</sup> Piemēram, lietā Landgericht Freiburg, 03.09.2004, Transportrecht 7-8/2005, 315

<sup>126</sup> Piemēram, lietās Landgericht Freiburg, 03.09.2004, Transportrecht 7-8/2005, 315, Bundesgerichtshof, 09.10.2003, Transportrecht 2004, 166 - 168

<sup>127</sup> Burgerlijk Wetboek Boek 8, idn: BWBR0005034, 04.03.1991, Stb., 1991, 100 (Nīderlandes Civilkodekss)

<sup>128</sup> Nīderlandes Civilkodeksa pants nr. 8:1108

<sup>129</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 17., 22. lpp

<sup>130</sup> Philip Morris v. Van der Graaf, Hoge Raad 5 January 2001, S&S 2001, 62; NJ 2001/392

Itālijā notiek bieži; 4) šoferiem tika dotas nepārprotamas instrukcijas, ka kravu nedrīkst atstāt bez uzraudzības; 5) šoferiem bija iespēja apstāties drošākā vietā. Tiesa atzina par nebūtiskiem pārvadātāja sniegtos paskaidrojumus par apstākļiem lietā. Atbildētājs norādīja, ka šoferu ieskatā autostāvieta bija droša, jo tajā bija novietotas arī citas kravas automašīnas. Autostāvieta bija labi apgaismota, kā arī krava un automašīnas bija aizslēgtas ar slēdzenēm. Tiesa secināja, ka no šiem apstākļiem ir nepārprotami secināms tas, ka zādzību izraisīja šoferu apzināti vieglprātīga rīcība, tādēļ ir piemērojams CMR konvencijas 29. pants un pārvadātājs atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem. Tādējādi apelācijas tiesa balstīja savus secinājumus par to, vai šoferi apzinājās kaitējuma rašanās riska, uz objektīva apstākļu novērtējuma pamata. Nīderlandes Augstākā tiesa, skatot lietu kasācijas instancē, atcēla apelācijas instances tiesas spriedumu un nosūtīja lietu atkārtotai izskatīšanai apelācijas instances tiesā. Augstākā tiesa definēja, ka ar „apzināti vieglprātīgu rīcību” ir saprotama tāda rīcība, kas veikta, apzinoties to, ka rīcības rezultātā zaudējumu rašanās risks pastāv. Turklāt personai ir jāapzinās, ka zaudējumu rašanās varbūtība ir lielāka nekā varbūtība, ka tie neradīsies. Tikai apstākļos, kad persona apzinās iepriekš minēto, bet rīkojas neatkarīgi no šādas apziņas, ir konstatējama apzināti vieglprātīga rīcība. Augstākās tiesas ieskatā lietas apstākļi bija par pamatu secināt, ka šoferi apzinājās zaudējumu rašanās risku, tomēr tajā pašā šoferi uzskatīja, ka tie ir veikuši nepieciešamos drošības pasākumus, lai zaudējumi nerastos. Līdz ar to tiesa atzina, ka šādos apstākļos nav konstatējama šoferu apzināti vieglprātīga rīcība.

Citā lietā strīds bija par sporta apģērbu kravas zādzību aptuveni 70000 EUR vērtībā. Pārvadājuma laikā Nīderlandē šoferis uz laiku atstāja kravu bez uzraudzības ceļa malā vietā, kur tajā brīdī bija novietotas arī vairākas citas kravas automašīnas. Šofera prombūtnes laikā krava tika nozagta. Skatot lietu apelācijas instancē, tiesa atzina, ka šofera rīcība, atstājot kravu bez uzraudzības, ir atzīstama par apzināti vieglprātīgu rīcību. Apelācijas instances tiesa atzina, ka attiecīgā novietne ceļa malā netika apsargāta, tādēļ šoferim, zinot kravas vērtību, vajadzēja apzināties, ka kravas zādzības risks ir ievērojams. Ņemot vērā minēto, apelācijas instances tiesa atbrīvoja pārvadātāju no atbildības ierobežojumiem. Tādējādi, līdzīgi kā iepriekš pieminētajā piemērā, arī šajā lietā apelācijas instances tiesa konstatēja šofera apzināti vieglprātīgu rīcību, pamatojoties uz objektīva apstākļu novērtējuma pamata. Skatot lietu kasācijas instancē, Nīderlandes Augstākā tiesa atzina par nepietiekamu apelācijas instances tiesas motivāciju, lai konstatētu, ka šofera rīcība ir bijusi apzināti vieglprātīga. Augstākā tiesa norādīja, ka, lai konstatētu apzināti vieglprātīgu rīcību, nepietiek ar to, ka pārvadātājam

vajadzēja apzināties kaitējuma rašanās risku. Ir nepieciešams pierādīt, ka pārvadātājs, atstājot kravu bez uzraudzības, apzinājās, ka krava visticamāk tiks nozagta.<sup>131</sup>

Uz šajās lietās sniegto apzināti vieglprātīgas rīcības skaidrojumu Nīderlandes Augstākā tiesa ir atsaukusies arī citās lietās, izskatot strīdus par CMR konvencijas 29. panta piemērošanu.<sup>132</sup> Autora ieskatā kravas atstāšana bez uzraudzības, pastāvot kravas nozagšanas varbūtībai, kas ir lielāka nekā tās nenozagšanas varbūtība, faktiski liecina par šofera nodomu, lai krava tiktu nozagta. Minētie piemēri liecina, ka Nīderlandē līdzīgi kā Lielbritānijā ir nepieciešams „ielūkoties pārvadātāja galvā” un pierādīt tā subjektīvo attieksmi pret savu rīcību. Šāda CMR konvencijas 29. panta izpratne rada faktiski neiespējamu tā piemērošanu pārvadājumu tiesībās, jo grūti iedomāties situāciju, kurā šoferis apzināti apdraudētu kravas drošību, ja zinātu, ka visticamāk tā tiks nozagta.

### **Itālija**

Itālijas Civilkodeksā<sup>133</sup> ir atrodami vairāki piemēri tam, ka rupja nolaidība („*colpa grave*”) rada tādas pašas sekas kā ļaunprātīga rīcība („*dolo*”). Piemēram, Civilkodeksa 1892. pantā ir noteikts, ka, ja apdrošināšanas ņēmēja ļaunprātīga rīcība vai rupja nolaidība ir par pamatu apdrošinātāja maldināšanai, apdrošināšanas līgums nav spēkā. Atsauce uz ‘rupju nolaidību vai ļaunprātīgu rīcību’ ir ietverta arī citos Civilkodeksa pantos.<sup>134</sup> Līdz ar to ir pamats secināt, ka Itālijā ļaunprātīgai rīcībai pielīdzina rupju nolaidību.

Šāds viedoklis ir nostiprinājies arī Itālijas tiesu praksē. Kādā lietā puses vienojās pārvadāt 15 kastes ar mērierīcēm no Itālijas uz Vāciju. Nakts laikā šoferis piestāja ceļa malā netālu pie pārvadātāja noliktavas un uz neilgu brīdi atstāja kravu bez uzraudzības. Lai arī pati noliktava bija apsargāta, ceļa malā krava netika uzraudzīta. Laikā, kamēr šoferis iegāja noliktavā, kravas automašīna ar visu kravu tika nozagta. Tiesa atzina, ka šofera rīcība, atstājot kravu nakts laikā bez uzraudzības uz publiski lietojama ceļa, ir rupja nolaidība. Tiesa arī norādīja, ka Itālijas Civilkodeksā rupja nolaidība ir pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai, tādēļ konkrētajā gadījumā ir piemērojams CMR konvencijas 29. pants un pārvadātājs ir atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem.<sup>135</sup>

Iepriekš minētajā lietā tiesa atsaucās uz Itālijas Augstākās tiesas vērtējumu par apstākļiem, kas nepieciešami, lai piemērotu CMR konvencijas 29. pantu. Pārvadātājs bija

---

<sup>131</sup> Overbeek v. Cigna, Hoge Raad 5 January 2001, S&S 2001,61; NJ 2001, 391

<sup>132</sup> CTV v. K-Line, Hoge Raad 11 October 2001, S&S 2003, 61; NJ 2002, 598; Maat v. Traxys, Hoge Raad 10 August 2012, S&S 2012,120; NJ 2012, 652

<sup>133</sup> Codice Civile Italiano, Approvazione R.D. 16 marzo 1942, n. 262, Pubblicato della Gazzetta Ufficiale, n. 79 del 4 aprile 1942, pieejams: [http://www.jus.unitn.it/cardozo/obiter\\_dictum/codciv/Codciv.htm](http://www.jus.unitn.it/cardozo/obiter_dictum/codciv/Codciv.htm)

<sup>134</sup> IV nodaļa: 1229., 1698., 1713., 1836., 1889., 1892., 1893., 1900., 1992.,

<sup>135</sup> Corte d'Appello di Milano, 26.05.1981 Archivio Civile, 1981, 141.

noļīgts pārvadāt kravu no Itālijas uz Spāniju. Krava nekad nesasniedza savu galamērķi, jo nakts laikā Fino Mornasco tā tika nozagta. Atbilstoši lietas apstākļiem šoferis kravu bija atstājis bez uzraudzības uz publiski lietojama ceļa. Apelācijas instances tiesa, konstatējot šofera rupju nolaidību, piemēroja CMR konvencijas 29. pantu un neierobežoja pārvadātāja atbildību. Par šo spriedumu pārvadātājs iesniedza kasācijas sūdzību, kurā mēģināja pamatot, ka tiesa ir nepamatoti atzinusi rupju nolaidību kā pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai. Pārvadātāja pārstāvis norādīja, ka: 1) atbilstoši CMR konvencijas 28. pantam atbrīvojumi no 23. pantā noteiktajiem atbildības ierobežojumiem attiecas tikai uz prasījumiem, kas izriet no delikta, nevis pārvadājuma līguma; 2) CMR 29. pants nav piemērojams, jo Itālijas tiesību sistēmā rupja nolaidības pielīdzināšana ļaunprātīgai rīcībai ir tikai izņēmuma gadījums; 3) CMR konvencijas 29. pants ir piemērojams tikai gadījumā, ja, atstājot kravu bez uzraudzības, pārvadātājs bija apzinājies, ka zādzības risks ir ļoti augsts, bet atstājis to bez uzraudzības arī apzinoties šo risku. Pārvadātājs pārstāvis atsaucās uz Varšavas konvencijas Hāgas protokolu un Hāgas konvencijas pirmo protokolu<sup>136</sup>, kur pārvadātājs no atbildības ierobežojumiem bija atbrīvojams tikai ar ļaunprātīgu rīcību („*wilful misconduct*”). Tomēr Augstākā tiesa nepiekrita šādai pārvadātāja argumentācijai. Tiesa norādīja, ka: 1) CMR konvencija unificē noteikumus, kas attiecas uz kravu pārvadājuma līgumu, tādēļ 29. pants primāri ir attiecināms uz prasījumiem, kas izriet no pārvadājumu līguma. Līdz ar to CMR konvencijas 28. pantā minētie prasījumi, kas izriet no delikta, ir interpretējami kā papildinājums prasījumiem, kas izriet no pārvadājuma līguma, tos neizslēdzot; 2) Itālijas Civilkodeksā rupja nolaidība ir konsekventi pieļūdzināta ļaunprātīgai rīcībai, tādēļ tas nevar tikt uzskatīts par izņēmuma gadījumu; 3) lai piemērotu CMR konvencijas 29. pantu, nav nepieciešams konstatēt, ka pārvadātājs ir apzinājies kravas zādzības risku, jo 29. pants būtiski atšķiras no citām starptautisko kravas pārvadājumu konvencijām, uz kurām atsaucās pārvadātājs. CMR konvencijas 29. pantā ir ietverta atsauce uz tiesvedības valsts nacionālajām tiesvedībām, ļaujot tiesai piemērot 29. pantu arī gadījumos, kad ir konstatējama atbilstoši tiesvedības valsts tiesību izpratnei ļaunprātīgai rīcībai pielīdzināma rīcība. Ņemot vērā minēto, tiesa secināja, ka rupja nolaidība ir pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai, tādēļ CMR konvencijas 29. pants ir piemērojams un pārvadātājs ir atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem.<sup>137</sup>

Arī šobrīd Itālijas tiesas atzīst, ka atbilstoši Itālijas tiesībām rupja neuzmanība ir jāpielūdzina nodomam, kā rezultātā nekādi atbildības ierobežojumi pārvadātājam nav

---

<sup>136</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading („Hague rules”), signed at Brussels, August 25, 1924, as amended by the Protocol of 1968; pieejams - <http://likumi.lv/doc.php?id=59223>

<sup>137</sup> Corte di Cassazione, 16.09.1980, Archivio Civile, 1981, p. 191.

piemērojami, ja pārvadātājs, tā pārstāvji vai darbinieki ir pieļāvuši rupju nolaidību.<sup>138</sup> Augstākā tiesa ir norādījusi, ka no pārvadātāja sagaida profesionālu rīcību, kas vērsta uz kravas zaudējuma riska samazināšanu līdz minimumam. Pretējā gadījumā ir konstatējama pārvadātāja rupja nolaidība.<sup>139</sup>

Tādējādi ir secināms, ka Itālijā sliekšnis, lai konstatētu pārvadātāja ļaunprātīgu vai tai pielīdzināmu rīcību ir salīdzinoši zems. Atšķirībā no citām aplūkotajām valstīm Itālijā nav nepieciešams pierādīt, ka pārvadātājs ir apzināti nodarījis zaudējumus kravai vai apzinājies zaudējumu rašanās risku.

## Francija

Kad Francijā spēkā stājās CMR konvencija, Francijā jau bija izveidojusies tiesu prakse attiecībā uz ļaunprātīgai pielīdzināmu rīcību - rupju nolaidību („*faute lourde*”) pielīdzināja ļaunprātīgai rīcībai („*dol*”).<sup>140</sup> Francijas tiesas šādu pieeju ir atbalstījušas arī CMR konvencijas 29. panta piemērošanā.<sup>141</sup>

Pārvedot kravu no Francijas uz Grieķiju caur Itāliju, šoferis uz brīdi apstājās neapsargātā autostāvietā, lai aizietu uz tualeti. Kad šoferis bija izkāpis no kravas automašīnas, tam, izmantojot anestezējošu gāzi, uzbruka maskēti uzbrucēji. Šoferis tika neitralizēts, atslēgas atņemtas un krava aizdzīta. Skatot lietu kasācijas instancē, tiesa ņēma vērā apstākli, ka šoferis bija informēts par augsto kravu laupīšanu risku Itālijas teritorijā. Šoferim bija iespēja izvairīties no kravas nolaupīšanas, ja tas būtu apstājies apsargātā autostāvietā. Pastāvot šādiem apstākļiem, tiesa atzina, ka šoferis ir pieļāvis ļoti smagu pārkāpumu, kas robežojās ar ļaunprātīgu rīcību, un ir uzskatāms par rupju nolaidību.<sup>142</sup>

Pārvadātājs bija nolīgts nogādāt kravu no Francijas uz Spāniju. Faktiski pārvadājumu veica pārvadātāja nolīgts apakš-pārvadātājs. 60 dienu laikā no kravas nodošanas brīža krava netika piegādāta, tādēļ atbilstoši CMR konvencijas 20. pantam tika uzskatīta par nozaudētu. Pārvadātājs nevarēja paskaidrot, kādos apstākļos krava ir tikusi nozaudēta, kā arī nespēja identificēt apakš-pārvadātāju un tā šoferus. Tiesa atzina, ka šādos apstākļos ir konstatējama pārvadātāja pilnīga nekompetence pārvadājuma organizācijā vai arī apzināta informācijas

---

<sup>138</sup> A.P. c. Fondiaria Sai, Corte d'Appello di Firenze, 22.12.11; ESSE & ERRE SPEDIZIONI SRL c. TRANS OROBICA SPA, Tribunale di Bergamo 09.02.2010, Il Diritto Marittimo, 2012, p. 201-207

<sup>139</sup> Corte di Cassazione, 19.11.2001, No.14456.

<sup>140</sup> Lawrence B. Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated, Kluwer law International, 2012, 1531p

<sup>141</sup> Cour de Cassation, 21.12.1070, Bulletin des transports 1971, p. 317; Cour d'appel de Paris, 09.12.1970, Bulletin des transports 1970, p. 415; Cour d'appel de Paris, 18.05.1971, Bulletin des transports 1971, p. 317; Tribunal de commerce de Flers, 06.11.1981, Bulletin des Transports 1982, p. 297; Tribunal de commerce de Lyon, 13.05.2013, Bulletin des Transports 2013, p.363;

<sup>142</sup> Cour de cassation, 09.04.2013, Bulletin des Transports 2013, p.268

slēpšana. Abos divos gadījumos ir konstatējama pārvadātāja ļaunprātīga vai tai pielīdzināma rīcība un pārvadātājs ir atbrīvojams no atbildības ierobežojumiem.<sup>143</sup>

Pārvadājot vērtīga šampanieša pudeļu kravu caur Itāliju, pārvadātājam uzbruka ar šaujamočiem bruņoti maskēti laupītāji. Uzbrukuma laikā kravas automašīna bija kustībā. Tiesa ņēma vērā apstākli, ka šoferis nebija ievērojis tam dotās instrukcijas, un lietoja sekundārās nozīmes ceļu tā vietā, lai pārvietotos pa valsts nozīmes autoceļu. Automašīna nebija aprīkota ar satelīta navigācijas sistēmu, tādēļ tā bija nomaldījusies no galvenā ceļa. Šādos apstākļos tiesa secināja, ka pārvadātājs ir pieļāvis ļaunprātīgai pielīdzināmu rīcību.<sup>144</sup>

Pārvadātājs, vedot kosmētikas un parfimērijas kravu no Francijas uz Vāciju, bija apstājies pārnakšņot autostāvietā blakus autobusa pieturai, kur krava tika nozagta. Tiesa ņēma vērā to, ka pārvadātājam nebija informācijas par kravas vērtību, kā arī apstākli, ka autostāvieta atradās pilsētas centrā, labi apgaismotā vietā 600 metru attālumā no policijas iecirkņa. Šādos apstākļos tiesa atzina, ka nav konstatējama pārvadātāja rupja nolaidība, tādēļ pārvadātāja atbildība ir ierobežojama atbilstoši CMR konvencijas 23. pantam.<sup>145</sup>

No minētajiem piemēriem var secināt, ka Francijas tiesas ļoti stingri pieiet apstākļu novērtējumam, izvērtējot to, vai konkrētajā gadījumā zaudējumus bija iespējams novērst. Turklāt liela nozīme ir drošības instrukciju ievērošanai, jo faktiski visos gadījumos, kad nav tikušas ievērotas šoferim sniegtās drošības instrukcijas, ir tikusi konstatēta rupja nolaidība. Tiesas vērtējums pamatā ir balstīts uz objektīviem kritērijiem, kaut arī rupjas nolaidības definīcijā<sup>146</sup> ir uzsvērts, ka tas ir ļoti smags pārkāpums, kas robežojas ar ļaunprātīgu (apzinātu) rīcību.

## Latvija

Tulkojumam starptautisku konvenciju piemērošanā var būt liela nozīme, jo nereti atsevišķi jēdzieni nevar tikt pilnvērtīgi iztulkoti visās valodās.<sup>147</sup> Tā kā CMR konvencijas 29. pantā ietvertais ļaunprātības rīcības jēdziens konvencijas oficiālajās angļu „*wilful misconduct*” un franču „*dol*” valodās ir ar atšķirīgu saturu,<sup>148</sup> ir nepieciešams noskaidrot, kurš jēdziens visprecīzāk atbilst latviešu valodas tulkojumam ‘apzināti ļaunprātīga rīcība’.

<sup>143</sup> SA ZIEGLER FRANCE v. DSV STUTTGART GMBH & Co. KG, Cour d'appel de Colmar, 07.11.2012, no. 23915

<sup>144</sup> Cour d'appel de Reims, 16.10.2012, Bulletin des Transports 2012, p.712

<sup>145</sup> Cour de cassation, 02.10.2012, Bulletin des Transports, 2012, p.601

<sup>146</sup> Cour de Cassation, 26.02.1985, Bulletin des Transports 1985, 270.; Cour de Cassation, 29.01.1985, Bulletin des Transports 1985, p. 345; sk. Otmar J. Tuma, The Degree of Default under Article 29 CMR, b.i., b.v., 2006 p. 601

<sup>147</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 8. lpp.

<sup>148</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 14. lpp.

Civillikuma<sup>149</sup> 1640. pantā ir norādītas divas vainas pakāpes – ļauns nolūks un neuzmanība. Atbilstoši Civillikuma 1641. pantam ar ļaunu nolūku ir jāsaprot katrs tīšs kaitējums. Tātad faktiski ļauns nolūks kā tīšs kaitējums atbilst romiešu jēdzienam „*dolus*”<sup>150</sup> un franču ļaunprātīgas rīcības jēdzienam „*dol*”.<sup>151</sup> Savukārt tāds jēdziens, kas satur a ziņā atbilstu „*wilful misconduct*”<sup>152</sup> Latvijas tiesību sistēmā nepastāv. Līdz ar to ir secināms, ka ‘apzināti ļaunprātīga rīcība’ ir tulkojums no franču valodas jēdziena „*dol*”. Jānorāda arī, ka jēdzieni „*rupja nolaidība*” un „*rupja neuzmanība*” ir identiski latīņu jēdzienam „*culpa lata*”, tādēļ tiem ir identisks saturs.

Autors vērs arī uzmanību, ka tulkojums no angļu vai franču valodas atsevišķas vietās CMR konvencijas 29. panta tekstā nav precīzs: „*[...] vai atceļ pienākumu pierādīt [...]*”. Precīzāks tulkojums šajā vietā būtu: „*pārceļ pierādīšanas pienākumu otrai pusei*”; „*[...] ja bojājums ir radies viņa saistību neizpildīšanas vai apzināti ļaunprātīgas rīcības dēļ, kuru tiesa vai tribunāls, kas izskata lietu, saskaņā ar likumu uzskata par atbilstošu apzināti ļaunprātīgai rīcībai. [...]*”. Precīzāks tulkojums šajā vietā būtu: „*ja bojājums ir radies viņa ļaunprātīgas rīcības dēļ vai rīcības dēļ, kuru tiesa vai tribunāls, kas izskata lietu, saskaņā ar likumu uzskata par pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai*”.

Latvija ir vienīgā no aplūkotajām valstīm, kurā jautājums par to, kāda vainas forma ir pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai, ir *expressis verbis* atrisināts likumā. Atbilstoši Civillikuma 1645. pantam zaudējumu atlīdzības un citu civiltiesisko seku ziņā rupja nolaidība ir pilnībā pielīdzināma ļaunam nolūkam. Līdz ar to CMR konvencijas 29. pants Latvijā būtu piemērojams gan pārvadātāja rupjas nolaidības, gan arī ļaunprātīgas rīcības rezultātā.

Pirmajā apskatāmajā lietā strīds nebija par CMR konvencijas 29. panta piemērošanu, bet gan par 17. panta 2. punktā minēto apstākļu esamību. CMR konvencijas 17. panta 2. punktā ir noteikts, ka pārvadātājs tiek atbrīvots no atbildības, ja kravas zaudējums ir radies dēļ apstākļiem, no kuriem pārvadātājs nevarēja izvairīties un kuru sekas viņš nebija spējīgs novērst. Pārvadājot kravu no Latvijas uz Lietuvu, šoferis nolēma nakšņot autostāvvietā Lietuvā, kas atradās blakus degvielas uzpildes stacijai. Kamēr šoferis gulēja, daļa no kravas tika nozagta. Pārvadājuma līgumā bija ietverta prasība, ka šoferim ir jānodrošina maksimāli iespējama kravas droša pārvietošana un apstāšanās apsargājamās vai labi pārskatāmās vietās. Kopējais zaudējumu apjoms bija EUR 37 348,88. Prasītāji vērsās pret pārvadātāju tiesā, lūdzot piedzīt zaudējumus, kas radušies kravas zādzības rezultātā. Rīgas pilsētas Centra rajona

<sup>149</sup> Civillikums: LR likums. „Valdības vēstnesis”, 41, 20.02.1937, pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=225418>

<sup>150</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 20. lpp

<sup>151</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 9. lpp.

<sup>152</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 10. lpp.

tiesa prasību noraidīja<sup>153</sup>, un spriedums tika pārsūdzēts. Apelācijas instances tiesai bija jāizvērtē vairāki būtiski apsvērumi: 1) vai pārvadātājs no zādzības nevarēja izvairīties un tās sekas novērst; 2) vai pārvadājumā tika nodrošināta maksimāli iespējama kravas droša pārvietošana; 3) vai šoferis nakšņoja apsargātā vai labi pārskatāmā vietā?

Prasītājs argumentēja, ka zādzību bija iespējams novērst. Kravu varēja aprīkot ar pretaizdzīšanas signalizāciju, kā arī novietot apsargājamā stāvvietā. Pārvadātājs varēja nolīgt šoferi, kas iepriekšējās diennakts laikā nebija veicis citu pārvadājumu, tādējādi radot iespēju pārvadājumu veikt bez nakšņošanas. Prasītāji arī norādīja, ka pārvadātājs kā savas jomas profesionālis nevarēja nezināt, ka Lietuvā ir paaugstināts kravu zādzības risks. Turklāt Prasītāju ieskatā nebija pierādīts fakts, ka autostāvvietā pie degvielas uzpildes stacijas bija labi apgaismota. Rīgas apgabaltiesa spriedumā norāda, ka lietā nav pierādījumu par to, cik apgaismota bija degvielas uzpildes stacijas stāvvietā, tomēr tā atsaucās uz „vispārzināmu faktu”, ka degvielas uzpildes staciju būvniecību un ekspluatāciju regulē augsti drošības standarti, saskaņā ar kuriem gan stacijai, gan arī piebrauktuvēm jābūt labi apgaismotām arī diennakts tumšajā laikā. Turklāt tiesa arī norādīja, ka vispārzināma prakse ir, ka degvielas uzpildes staciju teritorijās tiek pieļauta transportlīdzekļu stāvēšana, lai nodrošinātu to vadītājiem ar normatīvajiem aktiem noteikto atpūtas laika ievērošanu. Rīgas apgabaltiesa atzina, ka prasība ir noraidāma, pamatojoties uz CMR konvencijas 17. panta otro daļu.<sup>154</sup>

Pieņemot, ka apstāšanās vieta bija labi apgaismota, autora ieskatā kravas automašīnas neaprikošana ar signalizāciju pati par sevi ir pamats apšaubīt to, vai konkrētajā gadījumā būtu piemērojama CMR konvencijas 17. panta otrā daļa. Mūsdienās signalizācija ir pašsaprotama lieta jebkuram transportlīdzeklim, tādēļ transportlīdzekļa, kurā atrodas vērtīga krava, neaprikošana ar signalizāciju varētu būt vērtējama kā mazāka rūpība par viņam uzticētām lietām nekā par savām paša (rupja nolaidība).<sup>155</sup> Šādos apstākļos atbilstoši CMR konvencijas 29. pantam pārvadātājam nav tiesību atsaukties uz 17. panta 2. daļā ietverto atbrīvojumu no atbildības.

Citā lietā krava ar visu transportlīdzekli tika nolaupīta, šoferim piedraudot un liekot pamest transportlīdzekli. Šajā lietā Augstākās tiesas Senāts atzina, ka šādos apstākļos ir piemērojama CMR konvencijas 17. panta 2. daļa, jo no laupīšanas pārvadātājs nevarēja izvairīties un tās sekas nebija spējīgs novērst. Jānorāda, ka šajā lietā pretēji piemēriem

---

<sup>153</sup> Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas 2011. gada 5. decembra spriedums lietā nr. C27147009, nav publicēts.

<sup>154</sup> Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas 2012. gada 13. novembra spriedums lietā nr. C27147009, nav publicēts.

<sup>155</sup> K. Torgāns. Līgumu un deliktu tiesību problēmas, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013, 121. lpp.

Francijas un Itālijas tiesu praksē, netika analizēts vai pārvadātājs gadījuma nepakļāva kravu riskam, izvēloties bīstamu ceļu vai arī bez vajadzības apstājoties nedrošā stāvvietā.<sup>156</sup>

Pārvadātājs apņēma piegādāt kravu ar radiotelefoniem no Vācijas uz Krievijas Federāciju. Neskatoties uz to, ka kravu bija jāpiegādā uz Maskavu, šoferis ar visu kravu devās uz Nīderlandi, lai piegādātu rezerves daļas citam pārvadātāja transportlīdzeklim. Dažas dienas vēlāk šoferis ieradās Eindhovenē, kur nolēma pārnakšņot. Šoferis atstāja transportlīdzekli neapsargātā stāvvietā un pārnakšņoja vilcēja kabīnē.<sup>157</sup> Naktī krava tika nozagta un kopējā zaudējumu summa sasniedza EUR 106 060. Lieta nonāca tiesā, kur prasītājs lūdza tiesu piedzīt zaudējumus pilnā apmērā, pamatojoties uz CMR konvencijas 29. pantu, jo šofera rīcībā bija konstatējama rupja neuzmanība. Prasītājs norādīja, ka, atstājot kravu bez uzraudzības neapsargātā stāvvietā, šoferis varēja un viņam vajadzēja paredzēt, ka pastāv liela varbūtība kravas nozagšanai. Tomēr paļaujoties, ka šīs sekas neiestāsies, šoferis rīkojās augstākā mērā vieglprātīgi un nevērīgi. Turklāt prasītājs arī norādīja, ka atbildētājs pieļāva rupju neuzmanību, jo neievēroja nolīgto maršrutu. Tiesa pēc apstākļu novērtēšanas secināja sekojošo: 1) lietā nav pierādījumu, ka pārvadātāja rīcībā būtu konstatējams ļauns nolūks, jo šoferim nebija apzinātas vēlēšanās nodarīt tīšu aizskārumu kravai; 2) CMR pavadzīmē maršruta norādījumi nebija ietverti, tādēļ nevar uzskatīt, ka šoferis neievēroja maršrutu; 3) prasītājs nepamatoti atsauca uz Civillikuma 1645. pantu, jo rupja neuzmanība pilnīgi pielīdzināma tikai civiltiesisku seku ziņā, kas nekādi neietekmē faktiskās vainas pakāpes konstatāciju; 4) CMR konvencijas 29. pants skaidri nosaka gadījumu, kad šīs konvencijas 4. nodaļa nav piemērojama, tas ir, ja tiesa ir konstatējusi, ka pārvadātājs ir rīkojies apzināti ļaunprātīgi, tātad ir jākonstatē kaitīgākā vainas pakāpe – ļauns nolūks. Tā kā tiesa nekonstatēja ļaunu nolūku, tad prasība tika apmierināta tikai daļēji – atbilstoši CMR konvencijas 23. panta pārvadātāja atbildības ierobežojumam aptuveni 1/30 daļā no kopējo zaudējumu apmēra.<sup>158</sup>

Pirmā rajona tiesas kļūda bija ļoti virspusēja CMR konvencijas 29. panta 1. daļas interpretācija, norādot, ka tikai un vienīgi ļauns nolūks ir par pamatu 29. panta piemērošanai. Ļaunprātīgas rīcības jēdziens konvencijas angļu valodas versijā („*wilful misconduct*”) sevī ietver arī gadījumus, kad rīcība nav veikta ar nodomu nodarīt kaitējumu.<sup>159</sup> Turklāt no CMR konvencijas izstrādes materiāliem izriet, ka konvencijas izstrādātāji apzināti atstāja CMR konvencijā atsauci uz nacionālajām materiālajām tiesībām, pieļaujot iespēju, ka 29. pants var

<sup>156</sup> Augstākās tiesas Senāta rīcības sēdes lēmums lietā Nr. SKC-399/2009, nav publicēts.

<sup>157</sup> Lietā bija strīds par to, vai šoferis transportlīdzekli atstāja un pārnakšņoja hostelī, vai arī pārnakšņoja vilcēja kabīnē.

<sup>158</sup> Rīgas rajona tiesas 2009. gada 23. marta spriedums lietā Nr. C33166308, nav publicēts.

<sup>159</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 17. lpp.

tikt piemērots arī rupjas nolaidības gadījumā.<sup>160</sup> Otrkārt, Vācijas, Itālijas, Francijas tiesu praksē ir nepārprotami atzīts, ka arī rupja nolaidība var būt par pamatu CMR konvencijas 29. panta piemērošanai. Tā kā Latvijas tiesu praksē strīdi par CMR konvencijas 29. panta piemērošanu gandrīz nav skatīti, šādā gadījumā ir nepieciešams pētīt arī citu valstu praksi starptautiskas konvencijas noteikuma piemērošanā. Šeit gan jānorāda, ka arī prasītājs varēja savu prasījumu pamatot arī ar citu valstu praksi līdzīgās lietās. Citu valstu tiesu praksē ir ticis vērtēts arī jautājums par to, vai pārvadājuma maršruta maiņa un pārvadājuma paildzināšana paaugstina risku kravai.<sup>161</sup>

Jāsecina, ka Latvijas tiesu prakse CMR konvencijas 29. panta piemērošanā vēl nav izveidojusies. Lietu skaits ir pārāk neliels, lai varētu izdarīt viennozīmīgus secinājumus. Tomēr ir jānorāda, ka Latvijas Civillikuma 1645. pants padara Latviju kā potenciāli izdevīgu valsti, kurā celt prasību pret pārvadātāju.

### **Tiesvedības valsts izvēle**

No šajā nodaļā minētajiem valstu piemēriem ir nepārprotami skaidrs<sup>162</sup>, ka, pastāvot vieniem un tiem pašiem apstākļiem, dažādās valstīs var nonākt pie diametrāli dažādiem rezultātiem. CMR konvencijas 31. pants paredz vairākas iespējas, kurā valstī celt prasību, kas izriet no CMR konvencijas: 1) jebkurā CMR konvencijas dalībvalsts tiesā, par kuru ir vienojušās puses; 2) valstī, kurā ir atbildētāja dzīvesvieta, viņa galvenais uzņēmums, iestāde vai birojs, ar kuru ir noslēgts līgums par pārvadājumu; 3) kravas nosūtīšanas valstī; 4) kravas piegādāšanas valstī. Turklāt atbilstoši CMR konvencijas 33. pantam pusēm pastāv arī iespēja vienoties par strīda nodošanu izskatīšanai šķīrējtiesai, ja tā piemēros CMR konvenciju.

Vairākās valstīs pastāv iespēja celt atzīšanas prasību, lūdzot atzīt, ka konkrētajā gadījumā atsevišķi apstākļi lietā nepastāv. Piemēram, ja pārvadātājs ir radījis zaudējumus un kravas īpašnieks gatavojas piedzīt no pārvadātāja zaudējumus, pārvadātājs var vērsties tiesā pirmais un lūgt atzīt, ka konkrētajā gadījumā pārvadātājs no atbildības ir atbrīvojams. Ja pastāv strīds par CMR konvencijas 29. panta piemērošanu, tad var vērsties tiesā un lūgt atzīt, ka konkrētajā gadījumā pārvadātāja ļaunprātīga vai tai pielīdzināma rīcība nav konstatējama.<sup>163</sup> Ceļot atzīšanas prasību, vēlams izvēlēties jurisdikciju, kurā ir iespējams panākt pēc iespējas labvēlīgāku spriedumu. Var izveidoties situācija, kurā vienā dalībvalstī tiek celta atzīšanas prasība, bet citā – prasība par zaudējumu piedziņu. Briseles I regulas 27. pants liedz izskatīt vienu un to pašu strīdu starp vienām un tām pašām pusēm vairāku

---

<sup>160</sup> sk. iepriekš Bakalaura darba 14. lpp

<sup>161</sup> Cour d'appel de Reims, 16.10.2012, Bulletin des Transports 2012, p.712

<sup>162</sup> sk. tālāk Bakalaura darba 36. lpp

<sup>163</sup> Jasper R. Groen, Forum shopping under CMR: 'A radical change for German interests', Forwarderlaw, 28.02.2014

dalībvalstu tiesās. Pastāvot šādai situācijai, dalībvalsts tiesai, kura nav paspējusi lietu ierosināt pirmā, ir jādod priekšroka lemt par jurisdikciju tiesai, kura lietu ierosināja pirmā.

Strīds par attiecīgā Briseles I regulas piemērošanu, kā arī atzīšanas prasību pieļaujamību un to spriedumu atzīšanu Briseles I regulas<sup>164</sup> kontekstā ir jau vairākkārtīgi ticis skatīts Eiropas Savienības tiesā.<sup>165</sup> Tomēr Vācijā tiesas šādas atzīšanas prasības mēdza ignorēt, kas ierosinātas citā dalībvalstī, jo Briseles I regulas 71. pants paredz CMR konvencijas prioritāti pār Briseles I regulu, tādēļ Vācijas tiesām nav pienākums ņemt vērā citā dalībvalstī ar atzīšanas prasību ierosinātu lietu.<sup>166</sup> Eiropas Savienības tiesa visbeidzot atzina, ka Briseles I regulas 71. pants nepieļauj CMR konvencijas 31. pantu interpretēt tādējādi, ka tiek pieļauta iespēja neatzīt citā valstī uzsāktu atzīšanas tiesvedību tajā pašā strīdā un starp tām pašām pusēm.<sup>167</sup> Ņemot vērā minēto, ir secināms, ka atzīšanas prasībām un tiesvedības valsts izvēlei CMR konvencijā saglabājas ļoti liela nozīme.

Ievērojot darba 2. nodaļā veikto analīzi, autors iedala aplūkotās valstis šādās trīs kategorijās, vadoties pēc CMR konvencijas 29. panta piemērošanas iespējamību no materiālā tiesību viedokļa attiecīgajās valstīs.

### **1. grupa (pārvadātājiem izdevīgas valstis)**

Pārvadātājiem draudzīgajās valstīs liela nozīme ir pārvadātāju psihiskajai attieksmei pret rīcību, kas izraisījusi zaudējumus. Ja prasītājs nepierāda, ka pārvadātājs rīkojies apzināti, tad pārvadātājs no atbildības ierobežojumiem atbrīvots netiks.

**Nīderlande** – Lai piemērotu CMR konvencijas 29. pantu, ir nepieciešams pierādīt, ka pārvadātājs nodarīja zaudējumus kravai apzināti vai apzinoties, ka veicot attiecīgo rīcību zaudējumi visticamāk (50%<) radīsies.

**Lielbritānija** – Nepieciešams pierādīt, ka pārvadātājs nodarīja zaudējumus kravai apzināti vai apzinoties, ka, veicot attiecīgo rīcību, zaudējumi varētu rasties.

### **2. grupa (pārvadātājiem mazāk izdevīgas valstis)**

---

<sup>164</sup> Eiropas Padomes 2000. gada 22. decembra regula (EK) Nr. 44/2001 „par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās”

<sup>165</sup> Eiropas Savienības tiesas 1987. gada 8. decembra spriedums lietā C-144/86 (Gubisch); Eiropas Savienības tiesas 1994. gada 6. decembra spriedums lietā C-406/92 (Tatry); Eiropas Savienības tiesas 2003. gada 8. maija spriedums lietā C-111/01, (Gartner); Eiropas Savienības tiesas 1998. gada 19. maija spriedums lietā C-351/96 (Drouot); Eiropas Savienības tiesas 1991. gada 27. jūnija spriedums lietā C-351/89 (Overseas Union); Eiropas Savienības tiesas 2003. gada 9. decembra spriedums lietā C-116/02 (Gasser); Eiropas Savienības tiesas 2004. gada 27. aprīļa spriedums lietā C-159/02 (Turner)

<sup>166</sup> *ibid.* (Jesper)

<sup>167</sup> Eiropas Savienības tiesas 2013. gada 19. decembra spriedums lietā C-452/12 (Nipponkoa)

Šajā grupā ir valstis, kurās ir salīdzinoši mazāka subjektīvā kritērija ietekme, nekā 1. grupas valstīs, tomēr pārvadātāja psihiskajai attieksme pret rīcību, kas izraisījusi zaudējumus, saglabājas nozīme.

**Vācija** – Formāli CMR konvencijas 29. panta piemērošanas priekšnosacījumi atbilst Lielbritānijai. Nepieciešams pierādīt, ka pārvadātājs nodarīja zaudējumus kravai apzināti vai apzinoties, ka, veicot attiecīgo rīcību, zaudējumi varētu rasties. Tomēr praksē tiesas pārvadātāja „apziņu” par zaudējuma rašanās varbūtību ir konstatējušas arī uz objektīva apstākļu novērtējuma pamata, pieņemot, ka saprātīgs cilvēks to būtu apzinājies.<sup>168</sup>

**Latvija** – Vērā ņemama tiesu prakse šajā jautājumā vēl nav izveidojusies, tādēļ tiesvedība Latvijā ir salīdzinoši neprognozējama. Tomēr atbilstoši Civillikumam, lai piemērotu CMR konvencijas 29. pantu pietiek konstatēt pārvadātāja rupju nolaidību, tādēļ potenciāli Latvija ir viena no izdevīgākajām valstīm, kurā celt prasību pret pārvadātāju.

### **3. grupa (pārvadātājiem neizdevīgas valstis)**

Šajā grupā ir valstis, kurās nav nepieciešams vērtēt pārvadātāja psihisko attieksmi pret rīcību, kas radījusi zaudējumus. Līdz ar to šajā grupā esošajās valstīs ir salīdzinoši vieglāk piemērot CMR konvencijas 29. pantu.

**Francija** – CMR konvencijas 29. pants pret pārvadātāju ir ticis piemērots arī gadījumā, kad krava tika nolaupīta, draudot šoferim ar šaujammieročiem.<sup>169</sup> Tiesas vērtējums pamatā ir balstīts uz objektīviem kritērijiem, kaut arī rupjas nolaidības definīcijā<sup>170</sup> ir uzsvērts, ka tas ir ļoti smags pārkāpums, kas robežojas ar ļaunprātīgu (apzinātu) rīcību.

**Itālija** – Izveidojusies stabila tiesu prakse atbilstoši, kurai rupja nolaidība ir, pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai. No pārvadātāja tiek sagaidīta profesionāla rīcība, kas vērsta uz kravas zaudējuma riska samazināšanu līdz minimumam. Pretējā gadījumā ir konstatējama pārvadātāja rupja nolaidība.<sup>171</sup>

---

<sup>168</sup> Piemēram, lietās Landgericht Freiburg, 03.09.2004, Transportrecht 7-8/2005, 315, Bundesgerichtshof, 09.10.2003, Transportrecht 2004, 166 - 168

<sup>169</sup> Cour d'appel de Reims, 16.10.2012, Bulletin des Transports 2012, p.712

<sup>170</sup> Cour de Cassation, 26.02.1985, Bulletin des Transports 1985, 270.; Cour de Cassation, 29.01.1985, Bulletin des Transports 1985, p. 345; sk. Otmar J. Tuma, The Degree of Default under Article 29 CMR, b.i., b.v., 2006 p. 601

<sup>171</sup> Corte di Cassazione, 19.11.2001, No.14456.

## Kopsavilkums

Autors aizstāvēšanai izvirza šādas tēzes:

1. Varšavas konvencijas izstrādātāji bija iecerējuši, ka 25. pants ir jāpiemēro tikai gadījumos, kad pārvadātājs ir apzināti nodarījis kaitējumu kravai vai pasažieriem.
2. Varšavas konvencijas 25. pants praksē tika interpretēts ļoti dažādi, valstīm uzskatot, ka 25. pants pieļauj konvencijas dalībvalstīm rīcības brīvību, noteikt kāda vainas forma ir par pamatu pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem. Šāda pieeja ir pretrunā ar Varšavas konvencijas mērķi, jo nerada vienotu pieeju starptautisko gaisa pārvadājumu strīdu risināšanā, kā arī pieļauj atbrīvot pārvadātāju no atbildības arī gadījumos, kad nav konstatējams apzināts kaitējums.
3. Pieļaujot dalībvalstīs atšķirīgus CMR konvencijas 29. panta piemērošanas priekšnosacījumus, netiek sasniegts CMR konvencijas mērķis – unificēt kravu pārvadātāju atbildības regulējumu.
4. Lielbritānijā, Vācijā un Nīderlandē ļaunprātīga vai tai pielīdzināma rīcība tiek definēta vienādi, tomēr šī definīcija praksē tiek interpretēta atšķirīgi. Definīcija ir pārņemta no Varšavas konvencijas ļaunprātīgas rīcības jēdziena izpratnes anglosakšu tiesībās.
5. Lielbritānijā un Nīderlandē priekšnosacījums pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības ierobežojumiem ir zaudējumu rašanās riska apzināšanās. Apzināšanos nevar pierādīt uz objektīva apstākļu novērtējuma pamata, tādēļ ir salīdzinoši grūtāk pierādīt pārvadātāja ļaunprātīgu vai tai pielīdzināmu rīcību, jo ielīst pārvadātājam galvā nav iespējams.
6. Atšķirībā no Lielbritānijas un Nīderlandes Vācijā, Francijā un Itālijā pārvadātāja subjektīvo attieksmi pret rīcību var noteikt arī uz objektīva apstākļu novērtējuma pamata, izvērtējot vai saprātīgs cilvēks zaudējumu rašanās risku apzinātos.
7. Praksē lielākajā daļā gadījumu tiek konstatēta, nevis pārvadātāja ļaunprātīga rīcība, bet gan tai pielīdzināma rīcība.
8. Tiesas spriedumos atsaucas uz ļaunprātīgas un tai pielīdzināmas rīcības jēdziena izpratni ne tikai CMR konvencijā, bet arī citās pārvadājumu tiesību konvencijās.
9. Jēdziens „apzināti ļaunprātīga rīcība” latviešu valodas CMR konvencijas tulkojumā atbilst jēdzienam franču valodā „dol”, nevis jēdzienam angļu valodā „wilful misconduct”.
10. CMR konvencijas 29. panta pirmās daļas tulkojums latviešu valodā ir neprecīzs. Tajā ir nepamatoti paplašināts 29. panta tvērums. Precīzāks tulkojums – „*Pārvadātājam nav tiesību balstīties uz šīs nodaļas noteikumiem, kuri izslēdz vai ierobežo viņa*”

*atbildību, vai pārceļ pierādīšanas pienākumu otrai pusei, ja bojājums ir radies apzināti ļaunprātīgas rīcības dēļ vai rīcības dēļ, kuru tiesa vai tribunāls, kas izskata lietu, saskaņā ar likumu uzskata par pielīdzināmu ļaunprātīgai rīcībai.”*

11. Latvijā rupja nolaidība atbilstoši Civillikuma 1645. pantam ir pielīdzināma ļaunprātīgai rīcībai.
12. Latvijā viennozīmīga tiesu prakse CMR konvencijas 29. panta piemērošanā vēl nav izveidojusies, tādēļ tiesu spriedumi var būt neprognozējami. Tajā pašā laikā Latvija no materiālo tiesību viedokļa, ņemot vērā Civillikuma 1645. pantu, ir viena no izdevīgākajām tiesvedības valstīm prasībās pret pārvadātāju.
13. Lietās, kurās tika izvērtēts vai pārvadātāja rīcība ir bijusi ļaunprātīga vai tai pielīdzināma, CMR konvencijas dalībvalstu tiesas, cita starpā, ir vērtējušas sekojošus apstākļus:
  - a. Zādzības risks (kravas vērtība, pārvadājuma valsts, laiks, cik ilgi krava tiek atstāta bez uzraudzības);
  - b. Pārvadājumā lietotais maršruts (galvenais ceļš, īsākais ceļš, drošākais ceļš);
  - c. Normatīvo aktu pārvadājumu tiesību jomā ievērošana;
  - d. Rekomendāciju pārvadājumu jomā ievērošana (piemēram, asociācijas rekomendācijas par drošu braukšanu valstīs, kurās ir augsts zādzību risks);
  - e. kravas nosūtītāja instrukciju ievērošana;
  - f. stāvēšana apsargātās un apgaismotās vietās;
  - g. pretaizdzīšanas ierīču lietošana (GPS, signalizācija, bloķētājs u.c.)

## IZMANTOTĀS LITERATŪRAS AVOTU SARAKSTS

### LITERATŪRAS SARAKSTS:

1. Kalniņš, V., Romiešu civiltiesību pamati. Zvaigzne, Rīga, 1977
2. Torgāns, K.. Līgumu un deliktu tiesību problēmas, Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2013
3. Bachmann, Basedow [...], Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch: BGB, Band 2, Verlag C.H. Bech, München, 2012
4. Barry, Nicholas, An introduction to Roman law, Oxford University Press, 1976
5. Basedow et.al., Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB Band 7: §§ 407-475h.
6. Borkowski, Andrew LLB, Textbook on Roman Law 2nd edition, Blackstone press ltd., 2002
7. Buff, Andrea L. „Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Inter-carrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention?“, 1996, Vol. 20 issue 5, art. 11
8. Card, Cross & Jones, Criminal Law, 18th edition, Oxford University Press, United Kingdom, 2008
9. Clarke, Malcolm A., International Carriage of Goods by Road: CMR, Sixth edition, informa law, Routledge, 2014,
10. Compton Crems, Kelly, „Punitive damages under the Warsaw convention: Revisiting the drafters intent“, The American University law review vol. 41:14,
11. Creg Taylor, Concepts of Intention in German Criminal Law, Oxford J Legal Studies (spring), vol. 24 (1),
12. Damar, D., Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, 2011
13. Deakin, Simon, Angus Johnston, Basil Markesinis, Markesinis and Deakin's Tort Law, 6th edition, Oxford University Press, Oxford, 2008
14. Fatima Shaheed, Using International Law in Domestic Courts, Hart Publishing, US&Canada, 2005
15. Giemulla, Elmar, Ronald Schmid Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 1990, Warschauer Abkommen
16. Goldhirsch, Lawrence B. The Warsaw Convention Annotated, Kluwer law International, 2012,

17. Groen, Jasper R., Forum shopping under CMR: 'A radical change for German interests', *Forwarderlaw*, 28.02.2014
18. Guerreri, Gluseppe, Willful misconduct in the Warsaw Convention, a stumbling block?, *Mcgill Law Journal*, vol.6
19. Horner, Robert C., Legrez, Didier (translators), *Warsaw Conference Minutes: Second International Conference on Private Aeronautical Law (October 4-12, 1929, Warsaw) Minutes*, New Jersey, 1975
20. International UNECE Inland Transport Committee, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, Geneva, 1975
21. Jones, Michael A. Anthony M Dugdale, Clerk & Lindsell *On Torts*, 20th edition, Sweet & Maxwell, United Kingdom, 2010
22. Jung, C., 'Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law', *Uniform Law Review*. 1997, No. 1
23. Lawson, F.H. *Negligence in the Civil law. Introduction and select texts*, Clarendon Press: Oxford, 1950
24. Loewe, Roland, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, *European Transport Law*, Antwerp, 1976, *Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, 2009
25. Ormerod, David, *Smith and Hogan's Criminal Law*, 12th edition, Oxford University Press, United Kingdom, 2008
26. Rodiere, Rene, *La C.M.R.*, Edition de la Société française de documentation, 1974
27. Rogers, W.V.H., *Winfield & Jolowicz on Tort*, 17th edition, Sweet & Maxwell, United Kingdom, 2010
28. Seriaux, Alain, *La faute du transporteur*, b.i., Paris, 1984,
29. Stein, Peter, *Roman Law in European History*, Cambridge University Press, United Kingdom, 1999
30. Thume, *Kommentar zum CMR*, 2. Auflage, Verlag C.H. Bech, Frankfurt, 2007
31. Tuma, Otmar J., K. F. Haak/ E. C. Swart, *Road Carrier's Liability in Europe*, The Hague, 1995
32. Tuma, Otmar J., *The Degree of Default under Article 29 CMR*, b.i., b.v., 2006
33. брагинский м.и. витрянский в.в., *договорное право общие положения*, москва, 1997

34. International Conference on Private Air Law, The Hague, September 1955, Civil Aviation Organization, v.1 (minutes)
35. International Conference on Private Air Law, The Hague, September 1955, International Civil Aviation Organization, v.2 (documents)
36. UN Economic Commission for Europe dati; pieejami - [http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_25\\_OLIRT\\_CMR.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CMR.html)
37. <http://www.wired.co.uk/magazine/archive/2010/06/start/do-the-hustle-three-classic-cons-explained>
38. <http://grammarist.com/spelling/wilful-willful/>

#### **NORMATĪVIE AKTI:**

1. International Convention on the Transport of Goods by Rail, October 14th 1890
2. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929
3. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955 (The Hague protocol 1955)
4. 1956. gada 19. maija Ženēvas konvencija „Par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR)
5. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)
6. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading („Hague rules’), signed at Brussels, August 25, 1924, as amended by the Protocol of 1968;
7. 1969. gada Vīnes konvencija „par starptautisko līgumu tiesībām”,
8. 1974. gada Atēnu konvencija „par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu”,
9. 1980. gada 9. maija Konvencija „par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF)”
10. Līgums par Eiropas Savienības darbību (konsolidētā versija), OV C 326, 26.10.2012, c. 585
11. Eiropas Ekonomikas kopienas Padomes 1985. gada 20. decembra regula (EEK) Nr. 3820/85 „par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz autotransportu”
12. Eiropas Padomes 2000. gada 22. decembra regula (EK) Nr. 44/2001 „par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās”

13. Eiropas Parlamenta un Padomes 16.03.2006 regula (EK) Nr. 561/2006 ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85
14. Civillikums: LR likums. „Valdības vēstnesis”, 41, 20.02.1937
15. „An act to Consolidate Enactments relating to Merchant Shipping”, 1894 nr. 419
16. Handelsgesetzbuch, 10.05.1897 (Vācijas Komerclikums)
17. Codice Civile Italiano, Approvazione R.D. 16 marzo 1942, n. 262, Pubblicato della Gazzetta Ufficiale, n. 79 del 4 aprile 1942, (Itālijas Civilkodekss)
18. Burgerlijk Wetboek Boek 8, idn: BWBR0005034, 04.03.1991, Stb., 1991, 100 (Nīderlandes Civilkodekss)
19. Das Transportrechtsreformgesetz (TRG) vom 25.6.1998 (BGBl. I 1588)
20. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), Bundesgesetzblatt, I s.42, 2909; 2003 I s.738

## **JURIDISKĀS PRAKSES MATERIĀLI:**

### **Eiropas Savienības tiesas nolēmumi:**

1. Eiropas Savienības tiesas 1987. gada 8. decembra spriedums lietā C-144/86 (Gubisch)
2. Eiropas Savienības tiesas 1991. gada 27. jūnija spriedums lietā C-351/89 (Overseas Union)
3. Eiropas Savienības tiesas 1994. gada 6. decembra spriedums lietā C-406/92 (Tatry)
4. Eiropas Savienības tiesas 1998. gada 19. maija spriedums lietā C-351/96 (Drouot)
5. Eiropas Savienības tiesas 2003. gada 8. maija spriedums lietā C-111/01, (Gartner)
6. Eiropas Savienības tiesas 2003. gada 9. decembra spriedums lietā C-116/02 (Gasser)
7. Eiropas Savienības tiesas 2004. gada 27. aprīļa spriedums lietā C-159/02 (Turner)
8. Eiropas Savienības tiesas 2013. gada 19. decembra spriedums lietā C-452/12 (Nipponkoa)

### **Latvijas Republikas tiesas nolēmumi:**

9. Augstākās tiesas Senāta rīcības sēdes lēmums lietā Nr. SKC-399/2009
10. Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas 2012. gada 13. novembra spriedums lietā nr. C27147009
11. Rīgas rajona tiesas 2009. gada 23. marta spriedums lietā Nr. C33166308
12. Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas 2011. gada 5. decembra spriedums lietā nr. C27147009

### **Apvienotās Karalistes tiesas nolēmumi:**

13. Datec Electronic Holdings Ltd and Another v. United Parcels Services Ltd, United Kingdom House of Lords, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 114
14. Forder v. Great Western Railway Co, King's Bench Division of the High Court of Justice, 1905, 2 KB. 532
15. Horabin v. British Overseas Aircraft Corporation, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1952, 2 Lloyd's Law Reports p.460
16. Rustenberg Platinum Mines Ltd. v. South African Airways, Queen's Bench Division of the High court of Justice, 1977;
17. Goldman v. Thai Airways International Ltd., Queen's Bench Division of the High court of Justice, 1981
18. S.S. Pharmaceutical Co. Ltd. and Another v. Quantas Airways Ltd., Supreme Court of New South Wales, 1989
19. Texas Instruments Ltd v. Nason Ltd., Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 1991, 1 Lloyd's Law report 146
20. Alena Ltd v. Harlequin Transport Services Ltd, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 2002, All English Law Reports 278
21. Micro Anvika Ltd & Others v. TNT Express Worldwide (Euro Hub) NV and Others, Queen's Bench Division of the High Court of Justice, 2006, All English Law Reports 248
22. Jones v. Bencher, Court of Appeal of England and Wales, 1986, 1 Lloyd's Law Reports 54, 1986
23. Lacey's Footwear Ltd v. Bowler Int. Freight Ltd, Court of Appeal of England and Wales, 1997, 2 Lloyd's Law Reports 369
24. TNT Global SPA v. Denfleet International, Court of Appeal of England and Wales, 2007, 2 Lloyd's Law Reports 369

**Vācijas Federatīvā Republika:**

25. Bundesgerichtshof 16.02.1979, Transportrecht, 1979 358-360
26. Bundesgerichtshof, 14.07.1983, Versicherungsrecht 1984, 134
27. Bundesgerichtshof, 16.02.1984, Versicherungsrecht 1984, 551
28. Bundesgerichtshof 28.05.1998, Versicherungsrecht 1998, 1264
29. Bundesgerichtshof, 09.10.2003, Transportrecht 2004, 166 - 168
30. Bundesgerichtshof, 03.03.2005, Versicherungsrecht 2005, 1557
31. Bundesgerichtshof, 21.03.2007, I ZR 166/04
32. Bundesgerichtshof 26.04.2007, Transportrecht, 2007, 418-419
33. Bundesgerichtshof 03.05.2007, Transportrecht 2007, 421 – 423

34. Oberlandesgericht Hamburg, 19.02.1973, Versicherungsrecht 1974, 28
35. Stuttgart Oberlandesgericht 22.02.1978; Transportrecht 1978, 116-117
36. Frankfurt Oberlandesgericht 22.10.1980; Transportrecht 1980, 180-182
37. Oberlandesgericht Koln 30.05.2006, Transportrecht, 2007, 114-117;
38. Frankfurt Landgericht 08.03.1939; Transportrecht, 1939, 80
39. Landgericht Hamburg, 02.10.1972, Versicherungsrecht 1973, 28;
40. Landgericht Freiburg, 03.09.2004, Transportrecht 7-8/2005, p. 315

#### **Nīderlandes Karaliste**

41. Overbeek v. Cigna, Hoge Raad 5 January 2001, S&S 2001,61; NJ 2001, 391
42. Philip Morris v. Van der Graaf, Hoge Raad 5 January 2001, S&S 2001, 62; NJ 2001,392
43. CTV v. K-Line, Hoge Raad 11 October 2001, S&S 2003, 61; NJ 2002, 598
44. Maat v. Traxys, Hoge Raad 10 August 2012, S&S 2012,120; NJ 2012, 652

#### **Itālijas Republika:**

45. Corte di Cassazione, 16.09.1980, Archivio Civile, 1981, p. 191.
46. Corte di Cassazione, 19.11.2001, No.14456.
47. Corte d'Appello di Milano, 26.05.1981 Archivio Civile, 1981, 141.
48. A.P. c. Fondiaria Sai, Corte d'Appello di Firenze, 22.12.11
49. ESSE & ERRE SPEDIZIONI SRL c. TRANS OROBICA SPA, Tribunale di Bergamo 09.02.2010, Il Diritto Marittimo, 2012, pp. 201-207
50. Cour de Cassation, 05.12.1967, Emery c. Sabena,
51. Cour de Cassation, 21.12.1970, Bulletin des transports 1971, p. 317
52. Cour de Cassation, 29.01.1985, Bulletin des Transports 1985, p. 345
53. Cour de Cassation, 26.02.1985, Bulletin des Transports 1985, p. 270
54. Cour de Cassation, 02.10.2012, Bulletin des Transports, 2012, p. 601
55. Cour de Cassation, 09.04.2013, Bulletin des Transports 2013, p.268
56. Cour d'appel de Paris, 09.12.1970, Bulletin des transports 1970, p. 415;
57. Cour d'appel de Paris, 18.05.1971, Bulletin des transports 1971, p. 317;
58. Cour d'appel de Reims, 16.10.2012, Bulletin des Transports 2012, p.712
59. Cour d'appel de Colmar, 07.11.2012, SA ZIEGLER FRANCE v. DSV STUTTGART GMBH & Co. KG, no. 23915
60. Tribunal de commerce de Flers, 06.11.1981, Bulletin des Transports 1982, p. 297;
61. Tribunal de commerce de Lyon, 13.05.2013, Bulletin des Transports 2013, p.363;

#### **Beļģijas Karaliste:**

62. Sauvage c. Air India, Cour de cassation 20.01.1977

### **Šveices Konfederācija:**

63. Lacroix v. Swiss Air, Federal Supreme Court of Switzerland 11.07.1972

### **Amerikas Savienotās Valstis**

64. Ross v. Pan Am. Airways, Inc., 299 N.Y. 88, 89-90, 85 North east 2nd District court case no. 880, 881, 1949

65. Berner pret British Commonwealth Pacific Airlines, Ltd., US Court of Appeals, 09.06.1965

66. Cortes pret American Airlines, US Court of Appeals, 15.06.1999 No. 98-4738

67. Froman vs Pan Am. Airways, Inc., 284 A.D. 935, 135 New York South 2nd District court case no. 619, 1954

68. Berner pret British Commonwealth Pacific Airlines, Ltd., US District Court for the Southern District of New York, 23.04.1964

DOKUMENTĀRĀ LAPA

Bakalaura darbs „**Ļaunprātīgas rīcības jēdziens Ženēvas 1956. gada 19. maija konvencijā „Par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR)“**” izstrādāts Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka darbs izstrādāts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: **Andris Dimants** \_\_\_\_\_ **25.05.2015.**

Rekomendēju/nerekomendēju darbu aizstāvēšanai

Darba vadītājs/a: **Dr.iur., Inga Kačevska** **05.05.2013.**

Recenzents:

Darbs iesniegts Starptautisko un Eiropas tiesību zinātņu katedrā 25.05.2015

Dekāna pilnvarotā persona: \_\_\_\_\_

Darbs aizstāvēts Bakalaura gala pārbaudījuma komisijas sēdē

\_\_\_\_\_.\_\_\_\_.2015 prot. Nr. \_\_\_\_\_

Komisijas sekretārs(-e): \_\_\_\_\_