

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 190 E

51 tomas

Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

2008 m. liepos 29 d.

Pranešimo Nr.

Turinys

Puslapis

III Parengiamieji aktai

TARYBA

2008/C 190 E/01

2008 m. birželio 6 d. Tarybos priimta bendroji pozicija (EB) Nr. 18/2008, laikantis Europos bendrijos steigimo sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (nauja redakcija) ⁽¹⁾ 1

2008/C 190 E/02

2008 m. birželio 6 d. Tarybos priimta bendroji pozicija (EB) Nr. 19/2008, laikantis Europos bendrijos steigimo sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju ⁽¹⁾ 17

LT

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

III

(Parengiamieji aktai)

TARYBA

BENDROJI POZICIJA (EB) Nr. 18/2008

Tarybos priimta 2008 m. birželio 6 d.

siekiant priimti ...Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../... dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/C 190 E/01)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

(1) 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyva 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų ⁽⁴⁾ buvo keletą kartų iš esmės pakeista. Kadangi turi būti padaryti tolesni pakeitimai, siekiant aiškumo ji turėtų būti išdėstyta nauja redakcija.

(2) Atsižvelgiant į Direktyvos 94/57/EB nuostatų prigimtį, atrodo tinkama jos nuostatas išdėstyti nauja redakcija dviejuose skirtinguose Bendrijos teisės aktuose — Direktyvoje ir Reglamente.

⁽¹⁾ OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

⁽²⁾ OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

⁽³⁾ 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 632), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija ir ... Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 319, 1994 12 12, p. 20. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2002/84/EB (OL L 324, 2002 11 29, p. 53).

(3) Šį reglamentą reikia suprasti ir aiškinti laikantis Bendrijos tarptautinių įsipareigojimų, įskaitant 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvenciją.

(4) Laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijos turėtų galėti teikti paslaugas visoje Bendrijoje ir tarpusavyje konkuruoti, užtikrindamos vienodą saugumo ir aplinkos apsaugos lygį. Todėl jų veiklai turėtų būti nustatyti ir visoje Bendrijoje taikomi vienodi reikalingi profesiniai standartai.

(5) Šio tikslo turėtų būti siekiama pasitelkiant priemones, kurios yra atitinkamai susijusios su Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) darbu ir, atitinkamais atvejais, yra juo grindžiamos bei jį papildo. Be to, valstybės narės ir Komisija turėtų skatinti tarptautinio pripažintų organizacijų kodekso vystymą pasitelkiant TJO.

(6) Reikėtų nustatyti būtiniausius organizacijų pripažinimo kriterijus, siekiant pagerinti laivų saugumą ir užkirti kelią taršai iš jų. Todėl reikėtų sugriežtinti Direktyvoje 94/57/EB nustatytus būtiniausius reikalavimus.

(7) Pirmą kartą suteikiant pripažinimą toms organizacijoms, kurios siekia gauti įgaliojimus veikti valstybių narių vardu, gali būti įvertinta, kaip jos laikosi šiame reglamente nustatytų būtiniausių kriterijų, ir toks įvertinimas būtų veiksmingesnis, jei jį pagal suderintą tvarką centralizuotai atliks Komisija, bendradarbiaudama su tomis valstybėmis narėmis, kurios prašo suteikti pripažinimą.

- (8) Pripažinimas turėtų būti suteiktas tik atsižvelgiant į organizacijos vykdomos veiklos kokybę ir saugumą. Reikėtų užtikrinti, kad toks pripažinimas visuomet atitiktų tikruosius susijusios organizacijos pajėgumus. Be to, suteikiant pripažinimą, reikėtų atsižvelgti į pripažintų organizacijų teisinio statuso ir įmonių struktūros skirtumus, siekiant užtikrinti, kad būtų vienodai taikomi šiame reglamente nustatyti būtiniausi kriterijai ir kad Bendrijos kontrolė būtų veiksminga. Neatsižvelgiant į įmonės struktūrą, organizacija, kuriai ketinama suteikti pripažinimą, turėtų teikti paslaugas visame pasaulyje ir jai turėtų būti taikoma globalinė solidarioji atsakomybė.
- (9) Šio reglamento įgyvendinimui reikalingas priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojamą jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (10) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies keisti šį reglamentą siekiant įtraukti vėlesnius su juo susijusius tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus, atnaujinti I priede nustatytus būtiniausius kriterijus ir patvirtinti kriterijus, skirtus įvertinti taisyklių bei procedūrų veiksmingumą ir pripažintų organizacijų veiklos, susijusios su jos klasifikuotų laivų saugumo ir taršos iš šių laivų prevencija, rezultatus. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (11) Ypač svarbu, kad pripažintai organizacijai neįvykdžius įsipareigojimų, į tai turėtų būti reaguojama greitai, veiksmingai ir tinkamu būdu. Pirmiausia reikėtų ištaisyti visus trūkumus siekiant iš anksto išvengti galimos grėsmės saugai arba aplinkai. Todėl Komisijai turėtų būti suteikti reikalingi įgaliojimai reikalauti, kad pripažinta organizacija imtųsi būtinų prevencinių ir korekcinų veiksmų, ir taikyti prievartos priemones, tai yra vienkartinės ir reguliariai mokamas baudas. Naudodamasi šiais įgaliojimais Komisija turėtų laikytis pagrindinių teisių ir procedūros metu užtikrinti galimybes organizacijai išreikšti savo nuomonę.
- (12) Laikantis požiūrio, kad šios nuostatos turi būti taikomos visoje Bendrijoje, sprendimas panaikinti šiame reglamente nustatytą įpareigojimų nesilaikančios organizacijos pripažinimą, jei paaiškėja, kad minėtos priemonės neveiksmingos, arba organizacija kelia nepriimtina grėsmę saugumui ar aplinkai, turi būti priimamas Bendrijos lygiu, taigi jį turi priimti Komisija laikydamasi komiteto procedūros.
- (13) Nuolatinė *a posteriori* stebėseną, kaip pripažintos organizacijos laikosi šio reglamento, taip pat bus veiksmingesnė, jei ji bus atliekama centralizuotai ir pagal suderintą tvarką. Todėl tikslinga, kad Komisija kartu su ta valstybe nare, kuri prašo suteikti pripažinimą, būtų įgaliota atlikti šią funkciją Bendrijos vardu.
- (14) Vykdam pripažintų organizacijų veiklos stebėseną, nepaprastai svarbu, kad Komisijos inspektoriai turėtų galimybę patekti į laivus ir gautų laivų dokumentus, nepriklausomai nuo laivo vėliavos, siekdami nustatyti, ar pripažintos organizacijos laikosi būtiniausių šiame reglamente nustatytų kriterijų, taikydamos juos atitinkamoms klasėms priklausančioms laivams.
- (15) Pripažintų organizacijų sugebėjimas greitai nustatyti ir ištaisyti jų taisyklių, procesų ir vidaus kontrolės silpnąsias puses yra ypač svarbus jų tikrinamų ir sertifikuojamų laivų saugumui. Tokį sugebėjimą turėtų sustiprinti kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistema, kuri turėtų būti nepriklausoma nuo komercinių ar politinių interesų, kad būtų galima pasiūlyti bendrus veiksmus, skirtus nuolatos gerinti visų pripažintų organizacijų veiklą ir užtikrinti veiksmingą bendradarbiavimą su Komisija.
- (16) Pripažintų organizacijų taisyklės ir procedūros yra vienas iš pagrindinių veiksnių gerinant saugumą ir užkertant kelią avarijoms bei taršai. Pripažintos organizacijos inicijavo procesą, po kurio turėtų būti suderintos jų taisyklės ir procedūros. Šį procesą reikėtų skatinti ir remti Bendrijos teisės aktais, kadangi jis turėtų turėti teigiamą poveikį ne tik jūros saugumui, bet ir Europos laivų statybos pramonės konkurencingumui.
- (17) Dabar vyksta pripažintų organizacijų prekybos laivų projektavimo, statybos ir periodinės apžiūros taisyklių derinimo procesas. Todėl įpareigojimas organizacijoms turėti savo taisyklių rinkinį arba įrodyti, kad gali nustatyti savo taisykles, turėtų būti taikomas atsižvelgiant į derinimo procesą, ir tai neturėtų būti kliūtis pripažintų ar siekiančių būti pripažintomis organizacijų veiklai.
- (18) Pripažintos organizacijos turėtų būti įpareigosios modernizuoti savo techninius standartus ir nuosekliai juos įgyvendinti, kad būtų derinamos saugos taisyklės ir užtikrinamas vienodas tarptautinių taisyklių įgyvendinimas Bendrijoje. Jeigu pripažintų organizacijų techniniai standartai yra vienodi arba labai panašūs, reikėtų apsvastyti abipusį tam tikrų medžiagų, įrangos ir detalių liudijimų pripažinimą, pasirinkdamos griežčiausius bei reikliausius standartus.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

- (19) Nors iš esmės kiekviena pripažinta organizacija turėtų būti laikoma atsakinga išskirtinai tik už jos sertifikuojamas dalis, pripažintų organizacijų ir gamintojų atsakomybė priklausys nuo sutartų sąlygų arba, kitu atveju, nuo kiekvienu atskiru atveju taikomos teisės.
- (20) Kadangi skaidrumas ir suinteresuotųjų šalių keitimasis informacija bei visuomenės teisė gauti informaciją yra pagrindinės avarijų jūroje prevencijos priemonės, pripažintos organizacijos uosto valstybės kontrolės institucijoms turėtų teikti visą teisės aktuose numatytą informaciją apie jų turimų laivų klasei keliamas sąlygas bei užtikrinti galimybę plačiai visuomenei susipažinti su ta informacija.
- (21) Siekiant užkirsti kelią mėginimams pakeisti laivo klasę ir išvengti tais atvejais būtinų remonto darbų, pripažintos organizacijos turėtų keisti visa reikiama informacija apie laivų klasės pakeitimo sąlygas ir, jei reikia, į šį procesą įtraukti vėliavos valstybę.
- (22) Laivų statyklų, įrangos tiekėjų ir laivų savininkų intelektinės nuosavybės teisių apsauga neturėtų trukdyti atlikti įprastus verslo sandorius ir šioms Šalims tarpusavyje teikti sutartyse nustatytas paslaugas.
- (23) Reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ įsteigta Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) turėtų teikti reikalingą pagalbą siekiant užtikrinti, kad būtų taikomas šis reglamentas.
- (24) Kadangi šio reglamento tikslo, t.y. nustatyti priemonės, kurias turi vykdyti Bendrijoje veikiančios organizacijos, atsakingos už laivų tikrinimą, apžiūrą bei sertifikavimą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (25) Priemonės, kurių turi laikytis valstybės narės laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų atžvilgiu, yra nustatytos ... m. ... d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje.../.../EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų ⁽²⁾,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Šiuo reglamentu nustatomos priemonės, kurias turi vykdyti organizacijos, atsakingos už laivų tikrinimą, apžiūrą bei sertifikavimą, taip nustatant jų atitikimą tarptautinėms konvencijoms dėl saugumo jūroje ir jūrų taršos prevencijos, tuo pat metu skatinančios laisvės teikti paslaugas tikslo įgyvendinimą. Tai apima laivų, kuriems taikomos tarptautinės konvencijos, korpuso, mašinų, elektros ir valdymo įrenginių saugumo reikalavimų rengimą ir įgyvendinimą.

2 straipsnis

Šiame reglamente vartojamos šios sąvokos:

a) „laivas“

laivas, kuriam taikomos tarptautinės konvencijos;

b) „tarptautinės konvencijos“

1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS), išskyrus jos priedo XI– 2 skyrių, 1966 m. balandžio 5 d. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo ir 1973 m. lapkričio 2 d. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (Marpol) kartu su protokolais ir šių konvencijų papildymais bei atitinkamais privalomais visose valstybėse narėse kodeksais, jų naujausia redakcija;

c) „organizacija“

juridinis asmuo, jo dukterinės įmonės ir visi kiti jo kontroliuojami subjektai, kurie kartu arba atskirai vykdo šio reglamento taikymo srityje nurodytas užduotis;

⁽¹⁾ OL L 208, 2002 8 5, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1891/2006 (OL L 304, 2006 12 30, p. 1).

⁽²⁾ OL L ...

- | | |
|--|---|
| d) „kontrolė“ | taikant c punktą reiškia teisės, sutartis ir kitas priemonės, kurios teisiškai ar faktiškai atskirai arba derinamos tarpusavyje leidžia daryti sprendžiamąją įtaką teisės subjektui arba leidžia tam subjektui vykdyti šio reglamento taikymo srityje nurodytas užduotis; |
| e) „pripažinta organizacija“ | pagal šio reglamento nuostatas pripažinta organizacija; |
| f) „įgaliojimas“ | aktas, kuriuo pripažintai organizacijai valstybė narė suteikia įgaliojimus ar perduoda galias; |
| g) „teisės aktų nustatytas liudijimas“ | vėliavos valstybės arba jos vardu pagal tarptautines konvencijas išduotas liudijimas; |
| h) „taisyklės ir procedūros“ | pripažintos organizacijos reikalavimai, keliama laivų projektavimui, statybai, įrangai, remontui ir apžiūrai; |
| i) „laivo klasės liudijimas“ | laivo tinkamumą konkrečiam laivo naudojimui ar eksploatavimui patvirtinantis dokumentas, kurį pagal savo nustatytas ir viešai paskelbtas taisykles ir procedūras išduoda pripažinta organizacija; |
| j) „vieta“ | organizacijos registruotos buveinės, centrinės administracijos vieta arba pagrindinė organizacijos veiklos vykdymo vieta. |

3 straipsnis

1. Norėdamos suteikti įgaliojimą iki tol dar nepripažintai organizacijai, valstybės narės pateikia Komisijai prašymą suteikti pripažinimą bei išsamią informaciją ir įrodymus, kad organizacija atitinka I priede nustatytus būtiniausius kriterijus, taikant reikalavimą bei numatant jos įsipareigojimą, kad organizacija laikysis 8 straipsnio 4 dalyje 9, 10 ir 11 straipsnių nuostatų.

2. Komisija kartu su atitinkama valstybe nare, padavusia prašymą, atlieka tų organizacijų, kurias prašoma pripažinti, įvertinimą, siekdama patikrinti, ar organizacijos atitinka 1 dalyje nurodytus reikalavimus ir įsipareigoja jų laikytis.

3. Komisija pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą atsisako pripažinti organizacijas, kurios neatitinka 1 dalyje nurodytų reikalavimų arba kurių atžvilgiu manoma, kad, remiantis 14 straipsnyje nustatytais kriterijais, jų veikla kelia nepriimtina grėsmę saugumui ar aplinkai.

4 straipsnis

1. Pripažinimą Komisija suteikia pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

2. Pripažinimas suteikiamas tik toms organizacijoms, kurios atitinka 3 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

3. Pripažinimas suteikiamas atitinkamam juridiniam asmeniui, kuris yra visų juridinių asmenų, sudarančių pripažintą organizaciją, patronuojantis subjektas. Pripažinimas suteikiamas visiems juridiniams asmenims, kurie prisideda užtikrinant, kad

ta organizacija suteiktų pagrindą jų paslaugoms teikti pasauliniu mastu.

4. Komisija, veikdama pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, atsižvelgdama į atitinkamos organizacijos įrodymus pajėgumus ir žinias, gali apriboti pripažinimą tam tikrų tipų laivų, tam tikro dydžio laivų, tam tikros prekybos arba jų derinių atžvilgiu. Tokiu atveju Komisija išdėsto apribojimo motyvus ir sąlygas, kurias įvykdžius apribojimas panaikinamas arba gali būti išplėstas. Apribojimas bet kuriuo metu gali būti peržiūrėtas.

5. Komisija parengia ir reguliariai atnauja pagal šį straipsnį pripažintų organizacijų sąrašą. Tas sąrašas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Jei Komisija mano, kad pripažinta organizacija neatitinka I priede nustatytų būtiniausių kriterijų arba nesilaiko šiame reglamente nurodytų įpareigojimų, arba kad pripažintos organizacijos veikla, užtikrinanti saugumą ir taršos prevenciją, žymiai pablogėjo, ir dėl to kyla nepriimtina grėsmė saugumui ar aplinkai, ji pareikalauja, kad ta pripažinta organizacija imtųsi reikalingų prevencinių ir korekcinų veiksmų ir laikydamosi nurodytų terminų užtikrintų, kad būtų laikomasi tų būtiniausių kriterijų ir įpareigojimų, visų pirma pašalinant bet kokią galimą grėsmę saugumui ar aplinkai, arba kitaip pašalinant veiklos pablogėjimo priežastis.

Kai saugumui ar aplinkai kyla galima tiesioginė grėsmė, į prevencinius ir korekcinius veiksmus gali būti įtrauktos laikinosios apsaugos priemonės.

Tačiau Komisija visoms valstybėms narėms, suteikusioms įgaliojimą atitinkamai pripažinti organizacijai, iš anksto praneša apie priemones, kurių ketina imtis, tuo nedarydama įtakos skubiųjų priemonių įgyvendinimui.

6 straipsnis

1. Be priemonių, kurių buvo imtasi pagal 5 straipsnį, Komisija, pagal 12 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą, gali skirti baudas pripažintai organizacijai:

a) kurios rimtas ir pakartotinis nesugebėjimas laikytis I priede nurodytų būtiniausių kriterijų arba 8 straipsnio 4 dalyje, 9, 10 ir 11 straipsniuose nurodytų įpareigojimų arba kurios blogėjanti veikla atskleidžia rimtus tos organizacijos struktūros, sistemos, procedūrų ir vidaus kontrolės trūkumus;

arba

b) kuri 8 straipsnio 1 dalyje numatyto įvertinimo metu Komisijai sąmoningai pateikė neteisingą, nepakankamą arba klaidinančią informaciją arba kitaip trukdė atlikti tą įvertinimą.

2. Nepažeidžiant 1 dalies, pripažintai organizacijai nesiimant prevencinių ir korekcinio veiksmų, kuriuos įgyvendinti reikalauja Komisija, arba nepagrįstai vėluojant atlikti tokius veiksmus, Komisija tai organizacijai gali skirti reguliariai mokamas baudas tol, kol ji iki galo atliks reikalaujamus veiksmus.

3. 1 ir 2 dalyse nurodytos vienkartinės ir reguliariai mokamos baudos yra atgrasiančios, proporcingai atitinkančios atvejo sudėtingumą ir svarstomos pripažintos organizacijos ekonominę pajėgumą, visų pirma atsižvelgiant į saugumui ar aplinkos apsaugai iškilusios grėsmės mastą.

Jos skiriamos tik po to, kai pripažintai organizacijai ir atitinkamoms valstybėms narėms buvo suteikta galimybė pateikti pastabas.

Bendra skirtų vienkartinio ir reguliariai mokamų baudų suma neviršija 5 % bendros vidutinės pripažintos organizacijos apyvartos, gautos per praėjusius trejus veiklos metus iš šio reglamento taikymo srityje nurodytos veiklos.

4. Europos Bendrijų teisingumo teismas turi neribotą jurisdikciją peržiūrėti sprendimus, kuriais Komisija nustatė vienkartinę baudą ar reguliariai mokamą baudą. Jis gali panaikinti, sumažinti arba padidinti paskirtą vienkartinę baudą ar reguliariai mokamą baudą.

7 straipsnis

1. Komisija panaikina pripažinimą organizacijos:

a) kurios pakartotinis ir rimtas nesugebėjimas laikytis I priede nustatytų būtiniausių kriterijų arba šiame reglamente nurodytų jos įpareigojimų kelia nepriimtina grėsmę saugumui ir aplinkai;

b) kurios pakartotinis ir rimtas nesugebėjimas atlikti veiklos užtikrinant saugumą ir taršos prevenciją kelia nepriimtina grėsmę saugumui ar aplinkai;

c) kuri Komisijai neleidžia arba nuolatos trukdo atlikti veiklos įvertinimą;

d) kuri nesumoka 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų vienkartinio ir (arba) reguliariai mokamų baudų; arba

e) kuri siekia, kad būtų padengtos ar kompensuotos jos išlaidos dėl bet kokių baudų, jai paskirtų pagal 6 straipsnį.

2. Taikydama 1 dalies a ir b punktus, Komisija priima sprendimą remdamasi visa turima informacija, kurią sudaro:

a) svarstomos pripažintos organizacijos įvertinimo, kurį pagal 8 straipsnio 1 dalį atliko Komisija, rezultatai;

b) valstybių narių pagal Direktyvos .../.../EB 10 straipsnį pateiktos ataskaitos;

c) pripažintos organizacijos klasifikuotų laivų avarijų analizė;

d) 6 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti pasikartojantys trūkumai;

e) poveikio pripažintos organizacijos klasėje esančiam laivynui mastas; ir

f) neveiksmingas 6 straipsnio 2 dalyje nurodytų priemonių vykdymas.

3. Sprendimą panaikinti pripažinimą savo iniciatyva arba valstybės narės prašymu priima Komisija pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, prieš tai suteikusi svarstomai pripažintai organizacijai galimybę pateikti savo pastabas.

8 straipsnis

1. Komisija kartu su valstybe nare, pateikusia atitinkamą prašymą suteikti pripažinimą, reguliariai, bet ne rečiau kaip kartą per dvejus metus atlieka visų patvirtintų organizacijų patikrinimą, siekdama nustatyti, ar jos laikosi šiame reglamente nurodytų įsipareigojimų ir atitinka I priede nustatytus būtiniausius kriterijus. Vertinama tik ta pripažintų organizacijų veikla, kuriai taikomas šis reglamentas.

2. Pasirinkdama vertinamas pripažintas organizacijas, Komisija ypatingą dėmesį skiria pripažintos organizacijos saugumo užtikrinimo ir taršos prevencijos veiklai, duomenims apie avarijas bei pagal Direktyvos.../.../EB 10 straipsnį valstybių narių pateiktoms ataskaitoms.

3. Vertinimo metu galima organizuoti apsilankymus pripažintos organizacijos regioniniuose filialuose bei atsitiktinai pasirinktų laivų — eksploatuojamų ir statomų — patikrinimus, siekiant atlikti pripažintos organizacijos veiklos auditą. Tokiais atvejais Komisija praneša valstybei narei, kurioje įsikūręs regioninis filialas. Komisija pateikia valstybėms narėms ataskaitą apie įvertinimo rezultatus.

4. Kiekviena pripažinta organizacija 12 straipsnio 1 dalyje nurodytam Komitetui kasmet pateikia savo kokybės sistemos valdymo apžvalgos rezultatus.

9 straipsnis

1. Pripažintos organizacijos užtikrina, kad Komisija turėtų galimybę gauti informaciją, reikalingą atlikti 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą vertinimą. Šios galimybės negalima apriboti jokiais sutartųjų sąlygomis.

2. Sutartyse su laivų savininkais ar operatoriais dėl teisės aktų nustatytų liudijimų arba tam tikros klasės liudijimų išdavimo laivams pripažintos organizacijos užtikrina, kad tokie liudijimai būtų išduodami su sąlyga, kad Šalys neprieštarauja, jog Komisijos inspektoriai galėtų patekti į laivus, vykdydami 8 straipsnio 1 dalies nuostatas.

10 straipsnis

1. Pripažintos organizacijos viena su kita periodiškai konsultuojasi, siekdamos užtikrinti organizacijų naudojamų taisyklių ir procedūrų bei jų įgyvendinimo lygiavertiškumą ir darną. Nepažeisdamos vėliavos valstybių įgaliojimų, jos bendradarbiauja siekdamos nuoseklaus tarptautinių konvencijų aiškinimo. Pripažintos organizacijos tam tikrais atvejais susitaria dėl techninių ir procedūrinių sąlygų, pagal kurias jos pripažins viena kitos medžiagos, įrangos ir detalių liudijimus remdamosi lygiavertiais standartais, pasirinkdamos griežčiausius bei reikliausius standartus.

Tuo atveju, kai dėl svarbių, su saugumu susijusių priežasčių negalima susitarti dėl abipusio pripažinimo, pripažintos organizacijos aiškiai išdėsto tas priežastis.

Kai pripažinta organizacija patikrinimu ar kitaip įsitikina, kad medžiaga, įrangos dalis ar detalė neatitinka liudijimo, ta organizacija gali atsisakyti suteikti įgaliojimą naudoti tą medžiagą, įrangos dalį ar detalę laive. Pripažinta organizacija nedelsdama praneša kitoms pripažintoms organizacijoms, nurodydama atsisakymo priežastis.

Pripažintos organizacijos klasifikavimo tikslais pripažįsta jūrinių įrenginių, pažymėtų rato ženklų, liudijimus pagal 1996 m. gruodžio 20 d. Tarybos direktyvą 96/98/EB dėl laivo įrenginių ⁽¹⁾.

Jos Komisijai ir valstybėms narėms periodiškai teikia ataskaitas apie esminę pažangą, pasiektą tobulinant standartus ir medžiagų, įrangos ir detalių liudijimų abipusį pripažinimą.

2. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai iki ... (*) pateikia nepriklausomu tyrimu pagrįstą ataskaitą apie pasiektą taisyklių ir procedūrų suderinimo lygį bei apie medžiagų, įrangos ir detalių liudijimų abipusį pripažinimą.

3. Pripažintos organizacijos bendradarbiauja su uosto valstybės kontroliuojančiomis administracijomis dėl reikalų, susijusių su organizacijų tvarkomos klasės laivu, visų pirma kad būtų lengviau pašalinami trūkumai, apie kuriuos pranešta, ar kiti neatitikimai.

4. Pripažintos organizacijos pateikia visų valstybių narių administracijoms, suteikusioms kokius nors Direktyvos.../.../EB (*) 3 straipsnyje nurodytus įgaliojimus, ir Komisijai visą reikiamą informaciją apie jų klasifikuotus laivus, pervedimus, pakeitimus, laikino klasės sustabdymo ir klasės panaikinimo atvejus nepriklausomai nuo vėliavos, su kuria plaukioja tie laivai.

Informacija apie pervedimus, pakeitimus, laikino klasės sustabdymo ir klasės panaikinimo atvejus, įskaitant informaciją apie visas apžiūras, kurių terminas yra praėjęs, rekomendacijas, kurių terminas yra pasibaigęs, klasės sąlygas, eksploatavimo sąlygas ar jų klasifikuotiems laivams pritaikytus eksploatavimo apribojimus, nepriklausomai nuo vėliavos, su kuria jie plaukioja, elektronėmis priemonėmis perduodama į bendrą patikrinimų duomenų bazę, kuria naudojasi valstybės narės įgyvendindamos Direktyvą .../.../EB, tuo pačiu metu, kai ji įtraukiamą į pripažintos organizacijos sistemas, bet jokia būdu ne vėliau nei per 72 valandas po to, kai laikantis įsipareigojimo reikia pranešti informaciją. Ši informacija, išskyrus klasės, kurios terminai nėra pasibaigę, rekomendacijas ir sąlygas, skelbiama tų pripažintų organizacijų interneto svetainėse.

5. Nepriklausomai nuo laivo vėliavos, pripažintos organizacijos neišduoda teisės aktais numatyto liudijimo laivui, kurio klasė panaikinta arba yra keičiama dėl saugumo, pirmiau nesuteikusi galimybės vėliavos valstybės kompetentingai administracijai per priimtina laiką pateikti savo nuomonę dėl to, ar reikia atlikti išsamų laivo patikrinimą.

6. Perduodant vienos pripažintos organizacijos klasę kitai, perduodančioji organizacija nepagrįstai nedelsdama pateikia priimančiai organizacijai visą laivo istorijos bylą ir informuoja ją visų pirma apie:

a) bet kokias apžiūras, kurių terminas yra praėjęs;

b) bet kokias rekomendacijas, kurių terminas yra pasibaigęs ir klasės sąlygas;

⁽¹⁾ OL L 46, 1997 2 17, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2002/84/EB (OL L 324, 2002 11 29, p. 53).

(*) OL: Penkeri metai po šio reglamento įsigaliojimo.

- c) laivui taikomas eksploatavimo sąlygas, ir
- d) laivui taikomus eksploatavimo apribojimus.

Priimančioji organizacija naują laivo liudijimą gali išduoti tik tinkamai atlikusi visas apžiūras, kurių terminas yra praėjęs, ir perduodančiosios organizacijos nurodyta tvarka įvykdžiusi laivo atžvilgiu anksčiau pateiktas rekomendacijas ar klasės sąlygas, kurių terminas yra pasibaigęs.

Prieš išduodama liudijimus, priimančioji organizacija turi pranešti perduodančiajai organizacijai liudijimų išdavimo datą bei informuoti ją apie tą datą, vietą ir veiksmus, kurių buvo imtasi, siekiant atlikti visas apžiūras, kurių terminas yra praėjęs, bei įvykdyti visas rekomendacijas ir sąlygas, kurių terminas yra pasibaigęs.

Pripažintos organizacijos nustato ir įgyvendina atitinkamus bendrus reikalavimus, skirtus atvejams, kai pervedama klasė, jeigu būtinos specialios atsargumo priemonės. Tokie atvejai — tai bent jau atvejai, kai pervedama laivų, eksploatuojamų 15 ar daugiau metų, klasė ir kai pervedama iš nepripažintos organizacijos pripažintai organizacijai.

Pripažintos organizacijos bendradarbiauja tarpusavyje, siekdamos tinkamai įgyvendinti šios dalies nuostatas.

11 straipsnis

1. Pripažintos organizacijos iki ... (*) sukuria ir prižiūri nepriklausomą kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistemą, laikydamosi taikomų tarptautinių kokybės standartų; atitinkamos profesinės asociacijos, dirbančios laivybos pramonės srityje, gali dalyvauti jos veikloje konsultantų teisėmis.

2. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistema atlieka šias funkcijas:

- a) reguliariai vertina pripažintų organizacijų kokybės valdymo sistemas laikydamosi kokybės standarto ISO 9001 kriterijų;
- b) išduoda kokybės valdymo sistemų liudijimus pripažintoms organizacijoms, įskaitant organizacijas, kurias pripažinti paprašyta pagal 3 straipsnį;
- c) skelbia tarptautiniu lygmeniu pripažintų kokybės valdymo standartų išaiškinimus, visų pirma siekdama, kad būtų atsižvelgta į specifines pripažintų organizacijų pobūdžio ir išpareigojimų ypatybes; ir
- d) parengia atskiras ir bendras rekomendacijas, siekdama tobulinti pripažintų organizacijų procesus ir vidinius kontrolės mechanizmus.

3. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistemai užtikrinama reikalinga kompetencija ir įgaliojimai, kad ji galėtų veikti neprik-

(*) OL: 24 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

lausomai nuo pripažintų organizacijų, ji turi reikalingas priemones veiksmingai ir labai profesionaliai atlikti savo pareigas. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistema nusistatys savo darbo metodus ir darbo tvarkos taisykles.

4. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistema priima metų darbo planą.

5. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistemai gali prašyti kitų išorinių kokybės vertinimo subjektų paramos.

6. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistema suteikia suinteresuotoms šalims, įskaitant vėliavos valstybes ir Komisiją, visą informaciją apie savo metų darbo planą, taip pat apie išvadas ir rekomendacijas, ypač susidarius tokioms situacijoms, kai gali kilti grėsmė saugumui.

7. Komisija periodiškai vertina kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistemą.

8. Komisija praneša valstybėms narėms įvertinimo rezultatus ir tolesnius veiksmus.

12 straipsnis

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Kai yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

3. Kai yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

4. Kai yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

13 straipsnis

1. Neišplečiant šio reglamento taikymo srities, ją galima iš dalies pakeisti tam, kad I priede nustatyti būtiniausi kriterijai būtų atnaujinti atsižvelgiant visų pirma į atitinkamus TJO sprendimus.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinamos pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

⁽¹⁾ OL L 324, 2002 11 29, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 93/2007 (OL L 22, 2007 1 31, p. 12).

2. Šio reglamento 2 straipsnio b punkte apibrėžtų tarptautinių konvencijų pakeitimai gali būti pašalinti iš šio reglamento taikymo srities remiantis Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsniu.

14 straipsnis

1. Komisija patvirtina ir paskelbia:

- a) kriterijus, skirtus įvertinti taisyklių ir procedūrų veiksmingumą, taip pat pripažintų organizacijų veiklą užtikrinant jos klasifikuotų laivų saugumą ir taršos iš šių laivų prevenciją, visų pirma atsižvelgiant į duomenis, sukaupus pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą dėl uosto valstybės kontrolės ir (arba) kita panašia tvarka; ir
- b) kriterijus, pagal kuriuos galėtų nustatyti, kada tokia veikla taptų nepriimtina grėsme saugumui arba aplinkai, ir kuriuose gali būti atsižvelgiama į konkrečias mažesnes arba labai specializuotas organizacijas veikiančias aplinkybes.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, tvirtinamos pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, susijusios su 6 straipsnio ir, atitinkamais atvejais, 7 straipsnio įgyvendinimu, tvirtinamos pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

3. Nepažeisdama nuostatos dėl nedelsiant pradedamų taikyti I priede nustatytų būtiniausių kriterijų ir pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, Komisija gali patvirtinti jų aiškinimo taisykles bei gali apsvarstyti galimybę nustatyti I priedo A dalies 3 punkte numatytų bendrųjų būtiniausių kriterijų tikslus.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

...

15 straipsnis

1. Šios reglamento įsigaliojimo metu pripažinimą pagal Direktyvą 94/57/EB gavusios organizacijos išlaiko pripažinimą, laikantis 2 dalies nuostatų.

2. Nepažeisdama 5 ir 7 straipsnių, Komisija persvarsto visus pagal Direktyvą 94/57/EB suteiktus apribotus pripažinimus pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalį iki ... (*), siekdama pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą nuspręsti, ar vieni apribojimai turi būti pakeisti kitais, ar panaikinti. Apribojimai taikomi tol, kol Komisija priima sprendimą.

16 straipsnis

Pagal 8 straipsnio 1 dalį atlikdama įvertinimą, Komisija patikrina, kad pripažinimo turėtojas organizacijos struktūroje būtų atitinkamas juridinis asmuo, kuriam taikomos šio reglamento nuostatos. Jeigu yra kitaip, Komisija priima sprendimą, iš dalies pakeičiantį tą pripažinimą.

Jeigu Komisija iš dalies pakeičia pripažinimą, valstybės narės, atsižvelgdamos į tokį pakeitimą, pritaiko savo susitarimus su šia organizacija.

17 straipsnis

Komisija kas dvejus metus informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie šios direktyvos įgyvendinimą.

18 straipsnis

Nuorodos Bendrijos ir nacionalinėje teisėje į Direktyvą 94/57/EB prireikus laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal II priede pateiktą koreliacinę lentelę.

19 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Tarybos vardu
Pirmininkas

...

(*) OL: Dvylika mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

I PRIEDAS

ORGANIZACIJOMS TAIKOMI BŪTINIAUSI KRITERIJAI

(nurodyti 3 straipsnyje)

A. BENDRIEJI BŪTINIAUSI KRITERIJAI

1. Pripažinta organizacija privalo turėti juridinio asmens statusą valstybėje, kurioje ji įsikūrusi. Jos atskaitomybę tvirtina nepriklausomi auditoriai.
2. Pripažinta organizacija privalo sugebėti dokumentais pagrįsti didelę patirtį, įgytą vertinant prekybos laivų projektus ir konstrukcijas.
3. Pripažintoje organizacijoje visada privalo būti pakankamas vadovaujančio, techninio ir tyrimus atliekančio personalo kiekis, atitinkantis tos klasės laivyno dydį, sudėtį ir organizacijos darbą statant laivus ir keičiant jų paskirtį. Pripažinta organizacija, kai reikia ir jei reikia, privalo galėti skirti priemones ir personalą į bet kokią darbo vietą atitinkamam darbui atlikti pagal 6 ir 7 punktų bendruosius būtiniausius kriterijus ir pagal B dalies specialiuosius būtiniausius kriterijus.
4. Pripažinta organizacija privalo turėti ir taikyti savo išsamių taisyklių rinkinius ir procedūras arba įrodyti galinti nustatyti ir taikyti šias taisykles, skirtas prekybos laivų projektavimui, statybai ir periodinei apžiūrai, kurios atitiktų tarptautiniu lygiu pripažintus standartus. Jos privalo būti paskelbtos, nuolatos atnaujinamos ir tobulinamos, panaudojant mokslinių tyrimų ir plėtros programas.
5. Pripažinta organizacija privalo kiekvienais metais skelbti arba visuomenei prieinamoje elektroninėje bazėje tvarkyti savo laivų registrą.
6. Pripažinta organizacija neprivalo būti valdoma laivų savininkų ar laivų statytojų, arba kitų asmenų, kurių komercinė veikla būtų susijusi su laivų statymu, įrengimu, remontu ar eksploatavimu. Pripažintos organizacijos pajamos iš esmės neprivalo priklausyti nuo vienos komercinės įmonės. Pripažinta organizacija negali imtis tam tikros klasės arba teisės aktų numatytų darbų, jei ji yra susijusi su laivo savininku ar operatoriumi arba jei turi su juo verslo, asmeninių ar giminystės ryšių. Ši nuostata taip pat taikoma pripažintoje organizacijoje dirbantiems apžiūrą atliekantiems pareigūnams.
7. Pripažinta organizacija privalo vadovautis TJO Rezoliucijos A.789(19) dėl administracijos vardu veikiančių pripažintų organizacijų tikrinimo ir sertifikavimo funkcijų specifikacijų priedo nuostatomis tiek, kiek jos susijusios su šio reglamento taikymo sričiai priklausančiais klausimais.

B. KONKRETŪS BŪTINIAUSI KRITERIJAI

1. Pripažinta organizacija privalo veikti visame pasaulyje, skirdama tik savo apžiūrą atliekančius pareigūnus arba išskirtiniais ir pagrįstais atvejais — kitų pripažintų organizacijų apžiūrą atliekančius pareigūnus.
2. Pripažintos organizacijos veiklą privalo reglamentuoti etikos kodeksas.
3. Pripažinta organizacija privalo būti valdoma ir administruojama taip, kad būtų užtikrinamas administracijos reikalaujamos informacijos konfidencialumas.
4. Pripažinta organizacija privalo teikti reikalingą informaciją administracijai, Komisijai ir suinteresuotosioms šalims.
5. Pripažinta organizacija, jos apžiūrą atliekantys pareigūnai ir techniniai darbuotojai atlieka savo darbą jokia būdu nepažeisdami laivų statyklų, įrangos tiekėjų ir laivų savininkų intelektualinės nuosavybės teisių, įskaitant patentus, licencijas, pažangiąją patirtį ar kitos rūšies žinias, kurių naudojimas yra teisiškai saugomas Bendrijos ar nacionaliniu lygiu; jokiais aplinkybėmis ir nepažeisdami valstybių narių ir Komisijos vertinimo įgaliojimų, visų pirma pagal 9 straipsnį, pripažinta organizacija ar jos samdomi apžiūrą atliekantys pareigūnai ir techniniai darbuotojai negali perduoti ar atskleisti komerciniu požiūriu svarbių duomenų, kurie buvo gauti jiems inspektuojant, tikrinant ir stebint statomus ar remontuojamus laivus.
6. Pripažintos organizacijos vadovybė privalo apibrėžti ir dokumentais pagrįsti savo politiką ir tikslus bei įsipareigojimus dėl kokybės ir užtikrinti, kad ta politika būtų suprantama, įgyvendinama ir jos būtų laikomasi visais pripažintos organizacijos lygiais. Pripažintos organizacijos politika privalo būti pagrįsta saugumo užtikrinimo ir taršos prevencijos veiklos uždaviniais ir rodikliais.

7. Pripažinta organizacija privalo užtikrinti, kad:
 - a) jos taisyklės ir procedūros yra parengtos ir jų laikomasi pagal tam tikrą sistemą;
 - b) jos taisyklių ir procedūrų yra laikomasi ir yra sukurta paslaugų kokybės vertinimo tų taisyklių ir procedūrų požiūriu vidinė sistema;
 - c) teisės aktų numatyto darbo, kurį atlikti pripažinta organizacija yra įgaliota, reikalavimų yra laikomasi ir yra sukurta paslaugų kokybės vertinimo vidinė sistema, prižiūrėti, kaip laikomasi tarptautinių konvencijų;
 - d) darbuotojų, nuo kurių darbo priklauso pripažintos organizacijos paslaugų kokybė, atsakomybė, įgaliojimai ir tarpusavio ryšiai yra apibrėžti ir pagrįsti dokumentais;
 - e) visi darbai atliekami esant kontroliuojamoms sąlygoms;
 - f) yra sukurta priežiūros funkcijas atliekanti sistema, skirta prižiūrėti pripažintos organizacijos samdomų apžiūrą atliekančių pareigūnų bei techninio ir administracijos personalo veiksmus ir darbą;
 - g) apžiūrą atliekantys pareigūnai yra išsamiai susipažinę su tuo laivų tipu, kuriam priklauso jų tikrinamas laivas, tiek, kiek tai reikalinga konkrečiai apžiūrai atlikti, taip pat su atitinkamais keliamais reikalavimais;
 - h) įdiegta apžiūrą atliekančių pareigūnų kvalifikacijos kėlimo ir nuolatinę jų žinių atnaujinimo sistema;
 - i) daromi įrašai, liudijantys, kad dalykams, kuriuos apima teikiamos paslaugos, jau taikomi nustatyti standartai ir egzistuoja veiksmingai funkcionuojanti kokybės sistema;
 - j) visuose padaliniuose veikia visuotinė planinių ir dokumentais patvirtintų kokybės užtikrinimo veiklos vidaus audito sistema;
 - k) teisės aktų numatytos apžiūros ir patikrinimai, kuriuos reikalauja atlikti Apžiūros ir sertifikavimo suderinta sistema, ir kurias pripažinta organizacija yra įgaliota atlikti, organizuojamos pagal TJO Rezoliucijos A.948(23) dėl rekomendacijų, atliekant apžiūras pagal Apžiūros ir sertifikavimo sudertą sistemą, priedo ir priedėlio reikalavimus;
 - l) yra aiškus atsakomybės ir kontrolės pasidalijimas tarp pripažintos organizacijos centrinės buveinės ir regioninių filialų bei tarp pripažintų organizacijų ir jų apžiūrą atliekančių pareigūnų.
 8. Pripažinta organizacija privalo būti parengusi, įgyvendinusi ir naudotis veiksminga vidine kokybės sistema, pagrįsta atitinkamomis tarptautiniu lygiu pripažintų standartų dalimis, atitinkančią EN ISO/IEC 17020:2004 (patikrinimo institucijos) ir EN ISO 9001:2000 (kokybės valdymo sistemos, reikalavimai), pagal 11 straipsnio 1 dalyje nurodytos kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistemos patvirtintą išaiškinimą.
 9. Pripažintos organizacijos taisyklės ir procedūros privalo būti įgyvendinamos taip, kad organizacija, remdamasi savo tiesioginėmis žiniomis ir nuomone, galėtų patikimai ir objektyviai patvirtinti, kad atitinkami laivai yra saugūs, išduodama klasės liudijimus, pagal kuriuos gali būti išduodami teisės aktų numatyti liudijimai.
 10. Pripažinta organizacija privalo turėti visus reikalingus išteklius, (pasitelkiant kvalifikuotus profesionalius darbuotojus ir laikantis TJO Rezoliucijos A.913(22) dėl Tarptautinio saugos valdymo (ISM) kodekso įgyvendinimo rekomendacijų administracijoms priedo nuostatų), kad galėtų atlikti saugumo kokybės sistemos taikymo ir priežiūros įvertinimą tiek krante, tiek laivuose, kuriuos siekiama sertifikuoti.
 11. Pripažinta organizacija turi leisti, kad tobulinant jos taisykles ir procedūras dalyvautų administracijos ar kitų suinteresuotų šalių atstovai.
-

II PRIEDAS

KORELIACINĖ LENTELĖ

Direktyva 94/57/EBC	Direktyva (EB) Nr. .../...	Šis reglamentas
1 straipsnis	1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnio a punktas	2 straipsnio a punktas	2 straipsnio a punktas
2 straipsnio b punktas	2 straipsnio b punktas	-
2 straipsnio c punktas	2 straipsnio c punktas	-
2 straipsnio d punktas	2 straipsnio d punktas	2 straipsnio b punktas
2 straipsnio e punktas	2 straipsnio e punktas	2 straipsnio c punktas
-	2 straipsnio f punktas	2 straipsnio d punktas
2 straipsnio f punktas	2 straipsnio g punktas	2 straipsnio e punktas
2 straipsnio g punktas	2 straipsnio h punktas	2 straipsnio f punktas
2 straipsnio h punktas	2 straipsnio i punktas	2 straipsnio g punktas
2 straipsnio i punktas	2 straipsnio k punktas	2 straipsnio i punktas
-	2 straipsnio j punktas	2 straipsnio h punktas
2 straipsnio j punktas	2 straipsnio l punktas	-
2 straipsnio k punktas	-	2 straipsnio j punktas
3 straipsnis	3 straipsnis	
4 straipsnio 1 dalies pirmas sakiny	-	3 straipsnio 1 dalis
4 straipsnio 1 dalies antras sakiny	-	3 straipsnio 2 dalis
4 straipsnio 1 dalies trečias sakiny	-	-
4 straipsnio 1 dalies ketvirtas sakiny	-	4 straipsnio 1 dalis
-	-	3 straipsnio 3 dalis
-	-	4 straipsnio 2, 3, 4 dalys
-	-	5 straipsnis
-	-	6 straipsnis
-	-	7 straipsnis
5 straipsnio 1 dalis	4 straipsnio 1 dalis	-
5 straipsnio 3 dalis	4 straipsnio 2 dalis	-
6 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalys	5 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalys	-
6 straipsnio 5 dalis	-	-

Direktyva 94/57/EBC	Direktyva (EB) Nr. .../...	Šis reglamentas
7 straipsnis	6 straipsnis	12 straipsnis
8 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka	7 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktas	-
8 straipsnio 1 dalies antra įtrauka	-	13 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 1 dalies trečia įtrauka	7 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b punktas	-
-	7 straipsnio 1 dalies antra pastraipa	13 straipsnio 1 dalies antra pastraipa
8 straipsnio 2 dalis	7 straipsnio 2 dalis	-
8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	-	13 straipsnio 2 dalis
9 straipsnio 1 dalis	-	-
9 straipsnio 2 dalis	-	-
10 straipsnio 1 dalies įvadiniai žodžiai	8 straipsnis	-
10 straipsnio 1 dalies a, b, c punktai bei 2, 3, 4 dalys	-	-
11 straipsnio 1 ir 2 dalys	9 straipsnio 1 ir 2 dalys	-
11 straipsnio 3 ir 4 dalys	-	8 straipsnio 1 ir 2 dalys
12 straipsnis	10 straipsnis	-
13 straipsnis	-	-
14 straipsnis	11 straipsnio 1 ir 2 dalys	-
-	11 straipsnio 3 dalis	-
-	12 straipsnis	-
-	-	9 straipsnis
15 straipsnio 1 dalis	-	-
-	-	10 straipsnio 1 ir 2 dalys
15 straipsnio 2 dalis	-	10 straipsnio 3 dalis
15 straipsnio 3 dalis	-	10 straipsnio 4 dalis
15 straipsnio 4 dalis	-	10 straipsnio 5 dalis
15 straipsnio 5 dalis	-	10 straipsnio 6 dalies pirma, antra, trečia, penkta pastraipos
-	-	10 straipsnio 6 dalies ketvirta pastraipa
16 straipsnis	13 straipsnis	-
17 straipsnis	16 straipsnis	-
-	14 straipsnis	-
-	15 straipsnis	-

Direktyva 94/57/EBC	Direktyva (EB) Nr. .../...	Šis reglamentas
-	-	11 straipsnis
-	-	14 straipsnis
-	-	15 straipsnis
-	-	16 straipsnis
-	-	17 straipsnis
-	-	18 straipsnis
-	-	19 straipsnis
Priedas	-	I priedas
-	I priedas	-
-	II priedas	II priedas

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

I. ĮVADAS

Taikant bendro sprendimo procedūrą (EB sutarties 251 straipsnis), 2007 m. lapkričio 30 d. Taryba priėmė politinį sprendimą dėl dviejų atskirų teisės aktų, remdamasi su jais susijusiu Komisijos pasiūlymu ⁽¹⁾: dėl direktyvos dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų projekto (išdėstymas nauja redakcija), taip pat dėl reglamento dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (išdėstymas nauja redakcija). Šiame dokumente nagrinėjama Komisijos pasiūlymo dalis, susijusi su reglamento išdėstymu nauja redakcija. ⁽²⁾

Teisininkams lingvistams patikslinus bendrąją poziciją, Taryba ją priėmė 2008 m. birželio 6 d.

Priimdama poziciją, Taryba atsižvelgė į Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽³⁾ ir į Regionų komiteto nuomonę ⁽⁴⁾. Daugelis Europos Parlamento pakeitimų, priimtų pirmuoju svarstymu 2007 m. balandžio 25 d. ⁽⁵⁾, buvo įtraukti į atitinkamą tekstą arba jame atspindėti neatsižvelgiant į tai, ar pagal Tarybos poziciją jis yra direktyvos, ar reglamento dalis.

Pasiūlymu siekiama nauja redakcija išdėstyti kelis iš eilės priimtus Direktyvos 94/57/EB pakeitimus, kuriais nustatomi organizacijų, tikrinančių laivus ir išduodančių laivų liudijimus, vadinamųjų „pripažintų organizacijų“, veiklos bendrosios taisyklės ir standartai. Be to, tam tikros galiojančios direktyvos nuostatos iš dalies keičiamos supaprastinimo ir suderinimo tikslais arba siekiant sugriežtinti galiojančias taisykles, t. y. sustiprinti pripažintų organizacijų kontrolę ir pertvarkyti nuobaudų sistemą, taikomą tiems, kurie neįvykdo būtiniausių pripažinimo kriterijų.

II. BENDROSIOS POZICIJOS ANALIZĖ

a) Teisės akto forma

Pagrindinis klausimas, iškeltas diskusijų Tarybos organuose metu, buvo Komisijos siūlomo teisės akto forma. Kelias siūlomos direktyvos nuostatas reikia suprasti taip, kad šiuo pripažintų organizacijų atveju jomis tiesiogiai nustatomos pareigos arba Komisijai perduodami įgaliojimai asmenims nustatyti tokias pareigas. Tai 2007 m. spalio 8 d. nuomonėje patvirtino Tarybos teisės tarnyba (dok. 13616/07), rekomendavusi teisės aktą priimti reglamento forma arba, kaip alternatyvą, nauja redakcija išdėstyti atitinkamas nuostatas arba padalinti teisės aktą į vieną direktyvą ir vieną reglamentą.

Politiniame susitarime Taryba sutiko padalinti tekstą į du atskirus teisės aktus — direktyvą ir reglamentą. Direktyvoje išdėstomos valstybėms narėms skirtos nuostatos, susijusios su jų santykiais su pripažintomis organizacijomis; reglamente pateikiamos visos nuostatos, susijusios su pripažinimu Bendrijos lygiu, t. y. su Komisijos atliekamu pripažinimu ir pripažinimo panaikinimu, įsipareigojimais ir kriterijais, kuriuos turi įvykdyti organizacijos, kad atitiktų Bendrijos pripažinimo reikalavimus, taip pat su galimomis sankcijomis pripažintoms organizacijoms, kurios neįvykdo šių įsipareigojimų ir kriterijų.

b) Pagrindiniai su direktyva susiję klausimai

Taryba ne tik nusprendė į naują reglamentą įtraukti visas su laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų Bendrijos pripažinimu susijusias nuostatas, bet ir laikėsi nuomonės, kad tikslinga šias nuostatas pakeisti siekiant aiškumo arba remiantis šiais motyvais:

⁽¹⁾ 2006 m. sausio 30 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl direktyvos dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų išdėstymo nauja redakcija (dok. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Tarybos bendroji pozicija dėl direktyvos projekto išdėstyta dok. 5724/08, atitinkamas motyvų pareiškimas – dok. 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006, 2006 9 13 (OL C 318, 2006 12 23, p. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006, 2006 6 15 (OL C 229, 2006 9 22, p. 38).

⁽⁵⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje).

1) *Pripažinimo taikymo sritis ir būtiniausi pripažinimo kriterijai*

Tarybos, kaip ir Europos Parlamento, nuomone, svarbu pabrėžti, kad neatsižvelgiant į įmonės struktūrą, organizacija, kuriai ketinama suteikti pripažinimą, turėtų teikti paslaugas visame pasaulyje. Apriboto pripažinimo atveju, bendrojoje pozicijoje numatomas skaidrumas, susijęs su apribojimo priežastimis ir jo pakeitimo sąlygomis. Siekiant išvengti būtiniausių pripažinimo kriterijų sumažinimo, bendrojoje pozicijoje numatyta galimybė taikant komitologijos procedūrą nustatyti šių kriterijų aiškinimo taisykles ir šių kriterijų tikslus, visų pirma dėl personalo narių, kuriuos turės įdarbinti pripažintos organizacijos, skaičiaus.

2) *Baudų skyrimas pripažintoms organizacijoms*

Tarybos nuomone, valstybės narės turi būti informuojamos taikant patariamąją procedūrą apie Komisijos numatomą priimti sprendimą siekiant skirti baudas pripažintoms organizacijoms, kurios nevykdo pagal reglamentą nustatytų įsipareigojimų.

3) *Pripažintų organizacijų taisyklių ir procedūrų suderinimas bei jų išduotų liudijimų abipusis pripažinimas*

Taryba pritaria Komisijos pasiūlymui skatinti pripažintas organizacijas toliau derinti savo taisykles ir procedūras bei apsvastyti, kada abipusiai pripažinti jų medžiagų, įrangos ir dalių liudijimus. Tačiau Bendrojoje pozicijoje išdėstytos nuostatos dėl apsaugos. Pastarosios yra susijusios su atvejais, kai pripažintos organizacijos negali susitarti dėl abipusio liudijimų pripažinimo, arba su atvejais, kai nustatyta, kad medžiaga, įranga ar dalis neatitinka jos liudijimo.

Kartu su Europos Parlamentu Komisijos prašoma pateikti ataskaitą dėl pasiekto pripažintų organizacijų taisyklių ir procedūrų derinimo bei jų išduotų liudijimų abipusio pripažinimo lygio.

4) *Pripažintų organizacijų kokybės valdymo sistemų įvertinimas ir sertifikavimas*

Taryba visiškai pritaria Komisijos pasiūlymo bendroms nuostatomis, kad pripažintos organizacijos įkurtų už jų kokybės valdymo sistemų įvertinimą ir sertifikavimą atsakingą subjektą. Visų pirma laikydamosi Europos Parlamento pakeitimo Taryba bendrojoje pozicijoje pabrėžia, kad tai turi būti daroma pagal galiojančius tarptautinius kokybės standartus ir po konsultacijos su atitinkamomis laivų pramonėje veikiančiomis profesinėmis asociacijomis.

Tollesni Tarybos taikomi su šia kokybės įvertinimo ir sertifikavimo sistema susijusių nuostatų pakeitimai yra visų pirma skirti racionalizuoti šio subjekto užduotis ir paaiškinti, kad jis privalo turėti reikiamą valdymo struktūrą ir kompetenciją, kad veiktų nepriklausomai nuo pripažintų organizacijų.

5) *Reguliavimo procedūros su tikrinimu nustatymas*

Pagal iš dalies pakeistą Sprendimą dėl komitologijos procedūros ⁽¹⁾ Taryba bendrojoje pozicijoje nustato reguliavimo procedūrą su tikrinimu reglamentui iš dalies keisti pagal tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus, atnaujinti būtiniausiems kriterijams ir priimti kriterijams taisyklių bei procedūrų veiksmingumui ir pripažintų organizacijų veiklos, susijusios su saugumu ir taršos prevencija, rezultatams įvertinti.

III. **PAKEITIMAI**

Į bendrąją poziciją pažodžiui, iš dalies arba iš esmės įtraukti daugelis Europos Parlamento pirmuoju svarstymu priimtų pakeitimų: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 ir 74 pakeitimai. Atitinkamos nuostatos dažnai atitinka pakeitimus, bet nėra jiems tapčios dėl būtinų redakcinių teksto pakeitimų, kurių prireikė dėl to, kad pirminis pasiūlymas buvo padalintas į du atskirus dokumentus.

⁽¹⁾ 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimas, nustatantis Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką, iš dalies pakeistas 2006 m. liepos 17 d. Tarybos sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

Likę pakeitimai negalėjo būti priimti, kadangi, Tarybos nuomone, jie neatitinka Bendrijos pripažinimo procedūrų (14 pakeitimas), nėra visai aiškūs arba atrodo nereikalingi (19, 23, 57 ir 67 pakeitimai), arba neatitinka Tarybos požiūrio į už pripažintų organizacijų kokybės valdymo sistemų įvertinimą ir sertifikavimą atsakingo subjekto įsteigimą (63, 65 ir iš dalies 74 pakeitimas).

IV. IŠVADA

Taryba mano, kad jos bendroji pozicija yra tinkamas būdas nustatyti nuostatas, susijusias su laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų pripažinimu Bendrijos lygiu, priimant reglamentą kartu su direktyva, kuriomis numatomos priemonės, kurias turės taikyti valstybės narės santykiuose su šiomis organizacijomis.

Bendrosios pozicijos tekste atsižvelgta į daugumą Europos Parlamento pakeitimų. Taryba tikisi, kad bus pradėtos konstruktyvios diskusijos su Europos Parlamentu siekiant kuo greičiau pasiekti susitarimą.

BENDROJI POZICIJA (EB) Nr. 19/2008**Tarybos priimta 2008 m. birželio 6 d.****siekiant priimti ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2008 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju****(Tekstas svarbus EEE)**

(2008/C 190 E/02)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

(1) Pagal bendrą transporto politiką reikia priimti papildomas priemones jūrų transporto saugai užtikrinti. Šios priemonės apima atsakomybės už keleiviams padarytą žalą taisykles, nes yra svarbu vežimo jūra metu į avarijas patekusiems keleiviams užtikrinti deramą kompensacijos lygį.

(2) 2002 m. lapkričio 1 d. Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) sistemoje buvo priimtas 1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 2002 m. protokolai. Bendrija ir jos valstybės narės šiuo metu sprendžia, ar prisijungti prie to protokolo ar jį ratifikuoti.

(3) 1974 m. Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra, su pakeitimais, padarytais 2002 m. protokolu (toliau — Atėnų konvencija), taikoma tik tarptautiniam transportui. Vežimo jūra paslaugų vidaus rinkoje nacionalinio ir tarptautinio transporto atskyrimas buvo panaikintas; todėl Bendrijoje tikslinga užtikrinti vienodą atsakomybės lygį ir jos pobūdį tarptautinio ir nacionalinio transporto srityse.

(4) TJO teisės komitetas 2006 m. spalio 19 d. priėmė TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo išlygą ir gaires (toliau — TJO gairės), kad būtų sprendžiami kai kurie Atėnų

konvencijos klausimai, visų pirma kompensacija už žalą, susijusią su terorizmu, todėl TJO gairės atitinkamai gali būti laikomos *lex specialis*.

(5) Į šį reglamentą įtraukiamos TJO gairių dalys ir jos tampa privalomos. Tuo tikslu visų pirma TJO gairėse vartojamas veiksmazodis „turėtų“ turėtų būti suprantamas kaip „turi“.

(6) Atėnų konvencijos (I priedas) ir TJO gairių (II priedas) nuostatos turėtų būti traktuojamos, *mutatis mutandis*, atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktus.

(7) Klausimai, kuriems taikomi Atėnų konvencijos 17 ir 17a straipsniai, tenka Europos bendrijos išimtinai kompetencijai, jei tie straipsniai turi įtakos 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo ⁽⁴⁾ nustatytoms taisyklėms. Tuo požiūriu šios dvi nuostatos sudarys Bendrijos teisinės sistemos dalį Europos bendrijai prisijungus prie Atėnų konvencijos.

(8) Šiame reglamente frazė „arba yra joje įregistruotas“ turėtų būti aiškinama taip, kad pagal laivo be įgulos frachtavimo registravimo sąvoką vėliavos valstybė turi būti valstybė narė arba Atėnų konvencijos Susitariančioji Šalis. Valstybės narės ir Komisija turėtų imtis būtinų veiksmų, kad paragintų TJO parengti gaires dėl laivo be įgulos frachtuotojo registravimo sąvokos.

(9) Šiame reglamente „judėjimui skirta įranga“ neturėtų būti laikoma nei bagažu, nei transporto priemonėmis pagal Atėnų konvencijos 8 straipsnį.

(10) Šio reglamento įgyvendinimui būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

⁽²⁾ OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

⁽³⁾ 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2006 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija, ... Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). ... Tarybos sprendimas (dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 12, 2001 1 16, p. 1. Reglamentas su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1791/2006 (OL L 363, 2006 12 20, p. 1).

⁽⁵⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

(11) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai iš dalies keisti šį reglamentą tam, kad būtų galima taikyti vėlesnius su juo susijusius tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

(12) Europos jūrų saugumo agentūra, įsteigta 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, turėtų padėti Komisijai rengiant pažangos ataskaitą dėl naujų taisyklių veikimo.

(13) Valstybės narės, siekdamos vykdyti savo įsipareigojimus pagal šį reglamentą, gali apsvarstyti 1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, padarytais 1996 m. protokolu, ratifikavimą ir pasinaudoti tos Konvencijos 15 straipsnio 3a dalyje numatyta galimybe šio reglamento konkrečiomis nuostatomis reglamentuoti keleiviams taikytinos atsakomybės ribojimo sistemą.

(14) Kadangi šio reglamento tikslo, tai yra sukurti bendrą taisyklių, reglamentuojančių vežėjų jūra ir jų keleivių teises avarijos atveju, rinkinį, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi būtina užtikrinti vienodas atsakomybės ribas avarijų atveju visose valstybėse narėse, to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo. Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nevirsijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomas Bendrijos režimas, susijęs su atsakomybe ir draudimu vežant keleivius jūra, kaip nustatyta atitinkamose tokių dokumentų nuostatose:

a) 1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra su pakeitimais, padarytais 2002 m. protokolu (toliau — Atėnų konvencija), nuostatos, kaip nustatyta I priede, ir

⁽¹⁾ OL L 208, 2002 8 5, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1891/2006 (OL L 394, 2006 12 30, p. 1).

b) TJO teisės komiteto 2006 m. spalio 19 d. priimtų TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo išlygos ir gairių (toliau — TJO gairės) nuostatos, kaip nustatyta II priede.

Be to, šiuo reglamentu tos nuostatos pradedamos taikyti keleivių vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, kurie priskirti A klasei pagal 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ⁽²⁾ 4 straipsnį, ir nustatomi tam tikri papildomi reikalavimai.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas tarptautiniam vežimui, kaip apibrėžta Atėnų konvencijos 1 straipsnio 9 dalyje, ir vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, kurie pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį priskirti A klasei, jeigu:

- laivas plaukioja su valstybės narės vėliava arba yra joje įregistruotas; arba
- vežimo sutartis yra sudaryta valstybėje narėje; arba
- išvykimo arba paskirties vieta pagal vežimo sutartį yra valstybėje narėje.

Valstybės narės gali taikyti šį reglamentą visam vežimui jūra vienoje valstybėje narėje.

3 straipsnis

Atsakomybė ir draudimas

1. Atsakomybė už keleivius, jų bagažą bei jų transporto priemones ir taisyklės dėl draudimo arba kitos finansinės garantijos reglamentuojamos šiame reglamente ir Atėnų konvencijos 1 ir 1a straipsniuose, 2 straipsnio 2 dalyje, 3–16 ir 18, 20 bei 21 straipsniuose, išdėstytuose I priede, bei TJO gairių nuostatomis, išdėstytais II priede.

2. II priede išdėstytos TJO gairės yra privalomos.

4 straipsnis

Kompensacija, susijusi su judėjimo įranga ir kita specialia įranga

Jeigu sunkiai judančio keleivio naudojama judėjimui skirta įranga arba kita speciali įranga prarandama arba sugadinama, vežėjo atsakomybė reglamentuojama Atėnų konvencijos 3 straipsnio 3 dalimi. Kompensacija atitinka atitinkamos įrangos pakeitimo kainą arba, jei tinka — su taisymu susijusias išlaidas.

⁽²⁾ OL L 144, 1998 5 15, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2003/75/EB (OL L 190, 2003 7 30, p. 6).

5 straipsnis

Bendras atsakomybės ribojimas

Šis reglamentas nekeičia vežėjo, vykdomojo vežėjo teisių ar pareigų, nustatytų nacionalinės teisės aktuose, įgyvendinančiuose 1976 m. Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, padarytais 1996 m. Protokolu, įskaitant visus būsimus tos Konvencijos pakeitimus.

Reikalavimų dėl keleivio mirties ar kūno sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju vežėjas ir vykdomasis vežėjas gali apriboti savo atsakomybę pagal pirmoje pastraipoje nurodytas nuostatas, jei atsakomybės riba, apskaičiuota pagal tas nuostatas, kiekvienu atskiru atveju neviršija mažesnės iš šių sumų — 340 mln. SST (Specialiųjų skolinimo teisių) vienam atvejui arba 250 000 SST vienam keleiviui.

6 straipsnis

Išankstinis mokėjimas

Jeigu keleivio mirtį ar kūno sužalojimą sukėlė laivybos įvykis valstybės narės teritorijoje arba jis įvyko laive, kuris plaukioja su valstybės narės vėliava arba yra joje įregistruotas, jei tinka, vežėjas, kuris faktiškai įvykdė vežimą, kurio metu įvyko laivybos įvykis, per 15 dienų po to, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti žalos atlyginimą, tapatybę, proporcingai patirtai žalai atlieka išankstinį mokėjimą, kurio pakanka skubiems ekonominiams poreikiams patenkinti. Mirties atveju išmokama ne mažiau nei 21 000 EUR.

Ši nuostata taikoma ir tada, kai vežėjas yra įsisteigęs Bendrijoje.

Išankstinis mokėjimas nelaikomas atsakomybės pripažinimu ir sumokėta suma gali būti atskaityta iš kitų sumų, vėliau sumokamų pagal šį reglamentą, bet ši suma yra negrąžintina, išskyrus atvejus, nurodytus Atėnų konvencijos 3 straipsnio 1 dalyje ar 6 straipsnyje arba TJO gairių A priedėlyje, arba jeigu asmuo, kuris gavo išankstinį mokėjimą, nebuvo asmuo, turintis teisę gauti žalos atlyginimą.

7 straipsnis

Informacija keleiviams

Vežėjas ir (arba) vykdomasis vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų pateikta tinkama ir suprantama informacija apie jų teises

pagal šį reglamentą vėliausiai išvykstant. Jei įsipareigojimą pateikti informaciją pagal šį straipsnį įvykdė vežėjas arba vykdomasis vežėjas, kitas neprivalo teikti informacijos. Ta informacija pateikiama tinkamiausia forma.

Vežėjas ir vykdomasis vežėjas, siekdami laikytis šio informavimo reikalavimo, gali panaudoti Komisijos parengtą ir viešai paskelbtą šio reglamento nuostatų santrauką.

8 straipsnis

Ataskaita

Ne vėliau kaip praėjus trejiems metams po datos, kai buvo pradėtas taikyti šis reglamentas Komisija parengia ataskaitą apie šio reglamento taikymą, kurioje, *inter alia*, atsižvelgiama į ekonominius pokyčius ir pokyčius tarptautiniuose forumuose.

9 straipsnis

Procedūra

Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, susijusias su Atėnų konvencijos 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytų ribų dalinių pakeitimų įtraukimu, kuriomis atsižvelgiama į sprendimus, priimtus pagal Atėnų konvencijos 23 straipsnį, ir atitinkamas I priedo atnaujinimas tvirtinami pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, susijusias su II priede išdėstytų TJO gairių nuostatų dalinių pakeitimų įtraukimu, tvirtinamos pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

10 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 ⁽¹⁾ įsteigtas Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS).

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

⁽¹⁾ OL L 324, 2002 11 29, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 93/2007 (OL L 22, 2007 1 31, p. 12).

11 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostata

Vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, priskirtais A klasei pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį, valstybės narės gali atidėti šio reglamento taikymą iki ketverių metų nuo datos, kai jis buvo pradėtas taikyti.

12 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo Atėnų konvencijos įsigaliojimo Bendrijai dienos.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta,

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

...

Tarybos vardu

Pirmininkas

...

I PRIEDAS

Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra atitinkamos nuostatos, skirtos šio reglamento taikymui

(1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra ir 2002 m. Konvencijos protokolo suvestinis tekstas)

1 straipsnis

Sąvokų apibrėžtys

Šioje Konvencijoje yra naudojamos šios sąvokos:

- 1) a) „vežėjas“ — asmuo, kuris yra sudaręs vežimo sutartį arba kurio vardu yra sudaryta vežimo sutartis, neatsižvelgiant į tai, ar faktiškai veža jis pats, ar vykdomasis vežėjas;
- b) „vykdomasis vežėjas“ — asmuo, išskyrus vežėją, kuris yra laivo savininkas, frachtuotojas ar operatorius, kuris faktiškai vykdo visą vežimą arba jo dalį; ir
- c) „vežėjas, kuris faktiškai vykdo visą vežimą arba jo dalį“ — vykdomasis vežėjas arba, jei vežėjas faktiškai vykdo vežimą, vežėjas;
- 2) „vežimo sutartis“ — vežėjo arba jo vardu sudaryta sutartis vežti jūra keleivį arba keleivį ir jo bagažą, atsižvelgiant į aplinkybes;
- 3) „laivas“ — tik jūrų laivas, išskyrus transporto priemonę su oro pagalve;
- 4) „keleivis“ — laivu vežamas asmuo:
 - a) pagal vežimo sutartį; arba
 - b) kuris vežėjo sutikimu lydi transporto priemonę ar gyvus gyvūnus, kuriems taikoma šia Konvencija nereglamentuojamų krovinių vežimo sutartis;
- 5) „bagažas“ — daiktas ar transporto priemonė, vežėjo vežami pagal vežimo sutartį, išskyrus:
 - a) daiktus ir transporto priemones, vežamus pagal frachtavimo sutartį, važtaraštį arba kitą sutartį, visų pirma susijusių su krovinių vežimu; ir
 - b) gyvus gyvūnus;
- 6) „rankinis bagažas“ — keleivio kabinėje esantis bagažas arba kitokiu būdu keleivio turimas, saugomas ar prižiūrimas bagažas. Išskyrus tuos atvejus, kai taikoma šio straipsnio 8 dalis ir 8 straipsnis, rankiniam bagažui priskiriamas ir bagažas, kurį keleivis laiko transporto priemonėje ar ant jos;
- 7) „bagažo praradimas ar sugadinimas“ apima materialinius nuostolius, kuriuos patiria keleivis dėl to, kad bagažas nebuvo jam per pagrįstą laiką atiduotas atvykus laivui, kuriuo bagažas buvo vežamas arba turėjo būti vežamas, bet neapima vėlavimų dėl darbo ginčų;
- 8) „vežimas“ apima šiuos laikotarpius:
 - a) keleivio ir jo rankinio bagažo atžvilgiu — keleivio ir (arba) jo rankinio bagažo buvimo laive arba įlipimo į laivą ar išlipimo iš laivo laikotarpį ir laikotarpį, per kurį keleivis bei jo rankinis bagažas vandens keliu yra vežami vandeniu nuo sausumos iki laivo ar atvirkščiai, jeigu mokestis už tokį pervežimą įtrauktas į bilieto kainą arba jeigu laivą, naudojamą šiam pagalbiniam vežimui, keleiviui suteikė vežėjas. Tačiau keleivio atžvilgiu vežimas neapima laikotarpio, kurį keleivis praleidžia jūrų terminale arba stotyje ar ant krantinės arba kuriame nors kitame uosto įrenginyje;
 - b) rankinio bagažo atžvilgiu — taip pat laikotarpį, kurį keleivis praleidžia jūrų terminale arba stotyje ar ant krantinės arba kuriame nors kitame uosto įrenginyje, jeigu tuo metu rankinis bagažas buvo perimtas vežėjo arba jam pavaldus ar jo įgalioto asmens ir nebuvo atiduotas keleiviui;
 - c) kito bagažo, išskyrus rankinį, atžvilgiu — laikotarpį nuo to momento, kai krante ar laive bagažą perima vežėjas arba jam pavaldus ar jo įgaliotas asmuo, iki momento, kai vežėjas arba jam pavaldus ar jo įgaliotas asmuo jį atiduoda;
- 9) „tarptautinis vežimas“ — vežimas, kai pagal vežimo sutartį išvykimo vieta ir paskirties vieta yra dviejose skirtingose valstybėse arba vienoje valstybėje, jeigu pagal vežimo sutartį arba numatytą maršrutą tarpinis įplaukimo uostas yra kitoje valstybėje;
- 10) „Organizacija“ — Tarptautinė jūrų organizacija;
- 11) „Generalinis sekretorius“ — Organizacijos generalinis sekretorius.

*1a straipsnis***Priedas**

Šios Konvencijos priedas yra neatsiejama Konvencijos dalis.

*2 straipsnis***Taikymas**

1. [...] (*)

2. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies nuostatų, ši Konvencija netaikoma, kai pagal kurią nors kitą tarptautinę konvenciją dėl keleivių ar bagažo vežimo kitokia transporto rūšimi yra taikomas civilinės atsakomybės režimas, grindžiamas tokios konvencijos nuostatomis, jei tos nuostatos yra privalomos vežimui jūra.

*3 straipsnis***Vežėjo atsakomybė**

1. Už nuostolius, patirtus dėl laivybos įvykio sukeltos keleivio mirties ar kūno sužalojimo, vežėjas atsako tokiu mastu, kad tokie nuostoliai tam keleiviui kiekvienu atveju neviršija 250 000 atsiskaitymo vienetų, jeigu vežėjas neįrodo, kad įvykis:

- (a) įvyko dėl karo veiksmų, priešiško veiksmų, pilietinio karo, sukilimo ar išskirtinio, neišvengiamo ir neįveikiamo pobūdžio gamtos reiškinio; arba
- b) įvyko tik dėl trečiosios šalies veiksmo ar neveikimo tyčia siekiant, kad tas įvykis įvyktų.

Vežėjas atsako ir už nuostolius, viršijančius pirmiau nustatytą ribą, jei neįrodo, kad tas nuostolius sukėlęs įvykis įvyko ne dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo.

2. Už nuostolius, patirtus dėl keleivio mirties ar kūno sužalojimo ne dėl laivybos įvykio, vežėjas atsako, jei įvykis, dėl kurio buvo patirti nuostoliai, įvyko dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo. Kaltės ar aplaidumo įrodinėjimo pareiga tenka ieškovui.

3. Už nuostolius, patirtus dėl rankinio bagažo praradimo ar sugadinimo, vežėjas atsako, jei įvykis, dėl kurio buvo patirti nuostoliai, įvyko dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo. Preziumuojama, kad nuostoliai dėl laivybos įvykio padaryti dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo.

4. Už nuostolius, patirtus dėl kito bagažo, išskyrus rankinį, praradimo ar sugadinimo, atsako vežėjas, jei vežėjas neįrodo, kad nuostolius sukėlęs įvykis įvyko ne dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo.

5. Šiame straipsnyje:

- a) „laivybos įvykis“ — laivo sudužimas, apsisvertimas, susidūrimas ar užplaukimas ant seklumos, sprogdymas ar gaisras laive arba laivo gedimas;
- b) „vežėjo kaltė ar aplaidumas“ apima ir vežėjui pavaldžių asmenų, veikiančių einant tarnybos pareigas, kaltę ar aplaidumą;
- c) „laivo gedimas“ — laivo veikimo sutrikimas, laivo daliai ar jo įrangai taikytinų saugos nuostatų nesilaikymas, kai jos naudojamos keleiviams gelbėti, evakuoti, įlaipinti ar išlaipinti; arba kai jos naudojamos laivo eigai, valdymui užtikrinti, saugiai laivybai, švartavimuisi, inkarui nuleisti ar pakelti, atvykti į priplauką ar inkaravimo vietą arba išvykti iš jos, ar nuostolių kontrolei užliejimo atveju; arba kai jos naudojamos žmonių gelbėjimo priemonėms ant vandens nuleisti; ir
- d) „nuostoliai“ neapima baudinių nuostolių.

6. Vežėjo atsakomybė pagal šį straipsnį yra susijusi tik su nuostoliais, atsirandančiais dėl įvykių, įvykusių vežimo metu. Įrodinėjimo, kad įvykis, dėl kurio atsirado nuostoliai, įvyko vežimo metu, ir įrodinėjimo dėl nuostolių dydžio pareiga tenka ieškovui.

7. Jokia šios Konvencijos nuostata nepažeidžia vežėjo teisės pareikšti atgręžtinį reikalavimą trečiajai šaliai arba gynybos argumentuojant paties nukentėjusiojo neatsargumu pagal šios Konvencijos 6 straipsnį. Jokia šio straipsnio nuostata nepažeidžia apribojimo teisės pagal šios Konvencijos 7 ar 8 straipsnius.

8. Prielaidos dėl šalies kaltės ar aplaidumo arba įrodinėjimo pareigos priskyrimas šaliai neužkerta kelio nagrinėti įrodymus tos šalies naudai.

(*) Nepateikiamas.

4 straipsnis

Vykdomasis vežėjas

1. Jei vežimas ar jo dalis buvo patikėti vykdomajam vežėjui, vežėjas vis tiek atsako už visą vežimą pagal šios Konvencijos nuostatas. Be to, šios Konvencijos nuostatos yra taikomos vykdomajam vežėjui ir jis turi teisę naudotis jomis jo vykdomos vežimo dalies atžvilgiu.
2. Vežėjas vykdomojo vežėjo atliekamo vežimo atžvilgiu atsako už vykdomojo vežėjo, jam pavaldžių bei jo įgaliotų asmenų, veikiančių einant tarnybos pareigas, veiksmus ir neveikimą.
3. Kiekvienas specialus susitarimas, pagal kurį vežėjas prisiima šia Konvencija nenustatytus įsipareigojimus arba atsisako šia Konvencija suteiktų teisių, turi įtakos vykdomajam vežėjui tik tuo atveju, jei jis aiškiai ir raštu pritarė tokiam susitarimui.
4. Tais atvejais, kai atsakomybę turi tiek vežėjas, tiek vykdomasis vežėjas, ir tokiu laipsniu, kuriuo jie ją turi, jie atsako solidariai.
5. Jokia šio straipsnio nuostata nepažeidžia vežėjo ir vykdomojo vežėjo teisės pareikšti vienas kitam atgręžtinį reikalavimą.

4a straipsnis

Privalomasis draudimas

1. Kai keleiviai vežami valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, įregistruotu laivu, kuris pagal licenciją gali vežti daugiau kaip dvylika keleivių, ir taikoma ši Konvencija, vežėjas, kuris faktiškai vykdo visą vežimą arba jo dalį, turi draudimą arba kitą finansinę garantiją, pavyzdžiui, banko ar panašios finansų įstaigos garantiją, atsakomybei pagal šią Konvenciją dėl keleivių mirties ir kūno sužalojimo apdrausti. Privalomojo draudimo arba kitos finansinės garantijos riba yra ne mažesnė kaip 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju.
 2. Liudijimas, patvirtinantis, kad draudimas ar kita finansinė garantija galioja pagal šios Konvencijos nuostatas, yra išduodamas kiekvienam laivui, kai valstybės, šios Konvencijos Šalies, atitinkama valdžios institucija nustato, kad laikomasi 1 dalies reikalavimų. Valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, įregistruotam laivui tokį liudijimą išduoda arba patvirtina tinkama laivo registracijos valstybės valdžios institucija; valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, neįregistruotam laivui jį gali išduoti ar patvirtinti bet kurios valstybės, šios Konvencijos Šalies, atitinkama valdžios institucija. Šis liudijimas atitinka šios Konvencijos priede pateiktą formą, ir jame nurodomi šie duomenys:
 - a) laivo pavadinimas, skiriamasis numeris ar šaukinys ir registracijos uostas;
 - b) vežėjo, kuris faktiškai vykdo vežimą arba jo dalį, pavadinimas ir pagrindinė verslo vieta;
 - c) laivo TJO identifikacinis numeris;
 - d) garantijos rūšis ir trukmė;
 - e) draudiko ar kito asmens, teikiančio finansinę garantiją, pavadinimas ir pagrindinė verslo vieta ir, atitinkamais atvejais, verslo vieta, kurioje buvo apdrausta arba kurioje buvo suteikta kita finansinė garantija; ir
 - f) liudijimo galiojimo terminas, kuris neturi būti ilgesnis negu draudimo ar kitos finansinės garantijos galiojimo terminas.
 3.
 - a) Valstybė, šios Konvencijos Šalis, gali įgalioti savo pripažintą instituciją ar organizaciją išduoti šį liudijimą. Tokia institucija ar organizacija informuoja tą valstybę apie kiekvieno liudijimo išdavimą. Visais atvejais valstybė, šios Konvencijos Šalis, visiškai garantuoja, kad tokia tvarka išduotas liudijimas yra išsamus bei tikslus, ir įsipareigoja užtikrinti būtinas priemones, kad būtų laikomasi šio įpareigojimo.
 - b) Valstybė, šios Konvencijos Šalis, informuoja generalinį sekretorių apie:
 - i) konkrečias savo pripažintai institucijai ar organizacijai suteiktas pareigas ir įgaliojimų suteikimo sąlygas;
 - ii) tokių įgaliojimų atšaukimą; ir
 - iii) datą, nuo kurios tokie įgaliojimai ar tokių įgaliojimų atšaukimas įsigalioja.
- Suteikti įgaliojimai neįsigalioja anksčiau kaip praėjus trims mėnesiams nuo tos dienos, kai pranešimas apie tai pateikiamas generaliniam sekretoriui.

- c) Institucija ar organizacija, įgaliota išduoti liudijimus pagal šią dalį, įgaliojama bent jau atšaukti šiuos liudijimus, jei nesilaikoma sąlygų, kuriomis jie buvo išduoti. Visais atvejais institucija ar organizacija apie tokį atšaukimą praneša valstybei, kurios vardu buvo išduotas liudijimas.
4. Liudijimas išrašomas išduodančios valstybės oficialiąja kalba arba oficialiosiomis kalbomis. Jei vartojama ne anglų, prancūzų ar ispanų kalba, tekstą sudaro ir vertimas į vieną iš šių kalbų, o tais atvejais, kai valstybė taip nusprendžia, valstybės oficialioji kalba gali būti nevartojama.
5. Liudijimas laikomas laive, o jo kopija perduodama saugoti valdžios institucijoms, tvarkančioms laivų registrą, arba, jei laivas yra neįregistruotas valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, liudijimą išdavusios ar patvirtinusios valstybės valdžios institucijai.
6. Draudimas ar kita finansinė garantija neatitinka šio straipsnio reikalavimų, jei jie gali nutrūkti dėl kitų priežasčių, negu liudijime nurodyto draudimo ar kitos garantijos galiojimo termino pabaiga, nepraėjus trims mėnesiams nuo tos dienos, kai pranešimas apie jo pabaigą yra pateiktas 5 dalyje nurodytoms valdžios institucijoms, išskyrus tuos atvejus, kai šioms institucijoms buvo perduotas liudijimas arba per nurodytą laikotarpį buvo išduotas naujas liudijimas. Pirmiau nurodytos nuostatos panašiai taikomos pakeitimui, dėl kurio draudimas ar kita finansinė garantija nebeatitinka šiame straipsnyje numatytų reikalavimų.
7. Laivo registracijos valstybė pagal šio straipsnio nuostatas nustato liudijimo išdavimo ir galiojimo sąlygas.
8. Jokia šios Konvencijos nuostata negali būti aiškinama kaip neleidžianti valstybei, šios Konvencijos Šaliai, pasitikėti informacija, gauta iš kitų valstybių ar Organizacijos arba kitų tarptautinių organizacijų, apie draudimo ar kitos finansinės garantijos šios Konvencijos tikslais teikėjų finansinę būklę. Tokiais atvejais valstybė, šios Konvencijos Šalis, pasitikinti tokia informacija, neatleidžiama nuo jos, kaip liudijimą išduodančios valstybės, atsakomybės.
9. Liudijimus, išduotus ar patvirtintus kontroliuojant valstybei, šios Konvencijos Šaliai, šios Konvencijos tikslais priima kitos valstybės, šios Konvencijos Šalys; kitos valstybės, šios Konvencijos Šalys, juos laiko turinčiais tą pačią galią kaip jų pačių išduoti ar patvirtinti liudijimai net tuo atveju, jeigu jie yra išduoti ar patvirtinti laivui, neįregistruotam valstybėje, šios Konvencijos Šalyje. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, gali bet kada prašyti liudijimą išdavusios ar patvirtinusios valstybės konsultacijos, jeigu ji mano, kad draudimo liudijime įvardytas draudikas ar garantas yra finansiškai nepajėgus vykdyti šia Konvencija nustatytų įsipareigojimų.
10. Reikalavimas dėl kompensacijos, kuriai taikomas draudimas ar kita finansinė garantija pagal šį straipsnį, gali būti pateikiamas tiesiogiai draudikui ar kitam asmeniui, teikiančiam finansinę garantiją. Tokiu atveju 1 dalyje nustatyta suma taikoma kaip draudiko ar kito asmens, teikiančio finansinę garantiją, atsakomybės riba, net jeigu vežėjas ar vykdomasis vežėjas neturi teisės į atsakomybės ribojimą. Atsakovas gali toliau remtis gynyba (išskyrus bankrotą ar likvidavimą), kuria remtis 1 dalyje nurodytas vežėjas būtų turėjęs teisę pagal šią Konvenciją. Be to, atsakovas gali remtis gynyba argumentuodamas, kad žala buvo padaryta dėl draudėjo tyčinio aplaidumo, bet atsakovas nesiremia jokia kita gynyba, kuria atsakovas būtų galėjęs turėti teisę remtis draudėjo iškėltoje byloje atsakovui. Atsakovas bet kuriuo atveju turi teisę reikalauti, kad vežėjas ir vykdomasis vežėjas būtų įtraukti kaip bylos šalys.
11. Visos pagal 1 dalį taikomo draudimo ar kitos finansinės garantijos teikiamos sumos yra skiriamos tik reikalavimams pagal šią Konvenciją tenkinti ir visos tokių sumų išmokos atleidžia nuo atsakomybės, atsirandančios pagal šią Konvenciją, tokiu mastu, koku tos sumos yra išmokėtos.
12. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, draudžia eksploatuoti su savo vėliava plaukiojantį laivą, kuriam taikomas šis straipsnis, jei nėra išduotas liudijimas pagal šio straipsnio 2 arba 15 dalis.
13. Atsižvelgdama į šio straipsnio nuostatas, kiekviena valstybė, šios Konvencijos Šalis, pagal savo nacionalinės teisės aktus užtikrina, kad draudimas ar kita finansinė garantija tokiu mastu, koks nurodytas 1 dalyje, galiotų kiekvienam laivui, turinčiam licenciją vežti daugiau kaip dvylika keleivių, neatsižvelgiant į tai, kur jis įregistruotas, įplaukiančiam į valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje esantį uostą arba iš jo išplaukiančiam, tiek kiek taikoma ši Konvencija.
14. Nepaisydama 5 dalies nuostatų, valstybė, šios Konvencijos Šalis, generaliniam sekretoriui gali pranešti, kad 13 dalies tikslais nereikalaujama, kad į jos teritorijoje esančius uostus atplaukiantys ar iš jų išplaukiantys laivai turėtų arba pateiktų pagal 2 dalį reikalaujamą liudijimą, jei liudijimą išdavusi valstybė, šios Konvencijos Šalis, generaliniam sekretoriui yra pranešusi, kad ji tvarko įrašus elektronine forma, kuriais gali naudotis visos valstybės, šios Konvencijos Šalys, patvirtinančius liudijimo buvimą ir leidžiančius valstybėms, šios Konvencijos Šalims, vykdyti savo įsipareigojimus pagal 13 dalį.

15. Jei draudimas ar kita finansinė garantija nėra suteikta valstybei, šios Konvencijos Šaliai, priklausančiam laivui, su tuo susijusios šio straipsnio nuostatos nėra taikomos tokiam laivui, tačiau laivas turi turėti laivo registracijos valstybės atitinkamų valdžios institucijų išduotą liudijimą, kuriame nurodoma, kad laivas priklauso tai valstybei ir kad atsakomybė yra apdrausta 1 dalyje nustatyta suma. Toks liudijimas kuo tiksliau atitinka 2 dalyje nustatytą formą.

5 straipsnis

Vertingi daiktai

Vežėjas neatsako už pinigų, vertybinių popierių, aukso, sidabro, juvelyrinių dirbinių, papuošalų, meno kūrinių ar kitų vertingų daiktų praradimą ar sugadinimą, išskyrus tuos atvejus, kai šie vertingi daiktai buvo atiduoti vežėjui saugoti jo sutikimu; tokiu atveju vežėjas atsako iki 8 straipsnio 3 dalyje nustatytos ribos, jeigu nėra sutarta dėl aukštesnės ribos pagal 10 straipsnio 1 dalį.

6 straipsnis

Nukentėjusiojo kaltė

Jei vežėjas įrodo, kad keleivio mirtis ar kūno sužalojimas arba jo bagažo praradimas ar sugadinimas visiškai ar iš dalies įvyko dėl keleivio kaltės ar aplaidumo, bylą nagrinėjantis teismas gali visiškai ar iš dalies atleisti vežėją nuo atsakomybės pagal to teismo teisės aktų nuostatas.

7 straipsnis

Atsakomybės už mirtį ir kūno sužalojimą riba

1. Vežėjo atsakomybė už keleivio mirtį ar kūno sužalojimą pagal 3 straipsnį jokių atveju neviršija 400 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju. Tais atvejais, kai pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę žala atlyginama mokant periodines išmokas, lygiavertė bendra tų išmokų vertė neviršija pirmiau nurodytos ribos.

2. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, konkrečiomis nacionalinės teisės aktų nuostatomis gali reglamentuoti 1 dalyje nustatytą atsakomybės ribą, jeigu nacionalinė atsakomybės riba, kai ji yra nustatyta, nėra mažesnė už 1 dalyje nustatytą ribą. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, besinaudojanti šioje dalyje numatytu pasirinkimu, praneša generaliniam sekretoriui apie priimtą atsakomybės ribą arba apie tai, kad tokia riba nenustatyta.

8 straipsnis

Atsakomybės už bagažo ir transporto priemonių praradimą ar sugadinimą riba

1. Vežėjo atsakomybė už rankinio bagažo praradimą ar sugadinimą jokių atveju neviršija 2 250 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui vieno vežimo metu.

2. Vežėjo atsakomybė už transporto priemonių praradimą ar sugadinimą, įskaitant visą toje transporto priemonėje arba ant jos vežamą bagažą, jokių atveju neviršija 12 700 atsiskaitymo vienetų už vieną transporto priemonę vieno vežimo metu.

3. Vežėjo atsakomybė už kito bagažo, negu tas, kuris nurodytas 1 ir 2 dalyse, praradimą ar sugadinimą jokių atveju neviršija 3 375 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui vieno vežimo metu.

4. Vežėjas ir keleivis gali susitarti, kad vežėjo atsakomybei yra taikoma išskaitytina suma, neviršijanti 330 atsiskaitymo vienetų transporto priemonės sugadinimo atveju ir neviršijanti 149 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kito bagažo praradimo ar sugadinimo atveju, šią sumą atskaitant iš nuostolio ar žalos atlyginimo sumos.

9 straipsnis

Piniginis vienetas ir konvertavimas

1 Šioje Konvencijoje minėtas atsiskaitymo vienetas yra Tarptautinio valiutos fondo nustatyta specialioji skolinimosi teisė. 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nurodyti dydžiai yra konvertuojami į bylą nagrinėjančio teismo valstybės nacionalinę valiutą pagal tos valiutos vertės ir specialiosios skolinimosi teisės santykį teismo sprendimo priėmimo dieną arba bylos šalių sutartą dieną. Valstybės, šios Konvencijos Šalies, kuri yra Tarptautinio valiutos fondo narė, nacionalinės valiutos vertė specialiosios skolinimosi teisės atžvilgiu yra apskaičiuojama pagal įvertinimo metodą, kurį Tarptautinis valiutos fondas taiko atitinkamą savo operacijų ir sandorių dieną. Valstybės, šios Konvencijos Šalies, kuri nėra Tarptautinio valiutos fondo narė, nacionalinės valiutos vertė specialiosios skolinimosi teisės atžvilgiu yra apskaičiuojama tos valstybės, šios Konvencijos Šalies, nustatytu būdu.

2. Tačiau valstybė, kuri nėra Tarptautinio valiutos fondo narė ir kurios teisės aktai neleidžia taikyti 1 dalies nuostatų, šios Konvencijos ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie jos metu arba bet kuriuo metu vėliau gali pareikšti, kad 1 dalyje nurodytas atsiskaitymo vienetas yra lygus 15 aukso frankų. Šioje dalyje nurodytas aukso frankas atitinka šešiasdešimt penkis ir pusę miligramo devynių šimtų promilių prabos aukso. Aukso frankas į nacionalinę valiutą konvertuojamas pagal atitinkamos valstybės teisės aktus.

3. 1 dalies paskutiniame sakinyje nurodytas apskaičiavimas ir 2 dalyje nurodytas konvertavimas yra atliekami taip, kad valstybių, šios Konvencijos Šalių, nacionaline valiuta būtų kuo tiksliau išreikšta ta pati 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nurodytų dydžių, kurie būtų gauti taikant 1 dalies pirmuosius tris sakinius, tikroji vertė. Valstybės praneša generaliniam sekretoriui apie apskaičiavimo metodą pagal 1 dalį arba atitinkamais atvejais apie konvertavimo rezultatus pagal 2 dalį, deponuodamos šios Konvencijos ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie jos dokumentą ir kiekvieną kartą, kai kuris nors iš jų keičiamas.

10 straipsnis

Papildomos nuostatos dėl atsakomybės ribų

1. Vežėjas ir keleivis aiškiu raštišku susitarimu gali nustatyti aukštesnes atsakomybės ribas, negu tos, kurios yra nustatytos 7 ir 8 straipsniuose.
2. Atlyginamos žalos palūkanos ir teismo išlaidos į 7 ir 8 straipsniuose nustatytas atsakomybės ribas neįtraukiamos.

11 straipsnis

Vežėjams pavaldžių asmenų gynyba ir ribos

Jei ieškinyje dėl žalos, kuriai taikoma ši Konvencija, yra pareiškiamas vežėjui arba vykdomajam vežėjui pavaldžiam ar jų įgaliotam asmeniui, šis pavaldus ar įgaliotas asmuo, jeigu jis įrodo, kad veikė eidamas tarnybos pareigas, turi teisę naudotis gynybos argumentais ir atsakomybės ribomis, kuriais remtis pagal šią Konvenciją turi teisę vežėjas arba vykdomasis vežėjas.

12 straipsnis

Reikalavimų sujungimas

1. Tais atvejais, kai atsakomybė ribojama pagal 7 ir 8 straipsnius, šie straipsniai taikomi reikalavimų, tenkintinų pagal visus reikalavimus dėl bet kurio keleivio mirties, kūno sužalojimo arba jo bagažo praradimo ar sugadinimo bendrai sumai.
2. Vykdomojo vežėjo atlikto vežimo atžvilgiu bendra reikalavimų, tenkintinų vežėjo ir vykdomojo vežėjo bei jiems pavaldžių ir jų įgaliotų asmenų, veikiančių einant tarnybos pareigas, suma neviršija didžiausios sumos, kuri galėtų būti priteista iš vežėjo arba vykdomojo vežėjo pagal šią Konvenciją, bet nė vienas iš nurodytų asmenų neatsako už sumą, viršijančią jam taikomą atsakomybės ribą.
3. Bet kuriuo atveju, kai vežėjui ar vykdomajam vežėjui pavaldus ar jų įgaliotas asmuo turi teisę pagal šios Konvencijos 11 straipsnį naudotis 7 ir 8 straipsniuose nustatytais atsakomybės ribomis, vežėjo ar vykdomojo vežėjo ir atitinkamai to pavaldaus ar įgalioto asmens tenkintinų reikalavimų bendra suma neviršija tų ribų.

13 straipsnis

Teisės į atsakomybės ribojimą praradimas

1. Vežėjas neturi teisės naudotis 7 ir 8 straipsniuose ir 10 straipsnio 1 dalyje nustatytais atsakomybės ribomis, jei įrodoma, kad žala padaryta dėl vežėjo veikimo ar neveikimo siekiant padaryti tokią žalą, arba dėl neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta.
2. Vežėjui ar vykdomajam vežėjui pavaldus ar jų įgaliotas asmuo neturi teisės naudotis tomis ribomis, jei įrodoma, kad žala padaryta dėl to pavaldaus ar įgalioto asmens veikimo ar neveikimo siekiant padaryti tokią žalą, arba dėl neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta.

14 straipsnis

Reikalavimų pagrindas

Joks reikalavimas dėl žalos atlyginimo už keleivio mirtį ar kūno sužalojimą arba bagažo praradimą ar sugadinimą negali būti pareikštas vežėjui ar vykdomajam vežėjui kitaip, negu vadovaujantis šia Konvencija.

15 straipsnis

Pranešimas apie bagažo praradimą ar sugadinimą

1. Keleivis vežėjui ar jo įgaliotam asmeniui pateikia rašytinį pranešimą:
 - a) bagažo akivaizdaus sugadinimo atveju:
 - i) dėl rankinio bagažo — iki keleivio išlaipinimo ar jo metu;
 - ii) dėl viso kito bagažo — iki arba jo išdavimo metu;
 - b) bagažo neakivaizdaus sugadinimo arba jo praradimo atveju — per penkiolika dienų nuo išlaipinimo ar bagažo išdavimo dienos arba nuo to momento, kai jis turėjo būti išduotas.
2. Jei keleivis nesilaiko šio straipsnio nuostatų, preziumuojama, išskyrus tuo atveju, jeigu įrodyta priešingai, kad jis gavo nesugadintą bagažą.
3. Rašytinio pranešimo nebūtina pateikti, jeigu bagažo būklė jo gavimo metu buvo nustatyta atliekant bendrą apžiūrą ar patikrinimą.

16 straipsnis

Ieškinių senatis

1. Ieškinio dėl žalos atlyginimo keleivio mirties ar kūno sužalojimo arba bagažo praradimo ar sugadinimo atveju senaties terminas yra dveji metai.
2. Senaties terminas skaičiuojamas taip:
 - a) kūno sužalojimo atveju — nuo keleivio išlaipinimo iš laivo dienos;
 - b) vežimo metu įvykusios mirties atveju — nuo tos dienos, kai keleivis turėjo išlipti iš laivo, o vežimo metu padaryto kūno sužalojimo, dėl kurio keleivis mirė išlipęs iš laivo, atveju — nuo mirties dienos, jeigu šis laikotarpis neviršija trejų metų nuo išlaipinimo iš laivo dienos;
 - c) bagažo praradimo ar sužalojimo atveju — nuo išlaipinimo iš laivo dienos arba nuo tos dienos, kurią išlaipinimas iš laivo turėjo įvykti, atsižvelgiant į tai, kuri iš tų dienų yra vėlesnė.
3. Senaties terminų sustabdymo ir nutraukimo pagrindai reglamentuojami pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę, bet jokių atveju ieškinys pagal šią Konvenciją negali būti pareiškiamas pasibaigus vienam iš šių terminų:
 - a) penkeriems metams, skaičiuojant nuo keleivio išlaipinimo iš laivo dienos arba nuo tos dienos, kurią išlaipinimas iš laivo turėjo įvykti, atsižvelgiant į tai, kuri iš tų dienų yra vėlesnė; arba, jei anksčiau,
 - b) trejiems metams, skaičiuojant nuo tos dienos, kai ieškovas sužinojo arba pagrįstai turėjo sužinoti apie įvykio sukeltą sužeidimą, nuostolius ar žalą.
4. Nepaisant šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalių nuostatų, atsiradus priežastčiai pateikti ieškinį, senaties terminas vežėjo pareiškimu arba šalių susitarimu gali būti pratęstas. Pareiškimas ar susitarimas pateikiami raštu.

17 straipsnis

Kompetentingas teismas (*)

17a straipsnis

Pripažinimas ir įgyvendinimo užtikrinimas (*)

(*) Nepateikiamas.

18 straipsnis

Sutarties sąlygų negaliojimas

Kiekviena sutarties sąlyga, nustatyta prieš įvykstant įvykiui, sukėlusiam keleivio mirtį ar kūno sužalojimą arba jo bagažo praradimą ar sugadinimą, kuria siekiama atleisti pagal šią Konvenciją atsakingą asmenį nuo atsakomybės keleiviui ar kuria nustatoma žemesnė atsakomybės riba, negu nustatyta šioje Konvencijoje, išskyrus tą, kuri numatyta 8 straipsnio 4 dalyje, ir kiekviena tokia sąlyga, kuria siekiama perkelti vežėjui ar vykdomajam vežėjui tenkančią įrodinėjimo pareigą ar apriboti 17 straipsnio 1 ar 2 dalyje nurodytą pasirinkimą, yra negaliojanti, bet tos sąlygos negaliojimas savaime nepadaro vežimo sutarties, kuriai ir toliau yra taikomos šios Konvencijos nuostatos, negaliojančia.

20 straipsnis

Branduolinė žala

Pagal šią Konvenciją nenumatyta jokia atsakomybė dėl branduolinio įvykio padarytos žalos:

- a) jei branduolinio įrenginio operatorius už tokią žalą atsako pagal 1960 m. liepos 29 d. Paryžiaus konvenciją dėl atsakomybės prieš trečią šalį atominės energijos srityje su pakeitimais, padarytais 1964 m. sausio 28 d. papildomu protokolu, arba pagal 1963 m. gegužės 21 d. Vienos konvenciją dėl civilinės atsakomybės už branduolinę žalą, arba pagal galiojantį jų pakeitimą ar protokolą; arba
- b) jei branduolinio įrenginio operatorius už tokią žalą atsako pagal tokią žalą reglamentuojančius nacionalinės teisės aktus, jei tokie teisės aktai žalą patyrusiems asmenims yra visais atžvilgiais tiek pat palankūs, kaip Paryžiaus arba Vienos konvencija, ar galiojantis jų pakeitimas ar protokolai.

21 straipsnis

Valdžios institucijų vykdomas komercinis vežimas

Ši Konvencija taikoma komerciniam vežimui, kurį pagal vežimo sutartį, kaip apibrėžta 1 straipsnyje, vykdo valstybės arba valdžios institucijos.

[1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 2002 m. protokolo 22 ir 23 straipsniai]

22 straipsnis

Peržiūra ir keitimas (*)

23 straipsnis

Atsakomybės ribų keitimas

1. Nepažeidžiant 22 straipsnio nuostatų, šiame straipsnyje nustatyta speciali procedūra yra taikoma tik keičiant Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytas ribas.
2. Ne mažiau kaip pusės, bet visais atvejais ne mažiau kaip šešių valstybių, šio Protokolo Šalių, prašymu kiekvieną pasiūlymą keisti Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytas ribas, įskaitant išskaičiuotinus dydžius, generalinis sekretorius išplatina visoms Organizacijos narėms ir visoms valstybėms, šio Protokolo Šalims.
3. Kiekvienas taip, kaip pirmiau apibūdinta, pasiūlytas ir išplatintas pakeitimas pateikiamas Organizacijos teisės komitetui (toliau — Teisės komitetas) apsvarstyti ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo jo išplatavimo dienos.
4. Visos valstybės, Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, Šalys, Organizacijos narės ir nesančios narėmis, turi teisę dalyvauti Teisės komiteto posėdžiuose, kai svarstomi ir tvirtinami pakeitimai.
5. Pakeitimai patvirtinami Teisės komitete, išplėstame, kaip nustatyta 4 dalyje, dviejų trečdalių dalyvaujančių ir balsuojančių valstybių, Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, Šalių, balsų dauguma, jei balsavimo metu dalyvauja ne mažiau kaip pusė valstybių, Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, Šalių.

(*) Nepateikiamas.

6. Remdamasis pasiūlymu keisti ribas, Teisės komitetas atsižvelgia į su įvykiais susijusių patirtį, ypač į jų padarytos žalos dydį, piniginių verčių pokyčius ir pasiūlyto pakeitimo poveikį draudimo išlaidoms.
7. a) Joks ribų pakeitimas pagal šį straipsnį negali būti svarstomas praėjus mažiau kaip penkeriems metams nuo tos dienos, kai buvo galima pasirašyti šį Protokolą, arba mažiau kaip penkeriems metams nuo ankstesnio pagal šį straipsnį priimto pakeitimo įsigaliojimo.
- b) Jokia riba negali būti padidinta taip, kad viršytų Konvencijoje su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, nustatytą ribą atitinkantį dydį, padidintą šešiais procentais per metus, apskaičiuotą remiantis nuo tos dienos, kai buvo galima pasirašyti šį Protokolą, priskaičiuotu pamatiniu dydžiu.
- c) Jokia riba negali būti padidinta taip, kad viršytų Konvencijoje su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, nustatytą ribą atitinkantį dydį, padaugintą iš trijų.
8. Apie kiekvieną pagal 5 dalį priimtą pakeitimą Organizacija praneša visoms valstybėms, šio Protokolo Šalims. Pakeitimas yra laikomas priimtu pasibaigus aštuoniolikos mėnesių nuo pranešimo dienos laikotarpiui, nebent per tą laikotarpį ne mažiau kaip vienas ketvirtadalis valstybių, kurios pakeitimo patvirtinimo metu buvo valstybės, šio Protokolo Šalys, būtų pranešusios generaliniam sekretoriui, kad jos nepriima pakeitimo; tuo atveju pakeitimas yra atmetamas ir netenka galios.
9. Kiekvienas pakeitimas, laikomas priimtu pagal 8 dalį, įsigalioja praėjus aštuoniolikai mėnesių nuo jo priėmimo.
10. Pakeitimas yra privalomas visoms valstybėms, šio Protokolo Šalims, jei jos nedėnonsuoja šio Protokolo pagal 21 straipsnio 1 ir 2 dalis ne mažiau kaip prieš šešis mėnesius iki pakeitimo įsigaliojimo. Toks dėnonsavimas įsigalioja įsigaliojus pakeitimui.
11. Kai pakeitimas yra priimamas dar nepasibaigus jo priėmimui skirtam aštuoniolikos mėnesių laikotarpiui, valstybė, kuri tuo laikotarpiu tampa valstybe, šio Protokolo Šalimi, yra to pakeitimo saistoma, jei jis įsigalioja. Valstybė, kuri tampa valstybe, šio Protokolo Šalimi, pasibaigus tam laikotarpiui, yra saistoma bet kurio pakeitimo, priimto pagal 8 dalį. Šioje dalyje nurodytais atvejais valstybė tampa pakeitimo saistoma, kai tas pakeitimas įsigalioja arba kai tai valstybei įsigalioja šis Protokolas, jei jis įsigalioja vėliau.

Atėnų konvencijos priedas

Draudimo ar kitos finansinės garantijos liudijimas dėl atsakomybės už keleivių mirtį ir kūno sužalojimą

Išduotas pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas

Laivo pavadinimas	Skiriamasis numeris arba šaukinys	Laivo TJO numeris	Registracijos uostas	Vežėjo, kuris faktiškai vykdo vežimą, pavadinimas ir visas pagrindinės verslo vietos adresas

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui galioja draudimas ar kita finansinė garantija, atitinkantys 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus.

Garantijos rūšis

Garantijos trukmė

Draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pavadinimas ir adresas

Pavadinimas

Adresas

Šis liudijimas galioja iki

Išduotas ar patvirtintas Vyriausybės
(Visas valstybės pavadinimas)

ARBA

Kai valstybė, šios Konvencijos Šalis, naudoja 4a straipsnio 3 dalimi, turėtų būti naudojamas šis tekstas:

Šį liudijimą

(visas valstybės pavadinimas) Vyriausybės vardu išdavė (visas institucijos ar organizacijos pavadinimas)

.....
(Vieta) (Data)

.....
(Liudijimą išdavusio ar patvirtinusio pareigūno parašas ir pareigos)

Paaiškinimas:

1. Jei pageidaujama, prie valstybės pavadinimo gali būti pridedama nuoroda į šalies, kurioje liudijimas yra išduotas, kompetentingą valdžios instituciją.
2. Jei bendrą garantijos sumą sudaro garantijos ne iš vieno šaltinio, turėtų būti nurodomas kiekvienos iš jų dydis.
3. Jei garantija yra kelių formų, jos turėtų būti išvardijamos.
4. Skiltyje „Garantijos trukmė“ turi būti nurodyta data, nuo kurios tokia garantija galioja.
5. Skiltyje draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) „Adresas“ turi būti nurodoma draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pagrindinė verslo vieta. Jei reikia, nurodoma verslo vieta, kur draudimas ar kita garantija yra sudaryti.

II PRIEDAS

Ištrauka iš Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto 2006 m. spalio 19 d. priimtų Atėnų konvencijos įgyvendinimo TJO išlygos ir gairių Atėnų konvencijos įgyvendinimo TJO išlyga ir gairės

Išlyga

1. Atėnų konvencija turėtų būti ratifikuota laikantis išlygos ar tuo tikslu pareiškus deklaraciją:

„[1.1.] Išlyga, daroma Vyriausybei ratifikuojant 2002 m. Atėnų konvenciją dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra (Konvencija).

Vežėjų atsakomybės ribojimas ir t.t.

[1.2.] Vyriausybė pasilieka teisę riboti atsakomybę pagal Konvencijos 3 straipsnio 1 ir 2 dalis ir prirėkus tai daro keleivio mirties ar sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju iki mažesnės iš toliau nurodytųjų sumų:

— 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju;

arba

— 340 mln. atsiskaitymo vienetų iš viso vienam laivui kiekvienu atskiru atveju.

[1.3.] Be to, Vyriausybė pasilieka teisę taikyti TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.1.1 ir 2.2.2 dalis, *mutatis mutandis*, ir tai daro tokios atsakomybės atvejais.

[1.4.] Vykdomojo vežėjo atsakomybė pagal Konvencijos 4 straipsnį, vežėjui ar vykdomajam vežėjui pavaldžių ir jų įgaliotų asmenų atsakomybė pagal Konvencijos 11 straipsnį ir pagal Konvencijos 12 straipsnį bendra išieškotina suma apribojamos tuo pačiu būdu.

[1.5.] Išlyga ir veiksmai pagal 1.2 dalį bus taikomi nepaisant atsakomybės pagrindo pagal 3 straipsnio 1 ar 2 dalis ir neatsižvelgiant į prieštaraujancias Konvencijos 4 ar 7 straipsnių nuostatas; tačiau ši išlyga ir veiksmai nedaro poveikio 10 ir 13 straipsnių galiojimui.

Privalomas draudimas ir draudikų atsakomybės ribojimas

[1.6.] Vyriausybė pasilieka teisę riboti reikalavimą pagal 4a straipsnio 1 dalį turėti draudimą arba kitą finansinę garantiją ir prirėkus tai daro keleivio mirties ar sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju iki mažesnės iš toliau nurodytųjų sumų:

— 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju;

arba

— 340 mln. atsiskaitymo vienetų iš viso vienam laivui kiekvienu atskiru atveju.

[1.7.] Vyriausybė pasilieka teisę riboti draudiko ar kito finansinę garantiją teikiančio asmens atsakomybę pagal 4a straipsnio 10 dalį ir prirėkus tai daro keleivio mirties ar sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju iki draudimo ar kitos finansinės garantijos, kurią privalo turėti vežėjas pagal šios išlygos 1.6 dalį, sumos didžiausios ribos:

[1.8.] Vyriausybė taip pat pasilieka teisę taikyti TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gaires, įskaitant gairių 2.1 ir 2.2 dalyse nurodytas sąlygas, visam pagal Konvenciją privalomam draudimui ir tai daro.

[1.9.] Vyriausybė pasilieka teisę taikyti išimtį draudimo ar kitos finansinės garantijos teikėjui pagal 4a straipsnio 1 dalį dėl atsakomybės, kurios jis neprisiėmė, ir tai daro.

Sertifikavimas

[1.10.] Vyriausybė pasilieka teisę išduoti draudimo liudijimus pagal Konvencijos 4a straipsnio 2 dalį ir tai daro, kad:

— atsižvelgtų į atsakomybės apribojimus ir draudimo reikalavimus, nurodytus 1.2, 1.6, 1.7 ir 1.9 dalyse; ir

— įtrauktų tokius kitus apribojimus, reikalavimus ir išimtis, kurie, jos manymu, yra būtini atsižvelgiant į draudimo rinkos sąlygas liudijimo išdavimo metu.

[1.11.] Vyriausybė pasilieka teisę pripažinti kitų valstybių, šios Konvencijos Šalių, pagal panašią išlygą išduotus draudimo liudijimus ir tai daro.

[1.12.] Visi tokie apribojimai, reikalavimai ir išimtys bus aiškiai nurodyti pagal Konvencijos 4a straipsnio 2 dalį išduotame ar patvirtintame liudijime.

Šios išlygos ir TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių santykis

[1.13.] Šia išlyga išlaikomomis teisėmis bus pasinaudojama tinkamai atsižvelgiant į TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gaires ar jų pakeitimus, kad būtų užtikrintas vienodumas. Pasiūlymą iš dalies pakeisti TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gaires, įskaitant apribojimus, patvirtinus Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komitetui, tie pakeitimai bus taikomi nuo datos, kurią nustato Komitetas. Tai nepažeidžia tarptautinės teisės normų, susijusių su valstybės teise panaikinti arba iš dalies pakeisti savo išlygą.“

Gairės

2. Atsižvelgiant į dabartinę draudimo rinkos padėtį, valstybės, šios Konvencijos šalys, turėtų išduoti draudimo liudijimus remdamosi principu, kad vienas draudikas atsako už karo rizikos draudimą, o kitas draudikas — už ne karo rizikos draudimą. Kiekvienas draudikas turėtų atsakyti tik už savo dalį. Turėtų būti taikomos šios taisyklės (nurodytos sąlygos pateiktos A priedėlyje):
 - 2.1. Karo rizikos draudimas ir ne karo rizikos draudimas gali būti taikomas šioms sąlygoms:
 - 2.1.1. Nuostatų sąlyga dėl netaikymo radioaktyviojo užterštumo ir cheminių, biologinių, biocheminių ir elektromagnetinių ginklų atvejais (Nuostatų sąlyga Nr. 370);
 - 2.1.2. Nuostatų sąlyga dėl netaikymo elektroninių išpuolių atveju (Nuostatų sąlyga Nr. 380);
 - 2.1.3. Pagal Konvenciją privalomos finansinės garantijos teikėjo išimtys ir apribojimai, kaip iš dalies pakeista šiomis gairėmis, visų pirma riba — 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju;
 - 2.1.4. Nuostata, kad draudimas apima tik atsakomybę, kuriai taikoma Konvencija, kaip iš dalies pakeista šiomis gairėmis; ir
 - 2.1.5. Nuostata, kad pagal šią Konvenciją atlygintinos sumos naudojamos sumažinti vežėjo ir (arba) jo draudiko neapmokėtą išipareigojimą pagal Konvencijos 4a straipsnį, net jeigu jų neišmoka atitinkami draudikai nuo karo veiksmų rizikos ar draudikai nuo ne karo veiksmų rizikos arba iš šių draudikų nereikalaujama šias sumas išmokėti.
 - 2.2. Karo rizikos draudimas apima atsakomybę (jei yra) už nuostolius, patirtus dėl keleivio mirties ar kūno sužalojimo, kuris įvyko dėl:
 - karo, pilietinio karo, revoliucijos, sukilimo, maišto ar dėl jų kilusio pilietinio konflikto ar kariaujančiosios pusės priešiško veiksmų arba prieš ją nukreiptų priešiško veiksmų;
 - paėmimo į nelaisvę, pagrobimo, arešto, laisvės suvaržymo ar sulaikymo ir bet kokių jų pasekmių ar bet kokios grėsmės tai įvykdyti;
 - paliktų minų, torpedų, bombų ar kitų paliktų karo ginklų;
 - teroristų ar kitų asmenų piktybiškų veiksmų arba veiksmų dėl politinių motyvų ir veiksmų, kurių buvo imtasi siekiant užkirsti kelią ar kovoti su tokia rizika;
 - konfiskacijos ir eksproprijacijos;ir kuriems gali būti taikomos šios išimtys, apribojimai ir reikalavimai:
 - 2.2.1. Sąlyga dėl automatiško nutraukimo ir netaikymo karo atveju
 - 2.2.2. Tuo atveju, kai atskirų keleivių pateikti ieškiniai bendrai viršija 340 milijonų atsiskaitymo vienetų sumą bendrai vienam laivui atskiru atveju, vežėjas turi teisę taikyti apribojimą savo atsakomybei — 340 milijonų atsiskaitymo vienetų, visada su sąlyga, kad:
 - ši suma būtų proporcingai paskirstyta pareiškėjams pagal jų pateiktus ieškinius;
 - ši suma gali būti paskirstyta viena ar keliomis dalimis pareiškėjams, kurie yra žinomi paskirstymo metu; ir
 - šią sumą paskirstyti gali draudikas arba teismas ar kita kompetentinga institucija, į kurią kreipėsi draudikas, valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, kurioje pradedamas teisminis procesas dėl pagal draudimą pareikštų ieškinių.
 - 2.2.3. Sąlyga dėl 30 dienų pranešimo termino atvejais, kuriems netaikoma 2.2.1 dalis.
 - 2.3. Ne karo rizikos draudimas turėtų apimti visus rizikos atvejus, kuriems taikomas privalomas draudimas, išskyrus 2.2 dalyje išvardytus rizikos atvejus, nepriklausomai nuo to, ar jiems taikomos 2.1 ir 2.2 dalyse nurodytos išimtys, apribojimai ar reikalavimai.
3. Draudimo išipareigojimų rinkinio („mėlynos kortos“; angl. *Blue Cards*) pavyzdys ir draudimo liudijimas, atspindintys šias gaires, pateikiami B priedėlyje.

A priedėlis

2.1.1, 2.1.2 ir 2.2.1 gairėse nurodytos sąlygos

Nuostatų sąlyga dėl netaikymo radioaktyviojo užterštumo ir cheminių, biologinių, biocheminių ir elektromagnetinių ginklų atvejais (Sąlyga Nr. 370, 2003/11/10)

Ši sąlyga itin svarbi ir ją panaikinama visos jos neatitinkančios šio draudimo nuostatos

1. Jokių būdu šis draudimas neapima atsakomybės nuostolių ir žalos atvejais arba išlaidų, tiesiogiai ar netiesiogiai atsiradusių dėl ar kurioms įtakos turėjo arba kurios kilo dėl:
 - 1.1. branduolinio kuro ar kitų radioaktyviųjų atliekų ar branduolinio kuro deginimo sukeltos jonizuojančiosios spindulių ar radioaktyviojo užterštumo.
 - 1.2. radioaktyviųjų, toksiškų, sprogstamųjų arba kitų pavojingų ar užterštumą sukeliančių branduolinių įrenginių, reaktorių arba kitų branduolinių agregatų ar jų branduolinių komponentų savybių.
 - 1.3. ginklų ar prietaisų, kuriuose naudojamas atomų ar branduolio dalijimasis ir (arba) sintezė arba kita panaši reakcija arba radioaktyvi energija arba medžiaga.
 - 1.4. radioaktyviųjų medžiagų radioaktyviųjų, toksiškų, sprogstamųjų arba kitų pavojingų ar užterštumą sukeliančių savybių. Šis sąlygos punktas netaikomas radioaktyviesiems izotopams, išskyrus branduolinį kurą, kai tokie izotopai gaminami, gabenami, saugomi arba naudojami komerciniais, žemės ūkio, medicinos, mokslo ar kitais panašiais tikslais.
 - 1.5. cheminių, biologinių, biocheminių arba elektromagnetinių ginklų.

Nuostatų sąlyga dėl netaikymo elektroninių išpuolių atveju (Sąlyga Nr. 380, 03/11/10)

1. Išskyrus tik toliau išdėstytos 10 nuostatų sąlygos 2 dalies atveju, jokių būdu šis draudimas neapima draudimo nuostolių ir žalos atvejais arba išlaidų, tiesiogiai ar netiesiogiai atsiradusių dėl ar kurioms įtakos turėjo arba kurios kilo dėl kompiuterio, kompiuterinės sistemos, programinės įrangos, kenksmingo kodo, kompiuterių viruso arba kompiuterinio proceso ar kitos elektroninės sistemos naudojimo ar veikimo.
2. Jeigu šios nuostatos taikymas yra paremtas veikla, kuri apima karo, pilietinio karo veiksmų, revoliucijos, sukilimo, maišto ar dėl jų kilusio pilietinio konflikto riziką, ar kariaujančiosios pusės priešiškus veiksmus arba prieš ją nukreiptus priešiškus veiksmus arba teroro aktą ar bet kurio asmens veiksmus dėl politinių motyvų, 10 nuostatų sąlygos 1 dalimi nesinaudojama siekiant neįtraukti nuostolių (kurie kitu atveju padengti), atsiradusių dėl kompiuterio, kompiuterinės sistemos ar programinės įrangos ar kitos elektroninės sistemos naudojimo paleidžiant ginklus arba raketas ir (arba) jų taikymo sistemą ir (arba) sprogdinimo mechanizmą.

Sąlyga dėl automatiško nutraukimo ir netaikymo karo atveju

- 1.1. Žalos atlyginimo automatinis nutraukimas

Nepaisant to, ar buvo pranešta apie nutraukimą, visais toliau išvardytais atvejais žalos atlyginimas NUTRAUKIAMAS AUTOMATIŠKAI

 - 1.1.1. jeigu prasideda karas (nepriklausomai nuo to, jis buvo paskelbtas ar ne) tarp bet kurių iš šių valstybių: Jungtinės Karalystės, Jungtinių Amerikos Valstijų, Prancūzijos, Rusijos Federacijos, Kinijos Liaudies Respublikos;
 - 1.1.2. bet kuriam laivui, kuriam žalos atlyginimas yra garantuojamas pagal draudimą, jeigu toks laivas buvo rekvizuotas siekiant jį pasisavinti ar juo pasinaudoti.
- 1.2. Karas tarp penkių galingiausių valstybių

Šis draudimas neapima

 - 1.2.1. draudimo nuostolių ir žalos atvejais arba išlaidų, atsirandančių dėl prasidėjusio karo (nepriklausomai nuo to, buvo jis buvo paskelbtas ar ne) tarp bet kurių iš šių valstybių: Jungtinės Karalystės, Jungtinių Amerikos Valstijų, Prancūzijos, Rusijos Federacijos, Kinijos Liaudies Respublikos;
 - 1.2.2. rekvizicijos pasisavinimo ar pasinaudojimo tikslu.

B priedėlis

I. 3 gairėje nurodyti draudimo išpareigojimų pavyzdžiai (mėlynos kortos)

Karo rizikos draudiko išduota mėlyna korta

Liudijimas, pateiktas kaip draudimo pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas įrodymas.

Laivo pavadinimas:

Laivo TJO numeris:

Registracijos uostas:

Savininko pavardė ar pavadinimas ir adresas:

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui, kol jis priklauso pirmiau nurodytam savininkui, galioja draudimas, atitinkantis 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus, kuriam taikomos visos išimtys ir apribojimai pagal Konvenciją ir 2006 m. spalio mėn. Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto priimtas įgyvendinimo gaires numatyti privalomam karo rizikos draudimui, visų pirma šios sąlygos: [Šioje vietoje gali būti įrašytas Konvencijos ir gairių kartu su priedėliais norimas tekstas]

Draudimo laikotarpis nuo: 2007 m. vasario 20 d.

iki: 2008 m. vasario 20 d.

Visada su sąlyga, kad draudikas gali panaikinti šį liudijimą prieš 30 dienų raštu pranešdamas pirmiau nurodytai institucijai po to, kai toliau nurodyto draudiko atsakomybė baigiasi tą dieną, kai pasibaigia pranešime nurodyto laikotarpio galiojimo terminas, tačiau tik po šios dienos įvykusių incidentų atveju.

Data:

Šį liudijimą išdavė:

War Risks, Inc

[Adresas]

.....
(Draudiko parašas)

Kaip War Risks, Inc. atstovas

Mėlyna korta, išduota draudiko ne nuo karo rizikos

Liudijimas, pateiktas kaip draudimo pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas įrodymas

Laivo pavadinimas:

Laivo TJO numeris:

Registracijos uostas:

Savininko pavardė ar pavadinimas ir adresas:

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui, kol jis priklauso pirmiau nurodytam savininkui, galioja draudimas, atitinkantis 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus, kuriam taikomos visos išimtys ir apribojimai pagal Konvenciją ir 2006 m. spalio mėn. Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto priimtas įgyvendinimo gaires numatyti draudikui ne nuo karo rizikos, visų pirma šios sąlygos: [Šioje vietoje gali būti įrašytas Konvencijos ir gairių kartu su priedėliais norimas tekstas]

Draudimo laikotarpis nuo: 2007 m. vasario 20 d.

iki: 2008 m. vasario 20 d.

Visada su sąlyga, kad draudikas gali panaikinti šį liudijimą prieš tris mėnesius raštu pranešdamas pirmiau nurodytai institucijai po to, kai toliau nurodyto draudiko atsakomybė baigiasi tą dieną, kai pasibaigia pranešime nurodyto laikotarpio galiojimo terminas, tačiau tik po šios dienos įvykusių incidentų atveju.

Data:

Šį liudijimą išdavė:

PANDI P&I

[Adresas]

.....
(Draudiko parašas)

Kaip PANDI P&I atstovas

II. 3 gairėje nurodytas draudimo liudijimo pavyzdys

Draudimo ar kitos finansinės garantijos liudijimas dėl atsakomybės už keleivių mirtį ir kūno sužalojimą

Išduotas pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų багаžo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas

Laivo pavadinimas	Skiriamasis numeris arba šaukinys	Laivo TJO numeris	Registracijos uostas	Vežėjo, kuris faktiškai vykdo vežimą, pavadinimas ir visas pagrindinės verslo vietos adresas

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui galioja draudimas ar kita finansinė garantija, atitinkantys 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir багаžo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus.

Garantijos rūšis

Garantijos trukmė

Draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pavadinimas ir adresas

Patvirtinama, kad šis draudimas padalijamas į vieną karo rizikos draudimo dalį ir vieną ne karo rizikos draudimo dalį pagal 2006 m. spalio mėn. Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto priimtas įgyvendinimo gaires. Abiems draudimo dalims taikomos pagal Konvenciją ir įgyvendinimo gaires numatytos visos išimties ir apribojimai. Draudikai solidariai neatsako. Draudikai yra šie:

Nuo karo rizikos: *War Risks, Inc.*, [adresas]

Nuo ne karo rizikos: *Pandi P&I*, [adresas]

Šis liudijimas galioja iki

Išduotas ar patvirtintas..... Vyriausybės
(Visas valstybės pavadinimas)

ARBA

Kai valstybė, šios Konvencijos Šalis, naudojami 4a straipsnio 3 dalimi, turėtų būti naudojamas šis tekstas:

Šį liudijimą

(visas valstybės pavadinimas) Vyriausybės vardu išdavė (visas institucijos ar organizacijos pavadinimas)

..... m d
(Vieta) (Data)

.....
(Liudijimą išdavusio ar patvirtinusio pareigūno parašas ir pareigos)

Paaiškinimas:

1. Jei pageidaujama, prie valstybės pavadinimo gali būti pridedama nuoroda į šalies, kurioje liudijimas yra išduotas, kompetentingą valdžios instituciją.
 2. Jei bendrą garantijos sumą sudaro garantijos ne iš vieno šaltinio, turėtų būti nurodomas kiekvienos iš jų dydis.
 3. Jei garantija yra kelių formų, jos turėtų būti išvardijamos.
 4. Skiltyje „Garantijos trukmė“ turi būti nurodyta data, nuo kurios tokia garantija galioja.
 5. Skiltyje draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) „Adresas“ turi būti nurodoma draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pagrindinė verslo vieta. Jei reikia, nurodoma verslo vieta, kur draudimas ar kita garantija yra sudaryti.
-

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

I. ĮVADAS

2005 m. lapkričio mėn. Komisija priėmė pasiūlymą ⁽¹⁾ dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl keleivių vežėjų jūra ir vidaus vandenimis atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju. 2006 m. vasario 24 d. šis pasiūlymas buvo pateiktas Tarybai.

2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamentas priėmė savo nuomonę pirmuoju svarstymu.

Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2006 m. rugsėjo 13 d. ⁽²⁾

Regionų komitetas nuomonę priėmė 2006 m. birželio 15 d. ⁽³⁾

Taikydama bendro sprendimo procedūrą (EB sutarties 251 straipsnis) 2007 m. lapkričio 30 d. Taryba pasiekė politinį susitarimą dėl reglamento projekto. Teisininkams lingvistams patvirtinus galutinę redakciją, Taryba savo bendrąją poziciją priėmė 2008 m. birželio 6 d.

II. TIKSLAS

Pagrindinis siūlomo reglamento tikslas yra įtraukti į Bendrijos teisę 1974 m. Atėnų konvenciją dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra su pakeitimais, padarytais 2002 m. Protokolu (toliau — Atėnų konvencija).

Be to, Komisijos pasiūlyme išdėstytos kelios Atėnų konvencijos adaptacijos ir papildomos priemonės, pavyzdžiui, siūloma į taikymo sritį įtraukti vidaus vežimą, taip pat vežimą vidaus vandens keliais, valstybėms narėms nesuteikti Atėnų konvencijoje numatytos galimybės nustatyti didesnes nei numatytos Atėnų konvencijoje atsakomybės ribas. Be to, į pasiūlymą įtraukta nuostata, pagal kurią tuo atveju, jei prarandama arba sugadinama judėjimo įranga ir (arba) medicininė įranga, priklausanti ribotos judėsenos keleiviui, maksimalus kompensacijos dydis yra lygus naujos įrangos vertei. Panašiai, kaip oro ir geležinkelio transporto sektoriuose, pasiūlyme pateikiamos nuostatos dėl išankstinių mokėjimų keleivio mirties ar kūno sužalojimo atvejais bei dėl prieš kelionę teikiamos informacijos.

III. BENDROSIOS POZICIJOS ANALIZĖ

Bendrosios pastabos

Bendrąją poziciją dėl pirmiau minėto reglamento, dėl kurios susitarė Taryba, atnaujinamas reglamentas, be kita ko, pakeičiant jo nuostatas dėl taikymo srities, reglamento santykio su kitomis tarptautinėmis konvencijomis dėl visuotinio atsakomybės ribojimo, išankstinių mokėjimų ir reglamento nuostatą dėl pereinamojo laikotarpio.

Į bendrąją poziciją pažodžiui, iš dalies arba iš esmės įtraukta nemažai Europos Parlamento pirmuoju svarstymų priimtų pakeitimų (1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16–27 pakeitimai, išdėstyti dokumente 8724/07). Jais patobulinamas arba patikslinamas siūlomo reglamento tekstas. Tačiau į bendrąją poziciją neįtraukti kiti pakeitimai (4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 pakeitimai). Taryba, kaip ir Komisija, laikosi nuomonės, kad šiame reglamente neturėtų būti atliekama Europos jūrų saugumo agentūros užduočių peržiūra, nes tai yra kitas reglamentavimo dalykas (4 pakeitimas). Kitų pakeitimų atmetimo priežastys yra aiškinamos kitame skirsnyje.

Į bendrąją poziciją įtraukti ne tik Europos Parlamento pirmuoju svarstymu priimtoje nuomonėje išdėstyti pakeitimai, bet ir kiti pakeitimai, kuriais tam tikrais atvejais Komisijos pirminio pasiūlymo nuostatos buvo papildytos naujais elementais arba buvo visiškai reformuluotos, įterpiant visiškai naujų nuostatų.

Be to, buvo atlikta keletas redakcinių pakeitimų, siekiant patikslinti tekstą arba užtikrinti bendrą reglamento nuoseklumą.

Tolesniame skirsnyje apibūdinami bendrosios pozicijos esminiai pakeitimai ir Tarybos reakcija į Europos Parlamento pakeitimus.

⁽¹⁾ Dok. 6827/06 — COM (2005) 592 galutinis.

⁽²⁾ OL C 318, 2006 12 23.

⁽³⁾ OL C 229, 2006 9 22.

Konkretūs klausimai**1) Taikymo sritis**

Taryba, visiškai pritardama Europos Parlamentui (16–27 pakeitimai), atmetė pasiūlymą Atėnų konvenciją taikyti **tarptautiniam ir vidaus vežimui vidaus vandens keliais**, kaip numatyta Komisijos pasiūlyme. Taryba, remdamasi tais pačiais argumentais kaip Europos Parlamentas, laikosi nuomonės, kad Atėnų konvencija taikoma vežimui jūra, todėl gali būti netikslinga ją taikyti vežimui vidaus vandens keliais, nes gali būti neatsižvelgta į vidaus vandens kelių sektoriaus ypatumus.

Be to, Taryba, priešingai negu Komisija ir Europos Parlamentas, patikslina, kad vežimo jūra vienos valstybės narės teritorijoje atveju yra pagrindo reglamentą taikyti laivams, kurie pagal 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų 4 straipsnį priskiriami A klasei.

2) Atėnų konvencijos ir kitų TJO priemonių įtraukimas

Tarybos, kaip ir Europos Parlamento (6 pakeitimas), manymu, į reglamentą turėtų būti įtraukta ne tik Atėnų konvencija, bet ir TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo išlyga ir gairės (toliau — **TJO gairės**), kurias 2006 m. spalio 19 d. priėmė TJO teisės komitetas siekdamas išspręsti kai kuriuos su Atėnų konvencija susijusius klausimus, visų pirma kompensacijos už žalą, susijusią su terorizmu, klausimą. Todėl Taryba, kaip ir Europos Parlamentas, naujame šio reglamento priede pateikė TJO gairių tekstą.

Vis dėlto turėtų būti pažymėta, kad, Tarybos manymu, įtraukus visą Atėnų konvencijos tekstą gali būti sukurtas teisinis netikrumas, nes kelios Konvencijos nuostatos nėra tiesiogiai susijusios su reglamento dalyku. Todėl Taryba, kitaip negu Europos Parlamentas, reglamento 3 straipsnio 1 dalyje išvardija atitinkamas Atėnų konvencijos nuostatas, taikytinas pagal tą reglamentą. Be to, siekiant aiškumo, nesusijusios arba klaidinančios Atėnų konvencijos nuostatos buvo išbrauktos iš reglamento priedo.

3) Taikytinos ribos

Taryba iš dalies pakeitė Komisijos pasiūlymo nuostatas, susijusias su **Atėnų konvencijos 7 straipsnio 2 dalies netaikymu**. Toje dalyje nustatyta, kad valstybė, kuri yra Konvencijos Šalis, gali nustatyti didesnes nei numatytos Konvencijoje atsakomybės ribas. Taryba nusprendė taikyti nepakeistą Atėnų konvencijos nuostatą ir nenustatyti konkretaus Bendrijos mechanizmo siekiant susitarti dėl nepakeistos 7 straipsnio 2 dalies taikymo, kaip numatyta Komisijos pasiūlyme bei Europos Parlamento 7 pakeitime.

4) Kitų tarptautinių konvencijų dėl laivų savininkų atsakomybės ribojimo taikymas tuo pačiu metu

Taryba, atsižvelgdama į tai, kad kelios valstybės narės jau ratifikavo 1976 m. Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, padarytais 1996 m. Protokolu, negali pritarti Europos Parlamento pasiūlymui dėl Atėnų konvencijos 19 straipsnio netaikymo (8 pakeitimas). Tarybos bendrosios pozicijos 5 straipsnyje Atėnų konvencijos ir 1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo santykis yra dar patikslintas siekiant užtikrinti teisinį tikrumą.

5) Išankstinis mokėjimas

Iš esmės pritardama Europos Parlamentui (9 pakeitimas) Taryba palaiko idėją, kad **laivybos įvykio**, tapusio keleivio mirties ar kūno sužalojimo priežastimi, atveju turėtų būti sumokamas išankstinis mokėjimas. Siekdamą užtikrinti, kad tą nuostatą būtų galima taikyti praktikoje, Taryba patikslino, kad nuostata taikoma tada, kai laivybos įvykis įvyksta valstybės narės teritorijoje arba laive, plaukiojančiame su valstybės narės vėliava arba registruotame valstybėje narėje. Tarybos nuomone, terminas „laivybos įvykis“ yra pakankamai išsamiai apibrėžtas Atėnų konvencijoje. Todėl nebūtina papildomai įvesti terminą „laivybos avarija“.

Taryba visiškai pritaria Europos Parlamento pasiūlymui (10 pakeitimas) patikslinti, kad išankstinis mokėjimas nelaikomas atsakomybės pripažinimu ir sumokėta suma gali būti išskaityta iš kitų vėliau sumokėtų sumų. Tačiau Taryba dar konkrečiai nurodo, kuriais atvejais išankstinis mokėjimas gali būti grąžinamas laikantis Atėnų konvencijos ir TJO gairių.

6) *Informacija keleiviams*

Taryba pritaria Europos Parlamento pasiūlymui dėl **informacijos**, kuri turi būti pateikta keleiviams vėliausiai išvykimo momentu, ypatybių (**tinkama ir suprantama**). Panašiai, kaip aviacijos sektoriuje, Taryba siūlo, kad tuo tikslu galėtų būti naudojama santrauka. Tačiau, Taryba mano, kad nereikia daryti nuorodos į 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyvos 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų nuostatas (12 pakeitimas), nes ta direktyva jau taikoma ir yra nesusijusi su siūlomu reglamentu.

7) *Taikymo atidėjimas*

Panašiai, kaip Europos Parlamentas (13, 14 ir 15 pakeitimai), Taryba įtraukė pereinamojo laikotarpio nuostatą, kuri suteikia valstybėms narėms galimybę **atidėti reglamento taikymą** iki ketverių metų nuo jo taikymo datos. Tačiau Tarybos padarytas Komisijos pasiūlymo pakeitimas taikomas vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, priskirtais A klasei pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį, o ne vidaus vežimui reguliaraus susisiekimo keltų linijomis (regionuose, kuriems taikoma EB sutarties 299 straipsnio 2 dalis), kaip siūlė Europos Parlamentas.

IV. **IŠVADA**

Tarybos manymu, bendrojoje pozicijoje pateiktas realistinis požiūris, kuriuo tinkamai atsižvelgiama į pasiūlymo ir pasiūlytų papildomų jo nuostatų įgyvendinamumą bei į poreikį užtikrinti teisinį tikrumą.

Taryba tikisi konstruktyvių diskusijų su Europos Parlamentu, kad reglamentas būtų priimtas kuo greičiau.
