



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Brisele, 23.11.2005  
KOM(2005) 592 galīgais

2005/0241 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos uz jūras un  
iekšzemes ūdensceļiem**

(iesniegusi Komisija)

{SEK(2005)1516}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Pēc 2001. gada Baltās grāmatas par Transporta politiku (KOM(2001) 370) Komisija 2002. gadā iesniedza „Paziņojumu par pastiprinātu pasažieru kuģu drošību Kopienā” (KOM(2002) 158), kurā izklāstīja savu viedokli par vairākiem galvenajiem elementiem, kuriem būtu jāveido daļa no funkcionējoša atbildības režīma attiecībā uz kuģu pasažieriem; šo režīmu tuvākajā laikā jāievieš Eiropas Savienībā. Šie galvenie elementi bija šādi.

- Pietiekami augsts limits atbildībai neatkarīgi no vainas un paplašināta atbildība pārvadātāja vainas vai nolaidības gadījumā. Mērķis, paredzot atbildību neatkarīgi no vainas, ir uzlabot prasītāju pozīciju, tā kā minētā atbildība nav atkarīga no pārvadātāja vainas vai nolaidīgas darbības.
- Obligātā apdrošināšana. Lai atbildības režīms būtu efektīvs, tas jāapvieno ar stingrām apdrošināšanas prasībām.
- Tiesības uz tiešu rīcību. Kuģniecībā vissvarīgākais ir nodrošināt prasītājiem iespēju celt prasību tieši pret apdrošinātāju, jo dažreiz pārvadātāju var būt grūti izsekot un/vai viņš var nebūt spējīgs pilnībā izpildīt savas finansiālās saistības.
- Vietējie pārvadājumi. ES atbildības režīmam būtu jāaptver viss Kopienas transports, tostarp pārvadājumi vienas dalībvalsts robežās.

Minētais 2002. gada paziņojums sakrīt ar brīdi, kad Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) aizgādībā starptautiskā līmenī tika pārskatīti jūras pasažieru pārvadātāju atbildības starptautiskie noteikumi: 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Savā paziņojumā Komisija izskaidroja, ka pirmie trīs iepriekš minētie elementi Atēnu konvencijā tiek nepietiekami reglamentēti. Tomēr tā secināja, ka būtu ieteicams ES režīmu īstenot šajā starptautiskajā kontekstā, lai nodrošinātu, ka pārskatītais starptautiskais režīms atbilst visiem minētajiem galvenajiem elementiem.

2002. gada 1. novembrī tika pieņemts 2002. gada protokols 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru. Komisija uzskata, ka tas atbilst pirmajām trim iepriekš minētajām prasībām, kas izklāstītas 2002. gada paziņojumā.

Šā protokola 10. un 11. pantā paredzēti noteikumi par piekritību un atbilstīgi protokolam pieņemto spriedumu atzīšanu un izpildi. Šajās lietās Kopiena ir ieguvusi ekskluzīvu kompetenci, 2000. gada 22. decembrī pieņemot Regulu (EK) Nr. 44/2001 par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās. Šī regula ir saistoša visām dalībvalstīm, izņemot Dāniju. Protokola 10. un 11. pants ietekmē Regulas (EK) Nr. 44/2001 noteikumus. Līdz ar to dalībvalstis attiecībā uz šiem pantiem nevar uzņemties saistības ar trešām valstīm ārpus Kopienas institūciju ietvariem.

Tādēļ 2003. gada 24. jūnijā Komisija iesniedza priekšlikumu Padomes Lēmumam par Eiropas Kopienas pievienošanas 2002. gada protokolam 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru (KOM(2003) 375). Ar šo priekšlikumu Komisija ierosināja, ka Kopiena pēc iespējas ātrāk kļūst par protokola līgumslēdzēja pusi un dalībvalstis tāpat rīkojas līdz 2005. gada beigām. Komisija ar nožēlu atzīst, ka kopš 2003. gada decembra Padome šā priekšlikuma jomā nav panākusi nekādu progresu.

Tajā pat laikā, lai panāktu vienādu un atbilstošu pasažieru atbildības režīmu Kopienā, Kopienas pievienošanās protokolam ir jāpapildina ar regulu, tādējādi iestrādājot protokola noteikumus Kopienas tiesību aktos.

Turklāt Komisija savu nodomu iesniegt šādu priekšlikumu apliecināja paziņojumā „Pasažieru tiesību nostiprināšana Eiropas Savienībā” (KOM(2005) 46).

#### • **Vispārīgais konteksts**

1974. gada Atēnu konvencijas un tās turpmāko protokolu vēsturiskais pamatojums ir sniegts Komisijas 2002. gada paziņojumā par pasažieru kuģu pastiprinātu drošību Kopienā. Šā priekšlikuma nozīmē „2002. gada protokols 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru” šē turpmāk tiks saukts par „2002. gada Atēnu konvenciju”.

Galvenās 2002. gada Atēnu konvencijas iezīmes ir šādas:

– Piemērošanas joma

2002. gada Atēnu konvencija attiecas uz visiem jūras kuģiem, izņemot transportlīdzekļus uz gaisa spilveniem.

Konvenciju piemēro „jebkuram starptautiskam pārvadājumam, ja:

- a) kuģis ir reģistrēts konvencijas dalībvalstī vai peld ar konvencijas dalībvalsts karogu, vai
- b) pārvadājuma līgums ir konvencijas dalībvalstī, vai
- c) saskaņā ar pārvadājuma līgumu izbaušanas vai galamērķa vieta ir konvencijas dalībvalstī.”

Taču saskaņā ar šo konvenciju apdrošināšanas polise ir nepieciešama tikai kuģiem, kas ir saņēmuši licenci vairāk nekā divpadsmit pasažieru pārvadāšanai.

– Atbildība neatkarīgi no vainas

Ar 1974. gada Atēnu konvenciju izveidoja uz vainu pamatotu atbildības režīmu, saskaņā ar kuru pārvadātājs var ierobežot savu atbildību līdz EUR 53 665 (SDR 46 666) uz vienu pasažieri nāves vai miesas bojājumu gadījumā.

2002. gada Atēnu konvencija izšķir divu kategoriju prasības. Uz kaitējumiem, kas radušies kuģa darbības rezultātā, ja pasažieriem ir ļoti ierobežotas iespējas kontrolēt notikumu gaitu (kuģniecības negadījumi), attiecas atbildība neatkarīgi no vainas, savukārt cita veida miesas bojājumi vai kaitējumi, kas nodarīti uz kuģa, ir pakļauti atbildības sistēmai, kas pamatojas uz nolaidīgu rīcību.

– Pietiekami atbildības limiti

2002. gada Atēnu konvencija nosaka divus limitus: EUR 287 500 (250 000 SDR) atbildībai neatkarīgi no vainas un EUR 460 000 (SDR 400 000) uz pārvadātāja vainu pamatotai atbildībai. Tas ir ievērojams pieaugums salīdzinājumā ar iepriekš piemērojamo atbildības limitu EUR 53 665 (SDR 46 666), kas bija noteikta 1974. gada Atēnu konvencijā, un EUR 201 250 (SDR 175 000), kas bija noteikts gan Atēnu konvencijas turpmākajā pārskatījumā (Atēnu konvencijas 1990. gada protokols), gan 1996. gada protokolā Konvencijai par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (LLMC).

– Paplašināta atbildība pārvadātāja vainas vai nolaidības gadījumā

Ar 1974. gada Atēnu konvenciju izveidoja uz vainu pamatotu atbildības režīmu, nosakot atbildības limitu EUR 53 665 (SDR 46 666). Pārvadātāju tiesības ierobežot savu atbildību varētu tikt atceltas rupja noteikumu pārkāpuma gadījumā. Saskaņā ar 1974. gada Atēnu konvenciju un *LLMC* režīmu, atbildības ierobežošanas tiesības tiek zaudētas tikai tad, ja pārvadātājs ir rīkojies „ar nodomu radīt šādu kaitējumu vai arī neapdomīgi, apzinoties, ka šāds kaitējums visticamāk radīsies”. Ir pilnīgi skaidrs, ka saistībā ar pasažieru kuģiem tikai daži gadījumi varētu atbilst šiem kritērijiem, tādēļ praktisku apsvērumu dēļ atbildības ierobežošanas tiesības pašreiz var uzskatīt par nepārkāpjamām.

Ar 2002. gada Atēnu konvenciju izveido divus režīmus:

– kuģniecības negadījumiem ir radīta jauna divpakāpju sistēma. Pirmais ierobežojums – EUR 287 500 (SDR 250 000) tai daļai, uz kuru attiecas atbildība neatkarīgi no vainas, un augstāks atbildības limits — līdz EUR 460 000 (SDR 400 000) „ja vien pārvadātājs nepierāda, ka negadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās citu iemeslu dēļ, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības rezultātā”.

– gadījumos, kas nav kuģniecības negadījumi, pārvadātāja atbildības limits ir EUR 460 000 (SDR 400 000), „ja negadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās pārvadātāja vainas vai nolaidības rezultātā. Prasītājam ir pienākums pierādīt vainu vai nolaidību.”

2002. gada Atēnu konvencijas 13. pantā papildināts: „Pārvadātājs nav tiesīgs gūt labumu no [minētajiem] (...) atbildības limitiem, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies

no pārvadātāja darbības vai bezdarbības ar nodomu izraisīt šādu kaitējumu, vai neapdomīgas darbības, apzinoties, ka šāds kaitējums visticamāk radīsies”.

– Režīms, ko piemēro bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā

Ar 2002. gada Atēnu konvenciju ir izveidots divkāršs režīms.

„Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies rokas bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā, ja negadījums, kas izraisīja šo zaudējumu, radās pārvadātāja vainas vai nolaidības dēļ. Pārvadātāja vainu vai nolaidību uzskata par kuģniecības negadījuma radītu zaudējumu.

Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies bagāžas, kas nav rokas bagāža, nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā, ja vien pārvadātājs nepierāda, ka negadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās cita iemesla dēļ, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības rezultātā.”

Konvencija nosaka virkni summu, piemēram, par rokas bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu atbildības limits nevienā gadījumā nepārsniedz EUR 2 587 (SDR 2 250) uz vienu pasažieri vienā pārvadājumā.

– Obligātā apdrošināšana

Ar 2002. gada Atēnu konvenciju ievieš jaunu prasību, ka pārvadātājiem jābūt atbilstoši apdrošinātiem. Tā kā ar kuģi tiek pārvadāti simti un tūkstoši pasažieru, situācija, ka pārvadātājiem nebija obligāti jābūt apdrošinātiem, patiešām bija pilnīgi neadekvāta, ņemot vērā saistīto risku. Lai gan patiesībā vairākums pasažieru kuģu tik un tā ir finansiāli aizsargāti, jo parasti tie ir biedri kādā no savstarpējās aizsardzības un zaudējumu atlīdzības (*P&I*) klubiem, nebija attaisnojama apdrošināšanas standartu oficiālu prasību neesamība.

– Tieša rīcība (*pro memoria*).

– Procesuālās tiesības

2002. gada Atēnu konvencijā paredzēti civilprocesa noteikumi, piemēram, divu gadu noilgums. Tajā ietverti arī noteikumi par piekritību un spriedumu atzīšanu un izpildi.

Ir jāatzīmē, ka šādus noteikumus jau reglamentē ar 2000. gada 22. decembra Regulu (EK) Nr. 44/2001 par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās. Sarunās par Atēnu konvenciju panāca, ka ir iespējama šīs regulas turpmāka piemērošana ES dalībvalstīs (Konvencijas 17.a panta 3. punkts), bet tikai attiecībā uz spriedumu atzīšanu un izpildi. Tādēļ konvencijā minētajiem noteikumiem par jurisdikciju ir prioritāte attiecībā pret atbilstošajiem noteikumiem, kas noteikti Kopienas regulā.

#### • Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Priekšlikuma jomā nepastāv nekādi noteikumi.

- **Saskanība ar Eiropas Savienības politiku un mērķiem citās jomās**

Šis priekšlikums ir ES politikas daļa, un tā mērķis ir novērst riskus, ar ko iedzīvotāji saskaras ikdienas dzīvē. Pieņemot vienotus atbildības noteikumus visā ES, tiek tālāk sekmēta saskaņotas un labvēlīgas vides izveide pasažieru pārvadātājiem. Iepriekš minētie apsvērumi ir to stratēģisko mērķu vidū, ko Komisija īpaši uzsvērusi savā 2005. gada 26. janvāra paziņojumā „Stratēģiskie mērķi 2005.-2009. gadam — Eiropa 2010: partnerība Eiropas atjaunošanai — konjunktūra, solidaritāte un drošība” (KOM(2005) 12).

## 2) **APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS**

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

*Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un respondentu vispārīgs raksturojums*

Komisija apspriedās ar dalībvalstīm un iesaistītajām personām par plānotā priekšlikuma galvenajām iezīmēm divreiz — 2004. gada maijā un 2005. gada februārī, tā bija daļa no apspriešanās procesa par visu trešās jūras drošības likumdošanas paketi.

*Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās nemtas vērā*

Visi respondenti atbalstīja Komisijas iniciatīvu iestrādāt Atēnu konvenciju Kopienas tiesību aktos.

Tomēr kuģu īpašnieku pārstāvji izteica bažas saistībā ar darbības jomas iespējamo paplašināšanu attiecībā uz vietējo satiksmi un kuģošānu pa iekšzemes ūdensceļiem. Komisija ņēma vērā šos iebildumus, novērtējot priekšlikuma ietekmi. Tomēr Komisija nolēma, ka šāda paplašināšana ir attaisnota, jo esošie attiecīgie atbildības režīmi, ko piemēro pasažieriem, atšķiras, kā izklāstīts ietekmes novērtējuma pētījumā. Paplašināšanu attaisno arī fakts, ka apdrošināšanas sistēmu, kas paredzēta Atēnu konvencijā, nepiemēro maziem kuģiem, kuri nav licencēti pārvadāt vairāk nekā 12 pasažieru. Attiecībā uz šiem kuģiem arī turpmāk piemēros valstu tiesību aktus.

Arī nozares pārstāvji (kuģu īpašnieki un P&I klubi) izteica bažas par 2002. gada Atēnu konvencijas un jo īpaši tās 3. panta 1. punkta īstenošanu attiecībā uz atbildību par terorisma radītiem negadījumiem.

Komisija ir atzīmējusi, ka šie jautājumi jau tiek iztirzāti globālā līmenī SJO, tādēļ šajā fāzē nav jāpanāk risinājums reģionālā līmenī. Ziņo, ka nākamajā SJO Juridiskās komitejas sanāksmē 2006. gada pavasarī tiks atrasts risinājums, jo dalībvalstis ir apņēmušās pieņemt konkrētu atrunu klauzulu, pievienojoties Konvencijai.

- **Ekspertu atzinuma pieprasīšana un izmantošana**

Īpašas ārējas zināšanas nebija vajadzīgas.

- **Ietekmes novērtējums**

1. iespēja: īsteno tikai Atēnu konvenciju. To panāk, ja Padome pieņem Komisijas 2003. gada jūnija priekšlikumu par Kopienas un dalībvalstu pievienošanu Atēnu konvencijai. Sistēma attiektos tikai uz starptautisko transportu.

2. iespēja: konvenciju tiesību aktos iestrādā bez pielāgojumiem. Šā procesa galvenā priekšrocība ir tāda, ka Kapienu Tiesa nodrošinātu konvencijas vienādu interpretāciju. Ietekme būtu līdzīga 1. iespējas ietekmei.

3. iespēja: konvenciju tiesību aktos iestrādā ar pielāgojumiem, tādiem, kā darbības jomas paplašināšana attiecībā uz vietējo satiksmi un pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem. Šīs iespējas priekšrocības ir tādas, ka visi pasažieri iegūtu no konvencijas jaunās sistēmas, bet visi pārvadātāji būtu pakļauti vienādam atbildības režīmam visā Eiropā.

Komisijas veica darba programmā minēto ietekmes novērtējumu. Attiecīgais ziņojums ir pieejams SEK(2005) 1516.

### 3) **PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI**

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Priekšlikuma mērķis ir iestrādāt Atēnu konvenciju EK tiesību aktos ar šādiem pielāgojumiem:

- piemērošanas jomas paplašināšana attiecībā uz vietējo satiksmi;
- piemērošanas jomas paplašināšana attiecībā uz iekšzemes ūdensceļiem;
- saskaņā ar 2002. gada Atēnu konvenciju dalībvalstīm liegta iespēja noteikt augstāku atbildības limitu, nekā to paredz konvencija;
- par pasažieriem ar kustību traucējumiem piederošu pārvietošanās palīgīdzekļu vai medicīniskā aprīkojuma bojājumu vai nozaudēšanu maksimālā atlīdzība ir līdzvērtīga aprīkojuma aizstāšanas vērtībai;
- avansa maksājumi, kā paredzēts gaisa un dzelzceļa pārvadājumu nozarēs;
- pirms ceļojuma informācija.

- **Juridiskais pamats**

ĒK Līguma 71. panta 2. punkts un 80. panta 2. punkts.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt priekšlikuma mērķus šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

No nozares un pasažieru viedokļa nepastāv gandrīz nekāda atšķirība starp vietējo un starptautisko satiksmi Kopienas teritorijā. Visu iesaistīto pušu interesēs ir panākt vienādu un skaidru režīmu, ko varētu piemērot pasažieru pārvadājumiem Kopienā.

Pastāv risks, ka ceļojot Kopienas teritorijā, atšķirīgi valstu standarti var radīt netaisnīgu konkurenci starp nacionālajiem pārvadātājiem un nevienlīdzīgu attieksmi pret dažādu dalībvalstu iedzīvotājiem.

Priekšlikuma mērķi būs labāk sasniedzami ar Kopienas rīcību šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Kopienas rīcība šajā jomā garantēs vienotu noteikumu kopumu, kas reglamentēs visus ceļojumus, neatkarīgi no tā, vai tie notiek starptautiskos, Kopienas vai vietējos maršrutos.

Turklāt ES iniciatīva garantēs Atēnu konvencijas vienādu īstenošanu un interpretāciju dalībvalstīs.

Pasažieru aizsardzība ir viens no Kopienas transporta politikas uzdevumiem. Jautājumus saistībā ar pārvadātāja atbildību un pasažieru tiesībām pēc nelaimes gadījuma iepriekšminēto iemeslu dēļ iespējams labāk risināt ES līmenī.

Tādējādi priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Ar regulu izdarītie pielāgojumi konvencijā, piemēram tādi, kas attiecas uz pirms ceļojuma informāciju, ir konvencijā paredzētās sistēmas dabisks papildinājums.

Galvenais finansiālais un administratīvais slogs gulsies uz valstu valdībām, kam būs jāregulē apdrošināšanas polišu jautājumi ne tikai attiecībā uz pārvadātājiem, kas darbojas starptautisko ceļojumu jomā (Atēnu konvencijas rezultātā), bet arī attiecībā uz pārvadātājiem, kas veic vietējos braucienus un pārvadājumus pa iekšzemes ūdensceļiem.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais juridiskais instruments: regula.

Citi juridiskie instrumenti nebūtu piemēroti šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Šādi Komisija lieto to pašu procesu, ko iestrādājot tiesību aktos piemērojamās starptautiskās konvencijas par gaisa pārvadātāju un dzelzceļa uzņēmumu atbildību.

#### 4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

## 5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Pārskatīšanas, grozīšanas un termiņa beigu klauzula**

Priekšlikums ietver pārskatīšanas klauzulu.

Priekšlikums ietver grozīšanas klauzulu.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Šis tiesību akta priekšlikums attiecas uz EEZ nolīguma jomu, un tāpēc ir pamats to attiecināt uz Eiropas Ekonomikas zonu.

- **Sīkāks priekšlikuma izskaidrojums**

### 1. pants

Ar šo Komisija ierosina šo jauno Kopienas likumdošanas aktu, lai nodrošinātu 2002. gada Atēnu konvencijas pilnīgu, vienādu un vienlaicīgu piemērošanu visiem kuģu pasažieriem, neatkarīgi no tā, vai viņi ceļo ar kuģi starptautiskā, Kopienas vai vietējā maršrutā, pa jūru vai iekšzemes ūdensceļiem.

### 2. pants

Ierosinātās regulas piemērošanas joma ir plašāka, nekā 2002. gada Atēnu konvencijas darbības joma. Tā ietver Atēnu konvencijas darbības jomu (lai ES pilnībā ieviestu visu konvenciju) un ir paplašināta attiecībā uz: a) pārvadājumiem vienā dalībvalstī, b) iekšzemes ūdensceļu satiksmi.

Trīs nosacījumi, kas paredzēti šajā 2. pantā, kurš atspoguļo Atēnu konvencijas nosacījumus, nodrošina regulas plašu piemērošanu, lai tā aptvertu vairākumu ES pilsoņu, pat, ja viņi devušies starptautiskā kruīzā.

### 3. pants

Regulas priekšlikums ir izstrādāts tā, lai nodrošinātu precīzu saskaņošanu ar 2002. gada Atēnu konvenciju, atsaucoties uz attiecīgiem konvencijas noteikumiem. Šī metode bija izvēlēta arī, lai Kopienas tiesību aktos iestrādātu Monreālas konvenciju (Regula (EK) Nr. 889/2002).

### 4. pants

Ierosinātās regulas mērķis ir radīt ES pilnīgu vienveidību, jo saskaņā ar 2002. gada Atēnu konvenciju dalībvalstīm tiek liegta iespēja noteikt augstāku atbildības limitu, nekā paredzēts konvencijā.

Šā panta 2. punktā minēto pasākumu ierosināja tieši EP grozījumi Komisijas priekšlikumā regulai par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem.

#### 5. pants

Uzskata, ka ir atbilstoši EK režīmā ieviest papildu pasākumu, kas nav noteikts 2002. gada Atēnu konvencijā, proti, avansa maksājumus, kas paredzēti gaisa un dzelzceļa pārvadājumu nozarē.

#### 6. pants

Šis noteikums par pasažieru informēšanu arī ir pielāgojums konvencijai.

#### 7. pants

Lai novērtētu regulas efektivitāti un izvērtētu vajadzību pēc pielāgojumiem, Komisija ziņos par regulas piemērošanu.

Ar 2002. gada 5. novembra Regulu 2099/2002 izveidotās Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas (COSS) iesaistīšana veicinās, cita starpā, regulas atjaunināšanu, ja starptautiskā līmenī tiks izdarīti jebkādi grozījumi 2002. gada Atēnu konvencijā.

#### 8. pants

Attiecībā uz regulas stāšanos spēkā, Komisija noteikti dos priekšroku visagrākajam datumam, kas ir saderīgs ar Kopienas likumdošanas procesu un nepieciešamo nozares pielāgošanos.

Tā kā Kopiena un dalībvalstis gatavojas kļūt par 2002. gada Atēnu konvencijas līgumslēdzējām pusēm, Komisija uzskata par atbilstošu paredzēt, ka vienlaicīgi stājas spēkā gan 2002. gada Atēnu konvencija, gan EK Regula.

#### Pielikums

2002. gada Atēnu konvencijas kopija ir pievienota šim priekšlikumam tikai atsauces nolūkos. Kā norādīts 1. pantā, Atēnu konvenciju nākotnē varētu grozīt; jebkurš šāds grozījums automātiski tiks iestrādāts EK likumdošanā, ja vien Komisija, kurai saskaņā ar 7. pantu palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas (COSS), nepieņems lēmumu izslēgt to no regulas darbības jomas.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos uz jūras un  
iekšzemes ūdensceļiem**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu un 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu<sup>1</sup>,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>3</sup>,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru<sup>4</sup>,

tā kā:

- (1) Kopējās transporta politikas ietvaros ir jāpieņem turpmāki pasākumi, lai stiprinātu drošību jūras un iekšzemes ūdensceļu satiksmē. Šajos pasākumos ietverti noteikumi, kas reglamentē atbildību par pasažieriem nodarīto kaitējumu, jo ir svarīgi nodrošināt pienācīga apmēra atlīdzību pasažieriem, kas iesaistīti nelaiemes gadījumos uz jūras un iekšzemes ūdensceļiem.
- (2) 2002. gada protokolu 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru pieņēma 2002. gada 1. novembrī SJO aizbildnībā. [Kopiena ir pievienojusies šim protokolam<sup>5</sup>]
- (3) 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kā tā grozīta ar 2002. gada protokolu (turpmāk tekstā – ‘2002. gada Atēnu konvencija’), ir piemērojama tikai starptautiskajam transportam. Jūras pārvadājumu iekšējā tirgū ir praktiski izzudusi atšķirība starp vietējo un starptautisko transportu, tādēļ ir atbilstoši piemērot vienāda līmeņa un veida atbildību gan starptautiskajam, gan valsts vietējam transportam Kopienā. 2002. gada Atēnu konvencijas režīms ir jāpaplašina attiecībā uz iekšzemes ūdensceļiem.

---

<sup>1</sup> OV C [...], [...], [...]. lpp.

<sup>2</sup> OV C [...], [...], [...]. lpp.

<sup>3</sup> OV C [...], [...], [...]. lpp.

<sup>4</sup> OV C [...], [...], [...]. lpp.

<sup>5</sup> Ievieto atsauci uz pieņemtā Padomes Lēmuma publikāciju.

- (4) Ir atbilstoši uzlikt pārvadātājam pienākumu veikt avansa maksājumus pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā.
- (5) Pasažieriem pirms ceļojuma jāsniedz atbilstoša informācija par viņiem dotajām jaunajām tiesībām.
- (6) Jebkuri konvencijas grozījumi tiks iestrādāti Kopienas tiesību aktos, ja vien šādi grozījumi nav izslēgti saskaņā ar procedūru, kas paredzēta 5. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 5. novembra Regulā (EK) Nr. 2099/2002, ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu<sup>6</sup>.
- (7) Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002<sup>7</sup>, jāpalīdz Komisijai sagatavot un izstrādāt progresa ziņojumu par jauno noteikumu darbību un jāierosina grozījumi 2002. gada Atēnu konvencijā.
- (8) Tā kā dalībvalstis nespēj pilnībā sasniegt paredzētās rīcības mērķus, proti, radīt vienotu noteikumu kopumu, ar ko reglamentē pārvadātāju un pasažieru tiesības nelaiemes gadījumā, un, ņemot vērā vajadzību nodrošināt vienādu atbildības līmeni visās dalībvalstīs, šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var veikt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu, ar šo regulu nosaka tikai to, kas vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### *1. pants*

#### **Priekšmets**

Ar šo regulu Kopienā izveido vienādas atbildības režīmu attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem.

Lai to panāktu, šajā regulā iestrādā attiecīgos noteikumus, kas paredzēti 1974. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kā tā grozīta ar 2002. gada protokolu (turpmāk tekstā – ‘2002. gada Atēnu konvencija’), un paplašina šo noteikumu piemērošanu attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru vienā dalībvalstī, ka arī starptautiskajiem un vietējiem pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem.

---

<sup>6</sup> OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp. Regula, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 415/2004 (OV L 68, 6.3.2004., 10. lpp.).

<sup>7</sup> OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp. Regula, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 724/2004 (OV L 129, 29.4.2004., 1. lpp.).

## *2. pants*

### **Darbības joma**

Regulu piemēro jebkuram starptautiskam vai vietējam pārvadājumam pa jūru vai iekšzemes ūdensceļiem, ja:

- a) kuģis peld ar kādas dalībvalsts karogu,
- b) pārvadājuma līgums ir noslēgts kādā dalībvalstī, vai
- c) saskaņā ar pārvadājuma līgumu izbraukšanas vai galamērķa vieta atrodas kādā dalībvalstī.

## *3. pants*

### **Pārvadātāja atbildība**

Pārvadātāja un faktiskā pārvadātāja atbildību attiecībā uz pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi 2002. gada Atēnu konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šādu atbildību.

Terminus „pārvadātājs” un „faktiskais pārvadātājs” saprot saskaņā ar 2002. gada Atēnu konvencijas 2. pantā noteiktajām definīcijām.

## *4. pants*

### **Atbildības limiti**

2002. gada Atēnu konvencijas 7. panta 2. punktu nepiemēro tādiem pasažieru pārvadājumiem, ko ietver šīs regulas darbības joma, ja vien dalībvalstis nevienojas par šādu piemērošanu, izdarot grozījumus šajā regulā.

Maksimālā atlīdzība par pasažieriem ar kustību traucējumiem piederošu pārvietošanās palīgīdzekļu vai medicīniskā aprīkojuma nozaudēšanu vai šim aprīkojumam nodarītiem bojājumiem var būt līdzvērtīga, bet nevar pārsniegt aprīkojuma aizstāšanas vērtību.

## *5. pants*

### **Avansa maksājums**

Pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā pārvadātājs 15 dienu laikā pēc tās personas noteikšanas, kurai pienākas atlīdzība par kaitējumu, veic avansa maksājumu, kas ir pietiekošs, lai segtu tūlītējās ekonomiskās vajadzības. Nāves gadījumā šis maksājums nav mazāks par EUR 21 000.

## 6. pants

### Informācija pasažieriem

Pārvadātājs, faktiskais pārvadātājs un/vai ceļojuma operators pasažieriem pirms izbraukšanas sniedz informāciju par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu, un jo īpaši informāciju par atlīdzības limitu nāves, miesas bojājumu, bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā, par viņu tiesībām uz tiešu rīcību, kas vērsta pret apdrošinātāju vai personu, kas sniedz finansiālo nodrošinājumu, kā arī par viņu tiesībām uz avansa maksājumu.

Šo informāciju sniedz vispiemērotākajā veidā.

## 7. pants

### Ziņojums un 2002. gada Atēnu konvencijas grozījumi

Komisija ne vēlāk kā trīs gadus pēc regulas stāšanās spēkā sastāda ziņojumu par regulas piemērošanu, kurā cita starpā tiek ņemta vērā ekonomiskā attīstība un virzība starptautiskos forumus.

Šādam ziņojumam var pievienot priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu vai priekšlikumu ziņojumam, kas Eiropas Kopienai jāsniedz pirms būtiskiem starptautiskiem forumiem.

Šajā darbā Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 3. pantu.

2002. gada Atēnu konvencijas grozījumus var izslēgt no šīs regulas darbības jomas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. panta 2. punktam.

## 8. pants

### Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā [...] dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no [dienu, kad Kopienā stājas spēkā šī regula vai Atēnu konvencija, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā*  
*priekšsēdētājs*  
[...]

*Padomes vārdā*  
*priekšsēdētājs*  
[...]

## PAPILDINĀJUMS

### **2002. GADA ATĒNU KONVENCIJA PAR PASAŽIERU UN VIŅU BAGĀŽAS PĀRVADĀJUMIEM PA JŪRU**

(1974. gada Atēnu konvencijas par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru un šīs konvencijas 2002. gada protokola konsolidēts teksts)

#### **1. PANTS Definīcijas**

Šajā konvencijā lietotajiem apzīmējumiem ir piešķirta šāda nozīme:

- 1 a) „pārvadātājs” ir persona, kas ir noslēgusi vai kuras vārdā ir noslēgtspārvadājuma līgums, neatkarīgi no tā, vai pārvadājumu faktiski veic šī persona vai faktiskais pārvadātājs;
- b) „faktiskais pārvadātājs” ir persona, kas nav pārvadātājs, bet ir kuģa īpašnieks, fraktētājs vai operators, kurš faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu;
- c) „pārvadātājs, kas faktiski veic visu pārvadājuma vai tā daļu” ir faktiskais pārvadātājs vai pārvadātājs, ciktāl pārvadātājs faktiski veic pārvadājumu;
- 2 „pārvadājuma līgums” ir līgums, ko noslēdzis pārvadātājs vai kas pārvadātāja vārdā noslēgts attiecīgi par pasažiera vai pasažiera un viņa bagāžas pārvadājumu pa jūru;
- 3 „kuģis” ir tikai jūras kuģis, izņemot transportlīdzekļus uz gaisa spilveniem;
- 4 „pasažieris” ir jebkura persona, kuru kuģis pārvadā
  - a) saskaņā ar pārvadājuma līgumu, vai
  - b) kas ar pārvadātāja piekrišanu pavada transportlīdzekli vai dzīvus dzīvniekus, uz kuriem attiecas pārvadājuma līgums par precēm, ko nereglamentē šī konvencija;
- 5 „bagāža” ir jebkura lieta vai transportlīdzeklis, kuru pārvadātājs pārvadā saskaņā ar pārvadājuma līgumu, izņemot:
  - a) lietas un transportlīdzekļus, ko pārvadā saskaņā ar čartera līgumu, konosamentu vai citu līgumu, kas pirmām kārtām attiecas uz preču pārvadāšanu, un
  - b) dzīvus dzīvniekus;
- 6 „rokas bagāža” ir bagāža, ko pasažieris ņem līdzīti vai citādi tur savā valdījumā, uzraudzībā vai kontrolē. Izņemot šā panta 8. punkta un 8. panta piemērošanu, rokas bagāža ietver arī bagāžu, kas atrodas pasažiera transportlīdzeklī vai uz tā;
- 7 „bagāžas nozaudēšana vai bojājums” ietver mantisku zaudējumu, kas radies no tā, ka pasažieris nav saņēmis bagāžu saprātīgā laikā pēc tā kuģa ierašanās, kas pārvadāja

vai kam vajadzēja pārvadāt bagāžu, bet neietver aizkavēšanos, kas rodas darba strīdu rezultātā;

8 „pārvadājums” ietver šādus laika periodus:

- a) attiecībā uz pasažieri un viņa rokas bagāžu — laiku, kurā pasažieris un/vai viņa rokas bagāža atrodas uz kuģa, uzkāpšanas vai nokāpšanas laiku, laiku, kurā pasažieris un viņa rokas bagāža pa ūdeni tiek nogādāta no sauszemes uz kuģi vai otrādi, ja šādas nogādāšanas izmaksas ir ietvertas braukšanas maksā vai, ja pārvadātājs ir nodevis pasažiera rīcībā kuģi, ko izmanto šāda palīgtransporta nolūkos. Tomēr attiecībā uz pasažieri pārvadājums neietver laiku, kuru pasažieris pavada jūras terminālī vai stacijā, piestātnē vai jebkurā citā ostas infrastruktūras iekārtā vai uz tās;
- b) attiecībā uz rokas bagāžu — arī laiku, kuru pasažieris pavada jūras terminālī vai stacijā, piestātnē vai jebkurā citā ostas infrastruktūras iekārtā vai uz tās, ja šo bagāžu ir pārņēmis pārvadātājs, viņa darbinieks vai aģents, un tā nav izsniegta pasažierim;
- c) attiecībā uz citu bagāžu, kas nav rokas bagāža — laiku no brīža, kad šo bagāžu krastā vai uz kuģa ir pārņēmis pārvadātājs, viņa darbinieks vai aģents, līdz brīdim, kad pārvadātājs, viņa darbinieks vai aģents bagāžu izsniedz pasažierim;

9 „starptautiskais pārvadājums” ir jebkurš pārvadājums, kura izbraukšanas vieta un galamērķa vieta saskaņā ar pārvadājuma līgumu atrodas divās dažādās valstīs, vai vienā valstī, ja saskaņā ar pārvadājuma līgumu vai paredzēto maršrutu paredzēta piestāšanās citas valsts ostā;

10 „organizācija” ir Starptautiskā jūrniecības organizācija;

11 „ģenerālsekretārs” ir minētās organizācijas ģenerālsekretārs.

## **1.a PANTS**

### **Pielikums**

Šis konvencijas pielikums ir konvencijas neatņemama daļa.

## **2. PANTS**

### **Piemērošana**

1 Šo konvenciju piemēro jebkurai starptautiskam pārvadājumam, ja:

- a) kuģis ir reģistrēts konvencijas dalībvalstī vai peld ar konvencijas dalībvalsts karogu, vai
- b) pārvadājuma līgums ir noslēgts konvencijas dalībvalstī, vai
- c) saskaņā ar pārvadājuma līgumu izbraukšanas vieta vai galamērķa vieta ir konvencijas dalībvalstī.

2 Neatkarīgi no šā panta 1. punkta šo konvenciju nepiemēro, ja pārvadājums saskaņā ar jebkuru citu starptautisku konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem

ar citu transporta veidu ir pakļauts civiltiesiskās atbildības režīmam saskaņā ar šādas konvencijas noteikumiem, ciktāl šo noteikumu piemērošana ir obligāta attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru.

### **3. PANTS**

#### **Pārvadātāja atbildība**

1 Pārvadātāja atbildības limits par zaudējumu, kas nodarīts kuģniecības negadījuma izraisītas pasažiera nāves vai miesas bojājumu rezultātā, nepārsniedz 250 000 norēķinu vienību konkrētajam pasažierim katrā atsevišķā gadījumā, ja vien pārvadātājs nepierāda, ka šo negadījumu:

- a) izraisījusi karadarbība, saspīlējumi, pilsoņu karš, sacelšanās vai ārkārtējas, nenovēršamas vai neizbēgamas dabas parādības; vai
- b) pilnībā izraisījusi trešās personas darbība vai bezdarbība ar nolūku radīt negadījumu.

Ja zaudējums pārsniedz iepriekš minēto limitu, pārvadātājs ir atbildīgs arī attiecīgi lielākā apmērā, ja vien viņš nepierāda, ka negadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās citu iemeslu dēļ, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības rezultātā.

2 Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies pasažiera nāves vai miesas bojājumu rezultātā, ko izraisījuši citi iemesli nevis kuģa negadījums, ja negadījumu, kas radīja zaudējumu, izraisīja pārvadātāja vaina vai nolaidība. Pienākumu pierādīt vainu vai nolaidību uzņemas prasītājs.

3 Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies rokas bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma rezultātā, ja negadījumu, kas radīja zaudējumu, izraisīja pārvadātāja vaina vai nolaidība. Pārvadātāja vaina vai nolaidība tiek uzskatīta par kuģniecības negadījuma radītu zaudējumu.

4 Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies bagāžas, kas nav rokas bagāža, nozaudēšanas vai bojājuma rezultātā, ja vien pārvadātājs nepierāda, ka negadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās cita iemesla dēļ, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības rezultātā.

5 Šajā pantā:

- a) „kuģniecības negadījums” ir kuģa bojāeja, apgāšanās, sadursme ar citu kuģi vai uzskriešana uz sēkļa, sprādziens vai ugunsgrēks uz kuģa, vai kuģa defekts;
- b) „pārvadātāja vaina vai nolaidība” ietver arī pārvadātāja darbinieku vainu vai nolaidību, pildot amata pienākumus;
- c) „kuģa defekts” ir jebkurš darbības traucējums, bojājums vai neatbilstība piemērojamiem drošības tehnikas noteikumiem attiecībā uz jebkuru kuģa daļu vai tā aprīkojumu, ja to izmanto pasažieru glābšanai, evakuācijai, uzkāpšanai vai nokāpšanai, vai ja to izmanto kuģa piedziņai, stūrēšanai, drošai navigācijai, pietauvošanai, noenkurošanai, ierodoties piestātnē vai enkurvietā vai atstājot tās, vai pārbaudot bojājumus pēc applūšanas; vai ja to izmanto, nolaižot ūdenī dzīvības glābšanas ierīces; un

- d) „zaudējums” neietver kaitējuma atlīdzību nolūkā sodīt vai brīdināt nodarītāju.
- 6 Saskaņā ar šo pantu pārvadātāja atbildība attiecas tikai uz zaudējumiem, kas rodas pārvadājuma gaitā notikušu negadījumu rezultātā. Pienākumu pierādīt, ka negadījums, kas izraisīja zaudējumu, notika pārvadājuma gaitā, un pamatot zaudējuma lielumu uzņemas prasītājs.
- 7 Neviens šajā konvencijā minētais punkts neierobežo pārvadātāja tiesības vērsties ar prasību pret trešo personu, vai arī celt ierunas sakarā ar cietušā līdznolaidību saskaņā ar šīs konvencijas 6. pantu. Neviens šajā pantā minētais punkts neierobežo tiesības noteikt atbildības limitu saskaņā ar šīs konvencijas 7. un 8. pantu.
- 8 Pieņēmums par vienas puses vainu vai nolaidību vai pierādīšanas pienākuma uzlikšana vienai pusei nav iemesls, lai netiktu apsvērti pierādījumi par labu tai pusei.

#### **4. PANTS**

##### **Faktiskais pārvadātājs**

- 1 Ja pārvadājuma vai tā daļas veikšana ir uzticēta faktiskajam pārvadātājam, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem pārvadātājs tomēr ir atbildīgs par visu pārvadājumu. Bez tam arī faktiskais pārvadātājs ir pakļauts šīs konvencijas noteikumiem un ir tiesīgs izmantot tos attiecībā uz savu veikto pārvadājuma daļu.
- 2 Attiecībā uz faktiskā pārvadātāja veikto pārvadājumu pārvadātājs ir atbildīgs par faktiskā pārvadātāja, viņa darbinieku un aģentu darbību vai bezdarbību, pildot amata pienākumus.
- 3 Jebkurš īpašs nolīgums, saskaņā ar kuru pārvadātājs uzņemas saistības, ko neuzliek šī konvencija, vai jebkura atteikšanās no šīs konvencijas piešķirtajām tiesībām ietekmē faktisko pārvadātāju tikai tad, ja viņš ir skaidri izteicis savu piekrišanu rakstveidā.
- 4 Ja un ciktāl ir atbildīgs gan pārvadātājs, gan faktiskais pārvadātājs, viņu atbildība ir solidāra.
- 5 Neviens šā panta punkts neierobežo nekādas pārvadātāja un faktiskā pārvadātāja tiesības griezties ar prasību vienam pret otru.

#### **4.a PANTS**

##### **Obligātā apdrošināšana**

- 1 Ja pasažierus pārvadā kuģis, kas reģistrēts kādā konvencijas dalībvalstī, licencēts pārvadāt vairāk nekā divpadsmit pasažieru un kam piemēro šo konvenciju, jebkurš pārvadātājs, kurš faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu, pastāvīgi uztur spēkā apdrošināšanu vai citu finansiālu nodrošinājumu, piemēram, bankas vai līdzīgas finanšu institūcijas garantiju, lai saskaņā ar šo konvenciju izpildītu atbildības saistības pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā. Obligātās apdrošināšanas vai cita finansiālā nodrošinājuma limits nav mazāks kā 250 000 norēķinu vienību uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā.
- 2 Pēc tam, kad konvencijas dalībvalsts attiecīgā iestāde ir noteikusi, ka 1. punkta prasības ir izpildītas, katram kuģim tiek izsniegts sertifikāts, kas apstiprina, ka apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums ir spēkā saskaņā ar šīs konvencijas

noteikumiem. Attiecībā uz kuģi, kas reģistrēts kādā konvencijas dalībvalstī, šādu sertifikātu izsniedz vai apstiprina kuģa reģistra valsts attiecīgā iestāde; attiecībā uz kuģi, kas nav reģistrēts kādā konvencijas dalībvalstī, šo sertifikātu var izsniegt vai apstiprināt jebkuras konvencijas dalībvalsts attiecīgā iestāde. Šis sertifikāts atbilst paraugam, kāds iekļauts šīs konvencijas pielikumā, un satur šādas sīkas precīzas ziņas:

- a) kuģa nosaukums, atšķirības numurs vai burti un reģistrācijas osta;
- b) pārvadātāja, kas faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu, nosaukums un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
- c) SJO kuģa identifikācijas numurs;
- d) nodrošinājuma veids un ilgums;
- e) apdrošinātāja vai citas personas, kura sniedz finansiālo nodrošinājumu, vārds, uzvārds vai nosaukums un galvenā uzņēmējdarbības vieta, un vajadzības gadījumā uzņēmējdarbības vieta, kurā noslēgts apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma līgums; kā arī
- f) sertifikāta derīguma termiņš, kas nav ilgāks par apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma spēkā esamības termiņu.

3 a) Konvencijas dalībvalsts var pilnvarot tās atzītu institūciju vai organizāciju izsniegt sertifikātu. Šāda institūcija vai organizācija informē konkrēto valsti par katra sertifikāta izsniegšanu. Visos gadījumos konvencijas dalībvalsts pilnībā garantē šādi izsniegta sertifikāta pilnību un pareizību un apņemas nodrošināt vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu šīs saistības.

- b) Konvencijas dalībvalsts paziņo ģenerālsekretāram par:
  - i) tās atzītai institūcijai vai organizācijai deleģētā pilnvarojuma īpašo atbildību vai nosacījumiem;
  - ii) šāda pilnvarojuma atsaukšanu; un
  - iii) dienu, kad stājas spēkā šis pilnvarojums vai tā atsaukšana.

Piešķirtais pilnvarojums stājas spēkā ne ātrāk kā trīs mēnešus no brīža, kad ģenerālsekretāram paziņo par tā stāšanos spēkā.

- c) Institūcija vai organizācija, kura ir pilnvarota izsniegt sertifikātus saskaņā ar šo punktu, ir pilnvarota vismaz anulēt šos sertifikātus, ja netiek pildīti nosacījumi, pamatojoties uz kuriem šie sertifikāti izsniegti. Visos gadījumos institūcija vai organizācija par šādu anulēšanu paziņo tai valstij, kuras vārdā sertifikāts tika izsniegts.

4 Sertifikāts tiek sastādīts izsniedzējas valsts oficiālajā valodā vai valodās. Ja lietotā valoda nav angļu, franču vai spāņu valoda, tekstā jābūt iekļautam tulkojumam vienā no šīm valodām, un, pēc valsts ieskatiem, valsts valodu var arī izlaist.

- 5 Sertifikātam jāatrodas uz kuģa, bet sertifikāta kopija glabājas pie valsts iestādēm, kas glabā kuģa reģistra datus vai, ja kuģis nav reģistrēts konvencijas dalībvalstī, pie tās valsts iestādes, kas izsniegusi vai apstiprinājusi sertifikātu.
- 6 Apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums neatbilst šā panta prasībām, ja tas var beigties citu iemeslu dēļ, nevis apdrošināšanas vai cita sertifikātā norādītā nodrošinājuma spēkā esamības termiņa beigās, pirms pagājuši trīs mēneši kopš brīža, kad 5. punktā minētajām iestādēm ir paziņots par tā izbeigšanos, ja vien sertifikāts nav nodots šīm iestādēm vai ja minētajā periodā nav izdots jauns sertifikāts. Iepriekš minētos noteikumus līdzīgi piemēro jebkuriem grozījumiem, kuru rezultātā apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums vairs neatbilst šā panta prasībām.
- 7 Kuģa reģistra valsts saskaņā ar šā panta noteikumiem nosaka sertifikāta izsniegšanas un spēkā esamības nosacījumus.
- 8 Nekas šajā konvencijā netiek interpretēts tā, lai liegtu konvencijas dalībvalstij paļauties uz tādu informāciju, kas šīs konvencijas nolūkā iegūta no citām tās dalībvalstīm vai organizācijām, vai citām starptautiskām organizācijām un kas saistīta ar apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma izsniedzēju finansiālo stāvokli. Šādos gadījumos konvencijas dalībvalsts, kas paļaujas uz šādu informāciju, nav atbrīvota no atbildības, kas tai uzlikta kā sertifikāta izsniedzējai valstij.
- 9 Sertifikātus, kas izsniegti vai apstiprināti konvencijas dalībvalsts vārdā, citas konvencijas dalībvalstis šīs konvencijas nolūkā akceptē un uzskata par līdzvērtīgiem tiem sertifikātiem, ko tās izsniegušas vai apstiprinājušas, pat ja tie izsniegti vai apstiprināti attiecībā uz kuģi, kas nav reģistrēti kādā konvencijas dalībvalstī. Konvencijas dalībvalsts jebkurā laikā var pieprasīt informāciju no sertifikāta izsniedzējas vai apstiprinātājas valsts par tāda fakta ticamību, ka apdrošināšanas sertifikātā minētais apdrošinātājs vai galvotājs ir finansiāli nespējīgs izpildīt konvencijas uzliktās saistības.
- 10 Jebkādu prasību pēc atlīdzības, kuru atbilstīgi šim pantam sedz apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums, var ierosināt tieši pret apdrošinātāju vai citu personu, kas sniedz finansiālu nodrošinājumu. Šādā gadījumā 1. punktā minēto summu uzskata par apdrošinātāja vai citas personas, kas sniedz finansiālu nodrošinājumu, atbildības limitu, pat ja pārvadātājs vai faktiskais pārvadātājs nav tiesīgs uz atbildības limitu. Bez tam atbildētājs var celt ierunas (izņemot bankrots vai uzņēmuma likvidācija), ko saskaņā ar konvenciju būtu tiesības celt 1. punktā minētajam pārvadātājam. Turklāt atbildētājs var celt ierunas norādot, ka kaitējums radies, apdrošinātajai personai tīši pārkāpjot noteikumus, taču atbildētājs neceļ nekādas citas ierunas, ko viņš būtu tiesīgs celt tiesas procesā, kuru apdrošinātā persona uzsākusi pret atbildētāju. Atbildētājam jebkurā gadījumā ir tiesības pieprasīt, lai pārvadātājs un faktiskais pārvadātājs tiek iesaistīti tiesas procesā.
- 11 Jebkuras summas, ko sniedz apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums, ko uztur spēkā saskaņā ar 1. punktu, ir pieejamas tikai un vienīgi, lai apmierinātu prasības saskaņā ar šo konvenciju, un jebkurš šāds maksājums izpilda atbildības saistības, kas rodas saskaņā ar šo konvenciju, līdz samaksāto summu apmēram.
- 12 Konvencijas dalībvalsts neatļauj ekspluatēt kuģi, kurš peld ar tās karogu un uz kuru attiecas šis pants, ja sertifikāts nav izsniegts saskaņā ar 2. vai 15. punktu.

- 13 Atbilstīgi šā panta nosacījumiem ikviena konvencijas dalībvalsts saskaņā ar valsts tiesību aktiem nodrošina, ka apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums tādā apmērā, kā noteikts 1. punktā, ir spēkā attiecībā uz jebkuru kuģi, kam ir atļauts pārvadāt vairāk kā divpadsmit pasažieru, neatkarīgi no tā, kur tas ir reģistrēts, un kas ienāk ostā vai atstāj ostu šajā dalībvalstī, ciktāl piemēro šo konvenciju.
- 14 Neskarot 5. punkta noteikumus, konvencijas dalībvalsts var paziņot ģenerālsekretāram, ka 13. punkta izpildes nolūkos uz kuģa nav jābūt sertifikātam, kas paredzēts 2. punktā, vai ka minētais sertifikāts nav jāuzrāda, ieejot attiecīgās valsts teritorijas ostās vai atstājot tās, ja konvencijas dalībvalsts, kas izsniegusi sertifikātu, ir paziņojusi ģenerālsekretāram, ka visus datus, kuri apstiprina sertifikāta esamību un sniedz iespēju konvencijas dalībvalstīm pildīt savas saistības saskaņā ar 13. punktu, tā apkopo elektroniskā formā un tie ir pieejami visām konvencijas dalībvalstīm.
- 15 Ja apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums netiek uzturēts spēkā attiecībā uz kuģi, kas pieder konvencijas dalībvalstij, šā panta attiecīgie noteikumi šim kuģim netiek piemēroti, bet kuģim ir jābūt sertifikātam, ko izsniegušas kuģa reģistra valsts attiecīgās iestādes un kas apstiprina, ka kuģis pieder šai valstij un ka tā atbildības saistības ir nodrošinātas 1. punktā paredzētajā apjomā. Šādam sertifikātam pēc iespējas jāatbilst 2. punktā paredzētajam paraugam.

## **5. PANTS**

### **Vērtslietas**

Pārvadātājs nav atbildīgs par naudas, apgrozāmo vērtspapīru, zelta, sudrablietu, juvelierizstrādājumu, rotaslietu, mākslas darbu vai citu vērtslietu nozaudēšanu vai tām nodarītiem bojājumiem, izņemot, ja šādas vērtslietas ir nodotas pārvadātāja glabāšanā, vienojoties, ka pārvadātājs tās uzraudzīs. Tādā gadījumā pārvadātāja atbildība ir ierobežota līdz 8. panta 3. punktā noteiktajam limitam, ja vien saskaņā ar 10. panta 1. punktu nepastāv vienošanās par augstāku limitu.

## **6. PANTS**

### **Pasažiera vaina**

Ja pārvadātājs pierāda, ka pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu izraisīja vai sekmēja paša pasažiera vaina vai nolaidība, tiesa, kuras izskatīšanai nodota šī lieta, saskaņā ar saistošajām tiesību normām var pilnībā vai daļēji atbrīvot pārvadātāju no atbildības.

## **7. PANTS**

### **Atbildības limits nāves un miesas bojājumu gadījumā**

- 1 Pārvadātāja atbildība par pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem saskaņā ar 3. pantu nekādā gadījumā nepārsniedz 400 000 norēķinu vienības uz pasažieri katrā atsevišķā gadījumā. Ja tiesa, kura izskata šo lietu, saskaņā ar saistošajām tiesību normām piespriež atlīdzību periodisku ienākumu maksājumu veidā, šo maksājumu līdzvērtīgā pamatvērtība nepārsniedz minēto limitu.
- 2 Konvencijas dalībvalsts ar īpašiem valsts tiesību aktu noteikumiem var regulēt 1. punktā paredzēto atbildības limitu, ja valsts noteiktais atbildības limits (ja tāds pastāv) nav zemāks par 1. punktā paredzēto. Konvencijas dalībvalsts, kura izmanto

šajā punktā minēto iespēju, informē ģenerālsekretāru par pieņemto atbildības limitu vai par tā neesamību.

## 8. PANTS

### Atbildības limits bagāžas un transportlīdzekļu nozaudēšanas vai bojājumu gadījumā

- 1 Pārvadātāja atbildība par rokas bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 2 250 norēķinu vienību vienam pasažierim vienā pārvadājumā.
- 2 Pārvadātāja atbildība par transportlīdzekļa, tostarp visas bagāžas, kas atrodas transportlīdzeklī vai uz tā, nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 12 700 norēķinu vienību par vienu transportlīdzekli vienā pārvadājumā.
- 3 Pārvadātāja atbildība par tādas bagāžas, kas nav 1. un 2. punktā minētā bagāža, nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 3 375 norēķinu vienību vienam pasažierim vienā pārvadājumā.
- 4 Pārvadātājs un pasažieris var vienoties, ka pārvadātāja atbildību samazina, nosakot atvilkumu, kas nepārsniedz 330 norēķinu vienības transportlīdzekļa bojājuma gadījumā un 149 norēķinu vienības uz pasažieri citas bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā; šīs summas jāatvelk no atlīdzības par nozaudēšanu vai bojājumu.

## 9. PANTS

### Norēķinu vienība un konvertēšana

- 1 Šajā konvencijā minētā norēķinu vienība ir speciālās aizņēmuma tiesības, ko noteicis Starptautiskais valūtas fonds. 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā minētās summas konvertē tās valsts valūtā, kuras tiesa izskata attiecīgo lietu, pamatojoties uz šīs valsts valūtas kursu pret speciālajām aizņēmuma tiesībām dienā, kad tiek nolasīts spriedums vai datumā, par kuru puses vienojas. Ja konvencijas dalībvalsts ir Starptautiskā valūtas fonda locekle, tās valūtas vērtību, izteiktu speciālajās aizņēmuma tiesībās, aprēķina saskaņā ar novērtēšanas metodi, ko Starptautiskais valūtas fonds attiecīgajā dienā izmanto, lai veiktu savus darījumus un operācijas ar naudu. Ja konvencijas dalībvalsts nav Starptautiskā valūtas fonda locekle, tās valūtas vērtību, izteiktu speciālajās aizņēmuma tiesībās, aprēķina pēc šīs konvencijas dalībvalsts noteiktās metodes.
- 2 Tomēr valsts, kura nav Starptautiskā valūtas fonda locekle un kuras tiesību akti neļauj piemērot 1. punkta noteikumus, parakstot, ratificējot, akceptējot, apstiprinot šo konvenciju vai pievienojoties tai, vai arī jebkurā citā laikā var paziņot, ka 1. punktā minētā norēķinu vienība ir līdzvērtīga 15 zelta frankiem. Šajā punktā minētais zelta franks atbilst sešdesmit pieciem ar pusi (65½) miligramiem 900. raudzes zelta. Zelta franku konvertē valsts valūtā saskaņā ar minētās valsts tiesību aktiem.
- 3 1. punkta pēdējā teikumā minēto aprēķināšanu un 2. punktā minēto konvertēšanu veic tā, lai 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā minēto summu faktiskā vērtība, izteikta konvencijas dalībvalstu valūtā, pēc iespējas precīzāk atbilstu vērtībai, ko iegūtu, piemērojot 1. punkta pirmos trīs teikumus. Valstis paziņo ģenerālsekretāram attiecīgi par aprēķināšanas metodi, ko lieto atbilstīgi 1. punktam, vai par 2. punktā minētās konvertēšanas iznākumu, deponējot konvencijas ratifikācijas, akceptēšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās

instrumentu, kā arī katru reizi, kad mainās aprēķināšanas metode vai konvertēšanas iznākums.

## **10. PANTS**

### **Atbildības limita papildu noteikumi**

- 1 Pārvadātājs un pasažieris var mutiski un rakstiski vienoties par augstākiem atbildības limitiem, nekā paredzēts 7. un 8. pantā.
- 2 Atbildības limiti, kas paredzēti 7. un 8. pantā, neietver kaitējuma procentus un tiesas izdevumus.

## **11. PANTS**

### **Pārvadātāja darbinieku ierunas un limiti**

Ja pret pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja darbinieku vai aģentu tiek ierosināta lieta par kaitējumu, uz kuru attiecas šī konvencija, šādam darbiniekam vai aģentam, ja tas pierāda, ka ir rīkojies, pildot amata pienākumus, ir tiesības uz tām ierunām un atbildības limitiem, uz ko ir tiesības pārvadātājam vai faktiskajam pārvadātājam saskaņā ar šo konvenciju.

## **12. PANTS**

### **Prasību apkopošana**

- 1 Stājoties spēkā 7. un 8. pantā paredzētajiem atbildības limitiem, tos piemēro attiecībā uz kopsummu, kas atgūstama visās prasībās, kuras celtas par ikviena pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, vai viņa bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu.
- 2 Attiecībā uz faktiskā pārvadātāja veiktu pārvadājumu, no pārvadātāja un faktiskā pārvadātāja, viņu darbiniekiem un aģentiem, kuri pilda amata pienākumus, atgūstamā kopsumma nepārsniedz augstāko summu, kuru saskaņā ar šo konvenciju var atgūt no pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja, taču nevienai no minētajām personām atbildība nepārsniedz šai personai piemērojamo atbildības limitu.
- 3 Jebkurā gadījumā, kad pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja darbinieks vai aģents saskaņā ar šīs konvencijas 11. pantu ir tiesīgs izmantot 7. un 8. pantā paredzētos atbildības limitus, no pārvadātāja vai, attiecīgi, faktiskā pārvadātāja un no viņu darbinieka vai aģenta atgūstamā kopsumma nepārsniedz šos limitus.

## **13. PANTS**

### **Atbildības limita tiesību zaudēšana**

- 1 Pārvadātājs nav tiesīgs gūt labumu no 7. un 8. pantā un 10. panta 1. punktā paredzētajiem atbildības limitiem, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies no pārvadātāja darbības vai bezdarbības ar nodomu izraisīt šādu kaitējumu, vai neapdomīgas darbības rezultātā, apzinoties, ka šāds kaitējums visticamāk radīsies.
- 2 Pārvadātāja darbinieks vai aģents nav tiesīgs izmantot atbildības limitus, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies no pārvadātāja darbinieka vai aģenta darbības vai bezdarbības ar nodomu izraisīt šādu kaitējumu, vai neapdomīgas darbības rezultātā, apzinoties, ka šāds kaitējums visticamāk radīsies.

## **14. PANTS**

### **Prasību pamatojums**

Jebkuru zaudējumu atlīdzības lietu saistībā ar pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, vai bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu pret pārvadātāju vai faktisko pārvadātāju drīkst ierosināt tikai saskaņā ar šo konvenciju.

## **15. PANTS**

### **Paziņojums par bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu**

- 1 Pasažieris rakstiski paziņo pārvadātājam vai viņa aģentam:
  - a) acīmredzama bagāžas bojājuma gadījumā:
    - i) par rokas bagāžu — pirms nokāpšanas no kuģa vai tās laikā;
    - ii) par citu bagāžu — pirms bagāžas izsniegšanas vai tās laikā;
  - b) gadījumā, ja bagāžas bojājums nav acīmredzams, vai bagāžas nozaudēšanas gadījumā — piecpadsmit dienu laikā no nokāpšanas vai bagāžas izsniegšanas dienas, vai no brīža, kad šādai izsniegšanai vajadzēja notikt.
- 2 Ja pasažieris nepilda šā panta noteikumus, pieņem, ka viņš bagāžu ir saņēmis nebojātu, ja vien nav pierādīts pretējais.
- 3 Rakstisks paziņojums nav jāiesniedz, ja bagāžas stāvoklis tās saņemšanas brīdī ir kopīgi konstatēts vai pārbaudīts.

## **16. PANTS**

### **Prasības noilgums**

- 1 Prasībām saistībā ar kaitējumu, kas radies pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā, vai bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā, pēc diviem gadiem iestājas noilgums.
- 2 Noilguma periodu aprēķina:
  - a) miesas bojājumu gadījumā — skaitot no dienas, kad pasažieris nokāpj no kuģa;
  - b) nāves gadījumā, kas iestājusies pārvadājuma laikā, — skaitot no dienas, kad pasažierim vajadzēja nokāpt no kuģa; tādu pārvadājuma laikā nodarītu miesas bojājumu gadījumā, kā rezultātā pēc pasažiera nokāpšanas no kuģa ir iestājusies pasažiera nāve — no miršanas dienas, ja šis laika periods nepārsniedz trīs gadus pēc nokāpšanas no kuģa;
  - c) bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā — skaitot no dienas, kad pasažieris nokāpj no kuģa vai kad viņam vajadzēja nokāpt no kuģa, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk.
- 3 Tiesa izskata lietu saskaņā ar tai saistošajiem tiesību aktiem, kas reglamentē noilguma perioda apturēšanu vai pārtraukšanu, bet saskaņā ar šo konvenciju lietu nekādā gadījumā nevar ierosināt pēc jebkura šāda laikposma beigām:

- a) pieci gadi, skaitot no dienas, kad pasažieris nokāpis no kuģa vai kad viņam vajadzēja nokāpt no kuģa, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk; vai ja šāds laikposms ir agrāks;
  - b) trīs gadi, skaitot no dienas, kad prasītājs zināja vai viņam vajadzēja zināt par negadījuma izraisītu miesas bojājumu, zaudējumu vai kaitējumu.
- 4 Neatkarīgi no šā panta 1., 2. un 3. punkta, noilguma periodu var pagarināt, pamatojoties uz pārvadātāja paziņojumu vai pušu nolīgumu, pēc tam, kad ir radies iemesls ierosināt lietu. Paziņojums vai nolīgums ir rakstisks.

## **17. PANTS**

### **Atbilstoša lietu piekritība**

- 1 Saskaņā ar konvencijas 3. un 4. pantu lietu pēc prasītāja izvēles ierosina vienā no turpmāk minētajām tiesām, ja šī tiesa atrodas kādā šīs konvencijas dalībvalstī un, attiecībā uz valstīm ar vairākām tiesību sistēmām, atbilst attiecīgās konvencijas dalībvalsts tiesību aktiem par prasības teritoriālo piekritību:
- a) tās konvencijas dalībvalsts tiesā, kurā atrodas atbildētāja dzīves vieta vai galvenā uzņēmējdarbības vieta, vai
  - b) tās konvencijas dalībvalsts tiesā, kurā saskaņā ar pārvadājuma līgumu atrodas izbraukšanas vai galamērķa vieta, vai
  - c) tās konvencijas dalībvalsts tiesā, kurā atrodas prasītāja dzīves vieta vai pastāvīgā uzturēšanās vieta, ja atbildētāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas minētajā valstī un ir pakļauta minētās valsts jurisdikcijai, vai
  - d) tās konvencijas dalībvalsts tiesā, kurā noslēgts pārvadājuma līgums, ja atbildētāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas minētajā valstī un ir pakļauta minētās valsts jurisdikcijai.
- 2 Prasības saskaņā ar konvencijas 4.a pantu pēc prasītāja izvēles iesniedz vienā no tiesām, kurā saskaņā ar 1. punktu var iesniegt prasību pret pārvadātāju vai faktisko pārvadātāju.
- 3 Pēc negadījuma, kas izraisīja kaitējumu, puses var vienoties, ka prasību par zaudējumu atlīdzību iesniedz tiesā pēc piekritības vai šķīrējtiesā.

## **17.a PANTS**

### **Spriedumu atzīšana un izpilde**

- 1 Jebkuru spriedumu, ko pieņēmusi tiesa, kuras piekritība noteikta atbilstīgi 17. pantam, un kas izpildāms valstī, kurā tas pieņemts un kur to vairs nevar pārsūdzēt parastajā kārtībā, tiek atzīts jebkurā konvencijas dalībvalstī, izņemot,
- a) ja spriedums ir iegūts ar krāpšanu; vai
  - b) ja atbildētājs nav savlaicīgi informēts un viņam nav bijušas taisnīgas iespējas pārstāvēt savu lietu.

- 2 Spriedums, kas atzīts saskaņā ar 1. punktu, ir izpildāms katrā konvencijas dalībvalstī, tiklīdz ir izpildītas attiecīgās valsts obligātās formalitātes. Formalitātes nepieļauj lietas atkārtotu izskatīšanu.
- 3 Šā protokola dalībvalsts var piemērot citus sprieduma atzīšanas un izpildes noteikumus, ja to mērķis ir nodrošināt, ka spriedumus atzīst un izpilda vismaz tādā apjomā, kas paredzēts 1. un 2. punktā.

## **18. PANTS**

### **Līguma noteikumu spēkā neesamība**

Jebkuri noteikumi, kas iekļauti līgumā pirms noticis negadījums, kurš izraisīja pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai pasažiera bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu, ar nolūku jebkuru personu, kas saskaņā ar šo konvenciju ir atbildīga, atbrīvot no atbildības pret pasažieri vai paredzēt zemāku atbildības limitu, nekā noteikts šajā konvencijā, izņemot 8. panta 4 punktā paredzēto, kā arī jebkurš šāds noteikums, kura nolūks ir atbrīvot pārvadātāju vai faktisko pārvadātāju no pierādīšanas pienākuma, vai kura mērķis ir ierobežot 17. panta 1. vai 2. punktā minētās iespējas, ir spēkā neesošs, bet šo noteikumu spēkā neesamība neanulē pārvadājuma līgumu, kas arī turpmāk ir pakļauts šīs konvencijas noteikumiem.

## **19. PANTS**

### **Citas konvencijas par atbildības limitiem**

Šī konvencija negroza pārvadātāja, faktiskā pārvadātāja un viņu darbinieku vai aģentu tiesības un pienākumus, kas paredzēti starptautiskajās konvencijās attiecībā uz jūras kuģu īpašnieku atbildības limitiem.

## **20. PANTS**

### **Kodolpostījumi**

Saskaņā ar šo konvenciju atbildība par kodolnegadījuma radītiem kaitējumiem neiestājas:

- a) ja kodoliekārtu operators ir atbildīgs par šādu kaitējumu saskaņā ar 1960. gada 29. jūlija Parīzes konvenciju par trešo personu atbildību kodolenerģijas jomā, kas grozīta ar tās 1964. gada 28. janvāra papildu protokolu, vai 1963. gada 21. maija Vīnes konvenciju par civiltiesisko atbildību par kodolpostījumiem, vai jebkuru spēkā esošu minētās konvencijas grozījumu vai protokolu; vai
- b) ja kodoliekārtu operators ir atbildīgs par šādu kaitējumu saskaņā ar valsts tiesību aktiem, kas reglamentē atbildību šāda kaitējuma gadījumā, ja šis tiesību akts attiecībā uz personām, kurām var nodarīt kaitējumu, visos aspektos ir tikpat labvēlīgs kā Parīzes vai Vīnes konvencija, vai jebkurš spēkā esošs minēto konvenciju grozījums vai protokols.

## **21. PANTS**

### **Valsts iestāžu komercpārvadājumi**

Šo konvenciju piemēro komercpārvadājumiem, ko konvencijas dalībvalstis vai valsts iestādes veic saskaņā ar pārvadājuma līgumu 1. panta izpratnē.

## **22. PANTS**

### **Paziņojums par nepiemērošanu**

- 1 Jebkura konvencijas puse, parakstot, ratificējot, akceptējot, apstiprinot šo konvenciju vai pievienojoties tai, var rakstiski paziņot par šīs konvencijas nepiemērošanu, ja pasažieri un pārvadātājs ir šīs puses pavalstnieki vai pilsoņi.
- 2 Jebkuru paziņojumu, kas veikts saskaņā ar šā panta 1. punktu, var atsaukt jebkurā laikā, par to rakstiski paziņojot ģenerālsekretāram.

## **22.a PANTS**

### **Konvencijas nobeiguma noteikumi**

Šīs konvencijas nobeiguma noteikumi ir 17. līdz 25. pants 2002. gada protokolā 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru. Šajā konvencijā atsauces uz šīs konvencijas dalībvalstīm tiek uzskatītas par atsaucēm uz minētā protokola dalībvalstīm.

### **NOBEIGUMA NOTEIKUMI**

[17. līdz 25. pants 2002. gada protokolā 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.]

## **17. PANTS**

### **Parakstīšana, ratifikācija, akceptēšana, apstiprināšana un pievienošanās**

- 1 Šis protokols organizācijas galvenajā mītnē ir atvērts parakstīšanai no 2003. gada 1. maija līdz 2004. gada 30. aprīlim, un pēc tam tas ir atvērts, lai tam varētu pievienoties.
- 2 Valstis var piekrist uzņemties šā protokola saistības:
  - a) bez atrunām parakstot tā ratifikāciju, akceptēšanu vai apstiprināšanu; vai
  - b) ar parakstu, kas ir jāratificē, jāakceptē vai jāapstiprina, un kam seko tā ratifikācija, akceptēšana vai apstiprināšana; vai
  - c) pievienojoties tam.
- 3 Ratifikāciju, akceptēšanu, apstiprināšanu vai pievienošanu veic, deponējot attiecīgo instrumentu ģenerālsekretāram.
- 4 Jebkuru ratifikācijas, akceptēšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumentu, kas deponēts pēc šā protokola grozījuma spēkā stāšanās attiecībā uz visām esošajām protokola dalībvalstīm vai pēc visu pasākumu pabeigšanas, kas vajadzīgi, lai grozījums stātos spēkā attiecībā uz šīm dalībvalstīm, uzskata par piemērojamu šim protokolam saskaņā ar šo grozījumu.
- 5 Ja valsts ir turpmāk minēto vienošanos puse, tā nepiekrīt uzņemties protokola saistības, izņemot gadījumus, ja tā denonsē:

- a) Atēnu konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kas noslēgta Atēnās, 1974. gada 13. decembrī;
- b) Protokolu Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kas parakstīts Londonā, 1976. gada 19. novembrī, un
- c) 1990. gada protokolu par grozījumiem Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kas parakstīts Londonā, 1990. gada 29. martā,

sākot ar to brīdi, kad šis protokols saskaņā ar 20. pantu stāsies spēkā attiecīgajā dalībvalstī.

## **18. PANTS**

### **Valstis ar vairākām tiesību sistēmām**

- 1 Ja valstij ir divas vai vairākas teritoriālas vienības, kurās jautājumiem, uz ko attiecas šis protokols, piemēro dažādas tiesību sistēmas, parakstīšanas, ratifikācijas, akceptēšanas, apstiprināšanas un pievienošanās laikā valsts var paziņot, ka minētais protokols attieksies uz visām šīs valsts teritoriālajām vienībām, tikai uz vienu vai vairākām, kā arī grozīt šo paziņojumu, jebkurā laikā iesniedzot citu paziņojumu.
- 2 Par jebkuru šādu paziņojumu tiek informēts ģenerālsekretārs, un šajā paziņojumā tiek skaidri noteiktas tās teritoriālās vienības, kurām piemēro šo protokolu.
- 3 Attiecībā uz protokola dalībvalsti, kas izteikusi šādu paziņojumu:
  - a) atsauces uz kuģa reģistra valsti un, attiecībā uz obligātās apdrošināšanas polisi — izsniegšanas vai apstiprināšanas valsti, uzskata par atsaucēm uz teritoriālo vienību, kurā attiecīgi reģistrēts kuģis vai kurā izsniegts vai apstiprināts sertifikāts;
  - b) atsauces uz valsts tiesību aktu prasībām, valsts noteikto atbildības limitu un valsts valūtu uzskata attiecīgi par atsaucēm uz attiecīgās teritoriālās vienības tiesību aktu prasībām, atbildības limitu un valūtu; un
  - c) atsauces uz tiesām un spriedumiem, kurus jāatzīst konvencijas dalībvalstīm, uzskata par atsaucēm attiecīgi uz tiesām, kuras atrodas attiecīgajā teritoriālajā vienībā, un spriedumiem, kurus tajā jāatzīst.

## **19. PANTS**

### **Reģionālās ekonomikas integrācijas organizācijas**

- 1 Reģionālās ekonomikas integrācijas organizācija, ko veido suverēnas valstis, kuras kompetenci par noteiktām lietām, ko reglamentē šis protokols, ir nodevušas šai organizācijai, var parakstīt, ratificēt, akceptēt, apstiprināt šo protokolu vai pievienoties tam. Reģionālās ekonomikas integrācijas organizācijai, kas ir šā protokola puse, ir protokola dalībvalsts tiesības un pienākumi tiktāl, ciktāl reģionālās ekonomikas integrācijas organizācijai ir nodota kompetence lietās, ko reglamentē šis protokols.
- 2 Ja reģionālās ekonomikas integrācijas organizācija īsteno savas tiesības balsot par lietām, kuras ir tās kompetencē, organizācijas balsu skaits ir vienlīdzīgs ar balsu

skaitu, kāds ir tās locekļēm, kuras ir pievienojušās šim protokolam un nodevušas tai kompetenci minētajā jautājumā. Reģionālās ekonomikas integrācijas organizācija neīsteno savas tiesības balsot, ja organizācijas locekles īsteno savas tiesības, un otrādi.

- 3 Gadījumos, kad protokola dalībvalstu skaits ir svarīgs šim protokolam, tostarp šā protokola 20. un 23. panta, bet ne tikai minēto pantu nolūkā, reģionālās ekonomikas integrācijas organizāciju neuzskata par protokola dalībvalsti papildus organizācijas valstīm, kuras ir šā protokola dalībvalstis.
- 4 Parakstīšanas, ratifikācijas, akceptēšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās laikā reģionālās ekonomikas integrācijas organizācija sniedz paziņojumu ģenerālsekretāram, precizējot jomas, ko pārvalda šis protokols, attiecībā uz kurām šīs organizācijas locekles, kuras ir parakstījušas šo protokolu vai pievienojušās tam, ir nodevušas kompetenci organizācijai, kā arī jebkurus citus būtiskus ierobežojumus attiecībā uz šīs kompetences sfēru. Reģionālās ekonomikas integrācijas organizācija nekavējoties informē ģenerālsekretāru par jebkurām izmaiņām attiecībā uz kompetences sadalījumu, tostarp jaunu kompetences sfēru nodošanu, kas minēta šajā paziņojumā saskaņā ar šo punktu. Jebkuru šādu paziņojumu ģenerālsekretārs dara pieejamu saskaņā ar šā protokola 24. pantu.
- 5 Uzskata, ka tām protokola dalībvalstīm, kas ir dalībvalstis reģionālās ekonomikas integrācijas organizācijā, kura ir pievienojusies šim protokolam, ir kompetence visās sfērās, ko reglamentē šis protokols un attiecībā uz kurām kompetences nodošana organizācijai nav īpaši deklarēta vai paziņota saskaņā ar 4. punktu.

## **20. PANTS**

### **Stāšanās spēkā**

- 1 Šis protokols stājas spēkā divpadsmit mēnešus pēc dienas, kurā 10 valstis ir to vai nu parakstījušas bez atrunām attiecībā uz ratifikāciju, akceptēšanu vai apstiprināšanu, vai arī deponējušas ratifikācijas, akceptēšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumentus ģenerālsekretāram.
- 2 Jebkurā valstī, kura ratificē, akceptē, apstiprina šo protokolu vai pievienojas tam pēc tam, kad ir izpildīti 1. punktā minētie spēkā stāšanās nosacījumi, šis protokols stājas spēkā trīs mēnešus pēc dienas, kad šī valsts ir deponējusi attiecīgo instrumentu, bet ne pirms šis protokola ir stājies spēkā atbilstīgi 1. punktam.

## **21. PANTS**

### **Denonsēšana**

- 1 Jebkura dalībvalsts šo protokolu var denonsēt jebkurā laikā pēc dienas, kurā šis protokols stājas spēkā attiecīgajā valstī.
- 2 Lai varētu īstenot denonsēšanu, attiecīgo instrumentu deponē ģenerālsekretāram.
- 3 Denonsēšana stājas spēkā divpadsmit mēnešus pēc denonsēšanas instrumenta deponēšanas ģenerālsekretāram, vai arī pēc ilgāka laikposma, kāds var būt noteikts minētajā instrumentā.

- 4 Ja kāda no šā protokola dalībvalstīm denonsē konvenciju saskaņā ar tās 25. pantu, nekādi neuzskata, ka tā denonsējusi ar šo protokolu pārskatīto konvenciju.

## **22. PANTS**

### **Pārskatīšana un grozīšana**

- 1 Organizācija var sasaukt konferenci, lai pārskatītu vai grozītu šo protokolu.
- 2 Organizācija sasauc šā protokola dalībvalstu konferenci, lai pārskatītu vai grozītu šo protokolu, ja ne mazāk kā viena trešdaļa protokola dalībvalstu ir izteikušas šādu prasību.

## **23. PANTS**

### **Limitu grozīšana**

- 1 Neskarot 22. panta noteikumus, šajā pantā minēto īpašo procedūru piemēro tikai, lai grozītu limitus, kas noteikti ar šo protokolu pārskatītās konvencijas 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā.
- 2 Ja to pieprasa vismaz puse šā protokola dalībvalstu, bet ne mazāk kā sešas valstis, ģenerālsekretārs visiem organizācijas locekļiem un visām protokola dalībvalstīm nosūta jebkuru priekšlikumu par limitu grozīšanu, tostarp atvilkumiem, kas minēti ar šo protokolu pārskatītās konvencijas 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā.
- 3 Jebkuru ierosināto grozījumu, kas nosūtīts iepriekš minētajā kārtībā, iesniedz izskatīšanai organizācijas Juridiskajā komitejā (turpmāk tekstā „Juridiskā komiteja”) vismaz sešus mēnešus pēc tam, kad minētais priekšlikums izsūtīts.
- 4 Visas ar šo protokolu pārskatītās konvencijas dalībvalstis, neatkarīgi no tā, vai tās ir vai nav organizācijas locekles, ir tiesīgas piedalīties Juridiskās komitejas sēdēs, kurās tiek izskatīti un pieņemti grozījumi.
- 5 Grozījumi tiek pieņemti, ja atbilstīgi 4. punktam paplašinātajā Juridiskajā komitejā piedalās un balso divas trešdaļas ar šo protokolu pārskatītās konvencijas dalībvalstu, ar nosacījumu, ka balsošanas laikā ir pārstāvēta vismaz puse ar šo protokolu pārskatītās konvencijas dalībvalstu.
- 6 Risinot priekšlikumu par limitu grozīšanu, Juridiskā komiteja ņem vērā negadījumu pieredzi un jo īpaši to izraisīto kaitējumu apmēra izmaiņas naudas izteiksmē, kā arī ierosinātā grozījuma ietekmi uz apdrošināšanas izmaksām.
- 7 a) Nevienu grozījumu attiecībā uz limitiem saskaņā ar šo pantu neizskata ātrāk kā piecus gadus pēc dienas, kad šis protokols bija atvērts parakstīšanai, kā arī ne ātrāk kā piecus gadus no dienas, kad saskaņā ar šo pantu stājās spēkā iepriekšējais grozījums.
- b) Nevienu limitu nedrīkst paaugstināt tiktāl, ka tas pārsniedz summu, kas atbilst ar šo protokolu pārskatītajā konvencijā noteiktajam limitam, palielinātam par sešiem procentiem gadā, aprēķinot pēc salikto procentu formulas, sākot no dienas, kad protokols tika atvērts parakstīšanai.

- c) Nevienu limitu nedrīkst paaugstināt tiktāl, ka tas pārsniedz summu, kas atbilst ar šo protokolu pārskatītajā konvencijā noteiktajam limitam, reizinātam ar trīs.
- 8 Organizācija paziņo visām protokola dalībvalstīm par jebkuru grozījumu, kas pieņemts saskaņā ar 5. punktu. Grozījumu uzskata par akceptētu, kad pagājuši astoņpadsmit mēneši kopš paziņošanas dienas, ja vien šajā laikposmā ne mazāk kā viena ceturtdaļa valstu, kas grozījuma pieņemšanas brīdī bija protokola dalībvalstis, nav paziņojušas ģenerālsekretāram, ka neakceptē šo grozījumu. Tādā gadījumā grozījums tiek noraidīts un uzskatīts par spēkā neesošu.
- 9 Grozījums, ko uzskata par akceptētu saskaņā ar 8. punktu, stājas spēkā astoņpadsmit mēnešus pēc tā pieņemšanas.
- 10 Grozījums ir saistošs visām protokola dalībvalstīm, ja vien tās vismaz sešus mēnešus pirms grozījuma spēkā stāšanās nedenonsē šo protokolu saskaņā ar 21. panta 1. un 2. punktu. Šāda denonsēšana stājas spēkā, kad stājas spēkā minētais grozījums.
- 11 Ja grozījums ir pieņemts, bet vēl nav pagājis astoņpadsmit mēnešu laikposms tā akceptēšanai, valstij, kura šajā periodā kļūst par protokola dalībvalsti, šis grozījums ir saistošs, ja tas stājas spēkā. Valstij, kura kļūst par protokola dalībvalsti pēc šā perioda, saistošs ir tas grozījums, kas akceptēts saskaņā ar 8. punktu. Šajā punktā minētajos gadījumos valstij grozījums kļūst saistošs tad, kad tas stājas spēkā vai kad attiecīgajā valstī stājas spēkā šis protokols, ja tas notiek vēlāk.

## **24. PANTS**

### **Depozitārs**

- 1 Šis protokols un jebkurš tā grozījums, kas pieņemts saskaņā ar 23. pantu, tiek deponēts ģenerālsekretāram.
- 2 Ģenerālsekretārs:
- a) informē visas valstis, kas parakstījušas šo protokolu vai pievienojušās tam, par:
- i) ikvienu jaunu ratifikācijas, akceptēšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumenta deponēšanu vai parakstīšanu, norādot attiecīgo dienu;
  - ii) ikvienu deklarāciju un paziņojumu atbilstīgi ar šo protokolu pārskatītās konvencijas 9. panta 2. un 3. punktam, 18. panta 1. punktam un 19. panta 4. punktam;
  - iii) šā protokola spēkā stāšanās dienu;
  - iv) ikvienu priekšlikumu grozīt limitus, kas izteikts atbilstīgi šā protokola 23. panta 2. punktam;
  - v) ikvienu grozījumu, kas pieņemts atbilstīgi šā protokola 23. panta 5. punktam;

- vi) ikvienu grozījumu, ko uzskata par akceptētu atbilstīgi šā protokola 23. panta 8. punktam, norādot dienu, kurā šis grozījums stāsies spēkā saskaņā ar šā panta 9. un 10. punktu;
  - vii) ikvienu šā protokola denonsēšanas instrumenta deponēšanu, norādot deponēšanas dienu un dienu, kurā tas stājas spēkā;
  - viii) ikvienu paziņojumu saistībā ar jebkuru šā protokola pantu;
- b) nodod šā protokola apstiprinātus norakstus visām valstīm, kuras parakstījušas šo protokolu vai pievienojušās tam.
- 3 Tiklīdz šis protokols stājas spēkā, ģenerālsekretārs tā tekstu nodod Apvienoto Nāciju sekretariātā reģistrēšanai un publicēšanai saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Statūtu 102. pantu.

## **25. PANTS**

### **Valodas**

Šis protokols ir sagatavots vienā eksemplārā arābu, ķīniešu, angļu, franču, krievu un spāņu valodā; visi teksti ir vienlīdz autentiski.

LONDONĀ, 2002. gada 1. novembrī.

TO APLIECINOT, apakšā parakstījušies savu valdību pienācīgi pilnvarotie pārstāvji ir parakstījuši šo protokolu.

**ATĒNU KONVENCIJAS PIELIKUMS  
SERTIFIKĀTS PAR APDROŠINĀŠANU VAI CITU FINANSIĀLU NODROŠINĀJUMU**

ATTIECĪBĀ UZ ATBILDĪBU PASAŽIERA NĀVES VAI MIESAS BOJĀJUMU GADĪJUMĀ

Izsniegts saskaņā ar 4.a panta noteikumiem 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru

Kuģa nosaukums	Atšķirības numurs vai burti	SJO kuģa identifikācijas numurs	Kuģa reģistrācijas osta	Pārvadātāja, kurš faktiski veic pārvadājumu, nosaukums un pilna galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese

Ar šo tiek apliecināts, ka attiecībā uz minēto kuģi ir spēkā apdrošināšanas polise vai cits finansiāls nodrošinājums, kas atbilst prasībām, kuras noteiktas 4.a pantā 2002. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Nodrošinājuma veids .....

Nodrošinājuma ilgums .....

Apdrošinātāja(u) un/vai galvotāja(u) nosaukums un adrese

Nosaukums .....

Adrese .....

.....

Sertifikāts ir spēkā līdz .....

Izsniegusi vai apstiprinājusi .....

..... (pilns valsts nosaukums) valdība.

VAI

Ja konvencijas dalībvalsts izmanto 4.a panta 3. punktu, jālieto šāds teksts:

Šo sertifikātu ir izsniegusi ..... (institūcijas vai organizācijas nosaukums)

saskaņā ar ..... (pilns valsts nosaukums) valdības pilnvarojumu.

.....

(Vieta)

(Datums)

.....  
(Sertifikāta izsniedzēja vai apstiprinātāja paraksts un amata nosaukums)

### **Paskaidrojumi:**

- 1 Norādot valsti, pēc vēlēšanās var ietvert atsauci uz kompetento valsts iestādi, kas izsniegusi sertifikātu.
- 2 Ja nodrošinājuma kopējo summu veido vairāki avoti, jānorāda katra avota sniegtā summa.
- 3 Ja nodrošinājumam ir vairāki veidi, šie veidi jāuzskaita.
- 4 Ierakstā „Nodrošinājuma ilgums” jānorāda diena, kad šis nodrošinājums stājas spēkā.
- 5 Ierakstā „Apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja (-u) adrese” jānorāda apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) galvenā uzņēmējdarbības vieta. Attiecīgā gadījumā jānorāda uzņēmējdarbības vieta, kurā noslēgts apdrošināšanas vai cita nodrošinājuma līgums.

## TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

### 1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Regula par pasažieru tiesībām (Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regula par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras un iekšzemes ūdensceļiem).

### 2. BUDŽETA LĪDZEKĻU vadība/SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM (ABM/ABB)

Politikas joma: enerģētika un transports

Darbības: jūras un iekšējo ūdensceļu satiksme, vairākveidu pārvadājumi

### 3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgās tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (ex- BA pozīcijas)), norādot pozīcijas nosaukumu: nepiemēro

3.2. Rīcības un finansiālās ietekmes ilgums: nepiemēro

3.3. Budžeta informācija (vajadzības gadījumā pievienot papildu rindas): nepiemēro

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksas	Kandidātvalstu iemaksas	Finanšu plāna pozīcija
	Obligātie/n eobligātie	DA <sup>1</sup> / NDA <sup>2</sup>	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]
	Obligātie/n eobligātie	DA/ NDA	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]

---

<sup>1</sup> Diferencēti apropriējumi.

<sup>2</sup> Nediferencēti apropriējumi.

#### 4. RESURSU KOPSAVILKUMS

##### 4.1. Finanšu resursi

##### 4.1.1. Kopsavilkums par saistību apropriējumiem (SA) un maksājumu apropriējumiem (MA)

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļas Nr.		Gads n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n + 5 un turpmākie gadi	Kopā
----------------	-------------	--	--------	------	-------	------	------	-------------------------	------

##### Darbības izdevumi<sup>3</sup>

Saistību apropriējumi (SA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
Maksājumu apropriējumi (MA)		b	0	0	0	0	0	0	nav spēkā

##### Administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā<sup>4</sup>

Tehniskais un administratīvais atbalsts (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	-----------

##### PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

Saistību apropriējumi		a+c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
Maksājumu apropriējumi		b+c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā

##### Administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā<sup>5</sup>

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NDA)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas (NDA), izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx. sadaļas xx 01. nodaļā.

<sup>4</sup> Izdevumi, kas ir ietverti xx sadaļas xx 01 04. pantā.

<sup>5</sup> Izdevumi, kas ir ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01 04. un xx 01 05. pantu

### Orientējošā rīcības izmaksu kopsumma

KOPĀ – SA (ar cilvēkresursu izmaksām)		a+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0
KOPĀ – MA (ar cilvēkresursu izmaksām)		b+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0

### Ziņas par līdzfinansējumu

Šajā tiesību akta priekšlikumā nav paredzēts līdzfinansējums no dalībvalstīm.

*miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)*

Līdzfinansējošā struktūra		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 un turpmākie gadi	Kopā
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
KOPĀ – SA (ar līdzfinansējumu)	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. Atbilstība finanšu plānojumam

- Priekšlikums atbilst pašreizējam finanšu plānojumam
- Šis priekšlikums ir saistīts ar attiecīgās finanšu plāna pozīcijas pārplānošanu
- Saistībā ar šo priekšlikumu var būt jāpieņem Iestāžu nolīguma noteikumi<sup>6</sup> (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu).

#### 4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes uz ieņēmumiem
- Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

***Piezīme: visa informācija un piezīmes par metodi, pēc kuras veikti finansiālās ietekmes aprēķini, jāsniedz atsevišķā pielikumā***

<sup>6</sup> Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija	Ieņēmumi	Stāvoklis pirms rīcības [gads n-1]	Stāvoklis pēc rīcības					
			[gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) ieņēmumi absolūtā izteiksmē		0	0	0	0	0	0
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ	0	0	0	0	0	0

- 4.2. Cilvēkresursi, izteikti ar pilnslodzes ekvivalentu (tostarp ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārštata darbinieki) – sīkāk sk. 8.2.1. punktā

(Vadību nodrošina esošais personāls.)

Ikgadējās vajadzības	Gads n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 un turpmākie gadi
Kopā – cilvēkresursi	0	0	0	0	0	0

## 5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

### 5.1 Jāsasniedz īstermiņā vai ilgtermiņā

Regula jāisteno īstermiņā, lai pasažieriem varētu nodrošināt piemērotu aizsardzību.

Pieņemtā pieeja ir divējāda: pirmkārt, Kopienas dalībvalstis kļūst par Atēnu 2002. gada konvencijas līgumslēdzējām pusēm. Otrkārt, Kopiena iekļauj Atēnu 2002. gada konvenciju savā tiesību sistēmā.

Protams, šāda atbildības režīmu saskaņošana ir tālejošs mērķis. No šāda viedokļa ar Atēnu 2002. gada konvenciju ieviestais režīms kalpo par atsaucē režīmu. Tomēr būs vajadzīgi daži šā režīma pielāgojumi.

### 5.2 Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, un priekšlikuma saskaņība ar citiem finanšu instrumentiem, iespējamā sinerģija

Kopienas kļūšana par Atēnu 2002. gada konvencijas līgumslēdzēju pusi nodrošinās to, ka Eiropas Kopienas Tiesa vienādi interpretēs konvenciju protokolu, ko nav iespējams izdarīt starptautisko tiesību sistēmā.

<sup>7</sup> Vajadzības gadījumā (ja rīcības ilgums pārsniedz 6 gadus) jāpievieno papildu slejas.

Atēnu 2002. gada konvencijas iekļaušana turklāt paplašinās šīs konvencijas noteikumu piemērošanas jomu attiecībā uz katras dalībvalsts iekšzemes ūdensceļiem un uz iekšzemes ūdensceļu transportu. Tāda pati pieeja tika pieņemta aviācijas jomā, iekļaujot Monreālas konvenciju<sup>8</sup>.

Komisija izmanto šo iespēju, lai veiktu vairākas izmaiņas ar Atēnu 2002. gada konvenciju ieviestajā režīmā: taisnīga atlīdzība par aprīkojumu, ko izmanto cilvēki ar kustību traucējumiem, avansa maksājumi visiem pasažieriem un pienākums sniegt informāciju pasažieriem.

5.3 Priekšlikuma mērķi, sagaidāmie rezultāti un atbilstīgie rādītāji saistībā ar ABM

Mērķis ir nodrošināt civiltiesiskās atbildības jomā vienādu tiesisko regulējumu, kurā būtu precizētas pasažieru un pārvadātāju tiesības un pienākumi Eiropas Savienības mērogā.

5.4 Īstenošanas metode (orientējoši)

Norādīt rīcības īstenošanai izraudzīto metodi vai metodes<sup>9</sup>.

**Centralizēta pārvaldība**

Pārvaldību tieši īsteno Komisija

Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot

izpildaģentūrām,

Kopienų izveidotām struktūrām, kā minēts Finanšu regulas 185. pantā,

valsts sabiedriskām struktūrām vai struktūrām, kas pilda publisko pasūtījumu

**Atbildības sadalīšana vai decentralizēta pārvaldība**

kopā ar dalībvalstīm

kopā ar trešām valstīm

**Pārvaldība kopīgi ar starptautiskām organizācijām (lūdzu, precizēt)**

Piezīmes:

nepiemēro

## 6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

Regulu attiecīgā gadījumā ievieš valsts tiesas.

Eiropas Jūras drošības aģentūra palīdzēs uzraudzīt, kā dalībvalstis ievieš regulu.

### 6.1 Novērtēšana

#### 6.1.1 Provizoriskais novērtējums

---

<sup>8</sup> Iepriekšminētā Regula (EK) Nr. 889/2002.

<sup>9</sup> Ja norādītas vairākas metodes, lūdzu, sniedziet papildu informāciju šā punkta iedaļā „Piezīmes”.

Rīcības potenciālā ietekme ir šāda.

**Ietekme uz pasažieriem:** ir acīmredzams, ka no šīs regulas pieņemšanas visvairāk iegūs pasažieri. Jāatzīmē, ka vairākkārtējā viedokļu apmaiņa ar nozares pārstāvjiem nav ļāvusi secināt, ka atlīdzības līmeņa palielināšana salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju izraisīs biļešu cenu pieaugumu.

**Ietekme uz nozari:** dažādo dalībnieku intereses jūras nozarē sakrīt tādā ziņā, ka pārvadātāji (pasažieru līdzdarbuzņēmēji) visbiežāk ir kuģu īpašnieki, un savstarpējās apdrošināšanas sabiedrības (*P&I clubs*) ir izveidojuši paši kuģu īpašnieki. Jāapzinās, ka Atēnu konvencijas ieviešana bez pielāgojumiem ietekmēs nozari. Turklāt nozares pārstāvji ir izteikuši bažas par Konvencijā noteiktajiem apjomiem, kurus tie uzskata par pārāk lieliem. Nozares pārstāvji turklāt norādījuši, ka Konvencija būtu jāpārskata, lai ņemtu vērā īpašo risku, kas saistīts ar terorismu.

**Ietekme uz administrācijām:** ietekme uz karoga un ostas valstīm ir tāda, ka tām jāievieš sistēma finanšu garantijas sertifikātu piešķiršanai un šādu sertifikātu pārbaudei. Šo administratīvo slogu jau uzliek Konvencijas īstenošana, un tas būs ievērojami lielāks līdz ar Komisijas ieteiktajiem grozījumiem.

- 6.1.2 Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (līdzīga pieredze, kas gūta iepriekš)

nepiemēro

- 6.1.3 Turpmāko novērtējumu veikšanas nosacījumi un biežums

nepiemēro

## 7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

nepiemēro.

## 8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

### 8.1 Priekšlikuma mērķi to finansiālo izmaksu izteiksmē: **nepiemēro**

Saistību apropriējumi miljonos EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

(Norādīt mērķus, atbilstīgo rīcību un rezultātus)	Rezultāta veids	Vidējās izmaksas	Gads n		Gads n+1		Gads n+2		Gads n+3		Gads n+4		Gads n+5 un turpmākie gadi		KOPĀ															
			Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas														
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. 1 <sup>10</sup>																														
<b>Rīcība 1</b> .....																														
- Rezultāts 1																														
- Rezultāts 2																														
<b>Rīcība 2</b> .....																														
- Rezultāts 1																														
Kopā Mērķis 1																														
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. 2																														
<b>Rīcība 1</b> .....																														
- Rezultāts 1																														
Kopā Mērķis 2																														

<sup>10</sup> Saskaņā ar aprakstu 5.3. punktā.

DARBĪBAS MĒRĶIS NR. n																
Kopā Mērķis n																
<b>KOPĒJĀS IZMAKSAS</b>																

## 8.2 Administratīvie izdevumi

### 8.2.1 Cilvēkresursu daudzums un veidi

Amata veids		Personāls, kas iesaistāms rīcības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus ( <b>amata vietu skaits/pilnslodzes ekvivalents</b> )					
		Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki <sup>11</sup> (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/ AST	0	0	0	0	0	0
Personāls, ko finansē <sup>12</sup> atbilstīgi XX 01 02. pantam		0	0	0	0	0	0
Pārējais personāls, ko finansē <sup>13</sup> atbilstīgi XX 01 04/05. pantam		0	0	0	0	0	0
<b>KOPĀ</b>		0	0	0	0	0	0

8.2.2 No veicamās rīcības izrietošo uzdevumu apraksts: uzdevumi nepiemēro

### 8.2.3 Cilvēkresursu avoti (štatā)

- Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, kas jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas
- Amata vietas iedalītas saskaņā ar provizoriskā budžeta projekta kopsavilkumu (APS) vai provizorisko budžeta projektu (APB) finanšu gadam n
- Amata vietas jāpieprasa nākamajā APS/APB procedūras ciklā
- Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)
- Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar APS/APB attiecīgajam finanšu gadam

<sup>11</sup> Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

<sup>12</sup> Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

<sup>13</sup> Atbilstīgās izmaksas ir iekļautas pamatsummā.

8.2.4 Citi administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā (XX 01 04/05 – Administratīvās pārvaldības izdevumi)

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
<b>1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (un ar to saistītās personāla izmaksas)</b>							0
Izpildaģentūras <sup>14</sup>							0
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Kopā – tehniskais un administratīvais atbalsts</b>							0

8.2.5 Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Cilvēkresursu veids	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, ārštata darbinieki u.c.) (norādīt budžeta pozīciju)	0	0	0	0	0	0
<b>Kopā – cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)</b>	0	0	0	0	0	0

Aprēķins- *Ierēdņi un pagaidu darbinieki*

*nepiemēro*

Aprēķins - *Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam*

*nepiemēro*

<sup>14</sup> Par katru izpildaģentūru jānorāda tai atbilstīgais tiesību akta finanšu pārskats.

## 8.2.6 Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpm ākie gadi	KOPĀ
XX 01 02 11 01 – Komandējumi	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Sanāksmes un konferences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Komitejas <sup>15</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 02 – Pētījumi un konsultēšanās	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informācijas sistēmas	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Kopā – citi pārvaldības izdevumi (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kopā – administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (kas NAV ietverti pamatsummā)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* neietekmē spēkā esošo budžetu, kas iedalīts komandējumiem

Aprēķins - *Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

nepiemēro

<sup>15</sup> Norādīt komitejas veidu un grupu, kurai tā pieder.