



Ārējās ekonomiskās darbības loģistika

5.1. Līgums. Līguma nosacījumi



LĪGUMS. PAMATJĒDZIENI

Līgums plašākā nozīmē ir ikkatra vairāku personu savstarpēja vienošanās par kādu tiesisku attiecību nodibināšanu, pārgrozīšanu, vai izbeigšanu.




Līgums var apzīmēt saistības un tiesiskus darījumus starp valstīm, iestādēm, uzņēmumiem, organizācijām un personām uz noteiktu laikposmu. Līgums šaurākā Civillikuma nozīmē ir vairāku personu savstarpējs ar vienošanos pamatots gribas izteikums, kura mērķis ir nodibināt saistību tiesību.

Līgumu kārtība ir noteikta Civillikuma Ceturtā daļa, Saistību tiesības, Otrā nodaļā - Līgumi. Civillikumā noslēgt līgumu nozīmē vienoties par līguma saistībām un noteikumiem un uzņemties ievērot un izpildīt nosacījumus.

Lauzt līgumu parasti nozīmē pārtraukt līguma noteikumu izpildīšanu. Ir īpaši noteikumi par nomas un īres līgumiem, kā arī darba līgumiem. Civillikums arī nosaka izlīguma un dāvinājuma kārtību, kā arī aizdevumu, glabājuma un pirkuma līgumu noteikumus. Pastāv arī īpaši noteikumi laimes, pilnvarojuma un komisijas līgumiem. Ir īpaši papildinājumi likumos, kā piemēram, Likumā par dzīvojamo telpu īri.

LĪGUMS. PAMATJĒDZIENI

- Tiesisku darījumu rakstiska forma ir noteikta Civillikumā.
 -  Komentāros par līgumiem ir skaidrota "oficiāla vienošanās" un "neoficiāla noruna". Līgums arī apzīmē dokumentu, kas nostiprina divu vai vairāku juridisku vai fizisku personu vienošanos.
 - Līgumam nepieciešams ir priekšmets, darbība, kam ir mantiska vērtība.
 - Līguma pusēm jābūt tiesībspējīgām un rīcībspējīgām. (Civillikuma 1405.pants)
-

LĪGUMS. NOFORMĒŠANA

Dokumentu juridiskā spēka likuma 4. pants nosaka obligātos rekvizītus, kas dokumentam nodrošina juridisku spēku. Lai dokumentam būtu juridisks spēks, tajā iekļauj šādus rekvizītus:

Rekvizīti, kas ietekmē dokumenta juridisko spēku⁷

Obligātie rekvizīti, kas ietekmē dokumenta juridisko spēku:	Tiesību aktos (<i>piemēram, likumā, Ministru kabineta noteikumos, līgumā, statūtos</i>) noteiktajos gadījumos organizācijas dokumentā, lai tam būtu juridisks spēks, papildus obligātajiem rekvizītiem iekļauj šādus rekvizītus:
✓ dokumenta autora nosaukums	✓ dokumenta izdošanas vietas nosaukums
✓ dokumenta datums	✓ zīmoga nospiedums
✓ paraksts (izņemot likumā paredzētus gadījumus ⁸)	✓ dokumenta apstiprinājuma uzraksts vai atzīme par dokumenta apstiprināšanu
✓ adresāts (dokumentā, kurā norādāms tā saņēmējs)	✓ dokumenta reģistrācijas numurs

! E-dokumentam ir tāds pats juridiskais spēks kā papīra dokumentam
<https://likumi.lv/doc.php?id=210205> - Dokumentu juridiskā spēka likums

LĪGUMS. NOFORMĒŠANA

Izstrādājot un noformējot dokumentus, ir jāievēro regulējums šādos normatīvajos aktos :



Dokumentu juridiskā spēka likums	Nosaka prasības dokumenta oriģināla, atvasinājuma (noraksta, izraksta vai kopijas), kā arī dublikāta izstrādāšanai un noformēšanai, lai tas iegūtu juridisku spēku.
Ministru kabineta 2018. gada 4. septembra noteikumi Nr. 558 "Dokumentu izstrādāšanas un noformēšanas kārtība"	Nosaka dokumenta oriģināla, tā atvasinājuma un dublikāta izstrādāšanas un noformēšanas prasības, kā arī pārvaldes dokumentu sistēmā ietilpstošos dokumentus un šo sistēmu veidojošo dokumentu grupas.
Elektronisko dokumentu likums	Nosaka elektroniskā dokumenta un elektroniskā paraksta tiesisko statusu.
Ministru kabineta 2005. gada 28. jūnija noteikumi Nr. 473 "Elektronisko dokumentu izstrādāšanas, noformēšanas, glabāšanas un aprites kārtība valsts un pašvaldību iestādēs un kārtība, kādā notiek elektronisko dokumentu aprite starp valsts un pašvaldību iestādēm vai starp šīm iestādēm un fiziskajām un juridiskajām personām"	Nosaka elektronisko dokumentu izstrādāšanas, noformēšanas, glabāšanas un aprites kārtību valsts un pašvaldību iestādēs un kārtību, kādā notiek elektronisko dokumentu aprite starp valsts un pašvaldību iestādēm vai starp šīm iestādēm un fiziskajām un juridiskajām personām.

LĪGUMS. NOFORMĒŠANA

Izstrādājot un noformējot dokumentus, ir jāievēro regulējums šādos normatīvajos aktos :



Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 23. jūlija regula (ES) Nr. 910/2014 par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/93/EK	Paredz tiesisko regulējumu attiecībā uz elektroniskajiem parakstiem, elektroniskajiem zīmogiem, elektroniskajiem laika zīmogiem, elektroniskajiem dokumentiem, elektroniski reģistrētiem piegādes pakalpojumiem un sertifikācijas pakalpojumiem tīmekļa vietņu autentifikācijai.
Likums "Par Latvijas valsts ģerboni"	Likums cita starpā nosaka Latvijas valsts ģerboņa lietojumu dokumentos.
Ministru kabineta 2014. gada 28. janvāra noteikumi Nr. 51 "Ministru kabinetam padoto institūciju vienotās vizuālās identitātes noteikumi"	Nosaka Ministru kabinetam padoto institūciju vienotas vizuālās identitātes (Latvijas valsts ģerboņa lietošanas) prasības.
Valsts valodas likums	Valsts valodas likumā noteiktajos gadījumos dokumenta izstrādāšanā un noformēšanā ievēro minētā likuma prasības.
Ministru kabineta 2000. gada 22. augusta noteikumi Nr. 286 "Noteikumi par svešvalodu lietošanu zīmogu, spiedogu un veidlapu tekstā"	Nosaka gadījumus, kuros noteiktas institūcijas, lietojot zīmogus, spiedogus un veidlapas, to tekstā līdztekus valsts valodai var lietot arī svešvalodas.

LĪGUMS. NOFORMĒŠANA



Ministru kabineta 2012. gada 10. janvāra noteikumi Nr. 50 "Vietvārdu informācijas noteikumi"	Noteikumi cita starpā nosaka, kā veido vietvārdu saīsinātās formas, izmantojot tradicionālos saīsinājumus.
Ministru kabineta 2013. gada 29. oktobra noteikumi Nr. 1186 "Mērvienību noteikumi"	Noteikumos atrunāti starptautiskie un Latvijā pieņemtie mērvienību apzīmējumi un to saīsinājumi.
Ministru kabineta 2015. gada 8. decembra noteikumi Nr. 698 "Adresācijas noteikumi"	Noteikumi cita starpā nosaka adreses un tās elementu pieraksta kārtību, kas lietojama dokumentos.
Ministru kabineta 2000. gada 22. augusta noteikumi Nr. 291 "Kārtība, kādā apliecināmi dokumentu tulkojumi valsts valodā"	Nosaka kārtību, kādā var tikt apliecināts dokumenta tulkojums valsts valodā, ja normatīvajos aktos nav noteikts iesniegt notariāli apliecinātu dokumenta tulkojumu vai nav noteikta cita kārtība.
Arhīvu likums	Likuma mērķis ir nodrošināt nacionālā dokumentārā mantojuma veidošanu, uzkrāšanu, izvērtēšanu, saglabāšanu, pieejamību un izmantošanu, īstenojot atbilstošu dokumentu un arhīvu pārvaldību.

* Normatīvo aktu uzskaitījums šajā sarakstā nav izsmēļošs, jo atsevišķiem dokumentu veidiem var būt noteiktas īpašas noformēšanas prasības citos normatīvajos aktos (piemēram, attaisnojuma dokumentiem – likumā "Par grāmatvedību").



- Lai elektroniski sagatavots dokuments iegūtu juridisku spēku, tāpat kā papīra dokuments tas ir jānoformē atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajām dokumentu noformēšanas prasībām (tam jāsaturs obligātie rekvizīti). Obligātie rekvizīti e-dokumentā neatšķiras no rekvizītiem papīra dokumentos. Vienīgā atšķirība ir noformējumā dažiem rekvizītiem (piemēram, parakstam, datumam un zīmogam), par ko tiek aprakstīts tālākajās vadlīniju nodaļās.
 - E-dokumentam ir juridisks spēks, tas ir pieņemams kā pierādījums tiesvedībā un to nedrīkst noraidīt tikai elektroniskās formas dēļ. E-dokumentam juridiskais spēks ir tikai elektroniskajā vidē. Proti, neapliecinātai e-dokumenta izdrukai ir tikai informatīvs raksturs, jo tā ir e-dokumenta atvasinājums papīra formā. Lai e-dokumenta izdrukai piešķirtu juridisko spēku, tā jāapliecina kā dokumenta atvasinājums atbilstoši noteikumu Nr. 558 47. punktam. Savukārt elektroniskajā vidē visiem e-dokumenta eksemplāriem ir e-dokumenta oriģināla juridiskais spēks.
 - <https://www.eparaksts.lv/lv/> - Elektroniskais paraksts
-

Dokumenta juridiskais spēks nodrošina iespēju izmantot attiecīgi dokumentu tiesību īstenošanai vai likumisko interešu aizstāvībai.



- Tiesību īstenošana nozīmē, ka personai ir ar likumu aizsargāta iespēja noteiktā veidā rīkoties vai ar kaut ko rēķināties (piemēram, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiesības saņemt pabalstu vai atalgojumu par atbilstoši padarītu darbu). Savukārt atbilstoši Latvijas Republikas Satversmes 92. pantam ikviens var aizstāvēt savas tiesības un likumiskās intereses taisnīgā tiesā.

Dokuments, kuram nav juridiskā spēka, citām organizācijām un fiziskajām personām nav saistošs, bet ir saistošs šā dokumenta autoram.

- Tas nozīmē: ja dokumentam nav Dokumentu juridiskā spēka likumā minēto obligāto rekvizītu vai tiesību aktos noteiktos gadījumos – papildu obligāto rekvizītu, tad citām organizācijām un fiziskajām personām nav pienākuma ievērot vai izpildīt dokumentā prasīto, savukārt dokumenta autors nevar aizbildināties ar dokumenta trūkumiem. Minētā prasība ir attiecināma gan uz papīra dokumentu, gan uz e-dokumentu.
-

LĪGUMS. NOFORMĒŠANA



<u>Rekvizīti, kuri ietekmē dokumenta juridisko spēku:</u>	Fiziskās personas sagatavotā dokumentā iekļauj:	Organizācijas sagatavotā dokumentā iekļauj:
✓ dokumenta autora nosaukums	+	+
✓ dokumenta datums	+	+
✓ paraksts (izņemot likumā paredzētus gadījumus)	+	+
✓ adresāts (dokumentā, kurā norādāms tā saņēmējs)	+	+
✓ dokumenta reģistrācijas numurs	-	✓ tikai tiesību aktos (<i>piemēram, likumā, Ministru kabineta noteikumos, līgumā vai statūtos</i>) noteiktajos gadījumos; ✓ obligāts pārvaldes dokumentos.
✓ dokumenta izdošanas vietas nosaukums	✓ tikai tiesību aktos (<i>piemēram, likumā, Ministru kabineta noteikumos, līgumā vai statūtos</i>) noteiktajos gadījumos	✓ tikai tiesību aktos (<i>piemēram, likumā, Ministru kabineta noteikumos, līgumā vai statūtos</i>) noteiktajos gadījumos
✓ zīmoga nospiedums	-	✓ tikai tiesību aktos (<i>piemēram, likumā, Ministru kabineta noteikumos, līgumā vai statūtos</i>) noteiktajos gadījumos
✓ dokumenta apstiprinājuma uzraksts vai atzīme par dokumenta apstiprināšanu	-	✓ tikai tiesību aktos (<i>piemēram, likumā, Ministru kabineta noteikumos, līgumā vai statūtos</i>) noteiktajos gadījumos

Hibrīddokuments ir dokuments, kas sastāv no vairākām daļām vai vairākiem dokumentiem, kas pastāv dažādos informācijas nesējos vai formās.



- Praksē ir novēroti gadījumi, kad tiek rasti risinājumi, lai parakstītu dokumentus, kas pastāv dažādos informācijas nesējos vai dažādās formās (piemēram, līgumu parakstot gan ar e-parakstu, gan pašrocīgi).
- Attiecībā uz līgumu parakstīšanu gan ar e-parakstu, gan pašrocīgi, jāvērs uzmanība, ka ne Dokumentu juridiskā spēka likumā, ne Elektronisko dokumentu likumā nav noteikts īpašs regulējums, kas paredzētu iespēju parakstīt dokumentu vienlaicīgi gan ar e-parakstu, gan pašrocīgi. Savukārt noteikumi Nr. 558 neregulē līgumu slēgšanas kārtību, jo šos jautājumus regulē citi normatīvie akti, tostarp Civillikumā iekļautais regulējums par tiesisku darījumu formu un līgumu būtiskajām sastāvdaļām.
- Publiskajās tiesībās ir aizliegts viss, kas nav atļauts, bet privātajās tiesībās – atļauts viss, kas nav aizliegts. Tātad, ja normatīvie akti to neparedz, tad publiskajās tiesībās nav atļauta šādu līgumu slēgšana. Savukārt privāttiesisko līgumu slēgšanā pastāv līguma formas izvēles brīvība, ja vien speciālos normatīvajos aktos nav paredzētas īpašas prasības kādam noteiktam līguma veidam. Līdz ar to, ja tiek slēgts privāttiesisks līgums, tad uz šo līgumu attiecināmi privāto tiesību principi un nav aizliegts noslēgt līgumu, kas parakstīts gan ar e-parakstu, gan pašrocīgi.

LĪGUMS. NOFORMĒŠANA



Ārējās tirdzniecības kontrakta forma, struktūra un saturs



Parasti **kontrakta noteikumi** tiek sadalīti jautājumu blokos, piem.:

- Kontrakta priekšmets. Kvalitāte un daudzums.
 - Cena un norēķinu kārtība.
 - Piegāde. Pieņemšana-nodošana.
 - Garantijas, pretenzijas un sankcijas. Nepārvaramas varas apstākļi.
 - Piemērojamais likums un strīdu atrisināšanas kārtība.
-

Kontrakta izpildīšana un neizpildīšana

Līgumos ir noteiktas importētāja un eksportētāja saistības – tās var netikt izpildītas pilnībā vai netikt pildītas pienācīgi, kas var izpausties kā:



Eksportētājam:

- Nekvalitatīvu preču piegāde;
- preču piegāde ar nokavēšanos;
- preču nepiegāde.

Importētājam:

- preču nepieņemšana;
- maksājumu nokavējums;
- nesamaksāšana.

Domstarpības atrisināt ir iespējams pusēm vienojoties vai vēršoties tiesā vai starptautiskajā šķīrējtiesā.

Strīda atrisināšanai **starptautiskajā šķīrējtiesā** ir savas priekšrocības un trūkumi salīdzinot ar procesu nacionālajā tiesā.

Starptautiskā privāttiesību unifikācijas institūts (UNIDROIT)

Starptautiskā privāttiesību unifikācijas institūta **mērķis** ir meklēt risinājumus valstu un valstu grupu privāttiesību harmonizēšanai un koordinēšanai, kā arī pakāpeniski sagatavoties unificētu privāttiesību normu pieņemšanai dažādās valstīs.



Šo mērķu sasniegšanai Institūts:

- (a) sagatavo likumu un konvenciju projektus ar mērķi izveidot unificētas iekšējas tiesības;
 - (b) sagatavo līgumu projektus ar mērķi atvieglot starptautiskās attiecības privāttiesību jomā;
 - (c) veic pētījumus salīdzinošo privāttiesību jomā;
 - (d) piedalās jau esošos projektos šajās jomās, kurus uzsākušas citas institūcijas, izvēloties piemērotāko attiecību veidu;
 - (e) organizē konferences un publicē darbus, kurus Institūts uzskata par piemērotiem plašai aprītei.
-

Kas ir CMR?



CMR pavadzīme ir pārvadājuma līgums un preču pārvadājuma dokuments. Atbilstoši Civillikuma 2230. pantam ar pārvadājuma līgumu pārvadātājs uzņemas nosūtītāja nodotās lietas pārvest par norunātu maksu no vienas vietas uz otru norādītu vietu, nododot tās adresātam.

Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR) 5. pants paredz, ka CMR pavadzīmi paraksta (noslēdz pārvadājuma līgumu) nosūtītājs un pārvadātājs. Vēl šajā pantā ir noteikts, ka paraksti var būt iespiesti tipogrāfiski vai aizstāti ar zīmogiem, ja to atļauj likums tajā valstī, kurā tiek noformēta pavadzīme.

Kas ir CMR?



CMR pavadzīmi komersants aizpilda saskaņā ar CMR konvencijas 6. pantu - CMR pavadzīmē tiek norādītas ziņas:

- 1 par pavadzīmes noformēšanas datumu;
- 2 preču/kravas nosūtītāju un viņa adresi;
- 3 preču/kravas saņēmēju un viņa adresi;
- 4 preču nosaukumu;
- 5 tās iepakojumu skaitu;
- 6 kravas bruto svaru;
- 7 preces iekraušanas un izkraušanas vietu;
- 8 kravas pārvadātāju preču/kravas pieņemšanas laiku;

1. Izpildes datums (month/year)		Drošības Preču pavadzīme CMR LV - Nr.	
2. Nosūtītāja nosaukums		16. Drošības Preču pavadzīmes numurs	
3. Nosūtītāja adrese		17. Saņēmēja nosaukums	
4. Preču nosaukums		18. Saņēmēja adrese	
5. Iepakojumu skaits		19. Preču nosaukums	
6. Kravas bruto svars		20. Saņēmēja nosaukums	
7. Iekraušanas vieta		21. Izpildes datums	
8. Izkraušanas vieta		22. Izpildes laiks	
9. Iepakojuma veids		23. Saņēmēja nosaukums	
10. Iepakojuma skaits		24. Saņēmēja adrese	
11. Iepakojuma svars		25. Saņēmēja nosaukums	
12. Iepakojuma svars		26. Saņēmēja adrese	
13. Iepakojuma svars		27. Saņēmēja nosaukums	
14. Iepakojuma svars		28. Saņēmēja adrese	
15. Iepakojuma svars		29. Saņēmēja nosaukums	
30. Saņēmēja adrese		31. Saņēmēja nosaukums	
32. Saņēmēja adrese		33. Saņēmēja nosaukums	
34. Saņēmēja adrese		35. Saņēmēja nosaukums	
36. Saņēmēja adrese		37. Saņēmēja nosaukums	
38. Saņēmēja adrese		39. Saņēmēja nosaukums	
39. Saņēmēja adrese		40. Saņēmēja nosaukums	
40. Saņēmēja adrese		41. Saņēmēja nosaukums	
41. Saņēmēja adrese		42. Saņēmēja nosaukums	
42. Saņēmēja adrese		43. Saņēmēja nosaukums	
43. Saņēmēja adrese		44. Saņēmēja nosaukums	
44. Saņēmēja adrese		45. Saņēmēja nosaukums	
45. Saņēmēja adrese		46. Saņēmēja nosaukums	
46. Saņēmēja adrese		47. Saņēmēja nosaukums	
47. Saņēmēja adrese		48. Saņēmēja nosaukums	
48. Saņēmēja adrese		49. Saņēmēja nosaukums	
49. Saņēmēja adrese		50. Saņēmēja nosaukums	
50. Saņēmēja adrese		51. Saņēmēja nosaukums	
51. Saņēmēja adrese		52. Saņēmēja nosaukums	
52. Saņēmēja adrese		53. Saņēmēja nosaukums	
53. Saņēmēja adrese		54. Saņēmēja nosaukums	
54. Saņēmēja adrese		55. Saņēmēja nosaukums	
55. Saņēmēja adrese		56. Saņēmēja nosaukums	
56. Saņēmēja adrese		57. Saņēmēja nosaukums	
57. Saņēmēja adrese		58. Saņēmēja nosaukums	
58. Saņēmēja adrese		59. Saņēmēja nosaukums	
59. Saņēmēja adrese		60. Saņēmēja nosaukums	
60. Saņēmēja adrese		61. Saņēmēja nosaukums	
61. Saņēmēja adrese		62. Saņēmēja nosaukums	
62. Saņēmēja adrese		63. Saņēmēja nosaukums	
63. Saņēmēja adrese		64. Saņēmēja nosaukums	
64. Saņēmēja adrese		65. Saņēmēja nosaukums	
65. Saņēmēja adrese		66. Saņēmēja nosaukums	
66. Saņēmēja adrese		67. Saņēmēja nosaukums	
67. Saņēmēja adrese		68. Saņēmēja nosaukums	
68. Saņēmēja adrese		69. Saņēmēja nosaukums	
69. Saņēmēja adrese		70. Saņēmēja nosaukums	
70. Saņēmēja adrese		71. Saņēmēja nosaukums	
71. Saņēmēja adrese		72. Saņēmēja nosaukums	
72. Saņēmēja adrese		73. Saņēmēja nosaukums	
73. Saņēmēja adrese		74. Saņēmēja nosaukums	
74. Saņēmēja adrese		75. Saņēmēja nosaukums	
75. Saņēmēja adrese		76. Saņēmēja nosaukums	
76. Saņēmēja adrese		77. Saņēmēja nosaukums	
77. Saņēmēja adrese		78. Saņēmēja nosaukums	
78. Saņēmēja adrese		79. Saņēmēja nosaukums	
79. Saņēmēja adrese		80. Saņēmēja nosaukums	
80. Saņēmēja adrese		81. Saņēmēja nosaukums	
81. Saņēmēja adrese		82. Saņēmēja nosaukums	
82. Saņēmēja adrese		83. Saņēmēja nosaukums	
83. Saņēmēja adrese		84. Saņēmēja nosaukums	
84. Saņēmēja adrese		85. Saņēmēja nosaukums	
85. Saņēmēja adrese		86. Saņēmēja nosaukums	
86. Saņēmēja adrese		87. Saņēmēja nosaukums	
87. Saņēmēja adrese		88. Saņēmēja nosaukums	
88. Saņēmēja adrese		89. Saņēmēja nosaukums	
89. Saņēmēja adrese		90. Saņēmēja nosaukums	
90. Saņēmēja adrese		91. Saņēmēja nosaukums	
91. Saņēmēja adrese		92. Saņēmēja nosaukums	
92. Saņēmēja adrese		93. Saņēmēja nosaukums	
93. Saņēmēja adrese		94. Saņēmēja nosaukums	
94. Saņēmēja adrese		95. Saņēmēja nosaukums	
95. Saņēmēja adrese		96. Saņēmēja nosaukums	
96. Saņēmēja adrese		97. Saņēmēja nosaukums	
97. Saņēmēja adrese		98. Saņēmēja nosaukums	
98. Saņēmēja adrese		99. Saņēmēja nosaukums	
99. Saņēmēja adrese		100. Saņēmēja nosaukums	

Ekspedīcijas līgums

Latvijas Republikas Komerclikuma D daļas 3.nodaļas 430.-446. panti



430.pants. Ekspedīcijas līguma jēdziens

Ekspedīcijas līgums ir tāds līgums, ar kuru komersants, kurš sniedz kravas ekspedīcijas pakalpojumus (ekspeditors), apņemas, izmantojot pārvadātāja transporta pakalpojumus, uz nosūtītāja rēķina organizēt kravas nogādāšanu tās saņēmējam, bet nosūtītājs apņemas samaksāt nolīgto atlīdzību.

431.pants. Ekspeditora tiesības un pienākumi

(1) Ekspeditors, sniedzot kravas ekspedīcijas pakalpojumus, ja puses nav vienojušās citādi, ir tiesīgs:

- 1) noteikt transporta veidu un kravas pārvadāšanas ceļu;
- 2) izvēlēties personas, kas kravu nogādās saņēmējam, noslēgt kravas nogādāšanai nepieciešamo pārvadājuma, glabājuma un ekspedīcijas līgumu, sniegt minētajām personām informāciju un norādījumus, veikt attiecīgus maksājumus.

Ekspedīcijas līgums

431.pants. Ekspeditora tiesības un pienākumi (turpinājums)



(2) Ja puses nav vienojušās par kravas piegādes laiku, ekspeditoram ir pienākums nodrošināt kravas nogādāšanu saņēmējam saprātīgā termiņā.

(3) Sniedzot kravas ekspedīcijas pakalpojumus, ekspeditoram ir pienākums pieprasīt aktus, ja kravas pārvadājumā konstatēti pārkāpumi, nosūtītāja vai saņēmēja uzdevumā piedalīties aktu sastādīšanā, kā arī, nodrošinot nosūtītāja tiesības, viņa vārdā savlaicīgi iesniegt pretenzijas un prasības.

(4) Ekspeditors veic arī citus nolīgtos pienākumus, kas saistīti ar kravas nogādāšanas organizēšanu, tajā skaitā apdrošina, iepakoj, marķē un muito kravu. Ekspeditoram ir pienākums noslēgt ar trešajām personām minēto pienākumu izpildei nepieciešamos līgumus tikai tad, ja šāds pienākums izriet no ekspedīcijas līguma.

(5) Kravas nogādes organizēšanai nepieciešamos līgumus ar trešajām personām ekspeditors slēdz savā vārdā vai arī nosūtītāja vārdā, ja ekspeditors ir tam pilnvarots.

(6) Ja ekspeditors rīkojas kā nosūtītāja pārstāvis, ekspeditors nav tiesīgs aprēķināt nosūtītājam lielāku maksu par kravas pārvadājumu, nekā viņš nolīdzis ar pārvadātāju.

Ekspedīcijas līgums

432.pants. Kravas iepakošana, marķēšana, pavaddokumenti un pienākums sniegt informāciju par kravu



(1) Nosūtītājam ir pienākums, ciktāl tas nepieciešams, iepakot un marķēt ekspedīcijai nododamo kravu, iesniegt ekspeditoram kravas pavaddokumentus, kā arī sniegt viņam visu informāciju, kas vajadzīga, lai ekspeditors varētu izpildīt savus pienākumus, arī informāciju par kravu, kura pārvadājama un uzglabājama atbilstoši īpašiem noteikumiem un kurai nepieciešams speciāls aprīkojums vai apkalpošana. Ja ekspedīcijai tiek nodota bīstama krava, kas pārvadāšanas vai uzglabāšanas procesā savu īpašību dēļ var izraisīt sprādzienu, ugunsgrēku vai radīt citus kaitējumus, apdraudēt cilvēku dzīvību, veselību, personu mantu vai vidi, nosūtītāja pienākums ir rakstveidā informēt ekspeditoru par kravas bīstamības veidu un nepieciešamajiem drošības pasākumiem.

(2) Pasūtījums bīstamas kravas vai ar akcīzes nodokli apliekamas preces nogādāšanai piesakāms ekspeditoram rakstveidā.

Ekspedīcijas līgums

432.pants. Kravas iepakošana, marķēšana, pavaddokumenti un pienākums sniegt informāciju par kravu (turpinājums)

- ✓ (3) Nosūtītājs, arī tad, ja viņš nav vainojams, atbild ekspeditoram par zaudējumiem un izdevumiem, kas radušies šādu iemeslu dēļ:
- 1) krava nav pienācīgi iepakota vai marķēta;
 - 2) ekspeditors nav informēts par kravas bīstamību;
 - 3) nosūtītājs nav iesniedzis visus šā panta pirmajā daļā minētos pavaddokumentus vai nav sniedzis nepieciešamo informāciju, vai arī informācija ir nepilnīga, neprecīza vai nepareiza.
- (4) Ja šā panta trešajā daļā minētie zaudējumi vai izdevumi radušies arī ekspeditora rīcības dēļ, nosūtītāja pienākums ir atlīdzināt zaudējumus vai izdevumus. Maksājamās atlīdzības apmērs atkarīgs no tā, ciktāl zaudējumu vai izdevumu rašanās cēlonis bijusi nosūtītāja vai ekspeditora rīcība.
- (5) Ja nosūtītājs ir patērētājs, viņš saskaņā ar šā panta trešās un ceturtās daļas noteikumiem atbild ekspeditoram par zaudējumiem un izdevumiem, ciktāl tie radušies nosūtītāja vainas dēļ.
-

Ekspedīcijas līgums

433.pants. Kravas iekraušana un izkraušana

Par kravas iekraušanu sākumpunktā ir atbildīgs nosūtītājs, bet par izkraušanu galapunktā — saņēmējs, ja ekspedīcijas līgumā nav noteikts citādi.



434.pants. Krava ar trūkumiem vai bojāta krava

(1) Ja kravai, ko ekspeditors saņēmis no trešās personas un kas nogādājama saņēmējam, ir ārēji trūkumi vai bojājumi, ekspeditoram ir pienākums, nodrošinot nosūtītāja tiesības, nekavējoties paziņot trešajai personai par šiem trūkumiem vai bojājumiem, gādāt par pierādījumiem, kas apliecina kravas stāvokli, kā arī nekavējoties par to paziņot nosūtītājam. Ja ekspeditors neizpilda minētos pienākumus, viņš atbild par zaudējumiem, kas radušies nosūtītājam.

(2) Ja krava ātri bojājas vai arī vēlāk tajā notiek vai var notikt izmaiņas, kas izraisītu kravas vērtības pazemināšanos, un pietrūkst laika saņemt nosūtītāja norādījumus par turpmāko rīcību ar kravu vai arī nosūtītājs vilcinās dot norādījumus, ekspeditors ir tiesīgs uz nosūtītāja rēķina pārdot kravu, ievērojot šā likuma [408.panta](#) otrās un trešās daļas noteikumus.

Ekspedīcijas līgums

435.pants. Atlīdzības samaksa

(1) Nosūtītāja pienākums ir samaksāt ekspeditoram nolīgto atlīdzību, līdzko ekspeditors ir izpildījis kravas ekspedīcijas pakalpojumu, ja līgumā nav noteikts citādi.

(2) Ja saskaņā ar nosūtītāja un ekspeditora vienošanos atlīdzība par kravas ekspedīcijas pakalpojumu sniegšanu iekasējama no saņēmēja vai citas personas, bet šī persona neveic minēto maksājumu, par atlīdzības samaksu atbild nosūtītājs.

436.pants. Nosūtītāja prasījumi

(1) Prasījumus, kuri izriet no līguma, ko savā vārdā noslēdzis ekspeditors uz nosūtītāja rēķina, nosūtītājs ir tiesīgs vērst pret parādnieku tikai pēc tam, kad ekspeditors šos prasījumus cedējis nosūtītājam.

(2) Attiecībās starp nosūtītāju un ekspeditoru vai viņa kreditoriem šā panta pirmajā daļā minētie prasījumi uzskatāmi par nosūtītāja prasījumiem arī tad, ja tie vēl nav cedēti nosūtītājam.

Ekspedīcijas līgums

437.pants. Ekspeditora atbildība

(1) Ekspeditors atbild par ekspedīcijas līguma izpildei piesaistīto trešo personu saistību neizpildi, ja viņš rīkojas savā vārdā vai ja ir viens no šādiem nosacījumiem:



1) ekspeditors tieši vai netieši ir uzņēmies pārvadātāja atbildību;

2) ekspeditors noteicis maksu par pārvadājumu;

3) ekspeditors savā vārdā izdod transporta dokumentu;

4) ekspeditors organizē pārvadājumu, izmantojot autotransportu.

(2) Ekspeditors neatbild par ekspedīcijas līguma izpildei piesaistīto trešo personu saistību neizpildi, ja viņš rīkojas nosūtītāja vārdā un pierāda, ka pienācīgi un rūpīgi ir izvēlējis šīs personas.

438.pants. Kravas apdrošināšana

Ekspeditoram ir pienākums uz nosūtītāja rēķina apdrošināt ekspedīcijai nodoto kravu, ja to pieprasa nosūtītājs vai viņi par to ir vienojušies ekspedīcijas līgumā.

Ekspedīcijas līgums

439.pants. Nosūtītāja pienākums atlīdzināt ekspeditora izdevumus

Nosūtītājam ir pienākums atlīdzināt ekspeditoram izdevumus, kas atbilstoši apstākļiem bijuši nepieciešami ekspeditora pienākumu izpildei, arī izdevumus, kas saistīti ar:



- 1) muitas un citu maksājumu palielināšanos vai valūtas kursa maiņu;
- 2) dīkstāvi, kas radusies no ekspeditora neatkarīgu apstākļu dēļ;
- 3) nosūtītāja iesniegtajiem nepilnīgi, neprecīzi vai nepareizi noformētiem kravas pavaddokumentiem.

440.pants. Kravas nodošana glabājumā

Ja kravas saņēmējs, pieļaujot nokavējumu, nepieņem piegādāto kravu vai krava pārvadāšanas laikā tiek aizturēta no ekspeditora neatkarīgu apstākļu dēļ, ekspeditors ir tiesīgs uz nosūtītāja rēķina un riska nodot kravu glabājumā publiskā noliktavā vai citā drošā vietā, par to nekavējoties paziņojot nosūtītājam un pārvadājuma apdrošinātājam, ja apdrošināšanu veicis ekspeditors.

Ekspedīcijas līgums

441.pants. Ekspeditora atbildība par kravas nesaglabāšanu vai kravas nogādāšanas nokavējumu



(1) Ekspeditors atbild par viņa uzraudzībā esošās kravas bojājumiem, bojāšanos, iztrūkumu, bojāeju, nozaudēšanu vai kravas nogādāšanas nokavējumu, kuru viņš būtu varējis novērst, ievērojot krietna un kārtīga komersanta rūpību.

(2) Ekspeditors nav atbildīgs par kravas nesaglabāšanu (bojājumiem, bojāšanos, iztrūkumu, bojāeju vai nozaudēšanu), ja viņš pierāda, ka krava nav saglabāta:

- 1) tāpēc, ka tā pārvadāta valējā transportlīdzeklī saskaņā ar ekspeditora un nosūtītāja vienošanos vai pēc nosūtītāja pieprasījuma;
 - 2) tās iepakojuma bojājumu dēļ, ja kravu iepakojis nosūtītājs, vai tāpēc, ka nosūtītājs izmantojis kravas īpašībām vai standartiem neatbilstošu iepakojumu;
 - 3) to iekraujot vai izkraujot, ja iekraušanu vai izkraušanu veicis nosūtītājs vai saņēmējs;
 - 4) tās sevišķu dabisko īpašību dēļ, kas īpaši viegli var izraisīt kravas bojājumus, bojāšanos, iztrūkumu vai bojāeju, ja par šīm īpašībām nosūtītājs pirms kravas nodošanas ekspedīcijai nav informējis ekspeditoru;
-

Ekspedīcijas līgums

441.pants. Ekspeditora atbildība par kravas nesaglabāšanu vai kravas nogādāšanas nokavējumu (turpinājums)



5) tās nepienācīgas marķēšanas dēļ, ja kravu marķējis nosūtītājs, vai tāpēc, ka nosūtītājs kravas pavaddokumentos nav norādījis kravas sevišķās īpašības, kuru dēļ nepieciešams ievērot īpašus drošības noteikumus vai veikt attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu kravas saglabāšanu pārvadāšanas vai uzglabāšanas laikā.

(3) Ekspeditors, atlīdzinot zaudējumus par kravas nesaglabāšanu, atdod arī viņam samaksāto atlīdzību par ekspedīcijas pakalpojumu sniegšanu un atlīdzina citus ar kravas pārvadājumu saistītos maksājumus proporcionāli nesaglabātās kravas apmēram, kā arī izdevumus, kas saistīti ar zaudējumu atlīdzības apmēra noteikšanu atbilstoši šā likuma [443.panta](#) noteikumiem.

(4) Par citiem zaudējumiem ekspeditors atbild tikai tad, ja viņš nav izpildījis savus pienākumus atbilstoši šā likuma [431.panta](#) noteikumiem.

(5) Ja zaudējumi radušies arī nosūtītāja rīcības dēļ vai ekspedīcijai nodotās kravas īpašu trūkumu dēļ, ekspeditora pienākums ir atlīdzināt zaudējumus. Maksājamās atlīdzības apmērs atkarīgs no tā, cik tāl zaudējumu rašanās cēlonis bijusi nosūtītāja vai ekspeditora rīcība vai ekspedīcijai nodotās kravas trūkumi.

Ekspedīcijas līgums

442.pants. Kravas vērtības atlīdzināšana



(1) Ja ekspeditoram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, kas radušies kravas bojājumu vai bojāšanās dēļ, zaudējumu atlīdzību nosaka tādā apmērā, par kādu samazinājusies kravas vērtība, bet kravas iztrūkuma, bojāejas vai nozaudēšanas dēļ — atbilstoši iztrūkstošās, bojāgājušās vai nozaudētās kravas vērtībai.

(2) Kravas vērtību nosaka atbilstoši tās tirgus cenai vai arī atbilstoši tādas pašas šķiras un labuma lietu parastajai vērtībai kravas nodošanas vietā un laikā. Ja krava nodota ekspedīcijai ar pieteiktu vērtību, zaudējumu atlīdzības apmēru nosaka atbilstoši šai vērtībai, ja ekspeditors nepierāda, ka ekspedīcijai nodotās kravas vērtība bijusi mazāka.

Ekspedīcijas līgums

443.pants. Zaudējumu atlīdzības apmēra robežas



(1) Ja ekspeditoram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, kas radušies kravas bojājumu, bojāšanās, iztrūkuma, bojāejas vai nozaudēšanas dēļ, zaudējumu atlīdzības apmērs nedrīkst pārsniegt summu, kas atbilst Starptautiskā Valūtas fonda noteiktajām 8,33 naudas norēķina vienībām par katru:

- 1) kravas bruto masas kilogramu, ja bojāta vai zaudēta visa krava;
- 2) bojātās vai zaudētās kravas daļas bruto masas kilogramu, ja bojāta vai zaudēta kravas daļa.

(2) Šā panta pirmajā daļā minēto summu pārrēķina latos, lata vērtību izsakot atbilstoši Starptautiskā Valūtas fonda noteiktajai naudas norēķinu vienībai tajā dienā, kad krava tikusi nodota ekspedīcijai, vai dienā, par kādu vienojušies nosūtītājs un ekspeditors. Lata vērtību atbilstoši Starptautiskā Valūtas fonda noteiktajai naudas norēķinu vienībai aprēķina saskaņā ar metodi, kādu Starptautiskais Valūtas fonds attiecīgajā dienā ir piemērojis savām operācijām un darījumiem.

(3) Šā panta pirmajā daļā paredzētais zaudējumu atlīdzības ierobežojums nav piemērojams, ja ekspeditors vai šā likuma [444.pantā](#) minētā persona, nodarot zaudējumus, ir rīkojusies ar ļaunu nolūku vai pieļāvusi rupju neuzmanību.

Ekspedīcijas līgums

444.pants. Ekspeditora atbildība par citām personām

Par prettiesisku rīcību, ko savā darbā pieļāvuši ekspeditora darbinieki vai citas viņa uzņēmumā nodarbinātas personas, ekspeditors atbild tāpat kā par savu rīcību.



445.pants. Prasījumu noilgums

(1) Prasījumi pret ekspeditoru par ekspedīcijai nodotās kravas bojājumiem, bojāšanos, iztrūkumu, bojāeju vai nozaudēšanu, kā arī par kravas nogādāšanas nokavējumu noilgst viena gada laikā. Ja ekspeditors rīkojies ar ļaunu nolūku vai pieļāvis rupju neuzmanību, minētie prasījumi noilgst triju gadu laikā. Visi pārējie prasījumi pret ekspeditoru noilgst triju gadu laikā.

(2) Ja ekspedīcijai nodotā krava nav saglabāta bojājumu, bojāšanās vai iztrūkuma dēļ, noilguma termiņš sākas ar dienu, kurā krava nogādāta saņēmējam, bet kravas bojāejas, nozaudēšanas vai kravas nogādāšanas nokavējuma dēļ — ar dienu, kad kravu vajadzēja nogādāt saņēmējam.

Ekspedīcijas līgums

446.pants. Ekspeditora likumiskās rokaskālas tiesības



(1) Uz ekspedīcijai nodoto un ekspeditora valdījumā esošo kravu viņam ir likumiskās rokaskālas tiesības, kas nodrošina ekspeditora prasījumus pret nosūtītāju. Likumiskās rokaskālas tiesības attiecas arī uz kravas pavaddokumentiem.

Ja ekspeditors ir piesaistījis apakšekspeditoru, lai izpildītu ekspedīcijas līgumā nolīgto pienākumu par kravas ekspedīcijas pakalpojumu sniegšanu, ekspeditora prasījumi un šā panta pirmajā daļā paredzētās likumiskās rokaskālas tiesības pāriet apakšekspeditoram, līdzko viņš apmierina no ekspedīcijas līguma izrietošos ekspeditora prasījumus.

<https://likumi.lv/ta/id/5490-komerclikums>



- 1) saņemt no “klienta” pasūtījuma veidlapu (transporta uzdevumu – līgumu) ar visiem pārvadājuma datiem, to skaitā komerciālajiem nosacījumiem; abām pusēm to parakstot, tā darbojas kā līgums starp saņēmēju/nosūtītāju un transporta uzņēmumu vai ekspedīciju.
 - 2) noformēt starptautisko preču transporta pavadzīmi jeb CMR veidlapu;
 - 3) saņemt no “klienta” kravas sarakstu (packing list – angļu val.), saņēmēja/nosūtītāja pirkšanas un pārdošanas rēķinu;
 - 4) ja pārvadājums ir ārpus Eiropas Savienības vai tiek vesta neatmuitota krava, jāveic muitas formalitātes, jāatver tranzīta deklarācija, eksporta deklarācija, TIR karnete vai muitas garantija;
 - 5) ja tiek izmantoti apakšuzņēmumi, jāizsniedz viņiem pasūtījuma veidlapa ar visiem pārvadājuma datiem, kas būtu līgums starp ekspedīciju un transporta uzņēmumu;
 - 6) balstoties uz klienta pasūtījuma veidlapu un CMR veidlapu, izrakstīt rēķinu klientam;
 - 7) ja tā ir kravu pārvadājumu ekspedīcija, tad transporta uzņēmums izraksta savu frakts rēķinu, balstoties uz CMR veidlapu un savstarpējo pasūtījuma veidlapu.
-

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU ORGANIZĒŠANA



- Kravu pārvadājumi pa dzelzceļu tiek organizēti, starp kravas stacijām pārvietojot vilcienu sastāvu. Tas var notikt pēc regulāra saraksta (piemēram, katru dienu pulksten 22.45 no stacijas “Rīga–Krasta” atiet lokomotīve ar vilciena sastāvu uz staciju “Zilupe”) vai pēc nepieciešamības (piemēram, tiek pasūtīta lokomotīve, lai no stacijas “Sarkandaugava” nogādātu vilciena sastāvu uz staciju “Eglaine”).
 - Vilciena sastāvs – vagonu kopums, kas tiek pārvietots vienā transportēšanas reizē ar vienu vai vairākām lokomotīvēm. Maksimālais vilciena sastāva lielums ir atkarīgs no sliežu ceļa infrastruktūras un sastāva spējas izbraukt tās posmus no garuma viedokļa (pagriezieni, apkalpojošās stacijas utt.) un kopējā svara viedokļa (kādu slodzi ir spējīga nest attiecīgā maršruta infrastruktūra). Turpmāk vispārējs salīdzinājums OTIF un OSJD reģioniem.
-

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU ORGANIZĒŠANA

- Kravu pārvadājumi pa dzelzceļu tiek organizēti, starp kravas stacijām pārvietojot vilcienu sastāvu. Tas var notikt pēc regulāra saraksta (piemēram, katru dienu pulksten 22.45 no stacijas “Rīga–Krasta” atiet lokomotīve ar vilciena sastāvu uz staciju “Zilupe”) vai pēc nepieciešamības (piemēram, tiek pasūtīta lokomotīve, lai no stacijas “Sarkandaugava” nogādātu vilciena sastāvu uz staciju “Eglaine”).
 - Vilciena sastāvs – vagonu kopums, kas tiek pārvietots vienā transportēšanas reizē ar vienu vai vairākām lokomotīvēm. Maksimālais vilciena sastāva lielums ir atkarīgs no sliežu ceļa infrastruktūras un sastāva spējas izbraukt tās posmus no garuma viedokļa (pagriezieni, apkalpojošās stacijas utt.) un kopējā svara viedokļa (kādu slodzi ir spējīga nest attiecīgā maršruta infrastruktūra). Turpmāk vispārējs salīdzinājums OTIF un OSJD reģioniem.
 - Eirāzijā divas galvenās dzelzceļa organizācijas ir **OTIF un OSJD**. Katrai no tām ir savi pārvadāšanas noteikumi un procedūras COTIF/CIM un SMGS noteikumi. Katra no tām galvenokārt pārvalda un administrē sava sliežu platuma dzelzceļa pārvadājumus: kur ir 1435 mm platums, tur noteicošā ir OTIF, kur 1520 mm, tur OSJD.
-

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU ORGANIZĒŠANA

OTIF un OSJD salīdzinājums



Pozīcija	OTIF	OSJD
Sliežu ceļu īpašnieks un operators	Gan valsts, gan privāti uzņēmumi.	Valsts uzņēmumi. Privāti tikai, ja sliežu ceļš ir privātā teritorijā vai savieno to ar tuvāko publiski pieejamu staciju.
Sliežu ceļa izmantošanas maksas noteikšana	Gan valsts, gan privāti uzņēmumi.	Pārvadājumiem starp stacijām valsts uzņēmumi.
Lokomotīvu īpašnieks un vagonu pārvietošana	Gan valsts, gan privāti uzņēmumi.	Galvenokārt valsts, bet arī privāti uzņēmumi.
Vagonu pārvietošanas maksas noteikšana	Gan valsts, gan privāti uzņēmumi.	Galvenokārt valsts, bet arī privāti uzņēmumi.
Vagonu īpašnieks un operators	Gan valsts, gan privāti uzņēmumi.	Gan valsts, gan privāti uzņēmumi.

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU ORGANIZĒŠANA

OTIF: 600–750 metri, kas ir ekvivalents 38–49 standarta pusvagoniem (garums: 13 920 mm). OSJD: nav noteikts maksimālais vilciena sastāva garums, bet gan svars – 8000–12 000 tonnas, kas ir ekvivalents 80–120 standarta pusvagoniem ar 70 tonnām akmeņogļu katrā. Tomēr visos dzelzceļa tīklos pastāv izņēmuma gadījumi, kad starp konkrētām stacijām (piemēram, raktuves – osta) tiek atļauti pagarināta sastāva vilcieni, tie var sasniegt pat vairāku kilometru garumu. Garākā regulāri operētā dzelzceļa līnija beramkravām ir Mauritānijā, kur Kansado ostu un Tīris Zemmūras reģionā esošās raktuves trīs reizes dienā savieno 3 km garš, 205 vagonu liels vilciena sastāvs, kas pārvadāt ap 18 000 tonnu dzelzsrūdas (ekvivalents 750 kravas automašīnām). Līdzīgi vilcienu sastāvi ir sastopami Austrālijā, Ziemeļamerikā, Ķīnā un Dienvidamerikā.



CPR konteineru vilciens Kanādā
(kopgarums līdz 4,2 km)

DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU ORGANIZĒŠANA



Atšķirības starp OTIF un OSJD arī iezīmē, kā tiek veikta pārvadājumu organizācija un infrastruktūras vadība. Abās pārvadājumos var izmantot kā valsts, tā privātu īpašnieku vagonus. Lai arī veikt pašus pārvadājumus OSJD var gan valsts, gan privāti uzņēmumi – visbiežāk to veic valsts uzņēmumi, kravu nosūtītāji biežāk strādā ar attiecīgās valsts dzelzceļa organizāciju (Latvijā: LDz Cargo, Igaunijā: Operail, Lietuvā: LTG Cargo).

Turpretim OTIF valstīs pārvietot kravu no, teiksim, Hamburgas ostas Vācijā līdz vienai no Eiropas lielākajām naftas pārstrādes rūpnīcām Leunawerke (Saksijas-Anhaltes reģions, Vācija) bieži veiks gan valsts uzņēmumi (piem. Deutsche Bahn), gan jebkurš no vairākiem privātajiem operatoriem un lokomotīvu īpašniekiem (VTG, Lineas utt.).

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU

Galvenie kuģu izmēru dalījumi pēc ģeogrāfiskajiem ierobežojumiem:



☒ Suezmax – maksimālais kuģa izmērs (d: 20,1 m, b: 50 m, HAWL: 68 m), ar ko ir izbraucams Suecas kanāls;

☒ Panamax – maksimālais kuģa izmērs (d: 12,04 m, b: 32,31 m, HAWL: 57,91 m, LOA: 294,13 m), ar ko ir izbraucams Panamas kanāls, kas atbilst kuģu izmēriem, kuri iekrauti ar ~52 000 t kravnesību, vai tukšiem kuģiem, kuru kravnesība ir ~80 000 t;


☒ Jaunais Panamax / Post-Panamax – maksimālais kuģa izmērs (d: 15,2 m, b: 49 m, HAWL: 57,91 m, LOA: 366 m), ar ko ir izbraucamas jaunās trešās Panamas kanāla slūžas, kas ekspluatācijā no 2016. gada. Šie gabarīti ir ap 120 000 t pilnās kravnesības kuģiem;

☒ Mallacamax – maksimālā izmēra (d: 20,5 m, b: 60 m, LOA: 333 m) kuģi, kas spēj izbraukt cauri Malakas šaurumam, vienam no pasaulē noslogotākajiem jūras šaurumiem. Šie gabarīti ir ap 300 000 t pilnās kravnesības.

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU

✓ Kuģniecībā, līdzīgi kā gaisa pārvadājumos, pastāv centralizēta pārvaldīšanas sistēma. Galvenā pārvaldes organizācija ir ANO struktūrā esošā IMO (International Maritime Organization (Starptautiskā jūrniecības organizācija)). Tās galvenā mītne atrodas Londonā (Lielbritānijā), un tā ir atbildīga par visaptverošu jūrniecības likumdošanas un noteikumu izstrādi. Šie regulējumi tiek veidoti konvenciju, kodu un regulu formā.

Būtiskākie no IMO dokumentiem ir:

- MARPOL konvencija, kas regulē jūrniecības mijiedarbību ar apkārtējo vidi ar mērķi samazināt radīto piesārņojumu;
 - SOLAS konvencija, kas nosaka darba drošības noteikumus jūrniecībā; 
 - STCW konvencija, kas reglamentē jūrnieku kvalifikācijas noteikumus;
 - citi juridiskie akti.
-

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU



Jūrniecībā no komercpārvadājumu viedokļa pastāv vairāki sadarbību regulējoši akti un savstarpējie līgumi. Bet vispirms jāsaprot, kādā veidā var pārvadāt kravu. Visvienkāršākais veids būtu kuģa pilnīga nolīgšana jeb čartera nolīgšana (chartering – angļu val.).

Tas nozīmē, ka kuģis tiek īrēts un lietots pēc nomātāja ieskatiem līgumā noteikto laiku. Bet būtu jājautā – kas tiek īrēts? Tikai kuģis, kuģis ar apkalpi?

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU

Jūrniecībā no komercpārvadājumu viedokļa pastāv vairāki sadarbību regulējoši akti un savstarpējie līgumi. Bet vispirms jāsaprot, kādā veidā var pārvadāt kravu. Visvienkāršākais veids būtu kuģa pilnīga nolīgšana jeb čartera nolīgšana (chartering – angļu val.).



Tas nozīmē, ka kuģis tiek īrēts un lietots pēc nomātāja ieskatiem līgumā noteikto laiku. Bet būtu jājautā – kas tiek īrēts? Tikai kuģis, kuģis ar apkalpi?

Tāpēc tiek izdalīti trīs galvenie čartēšanas veidi:

- tikai kuģa īrēšana bez apkalpes (bareboat charter – angļu val.);
 - laika čarters, kad kuģis un tā apkalpe tiek īrēti uz noteiktu laiku, piemēram, uz četriem mēnešiem (time charter – angļu val.);
 - brauciena čarters, kad kuģis un tā apkalpe tiek īrēti uz noteiktu braucienu, piemēram, uz jau minēto jēlnaftas pārvadājumu no Lībijas uz Japānu.
-

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU



Savstarpējo atbildību noteiks noslēgtais čartēšanas līgums (charter party – angļu val.), kas ir līgums starp kuģa īpašnieku (jeb pašreizējo turētāju) un īrētāju. Šajā līgumā tiek noteiktas atbildības, izmaksu segšanas noteikumi un darbu izpildes kārtība. Charter party ir būtisks dokuments, jo kuģu īrēšanas un arī uzturēšanas izmaksas ir salīdzinoši augstas – vairāki tūkstoši eiro dienā. Ja, piemēram, tiek veikts brauciena čarters no Lībijas uz Japānu, kas aizņem apmēram 45 dienas (plus 24 stundas iekraušanai un 24 stundas izkraušanai), kopā kuģa īpašnieks ir noteicis, ka kuģis nomnieka rīcībā ir 47 diennaktis par dienas likmi 12 000 USD. Ja tas nav atrunāts čartēšanas līgumā, tad, piemēram, ja sliktu laikapstākļu, ostas sastrēgumu, dokumentu formalitāšu vai citu iemeslu dēļ, kas ir saistīti ar kravas pārvadāšanu, kuģis braucienu veic 52 diennaktīs, tad par papildu piecām dienām kuģa īpašniekam būs jāmaksā 60000 USD.

Kuģa īpašnieka un kravas nosūtītāja **atbildību regulē** šādi **starptautiski** juridiskie akti:

- Hāgas–Visbijas noteikumi (Hague–Visby Rules – angļu val.);
- Hamburgas noteikumi (Hamburg Rules – angļu val.);
- UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea – angļu val.) jeb ANO Konvencija par jūras tiesībām.

Šajos dokumentos ir noteiktas konvencionālās atbildības starp kuģa īpašnieku un tā lietotāju jeb čartētāju. Lai arī kuģa irēšana pārvadājumam no ostas “A” uz ostu “B” ir šķietami vienkāršs process, tas sevī ietver vairāku detalizētu aspektu kopumu, kuriem ir būtiska ekonomiska ietekme uz komerciālo sadarbību. Tāpēc ir izveidoti vairāki juridiskie akti, kas pārvalda šo sadarbības formu.

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU

Līdzīgi kā pilna kuģa nolīgšanas gadījumā, var īrēt arī **kuģa daļu**, un šo čartēšanas veidu sauc par daļēju čarteru (part charter – angļu val.).



Piemēram, ja kuģis ar kravnesību 10 000 tonnu plāno doties no Rīgas ostas uz Sundsvallu Zviedrijā, lai tur nogādātu 4000 tonnas papīrmalkas, kuģa īpašnieks meklēs, ko uzņemt savās pustukšajās tilpnēs. Var vienoties ar kuģa īpašnieku par daļēju kuģa fraktēšanu, teiksim, 3000 tonnu zāgmateriālu piegādei no Rīgas uz Jēvles ostu Zviedrijā. Abas kravas Rīgā var tikt iekrautas vienā vai dažādos termināļos. Būtiski ir tas, ka šajā gadījumā attiecībā pret kuģa īpašnieku uzņemamies atbildību par pierādītajām dīkstāvēm mūsu kravas dēļ.

No čartēšanas atšķirīgs veids ir pārvadājumu **veikšana pa vienībām**. Tas ir raksturīgs konteineru un ro-ro pārvadājumiem. Attiecīgi, veicot apmaksu par pārvadāto konteineru (pēc izmēra) skaitu konkrētajā maršrutā, vai ro-ro gadījumā – apmaksāsim kravas aizņemto laukumu uz kuģa klāja.

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU

Jūras pārvadājumu organizēšanai ir divi pamatprincipi:

- kuģis kursē pa regulāru maršrutu (piemēram, Rīga–Stokholma–Rīga) ar noteiktu grafiku, kas gan neparedzētu apstākļu dēļ var nedaudz nobīdīties (liner vessel no angļu val. 'līnijkuģis');
- kuģis iet tur, kur saņem kravu, tātad pēc katras kravas izkraušanas meklē jaunu sūtījumu (tramp vessel no angļu val. 'klaidoņkuģis').

Līnijkuģu principu praktiski vienmēr izmanto konteineru pārvadājumos, kas tiek organizēti pēc noteikta grafika un maršruta. Salīdzinoši izplatīti tie ir arī ro-ro pārvadājumiem, tomēr šeit var notikt regulāra novirzīšanās no maršruta un papildu apstāšanās citās ostās, tiesa, grafiku iespaidojot vien nedaudz. Arī beztaras pārvadājumos var notikt līniju tipa piegādes, piemēram, ar VALEMAX tipa kuģiem, kas regulārā maršrutā un grafikā veic metāla rūdas piegādes no Brazīlijas uz Ķīnu un Eiropu.

KRAVU PĀRVADĀJUMI, IZMANTOJOT JŪRAS TRANSPORTU



Pēc **klaidoņa principa** strādā liela daļa beztaras kravu kuģu, smagsvara kravu kuģu un arī nozīmīgs apjoms ģenerālkraavu kuģu. Tie pārvietojas no ostas uz ostu, vedot kravas, kuras kuģu īpašniekam jeb lietotājam šķiet ekonomiski izdevīgākās. Šiem kuģiem iespējamās arī dīkstāves neatrastu kravu dēļ, līdz ar to maršrutu un pārvadājuma maksu aprēķini jāveido precīzi, lai kuģa darbība ilgtermiņā nestu peļņu.

Praksē sastopams ir **līniju un klaidoņa principu koplietojums** ģenerālkraavu, ro-ro un saldēto kravu pārvadājumos. Piemēram, kuģis pārvietojas pēc nosacīta maršruta un veic apli no Lielbritānijas uz Spāniju, tālāk Maroku, Senegālu un tad secīgi atpakaļ. Ja nepieciešams (un ir ekonomiski izdevīgi), tas var iekraut/izkraut kravu arī Gvinejā vai citā iepriekš neplānotā ostā.

PASŪTĪJUMU IZPILDĪŠANAS PROCESS AVIO PĀRVADĀJUMOS

- Gaisa pārvadājumu organizēšanas principi ir līdzīgi kā jūras pārvadājumiem.
 - Var vienoties par pilnīgu lidmašīnas īri noteiktam lidojumam – tas ir avio čarters.
 - Atšķirībā no jūras pārvadājumiem risku apjoms ir salīdzinoši neliels, jo kravas lidmašīnas pēc pasūtīšanas var ierasties uz kravas saņemšanas lidostu mazāk nekā 24 stundu laikā. Arī iekraut kravu, sagatavot dokumentus un pašu lidmašīnu lidojumam var dažu stundu laikā. Rezultātā kopējais patērētais laiks var būt no dažām stundām līdz 1–2 dienām. Tomēr avio čarteriem galvenais trūkums ir to augstās izmaksas. Ir jābūt ļoti lielai steidzamībai vai citu alternatīvu neesamībai, lai nolemtu veikt avio čarteru.
 - Viens no sastopamajiem iemesliem ir iespējamās ražošanas vai tirdzniecības dīkstāves, kur nesaražotā vai attiecīgi nepārdotā prece radītu lielākus zaudējumus nekā avio čartera piegādes izmaksas.
-

PASŪTĪJUMU IZPILDĪŠANAS PROCESS AVIO PĀRVADĀJUMOS



- Visbiežāk avio pārvadājumus veic, apmaksājot konkrētu pārvadājuma vienību (līdzīgi kā jūras pārvadājumos ar tilpuma masas koeficientu). Arī avio pārvadājumos ir noteikts taksācijas svars, ko aprēķina pēc kravas tilpuma un masas attiecības, nosakot pārvadājuma izmaksas.
 - Parasti gaisa transports nav vienīgais transporta veids, kas tiek lietots, lai piegādātu konkrētu kravu. Visbiežāk izmanto savienojumu ar autotransportu gan no kravas saņemšanas vietas līdz izlidošanas lidostai, gan no ielidošanas lidostas līdz kravas piegādes vietai.
 - Galvenokārt liela izmēra kravas lidmašīnas atiet no centrālajām kravas lidostām (hub airports – angļu val.), un kravas no reģioniem turp tiek piegādātas ar autotransportu.
-

PASŪTĪJUMU IZPILDĪŠANAS PROCESS AVIO PĀRVADĀJUMOS



Piemēram, ja jāveic kravas piegāde 5 dienu laikā no Valmieras (Latvijā) uz Edmontonu (Kanādā). Vispirms jāizvērtē, kāds ir optimālākais starpkontinentālais savienojums. Visticamāk, tas būs reiss no kādas no Eiropas centrālajām lidostām (Londona, Amsterdama, Luksemburga vai Parīze) un dosies vai nu pa tiešo uz tuvāko lielo lidostu Kanādā – Kalgari –, vai arī ar pārkraušanu uz kādu no Ziemeļamerikas Austrumkrasta lidostām (Čikāga, Ņujorka, Toronto u. c.). Lai vai kāds būtu šis savienojums, kravu no Latvijas uz Eiropas lidostu, visticamāk, piegādās ar autotransportu (veicot steidzamu piegādi), tad avio pārvadājums ar starpkontinentālo reisu, un pēdējos ~300 kilometrus no Kalgari uz Edmontonu atkal ar autotransportu. Šāda kombinētā pārvadājuma metode tiek lietota praktiski vienmēr, veicot kravu piegādi ar aviotransportu.

<https://www.flightradar24.com/>

Līguma izpilde

Ja saistību izpilde kļuvusi **pārmērīgi apgrūtināša** sakarā ar objektīvām apstākļu izmaiņām, līdzējiem ir pienākums veikt pārrunas, lai grozītu līgumu vai to izbeigtu. Līdzējs var atsaukties uz apstākļu izmaiņām, ja:



- 1) apstākļu izmaiņas notikušas pēc līguma noslēgšanas;
- 2) līdzējs līguma slēgšanas brīdī nevarēja paredzēt apstākļu izmaiņas;
- 3) līdzējs nav uzņēmies apstākļu izmaiņas risku.

Ja līdzēji **saprātīgā laikā nespēj panākt vienošanos** par līguma grozījumiem vai tā izbeigšanu, jebkurš no līdzējiem ir tiesīgs prasīt tiesai:

- 1) izbeigt līgumu, nosakot izbeigšanas datumu;
- 2) grozīt līgumu, nosakot apstākļu izmaiņu radīto zaudējumu un ieguvumu taisnīgu sadalījumu.

Papildus tiesa var uzlikt par pienākumu atlīdzināt pusei zaudējumus, ko tā cietusi, ja otra puse atteikusies no sarunām vai arī pārtraukusi tās pretēji labai ticībai.

Nepārvarama vara kā pamats līguma izbeigšanai

- 2016. gada **UNIDROIT** starptautisko komercīgumu principu (turpmāk – UNIDROIT principi) 7.1.7. punkts nepārvaramu varu skaidro, nosakot, ka puses neizpilde ir attaisnojama, ja persona pierāda, ka neizpilde ir bijusi saistīta ar šķērslī, kas ir ārpus tās kontroles, un ka līguma noslēgšanas brīdī šķērslis būtu ņemts vērā vai to būtu iespējams novērst vai pārvarēt to vai tā sekas.
- Savukārt saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 1980. gada 11. aprīļa Konvencijas par starptautiskajiem preču pirkuma-pārdevuma līgumiem 79. panta pirmo daļu puse neatbild par jebkuras savas saistības neizpildīšanu, ja pierādīts, ka tā bija tāda šķēršļa radīta, kuru puse nespēj kontrolēt, un ka no puses saprātīgi nevarēja gaidīt šī šķēršļa ņemšanu vērā, līgumu slēdzot, vai izvairīšanos no šī šķēršļa, vai šķēršļa vai tā seku pārvarēšanu.

Nepārvarama vara kā pamats līguma izbeigšanai

Turpretim **Civillikums nesatur nepārvaramas varas definīciju**. Tomēr, vadoties no vairākām Civillikuma Saistību tiesību daļas normām, par nepārvaramas varas apstākļiem var atzīt turpmāk norādītos apstākļus:



- 1) kas pie līguma slēgšanas pusēm nebija zināmi (Civillikuma 1543. pants);
 - 2) kas padara līguma izpildi objektīvi neiespējamu vispār un nevis tikai vienai pusei (Civillikuma 1543., 2147. pants);
 - 3) kas nav iestājušies parādnieka vainas dēļ (Civillikuma 1543., 2147. pants);
 - 4) no kuriem nav iespējams izvairīties vai kurus nav iespējams novērst, neraugoties uz visām parādnieka pūlēm (Civillikuma 2148. panta 1. punkts, 2234. pants).
-

Nepārvarama vara kā pamats līguma izbeigšanai

Runājot par nepārvaramu varu, viens no svarīgākajiem jautājumiem ir **līguma izpildes neiespējamība**.



Atbilstoši Latvijas tiesu praksei **izšķir divu veidu saistību izpildes neiespējamības:**

1) neiespējamība, kad saistības izpilde faktiski ir iespējama, taču tā ir pārlietu apgrūtinoša un netaisnīga, proti, tas prasītu pārlietu lielus resursus no debitora;
2) nepārvarams šķērslis, kad saistību nav iespējams izpildīt vispār, proti, saistības izpilde nav iespējama objektīva šķēršļa dēļ.

- Pirmajā gadījumā pastāv tādas grūtības, kas nepadara saistību izpildi pilnībā neiespējamu, tomēr ļoti apgrūtinātu. Šajā gadījumā mērķis joprojām paliek saistību izpilde, lai arī ar citiem noteikumiem.
 - Turklāt otrajā jeb *force majeure* (nepārvarama vara) gadījumā saistību izpilde ir neiespējama, jo tā tiek vai nu atcelta uz laiku, vai arī saistības vispār tiek izbeigtas.
-

Vadoties no daudziem Latvijas tiesu prakses piemēriem, lai atzītu notikumu vai šķērsli par nepārvaramu varu, ir vienlaicīgi jākonstatē visu tālāk norādīto kritēriju esamība, proti:



1. notikums, no kura nav iespējams izvairīties un kura sekas nav iespējams pārvarēt;
 2. saprātīga persona līguma noslēgšanas brīdī notikumu nevarēja paredzēt;
 3. notikums nav radies puses vai tās kontrolē esošas personas rīcības dēļ;
 4. notikums saistību izpildi padara ne tikai apgrūtināšu, bet neiespējamu.
-

Nepārvaramas varas sekas saistību tiesībās



Viens no aktuālākajiem jautājumiem saistībā ar nepārvaramu varu – kādas ir likumiskās sekas, iestājoties nepārvaramas varas apstākļiem? Vai iestājoties nepārvaramas varas apstākļiem, līgumslēdzējiem ir tiesības nepildīt vai izbeigt līgumu?

Nepārvaramas varas iestāšanās gadījumā var būt gan **likumiskas** sekas, gan **līgumiskas** sekas, kad puses var būt pielīgušas gadījumus, kurus tās uzskata par nepārvaramas varas apstākļiem.

Nepārvaramas varas sekas saistību tiesībās



Analizējot likumiskās sekas, Civillikuma Saistību tiesību daļas regulējums atsevišķos gadījumos tomēr paredz līgumslēdzēja pusēm iespēju nepildīt vai izbeigt līgumu, **ja iestāties nepārvaramas varas apstākļi:**

- 1) parādnieku var atbrīvot no nokavējuma sekām, kad izpildīšana nav notikusi nepārvaramas varas dēļ (Civillikuma 1657. pants);
 - 2) zaudējums ir nejaušs, kad tā cēlonis ir nepārvarama vara (Civillikuma 1773. pants);
 - 3) viesnīcnieks neatbild par ceļotāju ienestām lietām, ja pierāda, ka zaudējums noticis nepārvaramas varas dēļ (Civillikuma 1998. panta pirmā daļa);
-

Nepārvaramas varas sekas saistību tiesībās

4) pienākums maksāt nomas vai īres maksu atkrīt, kad nomnieks vai īrnieks nepārvaramas varas dēļ zaudē iespēju lietu lietot vai arī kad nomnieks sakarā ar nepārvaramu varu zaudējis augļus (Civillikuma 2147. pants); lai šādā gadījumā samazinātu nomas vai īres maksu, ir jābūt,



- ka zaudējums bijis nenovēršams un nav cēlies no iznomātās lietas dabiskām sliktām īpašībām,
- ka uz vairākiem gadiem noslēgtā nomā viena gada nesaņemto ienākumu nesedz pārējo gadu pārpalikums,
- ka īrnieks vai nomnieks nav noteikti uzņēmis risku (Civillikuma 2148. pants);

5) ja uzņēmējam nodotā lieta iet bojā, nozūd vai sabojājas nepārvaramas varas dēļ, viņš par to neatbild, izņemot, ja uzņēmējs ir uzņēmis risku vai ja uzņēmējam atļauts doto materiālu atvietot atbilstoši Civillikuma 2215. pantam (Civillikuma 2220. pants);

Nepārvaramas varas sekas saistību tiesībās

6) pārvadātājs neatbild par zaudējumiem, kas radušies no mantas pieņemšanas līdz nodošanai, ja nozaudējuma vai bojājuma cēlonis ir nepārvarama vara (Civillikuma 2233. pants);



7) ja zaudējums radies nepārvaramas varas dēļ, tam, kura darbība saistīta ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem, nav jāatlīdzina zaudējumi, ko nodarījis paaugstinātas bīstamības avots (Civillikuma 2347. panta otrā daļa).

Kā redzams, esošais Civillikuma regulējums **paredz ļoti ierobežotas iespējas pusēm izbeigt līgumu nepārvaramas varas dēļ**. Pusēm iespēja atkāpties no līguma saistībā ar nepārvaramu varu ir gadījumā, ja šādas tiesības ir jau sākotnēji pielīgtas līgumā un tikai atsevišķu līgumu gadījumos, ko paredz Civillikums. Attiecībā uz citiem līgumiem Civillikuma regulējums vispār nepiešķir pusei iespēju izbeigt līgumu nepārvaramas varas gadījumā, tāpēc būtu jāparedz plašāks līguma spēkā darbības apturēšanas mehānisms.

Nepārvaramas varas sekas saistību tiesībās



Rezumējot iepriekš norādīto, secināms, ka atbilstoši Civillikumam nepārvaramas varas apstākļa iestāšanās **nepiešķir līguma pusēm tiesības nepildīt vai izbeigt līgumu.**

Minētā sakarā aktuāls jautājums ir par Civillikuma 1587. pantā nostiprinātā *pacta sunt servanda* (līgumi ir jāpilda) principa atbilstību ekonomiskajām dzīves vajadzībām, tajā skaitā arī attiecībā uz nepārvaramu varu.

Būtiskākie normatīvie akti



06.04.2017	Likums	<i><u>Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likums</u></i>
02.06.2016	Likums	<i><u>Muitas likums</u></i>
29.11.2012	Likums	<i><u>Pievienotās vērtības nodokļa likums</u></i>
30.10.2003	Likums	<i><u>Par akcīzes nodokli</u></i>
26.04.2001	Likums	<i><u>Veterinārmedicīnas likums</u></i>
27.07.2001	Likums	<i><u>Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās</u></i>
09.03.2000	Likums	<i><u>Rīgas brīvostas likums</u></i>
17.12.1998	Likums	<i><u>Augu aizsardzības likums</u></i>
17.02.1997	Likums	<i><u>Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likums</u></i>
19.12.1996	Likums	<i><u>Ventspils brīvostas likums</u></i>
22.06.1994	Likums	<i><u>Likums par ostām</u></i>

Būtiskākie normatīvie akti



20.12.2016	MK Nr.861	<u><i>Zudumu apmēru noteikšanas kārtība muitas uzraudzībā esošajām nefasētajām precēm</i></u>
30.09.2014	MK Nr.603	<u><i>Muitas procedūras - tranzīts - piemērošanas kārtība</i></u>
15.05.2012	MK Nr.339	<u><i>Noteikumi par ostu formalitātēm</i></u>
27.07.2010	MK Nr. 704	<u><i>Noteikumi robežšķērsošanas vietām un tajās veicamajām pārbaudēm</i></u>

Būtiskākie normatīvie akti



24.11.2015	<i>Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/2447, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu konkrētus noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu</i>
28.07.2015	<i>Komisijas Deleģētā regula (ES) 2015/2446, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.952/2013 attiecībā uz sīki izstrādātiem noteikumiem, kuri attiecas uz dažiem Savienības Muitas kodeksa noteikumiem</i>
11.12.2013	<i>Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes regula 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza regulu nr.93/2010(ES) un atceļ regulu Nr. 680/2010 (EK) un regulu nr. 67/2010(EK)</i>
11.12.2013	<i>Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes regula 1315/2013, par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ lēmumu Nr. 661/2010/ES</i>
09.10.2013	<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr 952/2013 ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu</i>

Informācijas avoti



1. Skaidrojam par nepārvaramas varas apstākli civiltiesiskās attiecībās. Pieejams: <https://www.tm.gov.lv/lv/aktualitates/tm-informacija-presei/skaidrojam-par-neparvaramas-varas-apstakli-civiltiesiskas-attiecibas>
 2. UNIDROIT Starptautiskie komerclīgumu principi 2016. Pieejami: <https://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016>
 3. Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencija par starptautiskajiem preču pirkuma–pārdevuma līgumiem. Latvijas Vēstnesis, 03.07.1997., Nr. 170.
 4. Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2011. gada 26. janvāra spriedums lietā Nr. SKC-11/2011, 10.2. punkts.
 5. Ģenerālklausula ir atklāts juridisks jēdziens, ko parasti konkretizē kazuistiskā ceļā. Skat.: Levits E. Ģenerālklausulas un iestādes (tiesas) rīcības brīvība. Likums un Tiesības, 5. sēj., Nr. 6, 21. punkts.
 6. Kārklīš J. Apstākļu izmaiņu klausula kā izņēmums no pacta sunt servanda principa. Pieejams: https://dukonference.lv/files/proceedings_of_conf/53konf/tiesibas/Karklins.pdf
 7. Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2011. gada 26. janvāra spriedums lietā Nr. SKC-11/2011, 10.3. punkts; Škoba L., Sakārne I., Novicka S. 1980. gada ANO Konvencijas par starptautiskajiem preču pirkuma līgumiem pamatjautājumi. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2004, 194. lpp.
 8. Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 12. decembra spriedums lietā Nr. SKC-179/2014, 11.3. punkts.
-

Informācijas avoti

9. Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2011. gada 26. janvāra spriedums lietā Nr. SKC-11/2011, 10.2. punkts; Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 12. decembra spriedums lietā Nr. SKC-179/2014, 11.2. punkts.; Škoba L., Sakārne I., Novicka S. 1980. gada ANO Konvencijas par starptautiskajiem preču pirkuma līgumiem pamatjautājumi. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2004, 194. lpp.



10. Augstākās tiesas Senāta Civillietu departamenta 2011. gada 26. janvāra spriedums lietā Nr. SKC-11/2011, 10.2. punkts; Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2014. gada 12. decembra spriedums lietā Nr. SKC-179/2014, 11.2. punkts.; Škoba L., Sakārne I., Novicka S. 1980. gada ANO Konvencijas par starptautiskajiem preču pirkuma līgumiem pamatjautājumi. Rīga: Latvijas Vēstnesis, 2004, 194. lpp.

11. Eiropas līgumtiesību principi. Pieejams: <https://www.trans-lex.org/400200>


12. Kārkliņš J. Apstākļu izmaiņu klauzula kā izņēmums no pacta sunt servanda principa. Pieejams: https://dukonference.lv/files/proceedings_of_conf/53konf/tiesibas/Karklins.pdf [skatīts 03.04.2020.]; Jarkina V. Vai sabiedrība ir gatava grozījumiem Civillikumā. Jurista Vārds, 06.11.2007., Nr. 45.

13. Likumprojekts "Grozījumi Civillikumā". Pieejams: https://www.saeima.lv/Likumdosana/9S_DK/lasa-dd=LP0528_0-1.htm

14. Kārkliņš J. Apstākļu izmaiņu klauzula kā izņēmums no pacta sunt servanda principa. Pieejams: https://dukonference.lv/files/proceedings_of_conf/53konf/tiesibas/Karklins.pdf

15. Varoslavova I. Kas notiek Latvijā? Vai saistības varēs nepildīt? Pieejams: <https://www.delfi.lv/news/national/politics/kas-notiek-latvijavai-saistibas-vares-nepildit.d?id=20839974>

Informācijas avoti

16. Likumprojekta "Grozījumi Civillikumā" anotācija.
Pieejama: https://www.saeima.lv/Likumdosana/9S_DK/lasa-dd=LP0528_0-1.htm
-  17. Turpat; Kārklīšs J. Apstākļu izmaiņu klauzula kā izņēmums no pacta sunt servanda principa.
Pieejams: https://dukonference.lv/files/proceedings_of_conf/53konf/tiesibas/Karklins.pdf
18. Lietuvas Republikas Civilkodekss. Pieejams: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.8A39C83848CB>
19. Igaunijas Saistību tiesību likums. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/akt/108012020010>
20. Kārklīšs J. Apstākļu izmaiņu klauzula kā izņēmums no pacta sunt servanda principa.
21. Jarkina V., Maršāns J. Force majeure apstākļi Covid-19 laikā. Dienas Bizness, 31.03.2020., Nr. 13 (5993), 8. lpp.
22. Skaidrojam par nepārvaramas varas apstākli civiltiesiskās attiecībās.
Pieejams: <https://www.tm.gov.lv/lv/aktualitates/tm-informacija-presei/skaidrojam-par-neparvaramas-varas-apstakli-civiltiesiskas-attiecibas>
23. Skat. likumprojekta "Grozījumi Civillikumā" anotāciju.
Pieejama: https://www.saeima.lv/Likumdosana/9S_DK/lasa-dd=LP0528_0-1.htm
24. www.likumi.lv
-



Jautājumi?

Paldies par uzmanību

