**Kravu starptautiskā autopārvadājumu līguma (CMR) noslēgšanas forma un pierādījumi par tā noslēgšanu**

Starptautiskais kravu pārvadājuma līgums (CMR) ir konsensuāls līgums, kas var tik noslēgts gan rakstveidā, gan mutvārdos, gan arī citā formā, piemēram, e‑pasta sarakstē vai telefoniski, un faktu par līguma noslēgšanu var pierādīt ar visiem likumā atļautajiem pierādīšanas līdzekļiem.

CMR pavadzīmes parakstīšana nav vienādojama ar kravas pārvadājuma līguma noslēgšanu. Pavadzīme ir vienīgi pierādījums kravas starptautiskā pārvadājuma līguma pastāvēšanai. Turklāt pavadzīmes un pārvadājuma līguma saturs var nebūt identisks – pārvadājuma līgumā puses var būt vienojušās par noteikumiem, kas nav pieminēti pavadzīmē.

**Pārvadātāja atbildība par uzkraušanas termiņa nokavējumu kravu starptautiskajā autopārvadājumu līgumā (CMR)**

Atsaucoties uz vienošanos par kravas uzkraušanas termiņu kravu starptautiskā autopārvadājumu līgumā (CMR), nosūtītājam ir jāpierāda, ka starp pusēm bija panākta vienošanās par šo pārvadājuma līguma noteikumu un ka tādējādi pārvadātājam saskaņā ar Civillikuma vispārīgajām normām par zaudējumu atlīdzību ir iestājies zaudējumu atlīdzināšanas pienākums nosūtītāja izmaksu pieauguma apmērā.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Civillietu departamenta**

**2022. gada 21. decembra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr.**[**C33480818**](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/eclinolemumi/ECLI%3ALV%3AVAT%3A2018%3A0523.C30728216.1.S)**, SKC–9/2022**

[ECLI:LV:AT:2022:1221.C33480818.9.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/lv/nolemumi)

Senāts šādā sastāvā:

senators referents Valerijs Maksimovs,

senatore Ināra Garda,

senatore Zane Pētersone

izskatīja rakstveida procesā civillietu sakarā ar SIA „Evopipes” kasācijas sūdzību par Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2019.gada 20.decembra spriedumu SIA „Evopipes” prasībā pret SIA „MGM TRANSPORT” par zaudējumu atlīdzības piedziņu.

**Aprakstošā daļa**

[1] SIA „Evopipes” 2018.gada 20.jūnijā cēlusi prasību pret SIA „MGM TRANSPORT” par zaudējumu atlīdzības piedziņu, kurā, pamatojoties uz Civillikuma 25., 1541., 1472., 1770., 1772., 1775., 1779., 1779.¹pantu, Autopārvadājumu likuma 3.panta otro daļu un 11.pantu, lūgusi piedzīt no atbildētājās zaudējumu atlīdzību 7363,13 EUR.

Prasībā pamatota ar šādiem apstākļiem.

[1.1] SIA „Evopipes” veica cauruļu ražošanai nepieciešamās izejvielas – polimera – iegādi no Nīderlandes uzņēmuma „LyondellBasell Industries N.V.” (turpmāk „LyondellBasell”). „LyondellBasell” katra mēneša pirmajā datumā noteica izejvielas cenu.

Prasītāja ar „LyondellBasell” 2018.gada 7.maijā vienojās, ka cena par izejvielas vienas tonnas iegādi 2018.gada maijā ir 1350 EUR.

[1.2] Prasītāja 2018.gada 15.maijā, atsaucoties uz telefona sarunu, ar elektroniskā pasta starpniecību nosūtīja SIA „MGM TRANSPORT” pieprasījumu, lūdzot nodrošināt izejvielu piegādi no Ķelnes, Vācijā, uz Latviju, konkrēti norādot, ka iegādāto preču kravu saņemšanai no „LyondellBasell” jānotiek ne vēlāk kā līdz 2018.gada 31.maijam.

Puses sadarbojušās arī iepriekš, līdz ar to atbildētāja bija informēta par prasību saņemt preci līdz kārtējā mēneša beigām, jo „LyondellBasell” katru mēnesi noteica izejvielām citu cenu.

[1.3] Ar elektroniskā pasta 2018.gada 15.maija vēstuli atbildētāja apstiprināja, ka pieprasītās izejvielu kravas no „LyondellBasell” tiks saņemtas un uzkrautas līdz 2018.gada 31.maijam. Tāpat ar elektroniskā pasta 2018.gada 16.maija vēstuli atbildētāja apstiprināja, ka kopumā septiņas kravas tiks saņemtas līdz 2018.gada 31.maijam, kā arī puses vienojās par izejvielu septiņu kravu transporta pakalpojuma cenu. Prasītāja 2018.gada 16.maijā rezervēja divu izejvielu kravu saņemšanu un izkraušanu 2018.gada 22.maijā un piecu izejvielu kravu saņemšanu un izkraušanu 2018.gada 28.maijā.

[1.4] Atbildētāja 2018.gada 24.maijā informēja prasītāju, ka divas kravas no septiņām ir saņemtas un uzkrautas. Prasītāja, vienojoties ar atbildētāju par laiku un datumu, 2018.gada 24.maijā rezervēja izejvielu kravu, vienlaikus atgādinot, ka izejvielu kravas saņemšanai un uzkraušanai jānotiek līdz 2018.gada 31.maijam, par ko atkārtoti paziņoja 2018.gada 25.maijā.

[1.5] Pasūtījuma atlikušo piecu izejvielu kravu faktiskā saņemšana un izkraušana notika 2018.gada 1.jūnijā (trīs kravas) un 2018.gada 7.jūnijā (divas kravas). Minēto piecu izejvielu kravu saņemšanu un uzkraušanu apliecina CMR pavadzīmes: Nr. LV-003945, Nr. LV-002997, Nr. LV-007706, Nr. LV-007592 un Nr. LV-007867.

[1.6] „LyondellBasell” 2018.gada 31.maijā informēja prasītāju, ka cena par izejvielas vienas tonnas iegādi 2018.gada jūnijā ir 1413 EUR, kas nozīmē, ka izejvielas cena pieauga par 63 EUR tonnā. Ņemot vērā, ka kopējais rezervēto izejvielu apjoms, ko atbildētāja, neievērojot prasību kravu saņemt un uzkraut maijā, to saņēma un uzkrāva jūnijā, ir 116,875 tonnas, prasītājai kravas savlaicīgas nesaņemšanas dēļ radītais zaudējumu apmērs ir 7363,13 EUR.

[2] Ar Rīgas rajona tiesas 2019.gada 15.maija spriedumu prasība apmierināta.

[3] Izskatījusi lietu sakarā ar SIA „MGM TRANSPORT” apelācijas sūdzību, Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija 2019.gada 20.decembrī prasību noraidījusi, piedzenot no SIA „Evopipes” SIA „MGM TRANSPORT” labā valsts nodevu 527,97 EUR, kancelejas nodevu  5 EUR, izdevumus par advokāta palīdzību 2208,94 EUR un izdevumus par rakstveida pierādījumu iegūšanu 303,40 EUR, kopā 3045,31 EUR, bet valsts labā - ar lietas izskatīšanu saistītos izdevumus  4,54 EUR.

Spriedums pamatots ar šādiem motīviem.

[3.1] Starp prasītāju un atbildētāju pastāv tiesiskās attiecības, kuras regulē Autopārvadājumu likums un  Ženēvas 1956.gada 19.maija konvencija „Par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR) un parakstīšanas protokolu”( turpmāk – CMR Konvencija).

Pušu pārstāvju e-pasta sarakste laikā no 2018.gada 15.maija līdz 2018. gada 6.jūnijam ir vērtējama kā pušu pirmslīgumiskas attiecības, kuru laikā varēja tikt noslēgts kravas pārvadājuma līgums, bet tas netika izdarīts.

Tā kā CMR Konvencijas 4.pants noteic, ka pārvadājuma līgums tiek apstiprināts, sastādot pavadzīmi, tad katra pavadzīme apliecina atsevišķa kravas pārvadājuma līguma noslēgšanu.

Tādējādi atbilstoši Konvencijas 4.pantam un 9.panta 1.punktam starp pusēm 2018.gada 1. un 7.jūnijā bija noslēgti kravas starptautiskie autopārvadājuma līgumi kuri, ir atzīstami par reāllīgumiem.

Ievērojot minēto, nav pamatota prasība par zaudējumu atlīdzības piedziņu, kas pamatota ar atbildētājas pieļauto nokavējumu un izriet no savstarpēji noslēgtā pārvadājuma līguma, jo saskaņā ar Civillikuma 1475.pantu, 1483.panta pirmo daļu, 1484.pantu, Autopārvadājumu likuma 8.panta trešās daļas 2.punktu kravas starptautisko pārvadājumu līgumi ir slēdzami rakstveidā.

[3.2] Nav konstatējams saistības izpildes nokavējums no SIA „MGM TRANSPORT” puses Civillikuma 1651.panta izpratnē, kas izpaudās, nenodrošinot transporta ierašanos uz preču izkraušanu iepriekš rezervētājos laikos 2018.gada 29. un 30.maijā, kā arī līdz 2018.gada 31.maijam nenodrošinot kravu saņemšanu no nosūtītāja „Basell Polyolefine” uzņēmuma Ķelnē.

CMR Konvencijas un Autopārvadājumu likuma izpratnē saistību izpildes nokavējums ir kravas piegādes termiņa nokavējums, bet konkrētajā lietā prasītāja neceļ iebildumus par kravas piegādes nokavējumu.

[3.3] Tāpat lietā nav konstatēta zaudējumu esība, kas ir viens no priekšnosacījumiem, lai apmierinātu prasību par zaudējumu atlīdzības piedziņu.

Izejvielu pārdošanas cena tiek noteikta saskaņā ar „Basell Sales & Marketing Company B.V.” vispārīgo pārdošanas noteikumu II daļas 2.punktu. Produktu cenas tiek noteiktas un norādītas rēķinos preces uzkraušanas dienā, ja vien pārdevējs nav noteicis citādi. Ievērojot to, ka nekāds pārdevēja akcepts par prasītājas pasūtījumiem netika iesniegts, atzīstams, ka produktu cenas rēķinos tiek noteiktas atbilstoši to cenai preču uzkraušanas dienā.

Preces ražotāja „LyondellBasell” cenu politikas izmaiņas no mēneša uz mēnesi neatrodas cēloniskā sakarībā ar atbildētājas pieļauto preces uzkraušanas nokavējumu.  Līdz ar to atzīstams, ka pārvadātāju nevar uzskatīt par atbildīgu par pārvadājamās preces cenas izmaiņām tirgū.

[4] Kasācijas sūdzībā SIA „Evopipes” lūgusi atcelt spriedumu un nodot lietu jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

Kasācijas sūdzībā norādīti šādi apsvērumi.

[4.1] Tiesa, izskatot lietu, nav piemērojusi Autopārvadājumu likuma 3.panta otrajā daļā noteikto, proti, ja Saeimā apstiprinātajos Latvijai saistošajos starptautiskajos līgumos paredzēti citādi noteikumi nekā tie, kas ietverti Autopārvadājumu likumā, tiek piemēroti starptautisko līgumu noteikumi.

CMR Konvencijas 4.pants noteic, ka pārvadājuma līgums tiek apstiprināts, sastādot pavadzīmi. Pavadzīmes trūkums, nepareizs izpildījums vai zaudējums neietekmē pārvadājuma līguma pastāvēšanu vai derīgumu, tas paliek pakļauts CMR Konvencijas noteikumiem. Saskaņā ar CMR Konvencijas 9.pantu pavadzīme ir pirmais pierādījums pārvadājuma līguma noslēgšanai, līguma nosacījumiem un tam, ka pārvadātājs ir saņēmis kravu.

[4.2] CMR Konvencija nenoteic līguma rakstisku formu kā darījuma būtisku sastāvdaļu.

Tādēļ attiecīgi tiesa ir nepareizi piemērojusi Civillikuma 1475., 1483. un 1484.pantu, jo starptautiskie kravas pārvadājumu līgumi nav slēdzami tikai rakstveidā.

 Tāpat tiesa ir nepareizi iztulkojusi Civillikuma 2230.pantu, uzskatot, ka no tajā norādītās pārvadājuma līguma definīcijas izriet, ka pārvadājuma līgums ir klasificējams kā reāllīgums.

Izskatot lietu, tiesa atstājusi bez ievērības faktu, ka puses rakstveida elektroniskajā sarakstē bija vienojušās par līguma būtiskajām sastāvdaļām, kā arī par kravas uzkraušanu noteiktā laikā. Attiecīgi puses bija noslēgušas pārvadājuma līgumu jau pirms kravas faktiskās uzkraušanas.

 [4.3] Tiesa nepareizi iztulkojusi materiālo tiesību normas - CMR Konvencijas 17.panta pirmās daļas, Autopārvadājumu likuma 26.panta pirmās daļas un Civillikuma 1652.panta otrās daļas normas, kas ir novedis pie lietas nepareizas izspriešanas. Tiesa, atsaucoties uz minētajām tiesību normām, nepamatoti atzinusi, ka izpildes nokavējumu nesaista ar kravas uzkraušanas termiņu, bet gan ar kravas piegādes termiņu.

Autopārvadājumu likuma 26.panta ceturtā daļa noteic, ka pārvadātājam ir jāatlīdzina zaudējumi, kas radušies sakarā ar pārvadājuma līgumā un normatīvajos aktos paredzēto pārvadātāja pienākumu pildīšanu (nepildīšanu), kā arī jāsamaksā līgumsods, ja puses par tādu ir vienojušās.

**Motīvu daļa**

[5] Pārbaudījis sprieduma likumību attiecībā uz personu, kas to pārsūdzējusi, un attiecībā uz argumentiem, kas minēti kasācijas sūdzībā, Senāts atzīst, ka pārsūdzētais spriedums atceļams un lieta nododama jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesā.

[5.1] Lietā nav strīda, ka puses bija vienojušās par kravas autopārvadājumu ar autotransportu no Vācijas uz Latviju.

Lietā atrodas kravu starptautisko autopārvadājumu jeb CMR pavadzīmes Nr. LV- 003945, LV-002997, LV-007706, LV-007592 un LV-007867 (sk. *lietas 1.sēj., 105.-109.lp.*), no kurām redzams, ka kravu iekraušanas vieta ir Vācija, SIA „MGM TRANSPORT” 2018.gada 1. un 7.jūnijā ir nosūtītāja, bet kravas saņemšanas vieta ir Latvija, bet SIA „Evopipes” 2018.gada 4. un 11.jūnijā ir saņēmēja.

Apelācijas instances tiesa konstatējusi, ka CMR pavadzīmes ir vienīgie rakstveida dokumenti, ko parakstījuši SIA „MGM TRANSPORT” un SIA „Evopipes” pārstāvji. Iztulkojot tiesisko darījumu, tiesa atzinusi, ka, parakstot pavadzīmes, 2018.gada 1. un 7.jūnijā starp pusēm tika noslēgti kravu starptautisko autopārvadājumu līgumi, no kuriem izrietošās tiesiskās attiecības regulē CMR Konvencija.

[5.2] CMR Konvencijas komentāros skaidrots, ka konvencija neaptver visus privāttiesiskos jautājumus, kas izriet no kravu autopārvadājuma līguma. Galvenie jautājumi, uz ko tā attiecas, ir pārvadājuma dokumenti un pārvadātāja atbildība par preču pazaudēšanu un tā radītajiem zaudējumiem, kā arī par piegādes nokavējumu. Daudzi noteikumi attiecas uz pārvadātāja, nosūtītāja vai saņēmēja papildu pienākumiem. Nozīmīgākie jautājumi, ko neaptver konvencija, ir pārvadājuma izmaksas, tiesības saņemt līgumā apsolītos pārvadātāja pakalpojumus vai atlīdzinājumu par līguma pārkāpumu, kā arī jebkādas aizturējuma tiesības, kas attiecībā uz pārvadājamajām precēm var būt paredzētas pārvadātājam. Bez šaubām, konvencijā nebija iespējams atrisināt vispārīgos līgumtiesību jautājumus, īpaši tos, kas attiecas uz līguma spēkā esību, un šie jautājumi tāpēc ir nacionālo tiesību regulējuma jautājums (sk. [*Commentary*](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf) *on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva United Nations, 1975, p. 4, para. 9;* [*http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf*](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf)).

No minētā izriet, ka, izšķirot strīdu par kravu starptautisko autopārvadājumu, kuram piemērojama CMR Konvencija, tiesai ir jāapsver, kuras valsts tiesību normas ir piemērojamas tiesiskajām attiecībām, kuras šī konvencija neaptver.

[5.3] Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 17.jūnija Regulas (EK) Nr. 593/2008 „Par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I)” 5.panta 1.punkta noteikumiem, ciktāl attiecībā uz preču pārvadājuma līgumu saskaņā ar šīs regulas 3.pantu nav izdarīta izvēle attiecībā uz piemērojamajiem tiesību aktiem, piemēro tās valsts tiesību aktus, kurā pārvadātājam ir pastāvīgā mītnesvieta, ja saņemšanas vieta vai piegādes vieta, vai preču nosūtītāja pastāvīgā mītnesvieta arī ir šajā valstī. Ja šīs prasības nav piemērojamas, piemēro tās valsts tiesību aktus, kurā atrodas piegādes vieta, kā par to vienojušās puses.

Konkrētajā gadījumā puses nebija vienojušās par pārvadājuma līgumam piemērojamo likumu, taču pārvadātāja pastāvīgā mītnesvieta, piegādes vieta un preču nosūtītāja pastāvīgā mītnesvieta ir Latvija, tādējādi līgumam piemērojami Latvijas tiesību akti.

Latvijā kravu pārvadājumus ar autotransportu regulē Autopārvadājumu likums un šī likuma 3.panta 1.punkts noteic, ka tiesiskās attiecības, kas veidojas, veicot kravas un pasažieru pārvadājumus ar autotransportu, reglamentē šis likums, Civillikums, citi normatīvie akti, kā arī starptautiskie līgumi, kuri ir saistoši Latvijai.

Tātad tiesiskajām attiecībām, kuras neregulē CMR Konvencija, ir piemērojams Autopārvadājumu likums, bet, ja šajā likumā nav attiecīgā regulējuma, tad Civillikuma vispārīgās normas (tostarp par zaudējumu atlīdzību).

[5.4] Kā viens no argumentiem prasības noraidīšanai spriedumā norādīts, ka atbilstoši Autopārvadājumu likuma 8.panta trešās daļas 2.punktam kravas starptautisko pārvadājumu līgumi ir slēdzami rakstveidā. Turklāt, atsaucoties uz Civillikuma 2230.pantu, apelācijas instances tiesa atzinusi, ka pārvadājumu līgums ir reāllīgums.

Senāts šādiem tiesas secinājumiem nevar piekrist.

No pārsūdzētā sprieduma redzams, ka, atzīstot, ka līgumam piemērojama CMR Konvencija, apelācijas instances tiesa vienlaikus piemērojusi arī Latvijas tiesību normas, nenorādot, vai attiecīgos jautājumus CMR Konvencija neaptver, vai arī šīm Latvijas tiesību normām konkrētajā gadījumā ir priekšroka.

CMR Konvencijas 4.pants noteic, ka pārvadājuma līgums tiek apstiprināts, sastādot pavadzīmi. Pavadzīmes trūkums, nepareizs izpildījums vai zaudējums neietekmē pārvadājuma līguma pastāvēšanu vai derīgumu, tas paliek pakļauts CMR Konvencijas noteikumiem.

Kā norādīts CMR Konvencijas komentāros, tā tieši nerisina līguma rakstura un iespējamās formas jautājumu. Tas, ka līgums var tikt noslēgts pat pirms preču nodošanas pārvadātājam, ļauj secināt, ka šeit aplūkotais līgums nav reāllīgums. Papildus, ņemot vērā CMR Konvencijas 4.pantā noteikto, ka pavadzīmes (t.i., dokumenta, kura nolūks ir pierādīt līgumu un tā noteikumus) trūkums neietekmē līguma esību un tā spēkā esību, būtu pretēji konvencijas garam pieprasīt jebkādu citu rakstveida formu līguma noslēgšanai. Tādējādi konvencijas autori uzskatīja, ka līgums var tikt noslēgts bez jebkādām prasībām attiecībā uz tā formu un ka tas jo īpaši var tikt noslēgts mutvārdos, telefoniski, pa teleksu utt. (sk. [*Commentary*](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf) *on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva United Nations, 1975, p. 6, para. 19;* [*http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf*](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf)).

Arī tiesību zinātnē norādīts, ka mūsdienu pārvadājuma līgums ir konsensuāls līgums, tā noslēgšanai pietiek ar pušu vienprātību (*ex nudo consensu*) un nav nepieciešama preču nodošana vai pārvadājuma dokumentu noformēšana (sk. *Hoeks M. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2010, p. 45*).

No minētā izriet, ka, neraugoties uz to, kurā brīdī saskaņā ar Civillikumu pārvadājuma līgums būtu uzskatāms par noslēgtu un kādas prasības pārvadājuma līguma formai izvirza Latvijas tiesību normas, CMR Konvencijas izpratnē starptautiskais kravu pārvadājuma līgums ir konsensuāls līgums, kas var tik noslēgts gan rakstveidā, gan mutvārdos, gan arī citā formā, piemēram, e‑pasta sarakstē vai telefoniski, un faktu par līguma noslēgšanu var pierādīt ar visiem likumā atļautajiem pierādīšanas līdzekļiem.

[5.5] Lietā nav strīda, ka laika posmā no 2018.gada 15.maija līdz 2018.gada 6.jūnijam starp prasītājas un atbildētājas pārstāvjiem notika elektroniska sarakste par kravu pārvadājumiem un to uzkraušanas laikiem, pievēršot tam īpašu uzmanību, kā rezultātā SIA „MGM TRANSPORT” uzņēmās par norunāto maksu 1320 EUR pārvest nosūtītājas nodotās preces no Vācijas uz Latviju un tās nodot saņēmējai SIA „Evopipes”.

Apelācijas instances tiesa, atsaucoties uz CMR Konvencijas 4.pantu, atzinusi, ka pušu savstarpējā elektroniskā pasta sarakste neapliecina kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu noslēgšanu, jo kravu pārvadājuma līgumi noslēgti 2018.gada 1. un 7.jūnijā – tas ir, datumos, kad parakstītas CMR pavadzīmes.

Senāts atzīst, ka tādējādi apelācijas instances tiesa nav pareizi iztulkojusi CMR Konvencijas 4.pantu.

[5.6] Senāts jau iepriekš ir norādījis, ka starptautiskā pārvadājuma līguma noslēgšanu un līdz ar to arī no tā izrietošo tiesisko attiecību pastāvēšanu var pierādīt, iesniedzot pārvadājuma līgumu kopā ar pavadzīmi, taču atbilstoši CMR Konvencijas 9.pantam pavadzīme, kas iesniegta, pierādot līgumiskās attiecības starp prasītāju un atbildētāju, ir pirmais pierādījums pārvadājuma līguma noslēgšanai, līguma nosacījumiem un tam, ka pārvadātājs saņēmis kravu (sk. *Senāta 2016.gada 5.jūlija sprieduma lietā Nr. SKC‑213/2016 (C33327311) 8.2.1.punktu*).

Arī CMR Konvencijas komentāros attiecībā uz Konvencijas 4.pantu norādīts, ka pavadzīme ir vienīgi pierādījuma dokuments (sk. [*Commentary*](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf) *on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva United Nations,  1975, p. 20.,para. 65;*[*http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf*](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf)). Saskaņā ar CMR Konvencijas 6.panta 2.punktu pavadzīmē norādītajai informācijai ir jābūt balstītai uz nosacījumiem, par ko puses vienojušās līdz pavadzīmes parakstīšanas brīdim. Tomēr nevar izslēgt vēlāku līgumu. Tādēļ tas vien, ka pavadzīmē nav iekļauta atsauce uz vēlākiem nosacījumiem, nepierāda, ka vienošanās par tiem nav notikusi. Puse, kas uz tiem atsaucas – gluži tāpat kā tad, ja tā atsaucas uz vienošanos par nosacījumiem pirms pavadzīmes parakstīšanas, kuri kāda iemesla, piemēram, neuzmanības dēļ nav pieminēti pavadzīmē – var pierādīt to pastāvēšanu ar citiem līdzekļiem (*ibid., p. 25, para. 84*). Pavadzīme ir pirmšķietams pierādījums pārvadājuma līguma noslēgšanai, līguma nosacījumiem un tam, ka pārvadātājs ir saņēmis kravu (*CMR Konvencijas 9.panta 1.punkts*).

No minētā izriet, ka CMR pavadzīmes parakstīšana, pretēji apelācijas instances tiesas secinātajam, nav vienādojama ar kravas pārvadājuma līguma noslēgšanu. Pavadzīme ir vienīgi pierādījums kravas starptautiskā pārvadājuma līguma pastāvēšanai. Turklāt pavadzīmes un pārvadājuma līguma saturs var nebūt identisks – pārvadājuma līgumā puses var būt vienojušās par noteikumiem, kas nav pieminēti pavadzīmē.

No pārsūdzētā sprieduma redzams, ka apelācijas instances tiesa nav noskaidrojusi, vai pušu sarakste ir novedusi pie galīgās vienošanās par pārvadājuma līguma noteikumiem, uzkraušanas termiņu un to, ka atbildētāja līdz ar šo saistību ir uzņēmusies zaudējumu atlīdzināšanas pienākumu.

[5.7] Saskaņā ar CMR Konvencijas 17.panta 1.punktu pārvadātājs ir atbildīgs par piegādes nokavējumu. Savukārt CMR Konvencijas 19.pants noteic, ka kravas nogādāšanas nokavējums tiek atzīts, ja krava nav nogādāta saskaņotā termiņā [..].

Autopārvadājumu likuma 26.panta pirmā daļa paredz, ka pārvadātājs ir atbildīgs par pilnīgu vai daļēju kravas nozaudēšanu, iztrūkumu, sabojāšanos vai bojājumu, kas radies kopš brīža, kad krava tiek pieņemta, līdz brīdim, kad krava tiek nodota, kā arī par piegādes nokavējumu.

Kā izriet no CMR Konvencijas 4. nodaļas „Pārvadātāja atbildība”, konvencija attiecas uz pārvadātāja atbildību par pilnīgu vai daļēju kravas zaudējumu un par bojājumu, kurš noticis kopš brīža, kad krava bija pieņemta, līdz brīdim, kad krava tiek nodota, kā arī par piegādes nokavējumu (*17.panta 1.punkts*). Tātad šī konvencija neregulē pārvadātāja atbildību par citiem papildu jautājumiem, par kuriem puses varētu būt vienojušās, tostarp tā neattiecas uz pārvadātāja atbildību par uzkraušanas nokavējumu, ja puses par to būtu vienojušās.

Normas, kas regulētu tieši pārvadātāja atbildību par kravas uzkraušanas termiņa nokavējumu, nav atrodamas ne Autopārvadājumu likumā, ne Civillikuma normās par pārvadājuma līgumu.

Tādējādi ir pamatots apelācijas instances tiesas secinājums, ka ne CMR Konvencijas normas, ne Autopārvadājuma likuma normas izpildes nokavējumu nesaista ar kravas uzkraušanas termiņu, bet gan saista ar kravas piegādes termiņu.

[5.8] Tomēr viens no civiltiesību kā privāttiesību pamatprincipiem ir privātautonomijas princips, atbilstoši kuram personas var brīvi veidot savas tiesiskās attiecības, izvēloties jebkuru rīcību, kas nav pretēja likumam (sk. *Senāta 2018.gada 18.decembra sprieduma lietā Nr. SKC‑150/2018 (ECLI:LV:AT:2018:1218.C29851012.3.S) 11.1.punktu*).

No privātautonomijas principa viedokļa puses varētu vienoties ne vien par kravas piegādes termiņu, bet arī par kravas uzkraušanas termiņu, kā arī paredzēt atbildību par šī termiņa neievērošanu.

Kā minēts iepriekš, no CMR Konvencijas izriet, ka pārvadājuma līgums var noregulēt arī jautājumus, ko konvencija neaptver, proti, var vienoties par kravas uzkraušanas termiņu, un ka puses līgumu var noslēgt ne vien rakstveidā, bet arī mutvārdos vai citā formā.

Līdz ar to atzīstams, ka prasītājai, atsaucoties uz vienošanos par uzkraušanas termiņu, ir jāpierāda, ka starp pusēm bija panākta vienošanās par šo pārvadājuma līguma noteikumu un ka tādējādi atbildētājai saskaņā ar Civillikuma vispārīgajām normām par zaudējumu atlīdzību ir iestājies zaudējumu atlīdzināšanas pienākums prasītājas izmaksu pieauguma apmērā. Šie jautājumi ir jānoskaidro tiesai, izskatot lietu pēc būtības.

[5.9] Iepriekš izklāstīto apsvērumu kopums ļauj secināt, ka apelācijas instances tiesa ir nepareizi iztulkojusi un piemērojusi materiālās tiesību normas, kas varēja novest pie lietas nepareizas izspriešanas, tādēļ apelācijas instances tiesas spriedums ir atceļams.

 [6] Saskaņā ar Civilprocesa likuma 458.panta otro daļu, atceļot spriedumu, SIA zvērinātu advokātu birojam „Magnusson” atmaksājama samaksātā drošības nauda 300 EUR.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Civilprocesa likuma 474.panta 2.punktu, Senāts

**nosprieda**

atcelt Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas 2019.gada 20.decembra spriedumu un nodot lietu jaunai izskatīšanai apelācijas instances tiesai.

Atmaksāt SIA zvērināta advokāta birojam „Magnusson” drošības naudu 300 EUR (trīs simti *euro*).

Spriedums nav pārsūdzams.