

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
JURIDISKĀ FAKULTĀTE
STARPTAUTISKO UN EIROPAS TIESĪBU ZINĀTŅU KATEDRA

„Pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamais likums”

BAKALĀURA DARBS

Autore: **Olga Kusiņa**

Studenta apliecības Nr.: ok13013

Darba vadītāja: Asoc. prof. Irēna Kucina

RĪGA 2017

ANOTĀCIJA

Bakalaura darba tēma ir „Pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamais likums”.

Bakalaura darba mērķis ir noskaidrot, kādos gadījumos tiek piemērota 1971. gada 4. maija konvencija „Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu” un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula Nr. 864/2007, un kā šie divi starptautiskie normatīvie akti mijiedarbojas un atšķiras. Kā arī, izpētīt, vai tos savā praksē pielieto apdrošinātāji.

Pētāmās problēmas galvenais iemesls - apdrošinātāji, nosakot atbildību un aprēķinot apdrošināšanas atlīdzību par zaudējumiem, kas cietušajām personām radušies ceļu satiksmes negadījuma rezultātā, piemēro tās valsts likumu, kurā tas noticis, nevis meklē piemērojamās tiesību normas starptautiskajos normatīvajos aktos, respektīvi, 1971. gada 4. maija konvencijā „Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu” un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā Nr. 864/2007.

Bakalaura darbam ir trīs nodaļas, kuras tiek iedalītas atsevišķās apakšnodaļās.

Pirmajā nodaļā autore atklāj izvirzītās tēmas aktualitāti, kas kalpo par pamatu turpmāko nodaļu satura izpētei.

Otrajā nodaļā autore aplūko pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamā likuma normatīvo regulējumu, to mijiedarbību un izpēti tiesu praksē.

Trešajā nodaļā ir veikta aptaujas anketās iegūto datu analīze un interpretācija.

Bakalaura darba nobeigumā tiek sniegti secinājumi un priekšlikumi par darbā izpētītiem datiem un iegūtajiem rezultātiem.

Darbā tika izmantoti 45 literatūras avoti, tai skaitā juridiskā literatūra, normatīvie akti un juridiskās prakses materiāli.

Darba kopējais apjoms ir 48 lapas (bez pielikumiem).

Atslēgvārdi: ārvalsts elements, ceļu satiksmes negadījums, piemērojamais likums, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana, transportlīdzeklis, 1971. gada 4. maija Hāgas konvenciju par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu.

ANNOTATION

Topic of the bachelor's thesis is „The Law Applicable to Cross-Border Road Traffic Accidents”.

The aim of the bachelor's thesis is to find out in what cases convention from May 4, 1971 “Convention on Law Applicable to Traffic Accidents” and European Parliament and Council Regulation No. 864/2007 are applied and how these two international regulatory acts interact and differ from each other. As well as to research whether they are used in practice by insurers.

The main reason of the problem behind research – insurers upon establishing liability and calculating insurance indemnity for losses that have occurred to the victims as a result of road traffic accident, apply the law of the country, where the accident occurred, instead of searching for applicable provisions of law in international regulatory acts, namely, convention from May 4, 1971 „Convention on Law Applicable to Traffic Accidents” and European Parliament and Council Regulation No. 864/2007.

Bachelor's thesis is divided in three chapters which are divided further in separate sections.

In the first chapter the author reveals topicality of the raised topic which will serve as a basis for the research of the following chapter contents.

In the second chapter the author elaborates on normative regulation of the law applicable to cross-border traffic accidents, its interaction with and research within legal practice.

In the third chapter survey is performed and analysis and interpretation of the results obtained.

At the end of the bachelor's thesis conclusions are drawn and recommendations provided regarding the researched data and obtained results.

45 literature sources, including legal literature regulatory acts and legal practice materials are used in the thesis.

The thesis contains 48 pages in total (without annexes).

Keywords: foreign element, road traffic accident, applicable law, Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations, Compulsory Civil Liability Insurance of Owners of Motor Vehicles, vehicle, Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents.

SATURS

APZĪMĒJUMU SARAKSTS	5
IEVADS	7
1. OCTA NOZĪME UN VISPĀRĒJS RAKSTUROJUMS.....	10
1.1. OCTA mērķis, būtība un tiesiskais regulējums Latvijā.....	10
1.2. Pārrobežu raksturs OCTA darbības nozarē.....	14
1.2.1. Zaļās kartes sistēma.....	14
1.2.2. OCTA direktīvas	16
1.3. CSNg ar ārvalsts elementa līdzdalību	18
1.4. CSNg skaidrojums iekšzemes un pārrobežu aspektā.....	19
2. PĀRROBEŽU CSNG PIEMĒROJAMĀ LIKUMA NORMATĪVAIS REGULĒJUMS .	22
2.1. Hāgas konvencija	22
2.1.1. Ieskats Hāgas konvencijas vēsturiskajā attīstībā.....	22
2.1.2. Hāgas konvencijas mērķis un būtība.....	24
2.1.3. Piemērojamā likuma noteikumi Hāgas konvencijā.....	25
2.2. Roma II regula	29
2.2.1. Roma II regulas vispārīgs raksturojums.....	29
2.2.3. Piemērojamā likuma noteikumi attiecībā uz CSNg radīto kaitējumu Roma II regulā.	32
2.3. Romas II regula un Hāgas konvencijas mijiedarbība un atšķirīgās iezīmes.....	33
2.3.1. Romas II regula un Hāgas konvencijas mijiedarbība.....	33
2.3.2. Atšķirīgās iezīmes starp Hāgas konvenciju un Roma II regulu	35
3. APTAUJAS ANKETAS DATU ANALĪZE UN INTERPRETĀCIJA	38
3.1. Aptaujas anketas nozīme.....	38
3.2. Iegūto datu interpretācija	38
KOPSAVILKUMS	42
Izmantotās literatūras, normatīvo aktu un juridiskās prakses saraksts.....	44
PIELIKUMI	49

APZĪMĒJUMU SARAKSTS

Briseles Ibis Regula - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās (pārstrādāta versija). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, 2012. gada 20. decembris, Nr. L 351, 1.-32. lpp.

CSNg – ceļu satiksmes negadījums.

Direktīva 2000/26/EK - Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/26/EK (2000. gada 16. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, ar kuru tiek grozītas Padomes Direktīvas 73/239/EEK un 88/357/EEK. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, Nr. 181, 2000. gada 20. jūlijs, 65.-74. lpp.

Direktīvas 2009/103EK - Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (kodificēta versija). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, Nr. 263, 2009. gada 7. oktobris, 11-31. lpp.

EEZ - Eiropas Ekonomikas Zona.

ES – Eiropas Savienība.

EST – Eiropas Savienības Tiesa (ar šo nosaukumu aptverta arī bijusī Eiropas Kopienu Tiesa).

Hāgas konvencija - 1971. gada 4. maija konvencija „Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu”. Latvijas Vēstnesis, Nr. 244/246 (2155/2157), 2000. gada 30. jūnijs.

HCCH - Hāgas Starptautisko Privāttiesību Konference. (*no angļu valodas - Hague Conference on Private International Law (HCCH)*).

LR – Latvijas Republika.

LTAB - Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs.

MK noteikumi Nr. 340 – Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem. Ministru kabineta noteikumi Nr. 340, Latvijas Vēstnesis, Nr. 133 (5193), 2014. gada 10. jūlijs.

MK noteikumi Nr. 331 - Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem. Ministru kabineta noteikumi Nr. 331, Latvijas Vēstnesis, Nr. 80 (3238), 2005. gada 20. maijs.

OCTA - Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana.

OCTA likums - Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: Latvijas Republikas likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 65 (3013), 2004. gada 27. aprīlis.

Roma I regula - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs), par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 177, 2008. gada 4. jūlijs, 6.-16. lpp.

Roma II regula - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 199, 2007. gada 31. jūlijs, 40.-49. lpp.

ATSLĒGVĀRDI

Ārvalsts elements

Ceļu satiksmes negadījums

Piemērojamais likums

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām

Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana

Transportlīdzeklis

1971. gada 4. maija Hāgas konvenciju par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu

IEVADS

Latvijas iedzīvotājiem pārvietošanās uz citām ES valstīm ir kļuvusi gandrīz vai par ikdienu kopš brīža, kad Latvija kļuva par šīs savienības dalībvalsti. Līguma par Eiropas Savienības darbību 45. pants paredz tiesības brīvi pārvietoties uz citu ES valsti darba nolūkos. Vairāk kā pirms desmit gadiem spēkā stājās arī Direktīva 2004/38/EK, kas ES pilsoņiem nodrošina tiesības brīvi pārvietoties un uzturēties jebkurā savienības dalībvalstī. Turklāt, lai nodrošinātu personām ieceļot un īslaicīgi uzturēties arī citās valstu teritorijās, t.i. ārpus ES dalībvalstīm, Latvija ir noslēgusi vairākus divpusējos līgumus.

Šī pārvietošanās brīvība paver cilvēkiem vairākas iespējas, tai skaitā arī ceļošanas vai darba vietas izvēli ārpus dzimtās valsts. Un ne visos gadījumos sava galamērķa sasniegšanai personas izmanto aviotransporta pakalpojumus. Arvien biežāk kā pārvietošanās veids tiek lietots transportlīdzeklis. Līdz ar to, aizvien vairāk uz autoceļiem notiek CSNg un to izraisīšanas iemesli var būt dažādi. Proti, ceļu satiksmes dalībnieki bieži vien neievēro ceļu satiksmes noteikumus, autovadītāji brauc agresīvi un neapdomīgi, pārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu, pārvietojas ar automašīnu apreibinošu vielu ietekmē, vai vienkārši izraisa tos aiz neuzmanības vai kādu citu iepriekš neminētu iemeslu dēļ. Lai arī iemeslus var nosaukt daudz un dažādus, tomēr lielākā nozīme ir tam, ka CSNg rezultātā tiek nodarīti zaudējumi iesaistītās personas mantai un veselībai, tai skaitā arī sabiedrībai kopumā. Tādējādi tas izpaužas kā personu tiesību apdraudējums, un ir būtiski, ka par šādu tiesību aizskārumu cietušajam ir tiesības prasīt un saņemt atlīdzību no aizskārēja puses.

Ja CSNg noticis Latvijā, ar Latvijā reģistrētu transportlīdzekli, un personas, kuras iesaistītas vai cietušas šajā negadījumā ir no Latvijas, tad nav nekādu grūtību noteikt atbildību un zaudējumu atlīdzību, jo šo situāciju regulē Latvijas valsts tiesiskais regulējums. Tomēr, ja CSNg ir noticis ārpus Latvijas teritorijas, vai tajā būs iesaistīts ārvalstīs reģistrēts transportlīdzeklis vai cietušās personas būs citu valstu pilsoņi, zaudējumu atlīdzības noteikšana iegūs jau pārrobežu raksturu. Tas nozīmē, ka process varētu kļūt ne vien sarežģītāks, bet arī laikietilpīgāks. Bet svarīgākais jautājums, kas šādos gadījumos būs jānoskaidro – kuras valsts likumu piemērot?

Ja ir noticis CSNg, tad cietušās personas interesēs ir zaudējumu atlīdzības saņemšana par nodarīto kaitējumu, bet apdrošinātāja interesēs ir noskaidrot vainīgās personas atbildību.

Latvijā abi šie jautājumi tiek reglamentēti OCTA likumā un MK noteikumos Nr. 340 un Nr. 331, kā arī starptautiskajos normatīvajos aktos, savukārt tiesiskais regulējums attiecībā uz

apdrošināšanas līgumiem atrodams speciālos likumos - „Par apdrošināšanas līgumu” un “Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas likums”.

Tomēr gadījumos, kad CSNg būs iesaistīts ārvalsts elements, atbildes uz piemērojamo likumu būs meklējamas Hāgas konvencijā un Roma II regulā.

Darba autore izvēlējās veikt pētījumu par pārrobežu CSNg piemērojamo likumu tādēļ, ka Latvijā līdz šim tāds vēl nav veikts. Līdz ar to, tika izvirzīts šāds **Bakalaura darba mērķis** - noskaidrot, kādos gadījumos tiek piemērota Hāgas konvencija un Roma II regula, un kā šie divi starptautiskie normatīvie akti atšķiras. Kā arī, izpētīt, vai tos savā praksē pielieto apdrošinātāji.

Hipotēze: apdrošinātāji, nosakot atbildību un aprēķinot apdrošināšanas atlīdzību par zaudējumiem, kas cietušajām personām radušies CSNg rezultātā, piemēro tās valsts likumu, kurā tas noticis, nevis meklē piemērojamās tiesību normas starptautiskajos normatīvajos aktos, respektīvi, Hāgas konvencijā un Roma II regulā.

Bakalaura darba uzdevumi:

- 1) sniegt vispārēju ieskaitu OCTA sistēmā un to nozīmi pārrobežu lietās;
- 2) izanalizēt Hāgas konvencijas un Roma II regulas tiesisko regulējumu;
- 3) noskaidrot Hāgas konvencijas un Roma II regulas piemērošanas mijiedarbību un nozīmīgākās atšķirības;
- 4) veikt izpēti Latvijas un ES tiesu praksē lietās, kurās skatīts jautājums par pārrobežu CSNg piemērojamo likumu;
- 5) izstrādāt aptaujas anketu apdrošinātājiem, lai noskaidrotu izvirzītās hipotēzes atbilstību;
- 6) veikt iegūto datu apkopošanu, analīzi un interpretāciju;
- 7) izstrādāt priekšlikumus un sniegt secinājumus.

Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, autore pielietos vairākas zinātniskās pētniecības metodes, proti, vēsturisko metodi, analītisko metodi, salīdzinošo metodi, teleoloģisko (jēgas un mērķa) interpretācijas metodi un loģisko metodi.

Vēsturiskā metode pielietota, lai izpētītu starptautiskā, ES un nacionālā regulējuma attīstību pārrobežu CSNg piemērojamā likuma aspekta jomā. Turklāt ar vēsturiskās metodes palīdzību tiks noskaidrota attiecīgā regulējuma nepieciešamība.

Analītiskā metode darbā tiek pielietota, lai izpētītu starptautiskos, ES un Latvijas nacionālos tiesību aktus, kā arī tiesu prakses materiālus.

Salīdzinošā metode pielietota, lai noskaidrotu un izvērtētu Hāgas konvencijas un Roma II regulas piemērošanas mijiedarbību un nozīmīgākās atšķirības.

Teleoloģisko (jēgas un mērķa) interpretācijas metode pielietota, lai noskaidrotu pārrobežu CSNg piemērojamā likuma tiesību normu jēgu, pamatojoties uz lietderīgu un taisnīgu mērķi, kas ar attiecīgo tiesību normu jāsasniedz.

Ar *interpretācijas metodes* palīdzību tiks skaidrota CSNg vārdiskā nozīme un jēga no likuma, apdrošinātāju un tiesu prakses viedokļa.

Loģiskā metode – ar šo metodi tiks izdarīti darba pētījuma gaitā radušies secinājumi.

Bakalaura darbs sastāv no anotācijas latviešu valodā, anotācijas angļu valodā, apzīmējuma saraksta, ievada, 3 nodaļām un to apakšnodaļām, secinājumiem, 4 pielikumiem.

Darbā tika izmantoti 45 literatūras avoti, tai skaitā juridiskā literatūra, normatīvie akti un juridiskās prakses materiāli.

Pirmajā nodaļā autore atklāj izvirzītās tēmas aktualitāti, kas kalpos par pamatu turpmāko nodaļu satura izpētei. Lai rastos priekšstats un izpratne par autores izvēlēto tēmu, sākotnēji tiek aplūkota OCTA būtība, mērķis un tiesiskais regulējums Latvijā. Vienlaikus pirmajā nodaļā tiek apskatīts pārrobežu raksturs OCTA darbības jomā, tostarp arī ārvalsts elementa klātbūtne CSNg. Turklāt tiek skaidrots jēdziens „*ceļu satiksmes negadījums*” iekšzemes un pārrobežu aspektā.

Otrajā nodaļā autore aplūko pārrobežu CSNg piemērojamā likuma normatīvo regulējumu. Pirmajā un otrajā apakšnodaļā ir apskatīta Hāgas konvencijas un Roma II regulas attīstība, izstrādes nepieciešamība, mērķis un piemērošanas nozīmīgākos aspektus. Savukārt trešajā apakšnodaļā autore aplūko Hāgas konvencijas un Roma II regulas piemērošanas mijiedarbību un atšķirīgās iezīmes.

Trešajā nodaļā ir veikta aptaujas anketās iegūto datu analīze un interpretācija.

Nobeigumā tiek sniegti secinājumi un priekšlikumi par bakalaura darbā izpētītiem datiem un iegūtajiem rezultātiem.

1. OCTA NOZĪME UN VISPĀRĒJS RAKSTUROJUMS.

1.1. OCTA mērķis, būtība un tiesiskais regulējums Latvijā

Kopš personām piešķirtas tiesības uz brīvu pārvietošanos, pieaugusi ir ne vien satiksmes intensitāte, bet diemžēl arī izraisīto CSNg skaits. Ikviens CSNg var radīt gan materiālus, gan nemateriālus zaudējumus tajā iesaistītajiem dalībniekiem. Turklāt, kā pamatoti atzinusi J. Alfejeva, tad zaudējumi rodas „arī sabiedrībai kopumā, jo tas prasa ievērojamus līdzekļus iepriekšējā stāvokļa atjaunināšanai, kuri tādējādi tiek izņemti no ekonomikas.”¹

Kā norādīts LR Satversmes² 92. panta trešajā teikumā, tad “Ikvienam ir tiesības uz atbilstošu atlīdzinājumu nepamatota tiesību aizskāruma gadījumā.”³ Civillikuma⁴ 1635. panta pirmā daļa nosaka, ka “Katrs tiesību aizskārums, tas ir, katra pati par sevi neatļauta darbība, kuras rezultātā nodarīts kaitējums (arī morālais kaitējums), dod tiesību cietušajam prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot.”⁵ Turklāt minētā likuma 1779. pants nosaka: „Katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai bezdarbību nodarījis.”⁶

Tātad var secināt, ja persona ar savu darbību vai bezdarbību ir radījusi zaudējumus *trešās personas*⁷ mantai vai nodarījusi kaitējumu tās veselībai vai dzīvībai, tās pienākums ir atlīdzināt šos zaudējumus pilnā apmērā. Diemžēl vairumā gadījumu, personām, kuras pienākumos ietilpst zaudējumu atlīdzības kompensēšana cietušajiem par nodarīto kaitējumu, nav pieejami brīvi finanšu līdzekļi. Tādēļ būtu svarīgi laicīgi nodrošināties pret šādām neparedzētām situācijām, kas nepieciešamības gadījumā ļautu kompensēt zaudējumus par nodarīto kaitējumu trešajām personām.

¹ Alfejeva J. Apdrošināšanas tiesības. Rīgā: Biznesa augstskola Turība, 2017, 85. lpp.

² LR Satversme: LR likums. Latvijas Vēstnesis, nr. 43, 1993. gada 1. jūlijs.

³ LR Satversmes 92. pants.

⁴ Civillikums: LR likums, Latvijas Vēstnesis, Nr. 187, 1937. gada 28. februāris.

⁵ Civillikuma 1635. pants.

⁶ Civillikuma 1779. pants.

⁷ *Trešā persona* - J. Alfejeva piedāvā šādu skaidrojumu šim jēdzienam - „trešā persona ir cietušais no apdrošinātā prettiesiskas rīcības un nav līguma dalībnieks.” Alfejeva J. Apdrošināšanas tiesības. Rīgā: Biznesa augstskola Turība, 2017, 33. lpp. Arī OCTA likuma 1. panta 8. punktā tiek lietots šis jēdziens, proti, „trešā persona ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kurai CSNg dēļ ir nodarīti zaudējumi un pienākas apdrošināšanas atlīdzība”. OCTA likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 65 (3013), 2004. gada 27. aprīlis.

Šāda veida gadījumiem arī tika izveidota un ieviesta OCTA sistēma, kuras primārais mērķis ir aizsargāt *cietušo personu*⁸ intereses. Ne mazāk svarīga tā ir arī transportlīdzekļu īpašniekiem un to tiesīgajiem lietotājiem.

Tā, piemēram, ja transportlīdzekļa vadītāja vainas dēļ ir izraisīts CSNg Latvijas teritorijā, kā rezultātā nodarīts kaitējums trešajai personai, *OCTA likumā*⁹ tiek noteikts, ka cietušajai personai ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību, ko atlīdzina apdrošinātājs, kurš apdrošinājis kaitējumu nodarījušā transportlīdzekļa OCTA vai LTAB, ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda.¹⁰ Jānorāda, ka šāds pienākums izriet arī no *Direktīvas 2009/103*¹¹, kurā noteikts, ka dalībvalstīm ir jāveic visi pasākumi, kas aizsargātu CSNg cietušās personas un šo negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašnieku.¹²

Tādējādi tiek nodrošināts, ka nodarītos zaudējumus cietušajai personai sedz apdrošināšanas kompānija, nevis atbildīgā transportlīdzekļa vadītājs vai īpašnieks.

Turklāt, kā secina *Dr.iur. V. Mantrovs*, tad arī Latvijas tiesu praksē ir nostiprinājies uzskats, ka zaudējumu atlīdzības aprēķināšana un izmaksa, tostarp transportlīdzekļa vadītāja atbildība, kas izriet no CSNg, tiek nodota apdrošinātāju vērtējumam.¹³

Arī EST lietā Nr. *C-558/15*¹⁴ tiek norādīts, ka saskaņā ar Direktīvu 2000/26 cietušajām personām ir tiešas prasījuma tiesības pret apdrošināšanas sabiedrību, kas sedz attiecīgās personas civiltiesisko atbildību. Minētā direktīva ietver arī iespēju šīm personām celt tiešu prasību valsts tiesās par tām nodarītā kaitējuma atlīdzināšanu pret apdrošināšanas sabiedrībām.¹⁵

Līdz ar to, ja ir radies strīds par apdrošinātāja pieņemto lēmumu, iesaistītās puses to var apstrīdēt tiesā. Piemēram, ja trešā persona nav apmierināta ar apdrošinātāja pieņemto lēmumu par atlīdzības izmaksu vai tās atteikumu, likumdevējs, ar OCTA likuma 39. panta 6. daļā ietverto normu, tai ir piešķīris tiesības šo lēmumu pārsūdzēt tiesā.¹⁶

⁸ *Cietusī persona* - gan Direktīvas 2009/103/EK 1. panta 2. apakšpunktā, gan arī OCTA likuma 1. panta 8. apakšpunktā tiek sniegta šāda definīcija šim jēdzienam: „cietusī persona ir ikviena persona, kam ir tiesības uz kompensāciju par jebkādiem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kurus izraisījis transportlīdzeklis.”

⁹ OCTA likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 65 (3013), 2004. gada 27. aprīlis.

¹⁰ OCTA likuma 15. panta 1. daļa.

¹¹ Direktīva 2009/103/EK. ES Oficiālais Vēstnesis, Nr. 263, 2009. gada 7. oktobris, 11.-31. lpp.

¹² Direktīvas 2009/103/EK 3. pants.

¹³ Mantrovs V. Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse Sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās. Tiesu prakses apkopojums. Rīga, 2015, 24. lpp. Pieejams: <http://at.gov.lv/lv/judikatura/tiesu-prakses-apkopojumi/civiltiesibas/> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

¹⁴ EST 2016. gada 15. decembra spriedums lietā Nr. C-558/15. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=lv&td=ALL&num=C-558/15> [aplūkots 2017. gada 10. maijā].

¹⁵ Turpat.

¹⁶ OCTA likuma 39. panta 6. daļa.

Turklāt var rasties situācija, kurā strīdā ir iesaistīts ārvalsts elements, tādējādi rodas nepieciešamība noskaidrot, kurā valstī tiks iztiesāta konkrētā tiesu lieta. Šādiem gadījumiem ES dalībvalstīm saistoša ir *Briseles Ibis Regula*¹⁷, kurā tiek noteikts, kuras dalībvalsts tiesās var celt prasību civillietās vai komercietās pret personu no citas dalībvalsts un to, kādā kārtībā vienas dalībvalsts spriedumu var atzīt un izpildīt citā dalībvalstī.¹⁸

Tomēr svarīgi atzīmēt, ka pārrobežu strīda izšķiršanas gadījumā nepietiek ar to vien, ka tiek noskaidrota lietu piekritība jeb jurisdikcija. Lai atrisinātu šādu strīdu, ir nepieciešams noteikt arī piemērojamos tiesību aktus, tostarp materiālās tiesību normas.

Autorei, darbojoties OCTA jomā, bieži nācies saskaras ar situācijām, kurās, izskatot kādu pārrobežu lietu, tiek secināts, ka apdrošinātāji, prasību kārtošanas pārstāvji vai korespondenti, tai skaitā citu valstu tiesas, bieži vien izvēlās piemērot tās valsts tiesību aktus, kurā noticis CSNg, respektīvi, atsauca uz negadījuma vietas valsts likuma normām. Nereti arī rodas situācijas, kurās apdrošinātāji, norādot uz piemērojamo likumu, atsauces liek uz Iekšējiem kārtības noteikumiem vai Direktīvām OCTA jomā.¹⁹

Šādai praksei nevajadzētu veidoties pārrobežu lietās. Katrs gadījums ir izskatāms individuāli, ņemot vērā gan ārvalsts elementa klātbūtni, gan piesaistes faktorus, gan arī minēto tiesību aktu mērķus, kurus autore plašāk skatīs šīs nodaļas turpmākajās apakšnodaļās.

Attiecībā uz OCTA jomu pārrobežu CSNg, piemērojamā likuma jautājumus regulē *Hāgas konvencija*²⁰ un *Roma II regula*²¹. Turklāt Roma II regulas 18. pantā un Hāgas konvencijas 9. pantā tiek paredzēta arī tieša prasība pret atbildīgās personas apdrošinātāju. Šos abus starptautiskos tiesību aktus autore tuvāk skatīs šī darba 2. nodaļā.

Latvijā, tāpat kā pārējās ES dalībvalstīs, noteikts, ka OCTA ir nepieciešama ikvienam mehāniskajam transportlīdzeklim un piekabei, kas piedalās ceļu satiksmē. Šāds pienākums izriet arī no Direktīvas 2009/103/EK, kur 3. pantā norādīts: „katrai dalībvalstij ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība attiecībā uz to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, būtu apdrošināta.”²² Šajā pantā tiek

¹⁷ Briseles Ibis regula. ES Oficiālais Vēstnesis, 2012. gada 20. decembris, Nr. L 351, 1.- 32. lpp.

¹⁸ LR Tieslietu ministrijas mājaslapā sniegtā informācija par Briseles Ibis regulu. Pieejams: <https://www.tm.gov.lv/lv/cits/priekslukums-eiropas-parlamenta-un-padomes-regula-par-jurisdikciju-un-spridumu-atzisanu-un-izpild> [aplūkots 2017. gada 20. maijā].

¹⁹ Autore secinājumi darbojoties OCTA jomā, par pamatu ņemot privāto arhīvu – gan sadarbībā ar ārvalsts asistējošām sabiedrībām, gan arī tiesas spriedumiem. Autore nesniedz detalizētāku izklāstu attiecībā uz minētajiem secinājumiem ievērojot vienošanos, kas noslēgta ar uzņēmumu par konfidencialās informācijas neizpaušanu un darba ētikas pamatprincipiem.

²⁰ Hāgas konvencija. Latvijas Vēstnesis, 2000. gada 30. jūnijs, Nr. 244/246 (2155/2157).

²¹ Roma II regula. Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II): Oficiālais Vēstnesis, L 199, 2007. gada 31. jūlijs, 40./49.lpp.

²² Direktīvas 2009/103/EK 3. panta pirmais teikums.

arī uzsvērts, ka apdrošināšanas līgumam jāattiecas arī uz jebkuriem zaudējumiem vai miesas bojājumiem, kas izraisīti citu dalībvalstu teritorijā, saskaņā ar šo valstu tiesību aktiem.²³

Latvijā OCTA sistēma tika ieviesta 1997. gada 25. martā, un tās mērķis bija nodrošināt CSNg cietušo trešo personu interešu aizsardzību Latvijā un Zaļās kartes dalībvalstīs. Vēlāk, pēc iestāšanās ES, ievērojot ES direktīvu prasības, Latvijā tika pieņemts jauns likums, proti, OCTA likums, kas stājās spēkā 2004. gada 1. maijā. Šī likuma pamatmērķis ir aizsargāt CSNg cietušo personu intereses un reglamentēt tiesiskās attiecības starp transportlīdzekļu īpašniekiem, tiesīgajiem lietotājiem un apdrošinātājiem saistībā ar OCTA Latvijā un Zaļās kartes dalībvalstīs.

Līdzās minētajam likumam apdrošināšanas tiesiskās attiecības regulē “*Likums par apdrošināšanu*”²⁴ un “*Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likums*”.²⁵ Savukārt CSNg nodarīto zaudējumu kompensēšana cietušajam tiek paredzēta *Civillikumā*²⁶, jau iepriekš minētajā OCTA likumā un uz tā pamata izdotajos tiesību aktos, t.i. Ministru Kabineta noteikumos – *MK noteikumi Nr. 340*²⁷ un *MK noteikumi Nr. 331*²⁸, kas nosaka mantiskā un nemantiskā kaitējuma atlīdzināšanas kārtību OCTA lietu ietvaros, *Ceļu satiksmes likuma*²⁹ 44. pantā un *Kriminālprocesa*³⁰ 22. pantā, kā arī starptautiskajos normatīvajos aktos.

Būtiski atzīmēt, ka zaudējumu atlīdzināšanu par CSNg, kas notikuši kādā no Zaļās kartes sistēmas dalībvalstīm, un kuros zaudējumus radījis citas valsts transportlīdzeklis, bet cietušais vēlas saņemt zaudējumu atlīdzību CSNg valstī, regulē Zaļās kartes sistēmas *Iekšējie kārtības noteikumi (no angļu valodas - Internal Regulations)*³¹. Savukārt, ja kāds *EEZ valsts*³² *rezidents*³³ cieš CSNg citā EEZ valstī, ne savā rezidentvalstī (*no angļu valodas - visiting victims*), tad zaudējumu atlīdzināšanas kārtību nosaka Direktīva 2009/103/EC.

²³ Direktīvas 2009/103/EK 3. panta trešais teikums.

²⁴ Likums par apdrošināšanu: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 188/189 (1249/1250), 1998. gada 30. jūnijs.

²⁵ Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 124 (5442), 2015. gada 30. jūnijs.

²⁶ Civillikums: LR likums, Latvijas Vēstnesis, Nr. 187, 1937. gada 28. februāris.

²⁷ Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem: MK noteikumi Nr. 340, Latvijas Vēstnesis, Nr. 133 (5193), 2014. gada 10. jūlijs.

²⁸ Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem: MK noteikumi Nr. 331, Latvijas Vēstnesis, Nr. 80 (3238), 2005. gada 20. maijs.

²⁹ Ceļu satiksmes likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 274/276, 1997. gada 21. oktobris.

³⁰ Kriminālprocesa likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 74 (3232), 2005. gada 11. maijs.

³¹ The Internal Regulations were adopted by the General Assembly of the Council of Bureaux on the 30th of May 2002 in Rethymno (Crete). Latest Update in 2016. Pieejams: <http://cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=70222> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

³² EEZ ir iekļautas visas ES dalībvalstis, kā arī Islande, Lihtenšteina un Norvēģija. LR Ārlietu ministrijas sniegtā informācija. Pieejams: <http://www.mfa.gov.lv/component/content/article/2-uncategorised/42210-valstis> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

³³ Autore lieto jēdzienu “*rezidents*” šādā nozīmē – “kādas valsts pilsonis, kura pastāvīgā dzīves vieta ir citā valstī.” Spektors A. Tezauris. Mākslīgā intelekta laboratorija, 2009-2017. Pieejams: <http://termini.lza.lv/term.php?term=rezidents&list=rezidents&lang=LV> [aplūkots 2017. gada 20. aprīlī]. ES vārdnīcā šim jēdzienam tiek sniegta šāda definīcija: “Persona vai sabiedrība, kas dzīvo vai darbojas konkrētajā valstī.” Savukārt Ekonomikas skaidrojošā vārdnīcā tiek skaidrots: “Kādas valsts fiziska vai juridiska persona, kam ir pastāvīga uzturēšanās vieta ārvalstīs.” Akadēmiskā terminu datubāze AkadTerm. Pieejams: <http://termini.lza.lv/term.php?term=rezidents&list=rezidents&lang=LV> [aplūkots 2017. gada 20. aprīlī].

1.2. Pārrobežu raksturs OCTA darbības nozarē

1.2.1. Zaļās kartes sistēma

Kā to atzīmējusi J. Alfejeva, tad „Eiropā civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu ir pārrobežu raksturs vēl no 20. gadsimta 50-tajiem gadiem.”³⁴ Proti, 1949. gadā Londonā tika organizēta pirmā Eiropas apdrošināšanas organizācijas konference ar mērķi izveidot Starptautisko OCTA sistēmu. Minētajā konferencē tika izvirzīts priekšlikums - izveidot pastāvīgu komiteju, kura pārstāvētu visus nacionālos birojus, kas iekļauti šajā sistēmā. Tādējādi tika izveidota Biroju padome (*no angļu valodas - Council of Bureux*). Tajā pašā gadā Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomiskās Komisijas Iekšzemes transporta komitejas Autotransporta darba grupa (*no angļu valodas - the Working Party on Road Transport of the Inland Transport Committee*) izstrādāja *Rekomendāciju Nr. 5*³⁵, kas tika nosūtīta dalībvalstīm, uzaicinot tās pieprasīt no apdrošinātājiem segt trešo personu atbildības riskus attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanu, noslēdzot līgumus, kas nosaka vienotus un praktiskus noteikumus, tādējādi dodot iespēju transportlīdzekļu īpašniekiem un tiesīgajiem lietotājiem būt pietiekami apdrošinātiem, iebraucot valstīs, kur apdrošināšana pret šādiem riskiem ir obligāta.³⁶ Turklāt tajā tika norādīts, ka labākais veids, kā sasniegt šo mērķi, būtu ieviešot vienotus dokumentus, kas noteiktu noslēdzamo līgumu pamatprincipus starp dažādu valstu apdrošinātājiem.

Apstiprinot šo rekomendāciju, tika ieviests starptautiskais apdrošināšanas dokuments ar nosaukumu „Zaļā karte” (*no angļu valodas - Greencard*). Biroju padomes pirmajā oficiālajā plenārsēdē 1951. gadā valstu apdrošinātāju pārstāvji parakstīja Starpbiroja līgumu, veidojot sistēmu ar nosaukumu „Zaļās kartes sistēma”, „kuras mērķis bija atvieglot mehānisko transportlīdzekļu pārrobežas pārvietošanos, padarot iespējamu apdrošināt to īpašnieku civiltiesiskās atbildība risku atbilstoši kritērijiem, kādus izvirza apmeklētā valsts, un lai garantētu kompensāciju CSNg cietušajiem saskaņā ar tās valsts tiesībām, kur negadījums ir noticis.”³⁷

³⁴ Alfejeva J. Apdrošināšanas tiesības. Rīgā: Biznesa augstskola Turība, 2017, 87. lpp.

³⁵ Commission decision of 28 July 2003 on the application of Council Directive 72/166/EEC relating to checks on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles.(notified under document number C(2003) 2626). Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:192:0023:0039:EN:PDF> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

³⁶ Ibid.

³⁷ Alfejeva J. Apdrošināšanas tiesības. Rīgā: Biznesa augstskola Turība, 2017, 87. lpp.

Zaļās kartes sistēma nodrošina to, ka katrā dalībvalstī pastāv nacionālais birojs, kas ir atbildīgs par citu valstu transportlīdzekļu CSNg nodarīto zaudējumu lietu kārtošanu savā valstī un koordinē savas valsts transportlīdzekļu CSNg ārvalstīs nodarītā kaitējuma zaudējumu atlīdzināšanu. Visus Zaļās kartes sistēmas Nacionālos birojus pārstāv Biroja padome. Šobrīd Biroja padomē darbojas 47 valstu biroji (sk. pielikumu Nr. 1), tai skaitā arī Latvijas.

Biroja Padome ir izvirzījusi šādus mērķus: „1) nodrošināt transportlīdzekļu īpašnieku aizsardzību ārvalstīs attiecībā uz trešajai personai nodarītajiem zaudējumiem, kas radušies transportlīdzekļa vadītāja vainas dēļ izraisītajā CSNg; 2) nodrošināt CSNg cietušo mantiskās intereses gan ārvalstīs, gan CSNg cietušās personas rezidences valstī; 3) izvairīties no nepieciešamības transportlīdzekļu vadītājiem slēgt robežapdrošināšanas līgumu, šķērsojot to valstu robežas, kurās ir spēkā obligātā civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sistēma.”³⁸

Zaļo karšu sistēmas darbību un prasību kārtošanu galvenais regulējošais dokuments ir *Iekšējie kārtības noteikumi*³⁹. 2016. gadā šiem noteikumiem tika sniegts arī paskaidrojošais raksts (*no angļu valodas - Explanatory Memorandum of the Internal Regulations*⁴⁰), kas detalizēti skaidro katru normu un tās piemērošanu. Tajā apkopoti arī Biroja padomes Ģenerālās Asamblejas lēmumi.

Iekšējie kārtības noteikumi apraksta kārtību, kādā CSNg cietusī persona var saņemt zaudējumu atlīdzību CSNg valstī, ja tas ir noticis Zaļās kartes valstī un zaudējumus ir radījis citas valsts transportlīdzeklis. Iekšējie kārtības noteikumi arī paredz, ka katram apdrošinātājam Zaļās Kartes sistēmas valstī ir obligāti jānozīmē korespondents.

Tā, piemēram, CSNg valsts ir Latvijas teritorija, un cietusī persona ir no Latvijas, savukārt zaudējumu nodarītājs ir Vācijā reģistrēts transportlīdzeklis, un cietusī persona vēlas pieteikt zaudējumu atlīdzības pieteikumu un saņemt atlīdzību Latvijā. Vai, piemēram, CSNg notiek Latvijas teritorijā starp Vācijā un Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, un cietusī persona izvēlās pieteikt zaudējumu atlīdzības pieteikumu Vācijā.

³⁸ LTAB sniegtā informācija mājaslapā sadaļā „Zaļās kartes sistēma - mērķi”. Pieejams: <https://www.ltab.lv/octa-sistema/zalas-kartes-sistema/merki/> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

³⁹ The Internal Regulations were adopted by the General Assembly of the Council of Bureaux on the 30th of May 2002 in Rethymno (Crete). Latest Update in 2016. Pieejams: <http://cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=70222> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

⁴⁰ Council of Bureaux. Explanatory Memorandum of the Internal Regulations. Issued 2003 – Latest Update in 2015. Pieejams: <http://www.cobx.org/Content/Default.asp?PageID=13> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

1.2.2. OCTA direktīvas

Apvienojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 72/166/EEK, Direktīvu 84/5/EEC, Direktīvu 90/232/EEK, Direktīvu 2000/26/EK, kā arī Direktīvu 2005/14/EK, ar ko groza Padomes Direktīvas 72/166/EEK, 84/5/EEK, 88/357/EEK un 90/232/EEK un Direktīvu 2000/26/EK attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu lietošanu, skaidrības un praktisku iemeslu labad, tika veikta minēto direktīvu kodifikācija Direktīvā 2009/103/EC⁴¹, kas tika pieņemta 2009. gada 16. septembrī. Šīs direktīvas darbības teritorija, atšķirībā no Zaļās kartes sistēmas, ir visas EEZ valstis, tai skaitā arī Šveice.

Direktīva 2009/103/EC ne tikai paredz pienākumu dalībvalstīm veikt visus pasākumus, lai aizsargātu CSNg cietušo personu intereses un šo negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašniekus, bet arī atbilstoši šīs direktīvas preambulas 12. apsvērumam, tās vispārīgais mērķis ir nodrošināt negadījumos cietušo aizsardzību, garantējot tiem minimālo apdrošināšanas segumu.⁴²

Minētā direktīva regulē attiecības starp kompensācijas iestādēm, garantijas fondiem, apdrošinātājiem un to prasības kārtošanas pārstāvjiem, kā arī nosaka, ka katrai dalībvalstij ir jāizveido vai jāapstiprina informācijas centrs, lai cietusī persona varētu pieprasīt kompensāciju par tai nodarīto zaudējumu CSNg.⁴³

Tādējādi, līdzās Zaļās kartes sistēmai, dalībvalstīs tika izveidotas iestādes, kas pilda informācijas centra, garantijas fonda un kompensācijas iestādes funkcijas. Jānorāda gan, ka šīs funkcijas var pildīt gan Nacionālais birojs dalībvalstīs, gan arī tam speciāli pilnvarota valsts iestāde. Tā, piemēram, Vācijā šo funkciju pildīšanai ir izveidotas divas iestādes, respektīvi, - Zaļās kartes biroja funkcijas pilda - *Deutsches Büro Grüne Karte e. V.*, savukārt Informācijas centra - *GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG*. Bet, piemēram, Latvijā tā ir tikai viena iestāde, proti, Zaļās kartes biroja un informācijas centra funkcijas pilda LTAB.

Informācijas centrs tika izveidots, lai nepieciešamības gadījumā jebkura ieinteresētā persona varētu noskaidrot operatīvu informāciju par OCTA apdrošinātāju, kas tai nodrošinātu iespēju vērsties pie attiecīgā apdrošinātāja un iesniegt zaudējumu atlīdzības pieteikumu. Informācijas centrs arī sniedz iespēju saņemt zaudējumu kompensāciju tajos gadījumos, kad zaudējumus nodarījušais transportlīdzeklis nav apdrošinājis OCTA. Ātra zaudējumu

⁴¹ Direktīvas 2009/103/EK Preambulas pirmais apsvērums.

⁴² EST 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-359/14&language=lv> [aplūkots 2017. gada 5. aprīlī].

⁴³ Direktīvas 2009/103/EK 23. pants.

kompensācijas pieteikumu nokārtošana cietušās personas mītnes valstī tiek nodrošināta pat tādā gadījumā, ja zaudējumu nodarītājs vai tā OCTA ir no citas EEZ valsts.

Tostarp Direktīvā 2009/103/EC tiek norādīta kārtība, saskaņā ar kuru cietušās personas, kuras ir EEZ valsts rezidenti, kas cietuši CSNg ārzemēs (EEZ valstī) no ārvalstīs (EEZ valstī) reģistrēta un apdrošināta (tai skaitā arī no neapdrošināta) transportlīdzekļa, var saņemt atlīdzību savā valstī. Tā arī nosaka, ka katram apdrošinātajam jānozīmē savs prasību kārtošanas pārstāvis EEZ valstī un Šveicē.

Tā, piemēram, saskaņā ar Direktīvu 2009/103/EC, cietušajai personai ir tiesības vērsties ar prasību par zaudējumu atlīdzību pie attiecīgā apdrošinātāja, vai prasību kārtošanas pārstāvja Latvijā, ja CSNg ir noticis EEZ valstī vai Šveicē un cietusī persona ir no Latvijas un tā vēlas saņemt zaudējumu atlīdzību savā mītnes valstī, turklāt zaudējumu nodarītājs ir Polijā (EEZ valsts) reģistrēts un apdrošināts transportlīdzeklis vai arī tas nav vispār apdrošināts.

Savukārt, ja CSNg ir noticis ārpus EEZ vai Šveices, piemēram, Baltkrievijas teritorijā, un cietusī persona ir no Latvijas, tad cietušajam būs jāvēršas tiešā veidā pie Baltkrievijas apdrošinātāja, jo Direktīva 2009/103/EC neparedz tiesības vai pienākumus šāda veida prasības izskatīt cietušā mītnes valstī.

Turklāt, ja transportlīdzeklis ir reģistrēts ārpus EEZ, tai skaitā arī ārpus Zaļās kartes sistēmas valstīm, lai tas pārvietotos pa minētajām valstīm, tam ir jābūt noslēgtam robežlīgumam, kas derīgs EEZ.⁴⁴ Ja transportlīdzekļa vadītājs nevar uzrādīt derīgu robežlīgumu, kas izdots kādā no EEZ valstīm, tad uzskatāms, ka transportlīdzeklis uz CSNg brīdī nav apdrošināts, līdz ar to cietušajai personai zaudējumu atlīdzība izmaksājama no garantijas fonda.⁴⁵

Svarīgi atzīmēt, ka Direktīva 2009/103/EC nenosaka piemērojamo likumu attiecībā uz CSNg. Arī EST apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14 spriedumā pamatoti atzinusi, ka „nedz no Direktīvas 2009/103 teksta, nedz no tās mērķiem neizriet, ka tā būtu paredzēta kolīziju normu noteikšanai.”⁴⁶ Līdz ar to, apdrošinātājiem, nosakot atbildību un zaudējumu atlīdzības apmērus, kad negadījums ir noticis citā valstī vai arī tajā ir iesaistīts ārvalsts elements, atbildes uz piemērojamo likumu ir jāmeklē Hāgas konvencijā un Roma II regulā.

⁴⁴ OCTA likuma 6. pants.

⁴⁵ Direktīvas 2009/103/EK 25. pants.

⁴⁶ EST 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-359/14&language=lv> [aplūkots 2017. gada 5. aprīlī].

1.3. CSNg ar ārvalsts elementa līdzdalību

Kā norādījis *Dr.habil.iur. J. Bojārs*: „starptautiskās privāttiesībās nevar pastāvēt bez ārvalsts elementa līdzdalības, jo tas ir galvenais priekšnoteikums, kas nošķir nacionālās privāttiesības no starptautiskajām”.⁴⁷

Ņemot vērā to, ka ceļu satiksmē piedalās dažādās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi, secināms, ka arī OCTA sistēma nepastāv bez starptautiski privāttiesiska rakstura, tostarp bez ārvalsts elementa klātbūtnes.

„Ārvalsts elements var izpausties dažādi - kā tiesību subjekts (ārvalsts pilsonis, fiziska persona, kas domicilēta ārvalstī, ārvalstī reģistrēta juridiskā persona), kā tiesību objekts, kas atrodas ārvalstī, un visbeidzot kā ārvalstīs noticis juridisks fakts - tiesību normās paredzēts apstākļi, kas nodibina, groza vai izbeidz tiesiskās attiecības(...)”.⁴⁸ Turklāt kādā noteiktā gadījumā vienlaicīgi var pastāvēt vairāki ārvalsts elementi. Tā, piemēram, Spānijas teritorijā noticis CSNg, kurā iesaistīts Latvijā reģistrēts transportlīdzeklis, bet automašīnas vadītājs ir Lietuvas pilsonis. Minētajā piemērā, ļoti iespējams, var parādīties vēl arī citi papildus ārvalsts elementi, piemēram, CSNg varētu būt iesaistīti divi dažādās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi, un CSNg rezultātā cietušās personas *domicils*⁴⁹ ir vēl kāda cita valsts. Līdz ar to, rodas virkne ar dažādu elementu kopumu, kas rada saikni ar vairākām tiesību sistēmām. Tādā gadījumā, kā norāda A. Mieriņa, ārvalstu elements jāaplūko, nevis ņemot vērā tiesiskās attiecības struktūras elementus, bet tās reālo saikni ar vairākām tiesību sistēmām.⁵⁰ „Šādas saiknes noteikšanai tiek izmantoti piesaistes faktori.”⁵¹ Iepriekš minētajā piemērā par piesaistes faktoriem atzīstami – kaitējuma nodarīšanas vieta, pasažiera domicils, automašīnas vadītāja pilsonība un transportlīdzekļa reģistrācijas valsts. Piesaistes kritēriji, ņemot vērā faktiskos apstākļus, palīdz noskaidrot konkrētu starptautisko privāttiesību normu, lai noteiktu attiecīgajai tiesiskajai attiecībai piemērojamos tiesību aktus.

⁴⁷ Bojārs J. Starptautiskās privāttiesības I. Rīga: Zvaigzne ABC, 2010, 33. lpp.

⁴⁸ Strautiņš E. Ievads ārvalsts likuma piemērošanā. „Jurista Vārds” Nr. 30 (433), 2006. gada 1. augusts. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/140890-ievads-arvalsts-likuma-piemerosana/> [aplūkots 2017. gada 20. martā].

⁴⁹ *Domicils* - „Dzīves vieta (domicils) ir tā vieta, kur persona ir labprātīgi apmetusies ar tieši vai klusējot izteiktu nodomu tur pastāvīgi dzīvot vai darboties”. LR “Civillikuma” Ievada 7. pants. Latvijas Vēstnesis, Nr. 187, 1937. gada 28. februāris.

⁵⁰ Mieriņa A. Starptautiskās privāttiesības: ģenēze un sistēma. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds. 2015, 28. lpp.

⁵¹ Turpat, 28. lpp.

1.4. CSNg skaidrojums iekšzemes un pārrobežu aspektā

Autore neatrod Latvijas vārdnīcās skaidrojumu apzīmējumam „CSNg”. Tomēr, ielūkojoties ārzemju interneta portālu vārdnīcās, tiek atrasta šāda definīcija – „transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa ceļiem un kam notiek sadursme ar kādu citu transportlīdzekli vai objektu.”⁵² Šādi tas tiek definēts ļoti šaurā nozīmē, tādēļ autore uzskata, ka to ir nepieciešams aplūkot daudz plašākā aspektā.

LR *Ceļu satiksmes likumā*⁵³ ar jēdzienu „*ceļu satiksme*” apzīmē „attiecības, kas rodas, pārvietojoties pa ceļiem ar transportlīdzekļiem vai bez tiem”,⁵⁴ savukārt ceļu satiksmes dalībnieks ir „jebkura persona, kas atrodas uz ceļa vai tieši piedalās ceļu satiksmē.”⁵⁵ Autore secina, ka ar apzīmējumu „*satiksmes dalībnieks*” tiek apzīmēts gan transportlīdzekļa vadītājs, pasažieris, gājējs, riteņbraucējs, gan arī citas iesaistītās personas, kas piedalās ceļu satiksmē.

Lai gan OCTA likums nesniedz CSNg definīciju, šī jēdziena skaidrojums ir atrodams Ceļu satiksmes likumā, proti, „satiksmes negadījums ir ceļu satiksmē noticis nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens transportlīdzeklis un kura rezultātā cilvēks gājis bojā, viņam nodarīti miesas bojājumi vai arī nodarīti zaudējumi fiziskās vai juridiskās personas mantai vai videi, kā arī citā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, noticis negadījums, kurā iesaistīts transportlīdzeklis.”⁵⁶

Latvijas tiesu praksē ir skatīts jautājums attiecībā uz iepriekš minēto jēdzienu. Tā, piemēram, lietā Nr. SKC-369//2012⁵⁷ pastāvēja strīds, vai uzbraukšana šķērslim uz piebraucamā ceļa naftas termināla teritorijā, kas izveidojies stihiski, nodarot tam kaitējumu, ir uzskatāms par CSNg. Jānorāda gan, ka tiesa lietā vairāk vērtēja, vai šajā gadījumā vispār ir konstatējams CSNg. Civillietu departaments norādīja, ka negadījuma vieta tiek saistīta ar citu vietu, kur iespējama braukšana, nevis ar vietu, kas reglamentēta Ceļu satiksmes likumā. Turklāt tā uzsvēra, ka minētajā likumā netiek skaidrots jēdziens “*ceļu satiksmē noticis nelaimes negadījums*”, tomēr, saskaņā ar šo likumu, braukšana var notikt „*citā vietā*”. Likumā norādītais termins “*vieta*” tiek

⁵² Road traffic accident. Your Dictionary definition and usage example. Pieejams: <http://www.yourdictionary.com/road-traffic-accident> [aplūkots 2017. gada 7. maijā].

⁵³ Ceļu satiksmes likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 274/276, 1997. gada 21. oktobris.

⁵⁴ Ceļu satiksmes likuma 1. panta 5. punkts.

⁵⁵ Ceļu satiksmes likuma 1. panta 6. punkts.

⁵⁶ Ceļu satiksmes likuma 1. panta 7. punkts.

⁵⁷ Mantrovs V. Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse Sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās. Tiesu prakses apkopojums. Rīga, 2015, 22. lpp. Pieejams: <http://at.gov.lv/lv/judikatura/tiesu-prakses-apkopojumi/civiltiesibas/> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

saistīta ar to, ka tur ir iespējama braukšana.⁵⁸ Citā civillietā Nr. SKC-8/2014⁵⁹ tika atzīts, ka arī stāvvietā atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 1. panta 7. punktam ir formulējuma kā „*cita vieta*”, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana.

Latvijas apdrošināšanas sabiedrību praksē pastāv dažādi viedokļi attiecībā uz to, vai OCTA izpratnē negadījums, kas ir noticis stāvvietā, atverot stāvoša transportlīdzekļa vadītāja durvis un nodarot bojājumus citam blakus stāvošam transportlīdzeklim, kad neviens no transportlīdzekļiem nav atradies ceļu satiksmē, ir uzskatāms par CSNg. Lai arī starp apdrošināšanas sabiedrībām šajā jautājumā pastāv dažādi viedokļi, autore vairāk piekrīt tam, ka šāda veida negadījumi ir uzskatāmi par ceļu satiksmē notikušiem negadījumiem OCTA likuma izpratnē.⁶⁰

Jāatzīmē, ka arī tiesu praksē vel nav izkristalizējies viedoklis šajā jautājumā. Tomēr autore atrod, ka tiesu praksē ir skatīti šāda veida negadījumi. Tā, piemēram, jau iepriekš norādītajā lietā Nr. SKC-8/2014 tika vērtēts, vai no Ceļu satiksmes likuma viedokļa, kad abi transportlīdzekļi ir novietoti stāvēšanai un nepārvietošanas, bet kaitējums tiek nodarīts, transportlīdzekļa pasažierim atverot durvis, ir kvalificējams kā CSNg. Apelācijas instances tiesa savā spriedumā secināja, ka šāds negadījums ir atzīstams par apdrošināšanas gadījumu OCTA likuma izpratnē. Tomēr Civillietu departaments atzina, ka apelācijas instance nav pilnībā izvērtējusi šo jautājumu, līdz ar to spriedums tika atcelts un nodots jaunai izskatīšanai apelācijas instancē.⁶¹

Hāgas konvencijas izpratnē CSNg nozīmē „negadījumu, kurā iesaistīti viens vai vairāki transportlīdzekļi, kas paredzēti braukšanai pa ceļiem ar motora palīdzību vai bez, un kas ir saistīts ar satiksmi uz publiskiem ceļiem, sabiedrībai pieejamās teritorijās vai privātās teritorijās, kur pieejas tiesības dotas noteiktām personām.”⁶² No iepriekš minētā var secināt, ka šajā konvencijā jēdziens „ceļu satiksmes negadījums” tiek lietots plašākā nozīmē, proti, tas ietver gan motorizētu transportlīdzekli, gan arī tādu pārvietošanās līdzekli, kam nav motora, piemēram, velosipēdu, zirga pajūgu u.tml.

Ņemot vērā visu augstākminēto, autoresprāt, katrs negadījums, kurā ir iesaistīts viens vai vairāki transportlīdzekļi un kā rezultātā ir radies kaitējums trešajai personai, ir jāvērtē daudz plašākā nozīmē, izvērtējot visus konkrētajā lietā esošos pierādījumus un faktiskos apstākļus.

⁵⁸ Mantrovs V. Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse Sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās. Tiesu prakses apkopojums. Rīga, 2015, 22. lpp. Pieejams: <http://www.at.gov.lv> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

⁵⁹ Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 28. marta spriedums lietā Nr. C30483409/SKC-8/2014. Pieejams: <https://www.tiesas.lv/nolemumi/pdf/152754.pdf> [aplūkots 2017. gada 10. maijā].

⁶⁰ Autores privātais arhīvs darbojoties OCTA jomā.

⁶¹ Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 28. marta spriedums lietā Nr. C30483409/SKC-8/2014. Pieejams: <https://www.tiesas.lv/nolemumi/pdf/152754.pdf> [aplūkots 2017. gada 10. maijā].

⁶² Hāgas konvencijas 1. panta otrā daļa.

Autore arī uzskata, ka OCTA likumam ir jāpiedāvā CSNg definīcija, kas ļautu izvairīties no situācijām, kurās apdrošinātāji to interpretē dažādi. Tas nodrošinātu iespēju veidot vienotu praksi starp Latvijas apdrošinātājiem.

2. PĀRROBEŽU CSNG PIEMĒROJAMĀ LIKUMA NORMATĪVAIS REGULĒJUMS

2.1. Hāgas konvencija

2.1.1. Ieskats Hāgas konvencijas vēsturiskajā attīstībā

Jautājums par 1971. gada 4. maija Hāgas konvenciju par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu aktualizējās 1968. gada maijā, kad HCCH⁶³ desmitajā sesijā, pieņemot Apvienotās karalistes delegācijas priekšlikumu, Starptautisko privāttiesību Nīderlandes komisijai un Pastāvīgajam birojam tika uzdots pārbaudīt, vai 1968. gada vienpadsmitās vai nākamās sanāksmes darba kārtībā būtu lietderīgi iekļaut izskatīšanai jautājumu par jurisdikcijas pieņemšanu un piemērojamo likumu par tiesību aizskārumiem, kas radušies neatļautas darbības rezultātā (delikta un kvazidelikta gadījumos).⁶⁴

Pastāvīgais birojs, pieņemot šo lēmumu, sagatavoja pētījumu un 1969. gada janvārī nosūtīja Valdībām (*no angļu valodas - The Governments*) divus dokumentus – Memorandu, kas attiecas uz pretlikumīgām darbībām starptautiskajās privāttiesībās un aptaujas anketu. Papildus tam, Valdībām tika lūgts sniegt atbildes un klāt pievienot savus apsvērumus, kas vēlāk tika pārsūtīti Speciālās komisijas locekļiem uz apspriešanu.⁶⁵

Speciālā komisija atklāja, ka prettiesisko darbību lauks ir pārāk plaša mēroga un neviennozīmīgs, lai to varētu iekļaut vienā konvencijā. Līdz ar to, tika pieņemts lēmums primāri izpētīt CSNg un pēc tam produkta atbildību. Tieši šis Speciālās komisijas izvirzītais mērķis bija nākamais solis pie projekta „*Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu*” izstrādes. Tādēļ tika izvirzīts uzdevums - uz HCCH vienpadsmito sesijas plenārsēdī sagatavot galīgo tekstu. Tā tas arī notika un HCCH vienpadsmitās sesijas plenārsēdē Speciālā komisija iesniedza projektu ar nosaukumu „*Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo*

⁶³ Hāgas Starptautisko privāttiesību konference (Hague Conference on Private International Law (HCCH) – no angļu valodas) ir 1893. gadā dibināta starptautiska organizācija, kuras mērķis ir darboties, lai pakāpeniski vienādotu starptautisko privāttiesību normas, galvenokārt sarunu ceļā un izstrādājot starptautiskas konvencijas. 1955. gada 15. jūlijā spēkā stājās HCCH Statūti, kas paredz galvenos HCCH darbības virzienus starptautisko privāttiesību attīstībā. Līdz šim organizācija ir pieņēmusi 39 konvencijas un tajā ir 82 dalībvalstis un ES. Pieejams: <https://www.hcch.net/en/about> [aplūkots 2017. gada 16. aprīlī].

⁶⁴ Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970), p. 1. Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/expl19e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā].

⁶⁵ Ibid.

likumu”, kas tika apstiprināts. Lai gan projekta galvenā struktūra tika saglabāta, tomēr Speciālā komisija tajā veica arī vairākas izmaiņas.⁶⁶

Hāgas konvenciju par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu tika pieņemta 1971. gada 4. maijā, bet spēkā tā stājās 1975. gada 3. jūnijā. Pirmās valstis, kas šo konvenciju parakstīja nekavējoties, t.i. 1971. gada 4. maijā, bija Beļģija, Francija, Nīderlande, Portugāle un, gandrīz vienu mēnesi vēlāk, arī Luksemburga.

Hāgas konvencija ir atvērta parakstīšanai gan tām valstīm kas tika, gan arī tām, kas netika pārstāvētas HCCH vienpadsmitajā sesijā. Jānorāda gan, ka tā nav atvērta parakstīšanai pilnīgi visām valstīm, proti, saskaņā ar Hāgas konvencijas 18. panta pirmajā daļā minēto, tā ir atvērta parakstīšanai HCCH vienpadsmitās sesijas dalībnieci, Apvienoto Nāciju Organizācijas un šīs organizācijas specializētas aģentūras dalībnieci, vai Starptautiskās tiesas statūtu dalībnieci.⁶⁷ Turklāt, kā tiek norādīts Ārlietu ministrijas Dienesta informācijas 2000. gada 22. augusta paziņojumā Nr. 40/769–5933, tad saskaņā ar konvencijas 18. panta 4. daļu tā ir "...spēkā vienīgi attiecībās starp valsti, kas pievienojusies konvencijai, un tām dalībvalstīm, kas paziņojušas, ka pievienošanos pieņem."⁶⁸ Hāgas konvencijas 20. pantā tiek reglamentēts, ka tā ir spēkā piecus gadus no tās spēkā stāšanās datuma saskaņā ar 17. panta pirmo daļu, proti, sešdesmitajā dienā pēc 16. panta otrajā daļā minētā trešā ratifikācijas instrumenta nodošanas glabāšanā, pat attiecībā uz tām valstīm, kuras ir to ratificējušas vai tai pievienojušās vēlāk.⁶⁹ Un, ja nav saņemts kontrahenta oficiāls paziņojums par to, ka vienošanās vairs nav spēkā, tā tiek atjaunota ik pēc pieciem gadiem.⁷⁰

Līdz šim brīdim Hāgas konvenciju ir parakstījušas četrpadsmit ES valstis, no tām pievienojušās - Austrija, Beļģija, Čehijas Republika, Francija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Nīderlande, Polija, Slovākija, Slovēnija, Spānija, Horvātija. Kā jau autore norādīja iepriekš, tad Portugāle bija viena no pirmajām valstīm, kas Hāgas konvenciju parakstīja, tomēr tā līdz pat šim brīdim nav tai pievienojusies. Bez iepriekš minētajām ES valstīm, Hāgas konvencijas dalībvalstis ir arī Baltkrievija, Bosnija un Hercegovina, bijusī Dienvidslāvijas Republika Maķedonija, Melnkalne, Serbija un Šveice. (sk. pielikumu Nr. 2).

⁶⁶ Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970), p. 1-2. Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/exp119e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā].

⁶⁷ Hāgas konvencijas 16. panta pirmā daļa un 18. panta pirmā daļa.

⁶⁸ Ārlietu ministrija. Par konvencijas spēkā stāšanos. Dienesta informācija Nr. 40/769–5933. Rīgā, 2000. gada 22. augustā. Pieejams: <https://www.vestnesis.lv/ta/id/10183-par-konvencijas-speka-stasanos> [aplūkots 2017. gada 20. martā].

⁶⁹ Hāgas konvencija. Latvijas Vēstnesis, 2000. gada 30. jūnijs, Nr. 244/246 (2155/2157).

⁷⁰ Hāgas konvencijas 20. panta pirmais teikums. Autores redakcija.

Latvijā Hāgas konvencija tika pieņemta un apstiprināta 2000. gada 15. jūnijā ar Saeimas izdotu likumu „Par 1971. gada 4. maija Hāgas konvenciju par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu”⁷¹, savukārt spēkā tā stājās 2010. gada 15. oktobrī.

2.1.2. Hāgas konvencijas mērķis un būtība

Viens no Hāgas konvencijas primārajiem mērķiem ir nodrošināt skaidrus, precīzus un viegli piemērojamus noteikumus, lai noteiktu kādi tiesību akti ir piemērojami attiecībā uz CSNg.⁷² Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī Hāgas konvencijas preambulā norādīto, proti, „Valstis, kas parakstījušas šo Konvenciju, vēloties ieviest kopīgus noteikumus par likumiem, kuri piemērojami ārpuslīgumiska rakstura civiltiesiskai atbildībai, kas iestājas CSNg rezultātā (...)”⁷³, ir skaidri saprotams, ka Hāgas konvencija attiecas tikai un vienīgi uz CSNg piemērojamā likuma noteikšanu. Līdz ar to, secināms, ka šo konvenciju nepiemēro gadījumos, kad ir jānosaka jurisdikcija, spriedumu atzīšana un izpilde.

Lai arī Hāgas konvencijas izvirzītais mērķis kalpo kā paraugs jebkurai ieinteresētajai personai, tomēr jāuzsver, ka tas jo īpaši nozīmīgs ir gan personām, kuras cietušas zaudējumus kādā konkrētā CSNg, gan arī apdrošinātājiem, kam šis kaitējums būs jāatlīdzina. Tādēļ svarīgi noskaidrot, kādi valsts tiesību akti piemērojami jautājumos par atbildības un atlīdzības apmēra noteikšanu. Pretējā gadījumā var rasties netaisnīgs rezultāts, kad cietusī persona var saņemt vai nu apdrošināšanas izmaksas atteikumu vai arī neatbilstošu zaudējumu atlīdzību, bet ļaunākajā gadījumā var rasties nepieciešamība izskatīt strīdu tiesā civiltiesiskā kārtībā, kas var radīt vienai no pusēm arī papildus finansiālus zaudējumus.

Svarīgi atzīmēt, ka Hāgas konvencija darbojas attiecībā uz visu CSNg iesaistīto personu loku, proti, transportlīdzekļa vadītāju, pasažieri, kā arī cietušo, kas CSNg vietā atrodas ārpus transportlīdzekļa. Tomēr pastāv arī izņēmumi, uz kuriem šī konvencija neattiecas. Tā, piemēram, Hāgas konvencija neattiecas uz transportlīdzekļu ražotāju, pārdevēju vai remontētāju, kā arī trešo personu atbildību, izņemot transportlīdzekļa īpašnieka vai uzdevuma devēja atbildību.⁷⁴ Pie tam, Hāgas konvencija neattiecas uz īpašnieka vai jebkuras citas personas atbildību par satiksmei

⁷¹ Hāgas konvencija. Latvijas Vēstnesis, 2000. gada 30. jūnijs, Nr. 244/246 (2155/2157)

⁷² Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970). Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/exp119e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā].

⁷³ Hāgas konvencija. Latvijas Vēstnesis, 2000. gada 30. jūnijs, Nr. 244/246 (2155/2157)

⁷⁴ Hāgas konvencijas 2. panta 1.un 3. daļa.

pieejama ceļa uzturēšanu vai par tā lietotāju drošību⁷⁵, vai arī regresa prasībām starp ceļu satiksmes negadījumā atbildīgajām personām⁷⁶ un citiem šīs konvencijas 2. pantā minētajiem ierobežojumiem. Turklāt Hāgas konvencija nav piemērojama strīdos, kas radušies līgumattiecībās, kas izriet no minētās konvencijas 1. panta 1. daļas, proti „Šī Konvencija nosaka likumus, kuri piemērojami ārpuslīgumiska rakstura civiltiesiskai atbildībai, kas iestājas CSNg rezultātā, lai kādā procesuālā kārtā tā arī tiek realizēta.”⁷⁷ Šādi secinājumi tika norādīti arī lietā Nr. *SKC-413/2007*⁷⁸, kurā tika skatīts strīds par kravai nodarīto zaudējumu atlīdzību pēc starptautiska autopārvadājuma līguma. Jāuzsver, ka šajā lietā Civillietu departaments atzina, ka apelācijas instance nebija ņēmusi vērā to, ka Hāgas konvencija netiek piemērota līgumattiecībām. Secināms, ka apelācijas instance nepamatoti atsaucās uz minēto konvenciju.

2.1.3. Piemērojamā likuma noteikumi Hāgas konvencijā

Hāgas konvencija tieši neļauj pusēm izvēlēties piemērojamo likumu, līdz ar to pastāv virkne noteikumu, kas ņemami vērā, piemērojot to. Svarīgi atzīmēt, lai kādi būtu piemērojamie likumi, nosakot atbildību, Hāgas konvencijā tiek uzsvērts, ka vērā ņemami ir tie ceļu satiksmes noteikumi, kas bija spēkā CSNg vietā un brīdī.⁷⁹ Turklāt Hāgas konvencija paredz, ka piemērojamie likumi jo īpaši nosaka: (1) atbildības pamatu un apmēru; (2) pamatu atbrīvošanai no atbildības, jebkuru atbildības ierobežojumu un jebkuru atbildības dalījumu (.); (4) zaudējumu veidus un apmēru; (...).⁸⁰

Pamatnoteikums par Hāgas konvencijas piemērojamo likumu ir ietverts minētās konvencijas 3. pantā, kas nosaka, ka „piemērojamie likumi ir tās valsts iekšējie likumi, kurā satiksmes negadījums noticis.”⁸¹ Tā, piemēram, ja CSNg ir noticis Baltkrievijas teritorijā starp Baltkrievijā reģistrētu transportlīdzekli un Latvijā reģistrētu transportlīdzekli, tad saskaņā ar iepriekš minēto pantu tiks piemēroti Baltkrievijas tiesību akti. No minētā piemēra izriet, ka piesaistes faktors ir CSNg vieta, respektīvi, - valsts, kur neatļautā darbība notikusi un, kur ir iestājušās kaitīgās sekas. Tas nozīmē, ka šajā gadījumā būs jāpiemēro tās valsts tiesiskie un reglamentējoši normatīvie akti, kurā CSNg noticis.

⁷⁵ Hāgas konvencijas 2. panta 2. daļa.

⁷⁶ Hāgas konvencijas 2. panta 4. un 5. daļa.

⁷⁷ Hāgas konvencijas 1. panta 1. daļa.

⁷⁸ Civillietu departamenta 2007. gada 23. maija spriedums lietā Nr. *SKC-413/2007* (C30280504). Pieejams: http://www.at.gov.lv/files/uploads/files/archive/departament1/2007/cd230307_1.doc [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

⁷⁹ Hāgas konvencijas 7. pants, autores redakcija.

⁸⁰ Hāgas konvencijas 8. pants.

⁸¹ Hāgas konvencijas 3. pants.

Iepriekš minētajā piemērā ar piemērojamā likuma un vietas noteikšanu jautājumi nerodas, jo pārsvarā CSNg neatļautās darbības un kaitīgo seku iestāšanās vieta atbilst tai vietai, kur negadījums izraisīts. Tomēr ir situācijas, kurās CSNg izraisīšanas vieta ir viena valsts, bet kaitīgās sekas ir iestājušās citā valstī. Šādos gadījumos var rasties grūtības noskaidrot, kuras valsts tiesību akti tiks piemēroti – vai tās valsts, kur CSNg ir noticis, vai arī tās valsts, kur iestājušās kaitīgās sekas? Lai risinātu šādu izņēmuma gadījumu, kad šīs divas vietas atšķiras, HCCH vienpadsmitās sesijas plenārsēdē tika pieņemts lēmums kā noteicošo kritēriju izvēlēties CSNg vietu, proti, notikuma vietu, kur tiek izdarīta prettiesiskā darbība, kas ir daudz vienkāršāk noskaidrojama.⁸² Kā viens no piemēriem Hāgas konvencijas izskaidrojošajā ziņojumā tiek norādīts gadījums, kur Francijā reģistrēts transportlīdzeklis, pārvadājot gāzi Beļģijas teritorijā, eksplodēja simts metru attālumā no Luksemburgas robežas, tādējādi radot kaitējumu arī Luksemburgas teritorijā. Saskaņā ar Hāgas konvenciju šajā gadījumā netiks piemēroti Luksemburgas tiesību akti, bet gan Beļģijas, respektīvi, tiks piemērots tās valsts likums, kur neatļautā darbība notika.⁸³

Papildus iepriekš minētajam, Hāgas konvencijas pamatnoteikumam pastāv arī šādas vērā ņemamas apakš kategorijas – transportlīdzekļa reģistrācijas valsts un *pastāvīgā dzīvesvieta*⁸⁴ personām un personu grupām kādā konkrētā situācijā, kad tas ir saistīts ar atšķirīgu juridisko vidi vietā, kur CSNg noticis. Šie izņēmumi pastāv attiecībā uz Hāgas konvencijas 3. panta noteikumiem, un tie tiek norādīti minētās konvencijas 4. pantā.

Hāgas konvencijas 4. pants var atcelt 3. panta pamatnoteikumu attiecībā uz CSNg vietu pamatojoties uz diviem kritērijiem: 1) vai CSNg tiek iesaistīts viens vai vairāki transportlīdzekļi, un, 2) vai CSNg iesaistītās personas ir a) transportlīdzekļa vadītājs, īpašnieks vai jebkuru citu persona, kas kontrolē transportlīdzekli vai kam ir tiesības uz to, neņemot vērā viņu pastāvīgo dzīvesvietu, b) cietušais, kas ir pasažieris vai c) cietušais, kas CSNg vietā atrodas ārpus transportlīdzekļa.⁸⁵

Lai gan Hāgas konvencijas 4. pants kopumā izskatās visai sarežģīts, jo tas satur virkni izņēmumus attiecībā uz 3. panta pamatnoteikumu, tomēr svarīgi atcerēties, ka tas balstās uz

⁸² Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970), p. 14. Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/expl19e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā]. Tekstā – Hāgas konvencijas izskaidrojošais ziņojums.

⁸³ Ibid. 14. p.

⁸⁴ Termins „*pastāvīgā dzīvesvieta*” tiek lietots Hāgas konvencijā tulkojumā no angļu valodas „*habitual residence*”. I. Kucina gan norāda, ka nepiekrīt šāda veida termina lietojumam. Izdarot vairākus apsvērumus, I. Kucina ierosina angļu valodas terminu „*habitual residence*” tiesību aktos latviešu valodā lietot kā „*parastā dzīvesvieta vai rezidence*”, kam autore pilnībā piekrīt. Kucina I. Bērnu pārrobežu prettiesiskās pārvietošanas vai aizturēšanas civiltiesiskiem aspektiem: starptautisko, Eiropas un Latvijas nacionālo tiesību dimensijā. Promocijas darbs. Rīga, 2011, 28.-29. lpp.

⁸⁵ Hāgas konvencijas 4. pants.

pamatprincipu par piemērojamo likumu. Lai vieglāk būtu izprotami šie izņēmuma gadījumi, turpmāk darba autore augstākminētos kritērijus apskatīs tuvāk, kā arī norādīs attiecīgus piemērus. Izvēle par piemērojamo likumu attiecībā uz minētajiem kritērijiem tiks skaidrota secīgi, kā tas tiek norādīts Hāgas konvencijā.

Pirmais izņēmums attiecībā uz 3. panta noteikumu ir gadījums, kad CSNg ir iesaistīts tikai viens transportlīdzeklis, kas nav reģistrēts valstī, kurā noticis negadījums. Šādā situācijā transportlīdzekļa reģistrācijas valsts iekšējie likumi tiks piemēroti atbildības noteikšanai attiecībā uz: „transportlīdzekļa vadītāju, īpašnieku vai jebkuru citu personu, kas kontrolē transportlīdzekli vai kam ir tiesības uz to, neņemot vērā viņu pastāvīgo dzīvesvietu; cietušo, kas ir pasažieris, un kura pastāvīgā dzīvesvieta nav valstī, kurā noticis CSNg un cietušo, kas CSNg vietā atrodas ārpus transportlīdzekļa, un kura pastāvīgā dzīvesvieta ir transportlīdzekļa reģistrācijas valsts.”⁸⁶ Turklāt, ja ir divi vai vairāki cietušie, piemērojamie likumi tiek noteikti ikvienam no viņiem atsevišķi.⁸⁷ Kā piemēru autore norāda uz šādu situāciju - transportlīdzekļa vadītājs, kura pastāvīgā dzīvesvieta ir Latvijā, ar Beļģijā reģistrētu transportlīdzekli iebrauc žogā Francijas teritorijā. CSNg cieš transportlīdzeklī esošais pasažieris, kura pastāvīgā dzīvesvieta ir Beļģija. Šajā gadījumā, attiecībā uz atbildības noteikšanu, tiks piemēroti Beļģijas valsts tiesību akti, respektīvi, tiks ņemti vērā tās valsts likumi, kurā iesaistītais transportlīdzeklis ir reģistrēts. Secināms, ka par piesaistes faktoru šajā situācijā tiek noteikta transportlīdzekļa reģistrācijas valsts. Hāgas konvencijas izskaidrojošā ziņojumā norādīts, ka šādam kritērijam tika dota priekšroka tādēļ, ka transportlīdzekļu reģistrācijas valsts pārstāv vietu, kurā saplūst vairāki piesaistes faktori.⁸⁸

Savukārt, ja CSNg ir iesaistīti divi vai vairāki transportlīdzekļi, piemērojamie likumi tiek noteikti ikvienam no viņiem atsevišķi. Šādā gadījumā Hāgas konvencijas 4. panta „a” punkta noteikumi tiek piemēroti vienīgi tad, ja visi transportlīdzekļi ir reģistrēti vienā un tajā pašā valstī. Šāds nosacījums ļauj izvairīties no *lex loci*⁸⁹ piemērošanas. Tā, piemēram, Latvijas tiesību akti tiks piemēroti situācijā, kad CSNg noticis Spānijā teritorijā starp diviem Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem. Līdz ar to, secināms, ka šajā gadījumā nozīme ir nevis tam, kurā valsts teritorijā CSNg noticis, bet gan tam, kurā valstī abi transportlīdzekļi ir reģistrēti, turklāt minētajā pantā tiek pievienots noteikums, ka visiem negadījumā iesaistītajiem transportlīdzekļiem ir jābūt

⁸⁶ Hāgas konvencijas 4. panta „a” punkta pirmais teikums.

⁸⁷ Hāgas konvencijas 4. panta „a” punkta otrais teikums.

⁸⁸ Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970), p. 15. Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/expl19e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā]. Tekstā - Hāgas konvencijas izskaidrojošais ziņojums.

⁸⁹ No latīņu valodas - negadījuma vietas likums, citiem vārdiem tās valsts likums, kurā ir nodarīts delikts.

reģistrētiem vienā un tajā pašā valstī. Tādējādi ir skaidri saprotams, ka tas neattieksies uz gadījumu, kurā CSNg ir noticis Spānijas teritorijā starp Latvijā reģistrētu transportlīdzekli un Spānijā reģistrētu transportlīdzekli.

Hāgas konvencijas 4. panta „c” apakšpunkts piemērojams tad, „ja CSNg ir iesaistīta viena vai vairākas personas, kas CSNg vietā atrodas ārpus transportlīdzekļa vai līdzekļiem, un tās var būt atbildīgas.”⁹⁰ Šajā gadījumā pastāv izņēmums par labu valsts tiesību aktiem, kurā ir nodarīts delikts (*lex loci*), ar nosacījumu, „ja visu šo personu pastāvīgā dzīvesvieta ir transportlīdzekļa reģistrācijas valsts.”⁹¹

Jāatzīmē, ka Hāgas konvencijas noteikumi ir piemērojami arī tādos gadījumos, kad CSNg ir noticis valstī, kas nav pievienojusies šai konvencijai. Proti, ja CSNg notiek Igaunijas teritorijā (nav Hāgas konvencijas dalībvalsts), kurā iesaistīti transportlīdzekļi, kas reģistrēti Latvijā, tad šādā situācijā, saskaņā ar Hāgas konvencijas 4. pantu, tiks piemēroti Latvijas tiesību akti. Savukārt, ja Igaunijas teritorijā notiek CSNg starp Latvijā un Baltkrievijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, tad tiks piemērots Igaunijas valsts likums, neņemot vērā to, ka Igaunija nav Hāgas konvencijas dalībvalsts. To nosaka arī minētās konvencijas 11. pants, proti „Konvencija tiek piemērota, pat ja piemērojamie likumi nav Konvencijas dalībvalsts likumi.”⁹² Bet, ja CSNg notiek Latvijas teritorijā starp diviem Igaunijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, tad saskaņā ar Hāgas konvencijas 13. pantu, Igaunijas valstij nebūs pienākums piemērot šo konvenciju.

Nereti CSNg zaudējumi var tikt nodarīti arī mantai, kas pārvadāta transportlīdzeklī. Lai šādās situācijās nerastos strīds par piemērojamo likumu, Hāgas konvencijā tam ir veltīts atsevišķs pants. Minētās konvencijas 5. pants mantas iedala divās kategorijās, atkarībā no tā, kam manta piederējusi. Ja manta piederējusi pasažierim vai uzticēta tā gādībai, tad atbildība par mantai nodarīto kaitējumu tiks noteikta pēc tā likuma, kas piemērojams atbildības noteikšanai attiecībā uz pasažieri, kurš ir cietušais. Savukārt par kaitējumu, kas nodarīts mantai, kas vesta transportlīdzeklī, bet nepieder pasažierim, kurš ir cietušais, atbildības noteikšanai tiks piemērots tas pats likums, kas nosaka atbildību attiecībā uz transportlīdzekļa īpašnieku.⁹³

No visa augstākminētā, secināms, ka Hāgas konvencijas 4., tai skaitā arī 5. pants, ir piemērojami tikai attiecībā uz reģistrētiem transportlīdzekļiem. Tomēr ir CSNg, kuros ir iesaistīts transportlīdzeklis, kam būtu jābūt reģistrētam, bet tas nav reģistrēts, vai, iespējams, ka to nemaz nav pienākums reģistrēt, vai tas varētu būt arī nemotorizēts transportlīdzeklis, piemēram,

⁹⁰ Hāgas konvencijas 4. panta „c” apakšpunkts.

⁹¹ Hāgas konvencijas 4. panta „c” apakšpunkts.

⁹² Hāgas konvencijas 11. panta 2. teikums.

⁹³ Hāgas konvencija 5. pants. Autores redakcija.

velosipēds, pajūga transports utt. Ir arī tādi gadījumi, kad transportlīdzeklis ir reģistrēts vairākās valstīs, kā tas ir, piemēram, Kanādā, kur kravas automašīnas tiek reģistrētas katrā valstī, kuras tās šķērso.⁹⁴ Šādiem gadījumiem Hāgas konvencijas 6. pants norāda, ka reģistrācijas valsts likumus aizstāj tās valsts iekšējie likumi, kurā šie transportlīdzekļi parasti atrodas.⁹⁵ Jānorāda gan, ka Hāgas konvencijas izskaidrojošā ziņojumā tiek uzsvērts, ka šādam piesaistes kritērijam ir jābūt objektīvam, nosakot piemērojamo likumu attiecībā uz šiem transportlīdzekļiem.⁹⁶ Identisks noteikums attiecas uz gadījumu, kad ne transportlīdzekļa īpašnieka, ne personas, kuras valdījumā vai kontrolē transportlīdzeklis atrodas, ne transportlīdzekļa vadītāja pastāvīgā dzīvesvieta ceļu satiksmes negadījuma brīdī nav transportlīdzekļa reģistrācijas valsts.⁹⁷

2.2. Roma II regula

2.2.1. Roma II regulas vispārīgs raksturojums

Autore piekrīt A. Mieriņas apgalvojumam, ka „būtībā nedalāmu starptautisko privāttiesību normu kopumu līgumsaistību un ārpuslīgumisko saistību jautājumos ES līmenī veido trīs tiesību instrumenti”⁹⁸, respektīvi, Roma I regula, Roma II regula un Briseles Ibis Regula.

EST spriedumā apvienotajās lietās C-359/14 un C-475/14 tiek uzsvērts, ka no Romas I un Romas II regulas 1. pantiem izriet, ka „ar tām saskaņo tiesību aktus, kas piemērojami līgumsaistībām civillietās un komercietās - attiecīgi līgumiskām un ārpuslīgumiskām saistībām - gadījumos, kas saistīti ar tiesību normu kolīziju. Šo divu kategoriju saistībām piemērojamās tiesību aktus ir jānosaka atbilstoši kādai no šo abu regulu tiesību normām, tomēr neskarot Romas I regulas 23. un 25. pantu, kā arī Romas II regulas 27. un 28. pantu.”⁹⁹

Secināms, ka Roma I un Roma II regula attiecībā uz līgumsaistību un ārpuslīgumisko saistību jautājumiem norāda uz piemērojamiem tiesību aktiem kādā konkrētā strīdā. Tomēr, kā

⁹⁴ Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970), p. 25. Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/expl19e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā]. Tekstā - Hāgas konvencijas izskaidrojošais ziņojums.

⁹⁵ Hāgas konvencijas 6. pants.

⁹⁶ Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970), p. 25. Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/expl19e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā]. Tekstā - Hāgas konvencijas izskaidrojošais ziņojums.

⁹⁷ Ibid. 25.p.

⁹⁸ Mieriņa A. Romas I un Romas II regulas piemērotība internetā nodibinātām līgumiskām un ārpuslīgumiskām saistībām. Jurista vārds, Nr. 43 (742), 2012. gada 23. oktobris. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/252221-romas-i-un-romas-ii-regulas-piemerotiba-interneta-nodibi%20natam-ligumiskam-un-arpusligumiskam-saistibam/> [aplūkots 2017. gada 4. maijā].

⁹⁹ EST 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās C 359/14 un C 475/14. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-359/14&language=lv> [aplūkots 2017. gada 5. aprīlī].

tiek norādīts iepriekš minētajā spriedumā, tad „tajās ietvertie jēdzieni “līgumsaistības” un “ārpuslīgumiskas” saistības ir jāinterpretē autonomi, principā sasaucoties ar šo regulu sistēmu un mērķiem.”¹⁰⁰ Vērā ņemama ir arī šo regulu savstarpējās piemērošanas saskanība, kā arī Briseles Ibis Regula, kuras noteikumi norāda uz tiesu, kurā prasība ir jāiesniedz. Turklāt Briseles Ibis regulas 5. pantā tiek īpaši nošķirtas lietas saistībā ar līgumiem, neatļautām darbībām un kvazideliktiem.¹⁰¹

Līgumattiecības Roma I regulas izpratnē OCTA jomā pastāv starp apdrošinātājiem un apdrošinājuma ņēmējiem. Turklāt, kā to atzinusi arī EST augstāk norādītajā spriedumā, tad „apdrošinātāja pienākums segt apdrošinātā civiltiesisko atbildību attiecībā pret cietušo izriet no līguma ar apdrošināto, nosacījumi, kādos apdrošinātājs var īstenot negadījumā cietušā tiesības attiecībā pret negadījuma izraisītājiem, ir noteikti tās valsts tiesībās, kuras piemērojamas apdrošināšanas līgumam, kas noteiktas atbilstoši Romas I regulas 7. pantam.”¹⁰²

Turpretim, starp apdrošināšanas sabiedrībām vai apdrošināšanas ņēmējiem un cietušajām personām pastāv ārpuslīgumiskās saistības, respektīvi, ja apdrošināšanas ņēmējs izraisa CSNg, kurā tiek nodarīts kaitējums trešajai personai, būs piemērojama nevis Roma I regula, bet Roma II regula.

Arī apdrošinātāju savstarpējām regresa prasībām ir piemērojams Roma II regulas regulējums. To apstiprina gan EST ģenerālvokāta M. Szpunar paustais viedoklis ikgadējā konferencē par ES tiesībām apdrošināšanas jomā,¹⁰³ gan arī EST izdarītie secinājumi spriedumā apvienotajās lietās C-359/14 un C-475/14.

Kolīziju normas, kas izriet no ārpuslīgumiskām saistībām, katrā ES dalībvalstī paredzēja atšķirīgu regulējumu nacionālajās tiesību normās līdz brīdim, kad 2007. gada 11. jūlijā stājās spēkā Roma II regula, kas kopš 2009. gada 11. janvāra tiek piemērota visās ES dalībvalstīs, izņemot Dāniju.¹⁰⁴

Roma II regulas mērķis ir harmonizēt kolīziju normas, kas izriet no ārpuslīgumiskām attiecībām, paredzot, kuras valsts likums tiks piemērots attiecībā uz ārpuslīgumiskām saistībām, kas izriet no notikumiem, kas rada kaitējumu. Minētās regulas izpratnē kaitējums ietver sevī visas sekas, kas izriet no neatļautas darbības, netaisnas iedzīvošanās, *negotiorum gestio* (darbībām bez

¹⁰⁰ EST 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās C 359/14 un C 475/14. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-359/14&language=lv> [aplūkots 2017. gada 5. aprīlī].

¹⁰¹ Turpat.

¹⁰² Turpat.

¹⁰³ Autores privātais arhīvs darbojoties OCTA jomā.

¹⁰⁴ Roma II regula. Preambulas 40. apsvēruma un 1.panta 4.punkts.

pienācīga pilnvarojuma) vai *culpa in contrahendo* (sarunām pirms līguma slēgšanas).¹⁰⁵ Turklāt šo regulu piemēro arī ārpuslīgumiskām saistībām, kas vel nav radušās, bet varētu rasties.¹⁰⁶

Romas II regulas 3. pants nosaka: „visus šajā regulā minētos tiesību aktus piemēro neatkarīgi no tā, vai tie ir vai nav kādas dalībvalsts tiesību akti.”¹⁰⁷ Secināms, ka kolīziju norma var norādīt ne tikai uz dalībvalsts, bet arī uz jebkuras valsts likumiem.

Tomēr svarīgi atzīmēt, ka, piemērojot kādas konkrētas valsts tiesību aktus, jāievēro tiesas valsts prevalējošās imperatīvās tiesību normas. Šāda aizsargājošā atruna ir ietverta Roma II regulas 16. pantā.¹⁰⁸ Tas nozīmē, ka dalībvalstu tiesām tiek piešķirtas tiesības nepiemērot ārvalsts likumus, ja ar to piemērošanu tiek ierobežotas tiesas valsts imperatīvās tiesību normas.

Autore piekrīt A. Mieriņai, kas norāda, ka „Romas II regulā ietvertie noteikumi regulē visai plašu jautājumu loku”.¹⁰⁹ Turklāt ārpuslīgumisku saistību jēdziens katrā dalībvalstī ir atšķirīgs, tādēļ tas būtu jāsaprot kā autonomi jēdzieni, tostarp ietverot atbildību neatkarīgi no vainas.¹¹⁰

Romas II regulā tiek norādīta piemērojamo tiesību aktu joma, respektīvi, piemērojamajos tiesību aktos saskaņā ar šo regulu reglamentē: a) atbildības pamatu un apjomu, ietverot arī to personu noteikšanu, no kurām var prasīt atbildību par to veiktajām darbībām; b) pamatojumu atbrīvošanai no atbildības, atbildības ierobežošanai un atbildības sadalei, c) kaitējuma esamību, būtību un novērtējumu vai pieprasāmo tiesisko aizsardzību; (...).¹¹¹

Roma II regula tiek piemērota arī attiecībā uz CSNg radīto kaitējumu. Līdz ar to, nākamajā apakšnodaļā autore uzmanību vērsīs uz minētās regulas 4. panta noteikumiem. Šo pantu var iedalīt trijās daļās, proti, 1) vispārēji noteikumi, 2) noteikumi, kas attiecas uz pastāvīgo mītnesvietu, 3) izņēmumu klauzula, kuras autore skaidros secīgi, kā tas tiek norādīts minētajā pantā.

¹⁰⁵ Roma II regulas 2. panta 1. punkts.

¹⁰⁶ Roma II regulas 2. panta 2. punkts.

¹⁰⁷ Roma II regulas 3. pants.

¹⁰⁸ Roma regula 16. pants.

¹⁰⁹ Mieriņa A. Romas I un Romas II regulas piemērotība internetā nodibinātām līgumiskām un ārpuslīgumiskām saistībām. Jurista vārds, Nr. 43 (742), 2012. gada 23. oktobris. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/252221-romas-i-un-romas-ii-regulas-piemerotiba-interneta-nodibinatam-ligumiskam-un-arpusligumiskam-saistibam/> [aplūkots 2017. gada 4. maijā].

¹¹⁰ Roma II regulas 11. apsvērumi.

¹¹¹ Roma II regulas 15. pants.

2.2.3. Piemērojamā likuma noteikumi attiecībā uz CSNg radīto kaitējumu Roma II regulā

Roma II regulas 4. pants nosaka tās valsts tiesību aktus, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, kuras izriet no neatļautas darbības jeb kvazidelikta (piemēram, personai tiek nodarīts kaitējums CSNg rezultātā). Minētā panta pirmais punkts nosaka vispārējo noteikumu, proti: „Ja vien šajā regulā nav paredzēts kas cits, tiesību akti, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām, kuras izriet no neatļautas darbības, ir tās valsts tiesību akti, kurā radies kaitējums (*lex loci damni*¹¹²), neatkarīgi no tā, kurā valstī iestājies notikums, kas radījis kaitējumu, un neatkarīgi no tā, kurā valstī vai kurās valstīs radušās netiešas minētā notikuma sekas.”¹¹³ Secināms, ka piemērojami tiesību akti ir nosakāmi pamatojoties uz to kaitējuma rašanās vietu. Tā, piemēram, Roma II regulas 4. pants tiks piemērots gadījumā, kad CSNg notiek Igaunijas teritorijā starp Latvijā un Igaunijā reģistrētiem transportlīdzekļiem. Šādā situācijā piemērojamo tiesību aktu pamatā būs CSNg valsts likums, respektīvi, Igaunijas valsts likums.

Attiecībā uz gadījumu, ja prettiesiskās darbības rezultātā ir radies kaitējums vairākās valstīs, tad saskaņā ar iepriekš minētā panta pirmo punktu, piemērojami būs visu to valstu tiesību akti, kurās kaitējums ir radies, ņemot vērā kaitējuma ciešāko saistību ar konkrēto valsti.

Roma II regulas Preambulas 14. apsvērumā tiek norādīts, ka šajā regulē ir paredzēts ne tikai „vispārējais noteikums, bet arī īpaši noteikumi un, dažos gadījumos, "izņēmuma klauzula", kas ļauj atkāpties no minētajiem noteikumiem, ja visi lietas apstākļi skaidri liecina, ka neatļautā darbība ir acīm redzami ciešāk saistīta ar kādu citu valsti.”¹¹⁴

Tā, piemēram, Roma II regulas 4. panta 2. punktā paredzēts izņēmums *lex loci damni*¹¹⁵ principam, proti, „ja pārkāpēja un cietušā dzīvesvieta ir vienā un tajā pašā valstī laikā, kad kaitējums radies, ir viena un tā pati pastāvīgā mītnes valsts, tad piemēro minētās valsts tiesību aktus.”¹¹⁶

Savukārt otrs izņēmums tiek norādīts Roma II regulas 4. panta 3. punktā, kas ļauj atkāpties no minētā panta 1. un 2. punkta noteikumu piemērošanas, proti, „ja visi lietas apstākļi skaidri liecina, ka neatļautā darbība ir acīm redzami ciešāk saistīta ar citu valsti”.¹¹⁷ Šādā gadījumā tiek piemēroti attiecīgās valsts likumi. Tādējādi, kā to pamatoti ir atzinusi arī EST apvienotajās lietās

¹¹² Roma II regulas Preambulas 15. apsvēruma.

¹¹³ Roma II regulas 4. panta 1. punkts.

¹¹⁴ Roma II regulas Preambulas 14. apsvēruma.

¹¹⁵ No latīņu valodas - valstī, kur radies tiešais kaitējums.

¹¹⁶ Roma II regulas 4. panta 2. punkts.

¹¹⁷ Roma II regula 4. panta 3. punkts.

Nr. C 359/14 un C 475/14, „balstoties uz visciešākās saistības principu un šādu elastīgu pieeju, iespējams atrisināt kaitējuma lokalizācijas vietas noteikšanas problēmas.”¹¹⁸

2.3. Romas II regula un Hāgas konvencijas mijiedarbība un atšķirīgās iezīmes.

2.3.1. Romas II regula un Hāgas konvencijas mijiedarbība

Roma II regulas preambulas 36. apsvērumš nosaka: "To starptautisko saistību ievērošana, ko uzņēmušās dalībvalstis, nozīmē, ka šai regulai nevajadzētu skart starptautiskās konvencijas, kurās viena vai vairāk dalībvalstis ir puses laikā, kad pieņem šo regulu (...)"¹¹⁹ Savukārt 28. panta 1. punkts: „Šī regula neskar tādu starptautisku konvenciju piemērošanu, kuru puses šīs regulas pieņemšanas laikā ir viena vai vairākas dalībvalstis un kurās ir paredzēti noteikumi par tiesību normu kolīziju attiecībā uz ārpuslīgumiskām saistībām.”¹²⁰

Hāgas konvencija pieder pie Roma II regulas 28. panta 1. punktā norādītajām konvencijām. Līdz ar to, kā to ir atzinis arī Ģenerālvokāts N. Jēskinena savos secinājumos lietā Nr. C-22/12 un C-277/12, tad, „(...) ja Hāgas konvencija regulas pieņemšanas laikā bija saistoša gan dalībvalstīm, gan trešajām valstīm, ietvertajai tiesību normu kolīzijai ir jābūt prioritātei salīdzinājumā ar regulas normām visās valstīs, kuras ir ratificējušas minēto konvenciju (...).”¹²¹

Tādējādi ES dalībvalstis, kas ir arī Hāgas konvencijas dalībvalstis, un, kas būs iesniegušas Eiropas Komisijai paziņojumu par to, ka tajās ir spēkā Hāgas konvencija, ārpuslīgumiskajām saistībām (piemēram, tādām, kas izriet no CSNg) piemēros tikai Hāgas konvenciju. Savukārt pārējās ES dalībvalstis, izņemot Dāniju, piemēros Roma II regulu. Turpretim, ja ES valstis, kas nebūs paziņojušas par Hāgas konvencijas piemērošanu gadījumos, kad viena no iesaistītajām valstīm ir paziņojusi, bet otra nav, attiecīgi piemēros Romu II regulu.

Autore atrod, ka Latvijas tiesu prakse sniedz piemēru par Hāgas konvencijas un Roma II regulas mijiedarbību. Proti, civillietā Nr. *SKC-90/2015*¹²², kurā SIA „UGO AUTO”2010. gada

¹¹⁸ EST 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās Nr. C-359/14 un C-475/14. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-359/14&language=lv> [aplūkots 2017. gada 5. aprīlī].

¹¹⁹ Romas II regulas Preambulas 36. apsvērumš.

¹²⁰ Romas II regulas 28. pants.

¹²¹ Ģenerālvokāta Jēskinena N. secinājumi, kas sniegti 2013. gada 11. jūlijā lietā nr. C-22/12 un lietā nr. C-277/12. Pieejams: http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30d5d6e46f13fcd04898bc94a9d774d53f04.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyKaNb0?doclang=LV&text=&pageIndex=0&docid=139423&cid=306050 [aplūkots 2017. gada 10. maijā].

¹²² Civillietu departamenta 2015.gada 1.jūlija spriedums lietā Nr. SKC-90/2015 (C30631610). Pieejams: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ma-neEDAJG4J:at.gov.lv/files/files/skc-90-2015.doc+&cd=1&hl=lv&ct=clnk&gl=lv> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

27. septembrī cēla tiesā prasību pret apdrošināšanas akciju sabiedrību „ERGO Latvija” (turpmāk tekstā – Atbildētājs, arī AAS ”ERGO Latvija”) par apdrošināšanas atlīdzības piedziņu.

Lietas faktiskie apstākļi bija šādi: 2009. gada 2. aprīlī uz autoceļa Lietuvas Republikā notika CSNg, kurā Lietuvas pilsoņa vadītais transportlīdzeklis (turpmāk tekstā – trl A vadītājs) iebraucot automaģistrāles pretējā braukšanas joslā sadūrās ar Lietuvas pilsoņu automašīnu, kura pēc neilga laika ietriekusies Latvijas pilsoņa vadītā kravas automašīnā (turpmāk tekstā – trl C vadītājs). Ukmerģes rajona apriņķa prokuratūras lēmumā tika norādīts, ka par CSNg izraisītāju tika atzīts trl A vadītājs. SIA „UGO AUTO” (turpmāk tekstā – Prasītāja) vērsās ar pieteikumu par zaudējumu atlīdzināšanu AAS „ERGO Latvija”, kas tai atteica izmaksā, pamatojot to, ka trl C vadītājs, pretēji Lietuvas Ceļu satiksmes noteikuma 133. pantam, nav izvēlējis attiecīgajam ceļa posmam atbilstošu braukšanas ātrumu, kā rezultātā nav laikus ievērojis notikušo CSNg un apstājies. Savukārt Prasītāja norādīja, ka apdrošināšanas sabiedrības apsvērumiem nav juridiskas nozīmes, jo Lietuvas tiesībsargājošās iestādes likumā noteiktā kārtībā nekonstatēja trl C vadītāja vainu šajā negadījumā. Prasītāja prasību bija pamatojusi ar Latvijas tiesību normām, kā arī tiesvedības laikā atsaucās uz Roma II regulu. Savukārt Atbildētāja ieskatā, piemērojamā likuma noteikšanai attiecībā uz ārpuslīgumiska rakstura civiltiesisko atbildību, kas iestājas CSNg rezultātā, bija jāvadās no Hāgas konvencijas un Lietuvas Republikas likumiem.

No iepriekš minētā ir redzams, ka šajā lietā ir iesaistīts ārvalsts elements – Lietuvas Republika – vieta, kur radies kaitējums, Lietuvā reģistrēti transportlīdzekļi un Lietuvas pilsoņi. Secināms, ka tiesai izskatot lietu, uzmanība būtu jāvērs uz kolīziju normām.

No lietas materiāliem izriet, ka pirmās instances tiesa savā spriedumā atsaucās tikai uz Latvijas tiesību normām, kas nozīmē, ka tā nebija pievērsusi uzmanību kolīziju normām un atsaucās uz Latvijas valsts iekšējām tiesību normām. Arī otrās instances tiesa, izskatot apelācijas sūdzību, pievienojās pirmās instances tiesas sprieduma motivācijai, turklāt tā atzina, ka atbildētāja ar savām faktiskajām darbībām ir izdarījusi izvēli piemērot Latvijas materiālo tiesību normas, kas atbilst Roma II regulas 14. pantam.

Lieta tika izskatīta kasācijas instancē, kur Civillietu departaments atzina, ka spriedums ir atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesai. Civillietu departaments savos argumentos norādīja, ka visos gadījumos ārvalsts likuma piemērošanai ir jāizriet no likuma tā plašā izpratnē - Latvijai saistošu starptautisko līgumu, tieši piemērojamo ES tiesību aktu vai arī nacionālo tiesību normām. Roma II regulas preambulas 36. apsvērumā norāda uz starptautisko saistību ievērošanu, ko uzņēmušās dalībvalstis, kas nozīmē, ka Roma II regulai nevajadzētu skart

starptautiskās konvencijas, kurās viena vai vairāk dalībvalstis ir puses laikā, kad pieņem šo regulu (...). Ņemot vērā, ka Hāgas konvencija pieder pie starptautiskajām konvencijām, uz kurām dota norāde Romas II regulas 28. pantā, tad tā ir piemērojama Latvijā, tostarp arī konkrētajā lietā. Ievērojot to, ka Hāgas konvencija tieši neļauj pusēm izvēlēties piemērojamo likumu, tiesai, izšķirot strīdu, vispirms bija jānoskaidro minētās konvencijas un Roma II regulas savstarpējā mijiedarbība, kas netika darīts. Tikai pēc tam, kad konkrētajām tiesiskajām attiecībām noteiktas piemērojamās materiālo tiesību (Latvijas un/vai ārvalsts) normas, var lemt par to, vai Prasītāja ir tā persona, kurai CSNg dēļ ir nodarīti zaudējumi un kurai pienākas apdrošināšanas atlīdzība, kā arī par apdrošinātāja pienākumu izmaksāt zaudējumu atlīdzību.¹²³

Šī lieta norāda uz to, ka nedz apdrošinātāji, nedz arī tiesas nedrīkst ignorēt kolīziju normas un to mijiedarbību, izskatot lietu, kurai ir pārrobežu raksturs. Šajā gadījumā jānorāda, ka kolīziju normas ignorēja pirmās instance tiesa. Tomēr pozitīvu piemēru parādīja Augstākās tiesas tiesneši, kas pamatoti nonāca pie secinājumiem, ka gadījumos, kuros parādās ārvalsts elements, ir jāvadās no piemērojamā likuma noteikšanas saskaņā ar Roma II regulu un Hāgas konvencijas CSNg piemērojamo likumu normām, turklāt sākotnēji ir jānoskaidro šo pārnacionālo tiesību aktu savstarpējā mijiedarbība.

2.3.2. Atšķirīgās iezīmes starp Hāgas konvenciju un Roma II regulu

Roma II regula, tāpat kā Hāgas konvencija, neparedz noteikumus kāda konkrēta strīda izšķiršanai. Tās primārais uzdevums ir sniegt norādi strīdā iesaistītajām pusēm uz tās valsts tiesību aktiem, kas būs piemērojami un visciešāk saistāmi attiecībā uz konkrēto lietu. Tomēr, atšķirībā no Hāgas konvencijas, Roma II regula paredz, ka puses var arī savstarpēji vienoties par piemērojamiem tiesību aktiem.¹²⁴

Proti, Roma II regulas 14. panta 1. punkts noteic, ka puses var vienoties attiecināt uz ārpuslīgumiskām saistībām tiesību aktus pēc savas izvēles. Jau iepriekš minētajā tiesas spriedumā lietā Nr. SKC-90/2015 (C30631610) tika atzīts, ka, ja kāda no pusēm ar savām faktiskajām darbībām ir izteikusi izvēli piemērot Latvijas materiālo tiesību normas atbilstoši Roma II regulas 14. panta 1. punktam, ir nepieciešams vienoties par piemērojamiem tiesību aktiem rakstiski vai

¹²³ Civillietu departamenta 2015.gada 1.jūlija spriedums lietā Nr. SKC-90/2015 (C30631610). Pieejams: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ma-neEDAjG4J:at.gov.lv/files/files/skc-90-2015.doc+&cd=1&hl=lv&ct=clnk&gl=lv> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

¹²⁴ Roma II regulas 14. panta 1. punkta „a” apakšpunkts.

mutiski. Ja nav notikusi šāda vienošanās, tad tiesai nav arī pamata vērtēt pušu brīvprātīgas vienošanās esamību, jo tas nebūtu atbilstošs faktiskajiem apstākļiem.¹²⁵

Varētu uzskatīt, ka CSNg iesaistītajām pusēm šāda vienošanās un izvēle nemaz nav nepieciešama, jo piemērojamā likuma noteikšana tiek atstāta apdrošinātāju vai tiesas ziņā. Tomēr autore, darbojoties OCTA jomā, atrod situāciju, kurā saskata sava veida savstarpējo vienošanos starp pusēm par piemērojamiem tiesību aktiem uzreiz pēc negadījuma. Šāda vienošanās starp pusēm rodas, kad tiek izlemts jautājums attiecībā uz to, kā fiksēt CSNg apstākļus. Tā, piemēram, CSNg notiek Latvijas teritorijā starp Latvijā un Lielbritānijā reģistrētiem transportlīdzekļiem. Ņemot vērā, ka saskaņā ar Lielbritānijas likumdošanu un praksi, ja CSNg nav cietušas personas, ir pieļaujams neizsaukt policiju un nav obligāti aizpildāma Eiropas CSNg paziņojums¹²⁶ jeb praksē pielietotais nosaukums – „*Saskaņoto paziņojums*”, tad abas puses vienojas negadījumu fiksēt uz rūtiņu lapas, kurā norāda negadījuma aprakstu, shēmu, un abas puses to paraksta. Secināms, ka puses pēc CSNg tādā veidā pašas ir izdarījušas izvēli attiecībā uz piemērojamiem tiesību aktiem. Protams, šī izvēle tika izdarīta tikai attiecībā uz negadījuma apstākļu fiksēšanas veidu, kas nenorāda, ka konkrētajā situācijā tiks piemērots arī pušu izvēlētais likums.

Savukārt, atšķirībā no Roma II regulas, Hāgas konvencijā šāda atkāpe, respektīvi, vienošanās par piemērojamo likumu, netiek iekļauta. Šveices tiesību zinātnu profesors T.K. Graziano norāda, ka uzskati, kas tika izteikti akadēmiskajā literatūrā un jurisprudencē no valstīm, kas ir Hāgas konvencijas pusē, ļoti daļās jautājumā par to, vai minētās konvencijas piemērošanu var izslēgt pēc vienošanās un tā vietā izvēlēties valsts tiesību akti. Daži uzskata, ka Hāgas konvencija izslēdz vienošanos par piemērojamiem tiesību aktiem, bet citi atkal, ka šāda vienošanās ir iespējama. Vēl cita grupa secina, ka šis jautājums būtu izskatāms saskaņā ar *lex fori* (tiesas valsts likumu, kur prasība iesniegta).¹²⁷

Gan Roma II regulā, gan Hāgas konvencijā ir paredzēta atkāpe attiecībā uz *lex loci delicti commissi*¹²⁸ principa noteikumiem. Tomēr, ja Roma II regulā šī atkāpe ir vienkārša un tieša, tad Hāgas konvencijā tā ir mazliet sarežģītāka. Proti, Roma II regulā tiek norādīts: „ja personai, ko uzskata par atbildīgu un cietušajai personai, laikā, kad kaitējums radies, patstāvīgā mītnesvieta ir

¹²⁵ Civillietu departamenta 2015.gada 1.jūlija spriedums lietā Nr. SKC-90/2015 (C30631610). Pieejams: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ma-neEDAJG4J:at.gov.lv/files/files/skc-90-2015.doc+&cd=1&hl=lv&ct=clnk&gl=lv> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

¹²⁶ Ulf D.Lemor „Road Accidents – The Victim's Guide to Europe” (Principles of liability, MTPL – legislation and jurisdiction in 38 European Countries) - Updated Third Edition (AVUS, 2008), p. 139.

¹²⁷ Graziano K.T. The Rome II regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives. *Nederlands Internationaal Privaatrecht (NIPR) 2008*, 425-429. p. 3. Pieejams: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:44599/ATTACHMENT01> [aplūkots 2017. gada 4. maijā].

¹²⁸ No latīņu valodas – tās valsts tiesību akti, kur notikusi prettiesiskā darbība.

vienā un tajā pašā valstī, piemēro minētās valsts tiesību aktus”¹²⁹, nevis *lex loci delicti commissi*. Savukārt Hāgas konvencijas 4. pantā tiek noteikti īpaši izņēmuma noteikumi piemērojamam likumam attiecībā uz CSNg vietas valsts likumu, kurus autore tuvāk apskatīja šī darba ietvaros 2. nodaļas 2.1.4. apakšnodaļā.

¹²⁹ Roma II regulas 4. panta 2. punkts.

3. APTAUJAS ANKETAS DATU ANALĪZE UN INTERPRETĀCIJA

3.1. Aptaujas anketas nozīme

Lai noskaidrotu, vai, meklējot piemērojamo likumu, Latvijas apdrošināšanas sabiedrības savā praksē izmanto Hāgas konvenciju un Roma II regulu, autore izstrādāja aptaujas anketu (sk. Pielikumu Nr. 3). Anketa tika sastādīta ar mērķi noskaidrot, kādas problēmas rodas apdrošināšanas sabiedrībām, saskaroties ar abiem starptautiskajiem tiesību aktiem. Apkopojot iegūtos datus, autorei būs iespēja analizēt būtiskākos problēmjaudājumus, kas skar apdrošināšanas sabiedrības saistībā ar likuma piemērošanu par CSNg, kas attiecās uz pārrobežu lietām.

Ar interneta portāla *www.visidati.lv* starpniecību aptaujas anketas tika nosūtītas desmit Latvijas apdrošināšanas sabiedrībām. Aptauja norisinājās laika posmā no 10.04.2017. – 10.05.2017. No izsūtītajām desmit anketām tikai piecas saņemtas atpakaļ aizpildītas. Tā kā aptaujas anketas bija aizpildāmas anonīmi, sniegtās atbildes tiek grupētas un numurētas pēc to saņemšanas kārtības. (sk. pielikumu Nr. 4).

3.2. Iegūto datu interpretācija

Vērtējot iegūtos rezultātus, autorei nākas atzīt, ka apdrošināšanas sabiedrības nav izrādījušas atbilstošu interesi par aptaujas anketas aizpildīšanu. Par to liecina, pirmkārt, atpakaļ saņemto aizpildīto anketu skaits. Otrkārt, arī sniegtās atbildes anketās ir īsas un nav izsmeļošas. Aptaujas anketā ar nolūku tika iekļauts arī jautājums, uz kuru atbilde nebija obligāti jāsniedz. Uz šo jautājumu atbilde tika sniegta tikai vienā aptaujas anketā. Tomēr, jāatzīst, ka arī piecās aptaujas anketās sniegtās atbildes autorei ļauj izdarīt secinājumus. Tādēļ autore ir pateicīga tiem respondentiem, kas atsaucās un piedalījās aptaujā.

Aptaujas anketas pirmajos divos jautājumos autore vēlējās noskaidrot, kādā laika posmā personas, kuras cietušas CSNg, vēršas pie apdrošinātājiem, lai saņemtu zaudējumu atlīdzību.

Salīdzināšanai šis jautājums tika sadalīts divās daļās – pirmajā jautājumā tika lūgts sniegt atbildi par tiem CSNg, kas notikuši Latvijas teritorijā, bet otrajā jautājumā – par ārvalstīs notikušiem CSNg. Šāds sadalījums autorei palīdz noskaidrot, vai personas, kuras cietušas CSNg ārvalstīs, vēršas pie apdrošinātājiem līdzīgi kā tajos gadījumos, ja CSNg būtu noticis Latvijas teritorijā.

Sniegtās atbildes uz pirmo jautājumu norāda uz to, ka personas, kurām Latvijas teritorijā CSNg rezultātā radušies zaudējumi, pie apdrošinātājiem vēršas gan nedēļas laikā, gan pēc nedēļas, gan arī pēc mēneša. Līdzīgas atbildes sniegtas arī uz otro jautājumu. Tikai viens no respondentiem mainījis atbildi no „līdz nedēļai” uz „pēc nedēļas”.

Ņemot vērā, ka apdrošināšanas sabiedrībām katrā valstī ir asistējošās kompānijas, kā arī pastāv nacionālie biroji un informācijas centri, tad, autoreseprāt, šīs atbildes arī varēja sakrist. Cietušās personas prasību citā valstī var iesniegt tādā pašā kārtībā, kā tas būtu gadījumā, ja CSNg būtu noticis šo personu mītnes valstī.

Nākamie jautājumi aptaujas anketā apdrošināšanas sabiedrībām tika uzdoti par Hāgas konvencijas un Roma II regulas piemērošanu.

Anketas 3.; 4. un 9. jautājumā autore vēlējās noskaidrot vai, cik bieži un kādos gadījumos apdrošināšanas sabiedrībām savā praksē nākas piemērot Hāgas konvenciju un Roma II regulu.

To, ka savā praksē tiek piemērota Hāgas konvencija, norādīja visi respondenti. Tomēr, vairums no tiem atzina, ka to piemēro vai nu ļoti retos gadījumos, vai reti. Tikai viens respondents norādīja, ka to savā praksē pielieto bieži.

Jautājums, uz kuru nebija obligāti jāsniedz atbilde, bija par to, kādos gadījumos tiek piemērota Hāgas konvencija. Tā kā uz šo jautājumu atbildēja tikai viens respondents, tad viņa atbilde bija, ka Hāgas konvencija tiek piemērota gadījumos, kad CSNg iesaistīts viens vai divi transportlīdzekļi citā valstī.

Jānorāda, ka plašākas atbildes tika sniegtas jautājumā par Roma II regulas piemērošanu. Tā, piemēram, viens no respondentiem atzina, ka Roma II regula viņu praksē vispār netiek piemērota. Cits respondents norādīja, ka to piemēro tikai tajos gadījumos, kad CSNg noticis ārpus Latvijas teritorijas, bet vēl kāds respondents atbildēja, ka to piemēro lietās, kurās cietusī persona nav apmierināta ar pieņemto lēmumu. Saņemta arī atbilde, ka Roma II regula tiek piemērota sadarbībā ar ārvalstu pārstāvjiem. Tomēr bija arī tāda atbilde, uz kuru autore vēlas vērst īpašu uzmanību. Vienā no anketām tika norādīts, ka parasti tiek piemēroti vienkāršāki likumi un normatīvie akti, kas attiecas uz pirmstiesas prasību noregulēšanu, proti, Iekšējie kārtības noteikumi un Sestā Direktīva. Kā jau autore to iepriekš darbā norādīja, tad šie tiesību akti netiek piemēroti kolīziju normu noteikšanai.

Lai noskaidrotu, ar kādām problēmām apdrošināšanas sabiedrības saskaras, piemērojot Hāgas konvenciju vai Roma II regulu, autore uzdeva sabiedrībām atvērtu jautājumu.

Par Hāgas konvencijas piemērošanu divi respondenti norādīja, ka šajā jautājumā problēmu viņiem neesot. Kāds cits respondents pieļāva, ka problēmas varētu rasties, tomēr nenorādīja, kādas tieši. Tikai viens respondents atzina, ka problēma ar Hāgas konvencijas piemērošanu rodas tajā brīdī, kad cietusī persona nevēlas pieņemt atšķirības likumus, kas pastāv dažādās valstīs.

Savukārt, par Roma II regulas piemērošanu četri respondenti norādīja, ka problēmas ar tās piemērošanu tiem neesot radušās un tikai vienam respondentam bijušas situācijas, kurās ir nācies saskarties ar problēmu, proti, regulas interpretāciju.

Darba autore vēlējās arī noskaidrot, vai apdrošināšanas sabiedrībām ir nācies saskarties ar tiesu procesiem, kas saistīti ar Hāgas konvencijas un Roma II regulas piemērošanu. Pozitīvi uz šo jautājumu atbildēja tikai viens respondents, kura pieredze ir saistīta ar tiesu procesu par Hāgas konvencijas piemērošanu. Kas attiecas uz Roma II regulas piemērošanu, tad nevienam no respondentiem apdrošināšanas sabiedrības darbības laikā nav nācies saskarties ar tiesu procesiem par to.

Apdrošināšanas sabiedrībām tika jautāts arī par to, kādus papildus avotus tās izmanto attiecībā uz Hāgas konvencijas un Roma II regulas piemērošanu. Daži respondenti norādīja, ka papildus tiek izmantots gan internets, gan literatūras un tiesu prakses materiāli, kāds cits atbildēja, ka papildus informācija netiek meklēta, bet vēl kāds respondents norādīja, ka nav bijusi tāda nepieciešamība. Bija arī atbilde, ka tiek piemēroti vietējie likumi.

Autorei bija svarīgi noskaidrot apdrošināšanas sabiedrību viedokli par to, vai Hāgas konvencijai nepieciešams izdot komentārus, skaidrojumus vai vadlīnijas. Divi respondenti norādīja, ka tādas nepieciešamības nav, savukārt, pārējie trīs respondenti uzskata, kad tādi būtu nepieciešami.

Šajā gadījumā autore gan vēlas norādīt, ka Hāgas konvencijai ir sniegts paskaidrojošais ziņojums angļu valodā. Tātad, ja rodas nepieciešamība pēc papildus informācijas, apdrošināšanas sabiedrības var meklēt atbildes uz interesējošiem jautājumiem šajā ziņojumā. Jāmin gan, ka šis ziņojums ir izdots vairāk kā 40 gadus atpakaļ. Līdz ar to, autore uzskata, ka šo ziņojumu būtu nepieciešams pārskatīt, lai pielāgotu to mūsdienu pārrobežu CSNg aktualitātēm.

Anketā bija jautājums par to, vai apdrošināšanas sabiedrības izmanto kādus papildus avotus gadījumos, kad radusies nepieciešamība izskatīt strīdu par piemērojamo likumu CSNg. Uz šo jautājumu tika sniegtas dažādas atbildes. Vienā gadījumā respondents atbildi uz šo jautājumu nevarēja sniegt, jo, pēc viņa domām, šāds jautājums jāuzdod juristiem. Divi respondenti atzina, ka papildus tie konsultējas ar LTAB, prasību kārtošanas pārstāvjiem vai ārvalstu kolēģiem. Cits

respondents norādīja, ka tiek izmantoti arī tiesu prakses materiāli. Viens no respondentiem atbildēja, ka tiek izmantota ceturtnā direktīva vai valsts vietējie tiesību akti.

Un atkal autore vēlas norādīt, ka šāda rīcība no apdrošinātāju puses nav pareiza. Vispirms apdrošināšanas sabiedrībām ir jānoskaidro mērķis, kas noteikts starptautiskajos tiesību aktos, un tikai pēc tam šie tiesību akti jāpielieto savā praksē attiecīgajā lietā.

Autorei bija svarīgi noskaidrot, vai apdrošināšanas sabiedrības uzskata, ka CSNg cietušās personas ir pietiekami informētas par pārrobežu CSNg piemērojamo likumu. Četri respondenti atbildēja, ka nav pietiekami informētas, bet viens respondents norādīja, ka ne vienmēr.

Kā pēdējo apdrošināšanas sabiedrībām autore uzdeva jautājumu, vai tām nācies saskarties ar vēl kādām problēmām saistībā ar pārrobežu CSNg piemērojamo likumu. Tikai viens respondents norādīja, ka ar problēmām nesaskaras.

Savukārt pārējie respondenti norādīja, ka saskaras ar papildus problēmām saistībā ar pārrobežu CSNg piemērojamo likumu. Kāds no respondentiem norādīja, ka problēmas saistās ar to, ka katrā valstī ir dažādas zaudējumu aprēķināšanas metodes, kā arī atlīdzināmās zaudējumu pozīcijas ir atšķirīgas. Cits - cietušās personas neapstrīd apdrošinātāju pieņemtos lēmumus, proti, cietušajām personām pietiek ar informācijas sniegšanu un izskaidrošanu no apdrošinātāju puses, tomēr pastāv gadījumi, kuros tiek iesaistīta tiesas palīdzība. Saņemta arī atbilde, ka problēmas tiek saistītas ar citas valsts likuma nepieņemšanu, jo īpaši no cietušo personu puses. Pēdējais no respondentiem norādīja, ka ar problēmām nākas dažreiz saskarties, tomēr nenorādīja, ar kādām tieši.

Apkopojot anketās sniegtās atbildes, autore secina, ka apdrošinātājiem pastāv maldīgs priekšstats par starptautiskajiem tiesību aktiem, to mērķiem un nozīmi. Turklāt sniegtās atbildes daļēji apstiprināja arī darba autores izvirzīto hipotēzi. Tiek secināts, ka apdrošinātāji piemēro starptautiskos normatīvos aktus neatbilstoši to mērķiem. Līdz ar to, autore vēlas rosināt apdrošināšanas sabiedrības izvēlēties starptautiskos tiesību aktus pēc to piekritības, atbilstoši to mērķiem un nozīmei. Tas palīdzētu aizsargāt CSNg cietušo trešo personu intereses, un nodrošinātu cietušajām personām tiesības saņemt atbilstošu zaudējumu atlīdzību par kaitējumu, kas tām radies CSNg rezultātā. Tāds arī ir svarīgākais OCTA mērķis.

KOPSAVILKUMS

Bakalaura darba izstrādes procesā autore izvirzīja vairākas atziņas un formulēja šādus secinājumus un priekšlikumus:

1. Kopš personām piešķirtas tiesības uz brīvu pārvietošanos, arvien straujāk pieaug ceļu satiksmes intensitāte, kas, diemžēl palielina arī CSNg skaitu. Lai pasargātu cietušo personu intereses no tādiem gadījumiem, kuros kaitējumu nodarījušai pusei nepietiek līdzekļu zaudējumu atlīdzināšanai, tika izveidota OCTA sistēma. Nodarītos zaudējumus cietušajai personai sedz apdrošināšanas kompānija, nevis atbildīgā transportlīdzekļa vadītājs vai īpašnieks.
2. Ceļu satiksmes negadījumus var izraisīt dažādās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi, negadījumā var tikt iesaistīti arī dažādu valstu pilsoņi vai ceļu satiksmes negadījumā var tikt nodarīts kaitējums kādas personas mantai. Ceļu satiksmes negadījums, kurā tiek iesaistīts kāds no ārvalsts elementiem, jau iegūst pārrobežu raksturu, kas prasa starptautisku regulējumu. Šādiem gadījumiem tika izstrādāti dažādi starptautiskie normatīvie akti un regulējumi.
3. Personām, kuras cietušas ceļu satiksmes negadījumā vai kurām ceļu satiksmes negadījuma rezultātā nodarīts kaitējums, ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību, neatkarīgi no tā, kurā valstī ceļu satiksmes negadījums noticis. Apdrošinātāju sabiedrībām, kuru pienākumos ietilpst šo zaudējumu atlīdzināšana, jāpiemēro tās valsts tiesību akti, kādus nosaka starptautiskie normatīvie akti. Nav pieļaujamas situācijas, kurās personām, apdrošinātāju nekompetences dēļ, tiek piemērots tās valsts likums, kas neatbilst starptautiskajā regulējumā noteiktajam, tādējādi radot personai zaudējumus.
4. Personām, kuras ir cietušas ārpus savas valsts teritorijas, vai arī, zaudējumus tām ir nodarījis citā valstī reģistrēts transportlīdzeklis vai transportlīdzeklis, kuram nav OCTA apdrošināšana, tiek nodrošināta iespēja saņemt zaudējumu atlīdzību CSNg valstī vai cietušās personas mītnes valstī.
5. Jēdzienam ceļu satiksmes negadījums OCTA likumā netiek sniegta legāļdefinīcija, kas ļauj apdrošinātājiem šo jēdzienu interpretēt dažādi. Tas nenodrošina vienotu praksi ne apdrošinātāju sabiedrību darbībā, ne arī tiesu praksē, kas saistītas ar apdrošināšanas gadījumiem. Lai šādu situāciju risinātu, nepieciešams OCTA likumā ietvert šī jēdziena definējumu.
6. Starptautiskie tiesību akti Roma II regula un Hāgas konvencija ir tiesību akti, kas tiek piemēroti, lai noskaidrotu, kuras valsts tiesību akti tiks piemēroti atbildības un zaudējumu

atlīdzības noteikšanai. Šie abi tiesību akti netiek piemēroti, lai izšķirtu kādu konkrētu strīdu, vai lai noteiktu jurisdikciju, spriedumu atzīšanu vai izpildi.

7. Piemērojot Hāgas konvenciju un Roma II regulu, apdrošinātājiem un tiesām, jāņem vērā ne tikai CSNg vieta, bet arī citi konkrētā negadījumā esošie piesaistes faktori, piemēram, transportlīdzekļa reģistrācijas valsts, pastāvīgā dzīvesvieta, neatļautās darbības un kaitējuma ciešākā saistība ar konkrēto valsti.

8. Hāgas konvencijas piemērošana attiecas tikai uz tām ES dalībvalstīm, kuras šai konvencijai ir pievienojušās un par to iesniegušas paziņojumu Eiropas Komisijai. Tomēr gadījumos, kad vieno no iesaistītajām pusēm ir paziņojusi Eiropas Komisijai par pievienošanos, bet kāda cita nav, tiek piemērota Roma II regula. Šo abu starptautisko tiesību aktu mijiedarbību apdrošināšanas sabiedrības un tiesas nedrīkst ignorēt.

9. Aptaujas rezultāti liecina par apdrošināšanas sabiedrību nekompetenci starptautisko tiesību aktu piemērošanā. Apdrošinātājiem pastāv maldīgs priekšstats par šiem tiesību aktiem, to mērķiem un nozīmi. Savā praksē apdrošināšanas sabiedrības piemēro gan valsts iekšējos likumus, Iekšējos kārtības noteikumus vai direktīvas, kas nav piemērojamas kolīziju normu noteikšanai.

10. No tiesu prakses un aptaujas anketās sniegtajām atbildēm izriet, ka Hāgas konvencija un Roma II regula apdrošināšanas praksē tiek piemērota retos gadījumos. Tiesu praksē atrodams, ka Roma II regulu un Hāgas konvencija netiek piemērota atbilstoši tās mērķim, tostarp netiek ņemta vērā šo pārnacionālo tiesību aktu mijiedarbība.

Izmantotās literatūras, normatīvo aktu un juridiskās prakses saraksts

Izmantotā literatūra

1. Akadēmiskā terminu datubāze AkadTerm. Pieejams: <http://termini.lza.lv/term.php?term=rezidents&list=rezidents&lang=LV> [aplūkots 2017. gada 20. aprīlī].
2. Alfejeva J. Apdrošināšanas tiesības. Rīgā: Biznesa augstskola Turība, 2017.
3. Bojārs J. Starptautiskās privāttiesības I. Rīga: Zvaigzne ABC, 2010.
4. Commission decision of 28 July 2003 on the application of Council Directive 72/166/EEC relating to checks on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. (notified under document number C(2003) 2626). Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:192:0023:0039:EN:PDF> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].
5. Council of Bureaux. Explanatory Memorandum of the Internal Regulations. Issued 2003 – Latest Update in 2015. Pieejams: <http://www.cobx.org/Content/Default.asp?PageID=13> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].
6. Essen W.E. Explanatory Report on the 1971 Traffic Accidents Convention. 1968. Tome III (English translation drawn up by the Permanent Bureau). (HCCH, 1970). Pieejams: <https://assets.hcch.net/upload/expl19e.pdf> [aplūkots 2017. gada 20. martā].
7. Graziano K.T. The Rome II regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives. Nederlands Internationaal Privaatrecht (NIPR) 2008, 425-429. Pieejams: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:44599/ATTACHMENT01> [aplūkots 2017. gada 4. maijā].
8. Hāgas Starptautisko privāttiesību konference (Hague Conference on Private International Law (HCCH) – no angļu valodas) Pieejams: <https://www.hcch.net/en/about> [aplūkots 2017. gada 16. aprīlī].
9. Mieriņa A. Romas I un Romas II regulas piemērotība internetā nodibinātām līgumiskām un ārpuslīgumiskām saistībām. Jurista vārds, Nr. 43 (742), 2012. gada 23. oktobris. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/252221-romas-i-un-romas-ii-regulas-piemerotiba-interneta-nodibi%20natam-ligumiskam-un-arpusligumiskam-saistibam/> [aplūkots 2017. gada 4. maijā].

10. Mieriņa A. Starptautiskās privāttiesības: ģenēze un sistēma. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds. 2015.
11. Kucina I. Bērnu pārrobežu prettiesiskās pārvietošanas vai aizturēšanas civiltiesiskiem aspektiem: starptautisko, Eiropas un Latvijas nacionālo tiesību dimensijā. Promocijas darbs. Rīga, 2011.
12. LTAB sniegtā informācija mājaslapā sadaļā „Zaļas kartes sistēma - mērķi.” Pieejams: <https://www.ltab.lv/octa-sistema/zalas-kartes-sistema/merki/> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].
13. Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas sniegtā informācija. Pieejams: <http://www.mfa.gov.lv/component/%20content/article/2-uncategorised/42210-valstis> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].
14. Latvijas Republikas Ārlietu ministrija. Par konvencijas spēkā stāšanos. Dienesta informācija Nr. 40/769–5933. Rīgā, 2000. gada 22. augustā. Pieejams: <https://www.vestnesis.lv/ta/id/10183-par-konvencijas-speka-stanos> [aplūkots 2017. gada 20. martā].
15. Latvijas Republikas Tieslietu ministrijas mājaslapā sniegtā informācija par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs), par tiesību aktiem. 2013. gada 22. jūnijs), Pieejams: <https://www.tm.gov.lv/lv/cits/1980-gada-romas-konvencija-par-tiesibu-aktiem-kas-piemerojami-ligumsaistibam-1> [aplūkots 2017. gada 4. maijā].
16. LR Tieslietu ministrijas mājaslapā sniegtā informācija par Briseles Ibis regulu. Pieejams: <https://www.tm.gov.lv/lv/cits/priekslukums-eiropas-parlamenta-un-padomes-regula-par-jurisdikciju-un-spriedumu-atzisanu-un-izpild> [aplūkots 2017. gada 20. maijā].
17. Overview of the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents. Pieejams: <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=81> [aplūkots 2017. gada 7. aprīlī].
18. Road traffic accident. Your Dictionary definition and usage example. Pieejams: <http://www.yourdictionary.com/road-traffic-accident> [aplūkots 2017. gada 7. maijā].
19. Spektors A. Tezauris. Mākslīgā intelekta laboratorija, 2009 - 2017. Pieejams: <http://www.tezauris.lv/#/sv/rezidents> [aplūkots 2017. gada 20. aprīlī].
20. Strautiņš E. Ievads ārvalsts likuma piemērošanā. „Jurista Vārds” Nr. 30 (433), 2006. gada 1. augusts. Pieejams: <http://www.juristavards.lv/doc/140890-ievads-arvalsts-likuma-piemerosana/> [aplūkots 2017. gada 20. martā].

21. Ulf D. Lemor „Road Accidents – The Victim's Guide to Europe” (Principles of liability, MTPL – legislation and jurisdiction in 38 European Countries) - Updated Third Edition (AVUS, 2008).

Normatīvie akti

1. 1971. gada 4. maija konvencija „Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu”. Latvijas Vēstnesis, Nr. 244/246 (2155/2157), 2000. gada 30. jūnijs.
2. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 199, 2007. gada 31. jūlijs, 40.-49.lpp.
3. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 177, 2008. gada 4. jūlijs, 6-16. lpp.
4. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās (pārstrādāta versija). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, 2012. gada 20. decembris, Nr. L 351, 1.- 32. lpp.
5. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/26/EK (2000. gada 16. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu lietošanas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, ar kuru tiek grozītas Padomes Direktīvas 73/239/EEK un 88/357/EEK. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, Nr. 181, 2000. gada 20. jūlijs, 65.-74. lpp.
6. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (kodificēta versija). Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, Nr. 263, 2009. gada 7. oktobris, 11.-31. lpp.
7. Latvijas Republikas Satversme: LR likums. Latvijas Vēstnesis, nr. 43, 1993. gada 1. jūlijs.
8. Civillikums: LR likums, Latvijas Vēstnesis, Nr. 187, 1937. gada 28. februāris.
9. Kriminālprocesa likums. LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 74 (3232), 2005. gada 11. maijs.
10. Ceļu satiksmes likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 274/276, 1997. gada 21. oktobris.
11. Likums par apdrošināšanu: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 188/189 (1249/1250), 1998. gada 30. jūnijs.

12. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums: Latvijas Republikas likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 65 (3013), 2004. gada 27. aprīlis.
13. Apdrošināšanas un pārapirošināšanas likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, Nr. 124 (5442), 2015. gada 30. jūnijs.
14. Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem: Ministru kabineta noteikumi Nr. 331, Latvijas Vēstnesis, Nr. 80 (3238), 2005. gada 20. maijs.
15. Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem: Ministru kabineta noteikumi Nr. 340, Latvijas Vēstnesis, Nr. 133 (5193), 2014. gada 10. jūlijs.
16. Ceļu satiksmes noteikumi, kas izdoti saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 3. panta otro daļu: Ministru kabineta noteikumi Nr. 279. Latvijas Vēstnesis, Nr. 122 (5440), 2015. gada 27. jūnijs.
17. The Internal Regulations were adopted by the General Assembly of the Council of Bureaux on the 30th of May 2002 in Rethymno (Crete). Latest Update in 2016. Pieejams: <http://cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=70222> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

Juridiskās prakses literatūra

1. Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās C-359/14 un C-475/14. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-359/14&language=lv> [aplūkots 2017. gada 5. aprīlī].
2. Eiropas Savienības Tiesas 2016. gada 15. decembra spriedums lietā Nr. C-558/15. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=lv&td=ALL&num=C-558/15> [aplūkots 2017. gada 10. maijā].
3. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2007. gada 23. maija spriedums lietā Nr. SKC-413/2007 (C30280504). Pieejams: http://www.at.gov.lv/files/uploads/files/archive/department1/2007/cd230307_1.doc [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].
4. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 28. marta spriedums lietā Nr. C30483409/SKC-8/2014. Pieejams: <https://www.tiesas.lv/nolemumi/pdf/152754.pdf> [aplūkots 2017. gada 10. maijā].

5. Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2015. gada 1.jūlija spriedums lietā Nr. SKC-90/2015 (C30631610). Pieejams: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ma-neEDAjG4J:at.gov.lv/files/files/skc-90-2015.doc+&cd=1&hl=lv&ct=clnk&gl=lv> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].
6. Ģenerālvokāta Jēskinena N. secinājumi, kas sniegti 2013. gada 11. jūlijā lietā nr. C-22/12 un lietā nr. C-277/12. Pieejams: http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30d5d6e46f13fcd04898bc94a9d774d53f04.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyKaNb0?doclang=LV&text=&pageIndex=0&docid=139423&cid=306050 [aplūkots 2017. gada 10. maijā].
7. Mantrovs V. Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse Sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās. Tiesu prakses apkopojums. Rīga, 2015. Pieejams: <http://at.gov.lv/lv/judikatura/tiesu-prakses-apkopojuumi/civiltiesibas/> [aplūkots 2017. gada 4. aprīlī].

PIELIKUMI

The GC system is composed by the Green Card Bureaux of the 48 countries participating in the system.

List of Member Countries

<u>A - Austria</u> (since 1954)	<u>IR - Islamic Republic of Iran</u> (since 1976)
<u>AL - Albania</u> (since 1992)	<u>IRL - Ireland</u> (since 1949)
<u>AND - Andorra</u> (since 1996)	<u>IS - Iceland</u> (since 1970)
<u>AZ - Azerbaijan</u> (since 2016)	<u>L - Luxembourg</u> (since 1949)
<u>B - Belgium</u> (since 1949)	<u>LT - Lithuania</u> (since 2003)
<u>BG - Bulgaria</u> (since 1971)	<u>LV - Latvia</u> (since 1998)
<u>BIH - Bosnia and Herzegovina</u> (since 1996)	<u>M - Malta</u> (since 1985)
<u>BY - Belarus</u> (since 2003)	<u>MA - Morocco</u> (since 1969)
<u>CH - Switzerland</u> (since 1949)	<u>MD - Moldova</u> (since 1997)
<u>CY - Cyprus</u> (since 1996)	<u>MK - FYR.O.M</u> (since 1994)
<u>CZ - Czech Republic</u> (since 1949)	<u>MNE - Montenegro</u> (since 2012)
<u>D - Germany</u> (since 1951)	<u>N - Norway</u> (since 1949)
<u>DK - Denmark</u> (since 1949)	<u>NL - Netherlands</u> (since 1949)
<u>E - Spain</u> (since 1953)	<u>P - Portugal</u> (since 1953)
<u>EST - Estonia</u> (since 1992)	<u>PL - Poland</u> (since 1958)
<u>F - France</u> (since 1949)	<u>RO - Romania</u> (since 1965)
<u>FL - Liechtenstein</u> (since 1949)	<u>RUS - Russia</u> (since 2009)
<u>FIN - Finland</u> (since 1949)	<u>S - Sweden</u> (since 1949)
<u>GB - United Kingdom</u> (since 1949)	<u>SK - Slovak Republic</u> (since 1949)
<u>GR - Greece</u> (since 1949)	<u>SLO - Slovenia</u> (since 1992)
<u>H - Hungary</u> (since 1960)	<u>SRB - Serbia</u> (since 1954)
<u>HR - Croatia</u> (since 1992)	<u>TN - Tunisia</u> (since 1969)
<u>I - Italy</u> (since 1953)	<u>TR - Turkey</u> (since 1964)
<u>IL - Israel</u> (since 1968)	<u>UA - Ukraine</u> (since 1997)

Members of the Organisation

States	S ¹	R/A/S ²	Type ³	EIF ⁴	EXT ⁵	Auth ⁶	Res/D/N ⁷
Austria	6-IX-1973	12-III-1975	R	3-VI-1975			
Belarus		16-IV-1999	A*	15-VI-1999			
Belgium	4-V-1971	4-IV-1975	R	3-VI-1975			
Bosnia and Herzegovina		23-VIII-1993	Su	6-III-1992			
Croatia		23-IV-1993	Su	8-X-1991			
Czech Republic		28-I-1993	Su	1-I-1993			D
Former Yugoslav Republic of Macedonia		20-IX-1993	Su	17-XI-1991			
France	4-V-1971	7-II-1972	R	3-VI-1975			
Latvia		16-VIII-2000	A*	15-X-2000			
Lithuania		23-I-2002	A*	24-III-2002			
Luxembourg	3-VI-1971	14-X-1980	R	13-XII-1980			
Montenegro		18-III-2007	Su	3-VI-2006			
Morocco		26-IV-2010	A*	25-VI-2010			
Netherlands	4-V-1971	31-X-1978	R	30-XII-1978	4		D
Poland		29-III-2002	A*	28-V-2002			
Portugal	4-V-1971						
Serbia		29-IV-2001	Su	27-IV-1992			
Slovakia		15-III-1993	Su	1-I-1993			D
Slovenia		8-VI-1992	Su	25-VI-1991			
Spain	21-VIII-1986	22-IX-1987	R	21-XI-1987			
Switzerland	3-XII-1980	3-XI-1986	R	2-I-1987			
Ukraine		19-X-2011	A*	18-XII-2011			

1) S = Signature

2) R/A/Su = Ratification, Accession or Succession

3) Type = R: Ratification;

A: Accession;

A*: Accession giving rise to an acceptance procedure; click on A* for details of acceptances of the accession;

C: Continuation;

Su: Succession;

Den: denunciation;

4) EIF = Entry into force

5) EXT = Extensions of application

6) Authorities per Convention = Designation of Authorities

7) Res/D/N = Reservations, declarations or notifications

Pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamais likums

Sveicināti!

Bakalaura darba ietvaros veicu pētījumu par pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamo likumu, līdz ar to būšu ļoti pateicīga, ja atradīsiet laiku, lai dalītos ar savu pieredzi un viedokli.

Aptaujas anketā iegūtā informācija tiks izmantota, tikai un vienīgi Bakalaura darba pētījumam.

Pateicos jau iepriekš par atsaukumi!

1. Kad cietušās personas, kuras iekļuvušas ceļu satiksmes negadījumā Latvijā, vērsas Jūsu apdrošināšanas sabiedrībā, lai saņemtu zaudējuma atlīdzību?

- uzreiz pēc ceļu satiksmes negadījuma;
- pēc nedēļas;
- pēc mēneša;
- pēc trim mēnešiem;
- pēc sešiem mēnešiem;
- Cits

2. Kad cietušās personas, kuras iekļuvušas ceļu satiksmes negadījumā ārvalstīs, vērsas Jūsu apdrošināšanas sabiedrībā vai arī pie jūsu pārstāvjiem, lai saņemtu zaudējuma atlīdzību?

- uzreiz pēc ceļu satiksmes negadījuma;
- pēc nedēļas;
- pēc mēneša;
- pēc trim mēnešiem;
- pēc sešiem mēnešiem;
- Cits

3. Cik bieži jūsu sabiedrībai nākas saskarties ar situāciju, kad ir jāpiemēro 1971. gada 4. maija konvencija "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu"?

- nav gadījies piemērot;
- ļoti reti;
- reti;
- bieži;
- ļoti bieži;
- Cits

4. Kādos gadījumos Jūsu sabiedrībai lielākoties sanāk piemērot 1971. gada 4. maija konvencija "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu"?

5. Ar kādām problēmām jūsu sabiedrībai ir nācies saskarties piemērojot 1971. gada 4. maija konvenciju "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu"?

6. Vai Jūsu apdrošināšanas sabiedrības darbības laikā ir bijuši ar tiesu saistīti procesi, saistībā ar 1971. gada 4. maija konvencijas "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu" piemērošanu?

Ir;

Nav;

Cits

7. Kādus avotus Jūsu sabiedrība izmanto, lai atrastu papildus informāciju par 1971. gada 4. maija konvencijas "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu", ja ir nepieciešams to piemērot?

8. Vai Jūsaprāt 1971. gada 4. maija konvencijai "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu" ir nepieciešams, ka papildus tiek izdoti komentāri, skaidrojums vai vadlīnijas?

9. Kādos gadījumos Jūsu sabiedrībai lielākoties ir nācies piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 864/2007 (ROMA II regula)?

10. Ar kādām problēmām jūsu sabiedrībai ir nācies saskarties piemērojot Romas II regulu?

11. Vai Jūsu apdrošināšanas sabiedrības darbības laikā ir bijuši ar tiesu saistīti procesi saistībā ar Roma II regulu piemērošanu?

Jā;

Nē;

Cits

12. Kādus avotus Jūsu sabiedrība izmanto, lai atrastu papildus informāciju par Roma II regulu, ja ir nepieciešams to piemērot?

13. Kādus avotus Jūs papildus izmantojat, ja ir radusies nepieciešamība izskatīt strīdu par piemērojamo likumu ceļu satiksmes negadījumos?

14. Vai Jūsaprāt personas, kuras ir cietušas ceļu satiksmes negadījumā ir pietiekami informētas par piemērojamo likumu attiecībā uz pārrobežu lietām?

Jā;

Nē;

Cits

15. Vai Jūsu sabiedrībai nākas saskarties ar vēl kādām problēmām saistībā ar pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamo likumu?

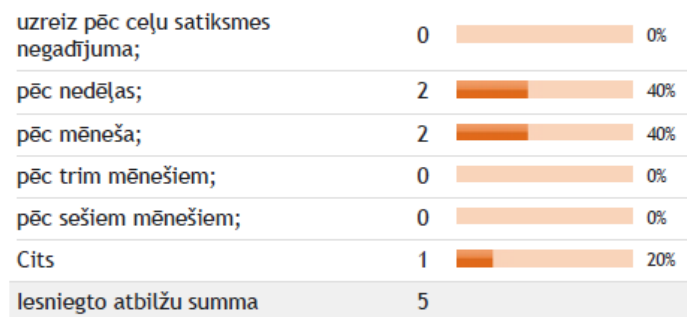
Aptauja "Pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojama likums"

Respondentu statistika:

Respondentu skaits 5

Rezultātu kopsavilkums:

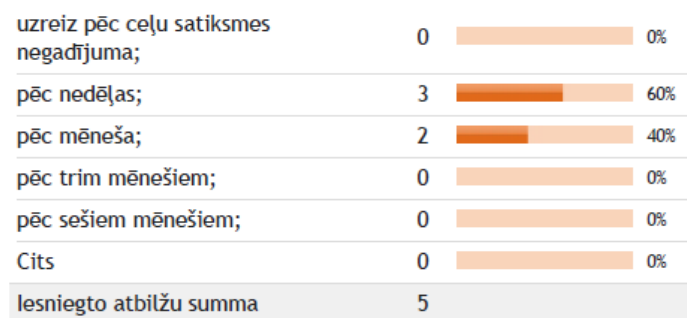
1. Kad cietušās personas, kuras iekļuvušas ceļu satiksmes negadījumā Latvijā, vēršas Jūsu apdrošināšanas sabiedrībā, lai saņemtu zaudējuma atlīdzību?



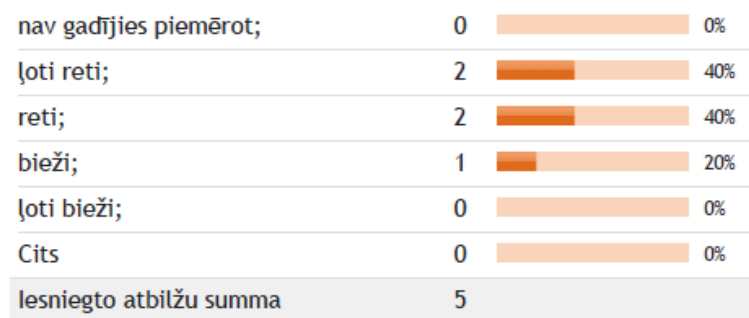
Citas atbildes:

līdz nedēļai

2. Kad cietušās personas, kuras iekļuvušas ceļu satiksmes negadījumā ārvalstīs, vēršas Jūsu apdrošināšanas sabiedrībā vai arī pie jūsu pārstāvjiem, lai saņemtu zaudējuma atlīdzību?



3. Cik bieži jūsu sabiedrībai nākas saskarties ar situāciju, kad ir jāpiemēro 1971. gada 4. maija konvencija "Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu"?



4. Kādos gadījumos Jūsu sabiedrībai lielākoties sanāk piemērot 1971. gada 4. maija konvencija “Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu”? (atbilde uz jautājumu nav obligāta)

1) viens vai divi vienas valsts tr/l CSNg cita valstī

5. Ar kādām problēmām jūsu sabiedrībai ir nācies saskarties piemērojot 1971. gada 4. maija konvenciju “Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu”?

- 1) Cietušie negrib pieņemt likuma atšķirības dažādās valstīs
- 2) Ar problēmām neesam saskārušies
- 3) nav komentāru
- 4) Ņemot vērā, ka minēto konvenciju reti izmantojam, tad ar problēmām mūsu sabiedrībai nav nācies saskarties.
- 5) Iespējams, ka problēmas ir bijušas, bet tā uzreiz grūti atcerēties.

6. Vai Jūsu apdrošināšanas sabiedrības darbības laikā ir bijuši ar tiesu saistīti procesi, saistībā ar 1971. gada 4. maija konvencijas “Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu” piemērošanu?

Ir;	1		20%
Nav;	4		80%
Cits	0		0%
Iesniegto atbilžu summa	5		

7. Kādus avotus Jūsu sabiedrība izmanto, lai atrastu papildus informāciju par 1971. gada 4. maija konvencijas “Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu”, ja ir nepieciešams to piemērot?

- 1) līdz šim man tas nebija vajadzīgs
- 2) Piemērojam vietējo regulējumu
- 3) www, literatūra, u.c.
- 4) Nesanāk meklēt papildus informāciju. Kā jau minējām, šo konvenciju reti izmantojam.
- 5) Atbildes meklējam tiesas spriedumos.

8. Vai Jūsprāt 1971. gada 4. maija konvencijai “Konvencija par ceļu satiksmes negadījumiem piemērojamo likumu” ir nepieciešams, ka papildus tiek izdoti komentāri, skaidrojums vai vadlīnijas?

- 1) man tas nav nepieciešams
- 2) Manuprāt, nav nepieciešams
- 3) jā
- 4) Jā, kādēļ gan ne.
- 5) Jā, tas būtu noderīgi.




9. Kādos gadījumos Jūsu sabiedrībai lielākoties ir nācies piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 864/2007 (ROMA II regula)?

- 1) parasti mēs tomēr piemērojam vienkāršākus likumus un normatīvus aktus, kas attiecas uz pirms- tiesas prasību noregulēšanu (IKH, 6. Direktīva), un pieņemam, ka piemērojams likums ir CHSg valsts likums.
- 2) Nav nācies piemērot
- 3) sadarbībā ar ārvalstu pārstāvjiem
- 4) Gadījumos, kad ceļu satiksmes negadījums ir noticis ārzemēs.
- 5) Pārsvārā, kad ceļu satiksmes negadījums ir noticis ārpus Latvijas teritorijas.

10. Ar kādām problēmām jūsu sabiedrībai ir nācies saskarties piemērojot Romas II regulu?

- 1) man problēmu nebija
- 2) Problēmajautājumi nav radušies
- 3) nav apkopotas informācijas
- 4) Dotajā brīdī šādas problēmas nevaru atcerēties.
- 5) Ir gadījumi, kad ar interpretāciju ir radušās problēmas.

11. Vai Jūsu apdrošināšanas sabiedrības darbības laikā ir bijuši ar tiesu saistīti procesi saistībā ar Roma II regulu piemērošanu?

Jā;	0		0%
Nē;	5		100%
Cits	0		0%
iesniegto atbilžu summa	5		

12. Kādus avotus Jūsu sabiedrība izmanto, lai atrastu papildus informāciju par Roma II regulu, ja ir nepieciešams to piemērot?

- 1) man tas nebija vajadzīgs
- 2) Piemērojam vietējo likumdošanu
- 3) www
- 4) Eiropas Savienības tiesu praksi.
- 5) Tiesu praksi pārsvarā izmantojam.

13. Kādus avotus Jūs papildus izmantojat, ja ir radusies nepieciešamība izskatīt strīdu par piemērojamo likumu ceļu satiksmes negadījumos?

- 1) tas ir jautājums juristiem, es kā atlīdzību regulētājs nevaru uz šo jautājumu atbildēt.
- 2) Izmantojam 4 direktīvu un negadījuma valsts vietējo likumdošanu
- 3) LTAB, www,
- 4) Parasti atbildes tiek meklētas pie mūsu prasību kārtošanas pārstāvjiem vai korespondentiem. Ja rodas nepieciešamība, tad protams skatāmies arī Romas regulu un konvenciju. Dažreiz konsultējamies arī ar Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroju.
- 5) Latvijas tiesu praksi, uzņēmuma praksi, arī Eiropas Savienības tiesu praksi, dažreiz konsultējamies ar mūsu kolēģiem ārzemēs.

14. Vai Jūsprāt personas, kuras ir cietušas ceļu satiksmes negadījumā ir pietiekami informētas par piemērojamo likumu attiecībā uz pārrobežu lietām?

Jā;	0		0%
Nē;	4		80%
Cits	1		20%
iesniegto atbilžu summa	5		

Citas atbildes:
ne vienmēr

15. Vai Jūsu sabiedrībai nākas saskarties ar vēl kādām problēmām saistībā ar pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamo likumu?

- 1) zaudējuma aprēķināšanas metodes ir dažādas dažādās valstīs, kā arī atlīdzināmās zaudējuma pozīcijas ir atšķirīgas, ar to ir saistītā lielāka daļa problēmu.
- 2) Pēc informācijas sniegšanas un izskaidrošanas cietušajai personai lielākajā daļā lēmums tiek netiek apstrīdēts. Ir gadījumi kurus nākas skatīt iesaistot tiesas palīdzību.
- 3) nē
- 4) Vairāk problēmas rada tas, ka ir grūti saprast un pieņemt citas valsts likumdošanu. Jo īpaši to ir grūti saprast personām, kas ir vērsušās pie mums ar prasībām.
- 5) Jā, dažreiz nākas saskarties.

Skaidrojums: Izvēlēto atbilžu summa ir iegūta saskaitot respondentu visas atzīmētās atbildes uz šo jautājumu. Katras atbildes procentuālā vērtība tiek iegūta konkrētās atbildes izvēlēto reižu skaitu dalot ar kopējo iesniegto atbilžu summu.

Dokumentārā lapa

Bakalaura darbs „Pārrobežu ceļu satiksmes negadījumos piemērojamais likums” izstrādāts LU Juridiskajā fakultātē.

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

Autore: _____ Olga Kusiņa

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītāja: Asoc. prof. Irēna Kucina _____

Recenzents: _____

Darbs iesniegts Starptautisko un Eiropas tiesību zinātņu katedrā

Metodiķe: _____

Darbs aizstāvēts bakalaura gala pārbaudījuma komisijas sēdē

_____ prot. Nr. _____, vērtējums _____

Komisijas sekretārs/e: _____