

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 13.6.2008
COM(2008) 375 galīgā redakcija

2005/0241 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstoši EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

**kopējo nostāju, kuru ieņēmusi Padome, lai pieņemtu regulu par pasažieru pārvadātāju
atbildību nelaimes gadījumos uz jūras un iekšzemes ūdensceļiem**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstoši EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

kopējo nostāju, kuru ieņēmusi Padome, lai pieņemtu regulu par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras un iekšzemes ūdensceļiem

1. PRIEKŠVĒSTURE

Datums, kad priekšlikumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2005) 592, galīgā redakcija — 2005/0241 (COD)):

2006. gada
13. februāris

Reģionu komitejas atzinuma datums:

2006. gada 15. jūnijs

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:

2006. gada
13. septembris

Eiropas Parlamenta atzinuma datums (pirmais lasījums):

2007. gada 25. aprīlis

Grozītā Komisijas priekšlikuma datums:

2007. gada 22. oktobris

Kopējās nostājas pieņemšanas datums:

2008. gada 6. jūnijs

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Ar šo priekšlikumu ir iecerēts visiem kuģu pasažieriem, neraugoties uz izvēlēto maršrutu, un pārvadātājiem nodrošināt saskaņotu tiesisko satvaru, kas reglamentētu viņu tiesības un pienākumus nelaimes gadījumā. Lai ne tikai nodrošinātu taisnīgāku kaitējuma atlīdzināšanas sistēmu, bet arī uzlabotu nelaimes gadījumu novēršanas iespējas, šīs saskaņošanas mērķiem jābūt gana vērienīgiem.

Šā priekšlikuma iecere ir iestrādāt ES tiesību aktos ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas gādību pieņemto 2002. gada protokolu 1974. gada Atēnu Konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru (tā dēvētā „2002. gada Atēnu Konvencija”). 2002. gada Atēnu Konvencija ir mūsdienīgs dokuments, ar kuru skaidri definētas pasažieru un pārvadātāju tiesības. Ar to paredz atbildības režīmu kaitējuma atlīdzināšanai kuģu satiksmes nelaimes gadījumā, kurā pārvadātājs nav vainojams, nosaka pienācīgi augstus atlīdzības maksimālos apjomus, pieprasa visiem pārvadātājiem iegādāties apdrošināšanas polisi un pieļauj, ka prasītājs kompensācijas saņemšanas nolūkos var sazināties ar apdrošinātāju nepastarpināti.

Jāatzīmē, ka līdztekus minētajai iniciatīvai dalībvalstis un Kopiena gatavojas kļūt par 2002. gada Atēnu Konvencijas dalībniecēm¹.

Iestrādājot Kopienas tiesību aktos šo 2002. gada Atēnu Konvenciju, jāveic vairāki pielāgojumi:

- 2002. gada Atēnu Konvencija attiecas tikai uz starptautiskajiem jūras pārvadājumiem. Komisija ierosina paplašināt dokumenta piemērošanas jomu, iekļaujot tajā kabotāžu (jūras pārvadājumi vienas dalībvalsts robežās), kā arī iekšējo ūdensceļu transportu;
- lai no šīs saskaņošanas labums būtu gan pasažieriem, gan pārvadātājiem, Komisija ierosina pārtraukt piemērot vienu 2002. gada Atēnu Konvencijas noteikumu, ar kuru saskaņā dalībvalsts var individuāli noteikt tādu atlīdzības maksimālo apjomu, kas augstāks par Konvencijā paredzēto. Turklāt savā grozītajā priekšlikumā² Komisija ir pieņēmusi Parlamenta grozījumu, kura nolūks ir nodrošināt, ka cietušie visos gadījumos var saņemt atlīdzību Atēnu Konvencijas paredzētajā maksimālajā apjomā, tādējādi izslēdzot tādu noteikumu paralēlu piemērošanu, kas atbildību vispārēji ierobežo;
- jāpievieno pasākums, lai palielinātu atlīdzību par kaitējumu aprīkojumam, kas paredzēts personām ar īpašām vajadzībām;
- jānosaka pienākums attiecībā uz avansa maksājumu veikšanu;
- jānosaka pienākums informēt pasažierus par viņu tiesībām.

3. KOMENTĀRI PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Komisija uzskata, ka Padome priekšlikuma saturu ir padarījusi daudz nabadzīgāku.

Pirmkārt, kopējā nostāja paredz no priekšlikuma darbības jomas izslēgt iekšējo ūdensceļu transportu, kā arī lielā mērā vietējos jūras pārvadājumus. Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā paustajā atzinumā ir jaušama pretrunīga pieeja attiecībā uz iekšējo ūdensceļu navigāciju. Tas pauda skaidru nostāju, ka atbalsta vietējo jūras pārvadājumu iekļaušanu piemērošanas jomā, vienlaikus dažiem iesaistītajiem pārvadātājiem paredzot atvēlēt vairāk laika pielāgošanās vajadzībām. Šos Parlamenta grozījumus Komisija atbalstīja, bet Padomei tie nebija pieņemami.

Otrkārt, Padome ir noraidījusi divus ierosinātos atlīdzības maksimālā apjoma saskaņošanas mehānismus. Dokumenta teksta pašreizējā redakcijā atlīdzības maksimālais apjoms ir raksturojams kā „ģeometriski mainīgs” divējādā ziņā:

- atlīdzības maksimālais apjoms visā Eiropā atšķiras. Padome ir no tiesas izvēlējusies neizbeigt 2002. gada Atēnu Konvencijas 7. panta piemērošanu,

¹ Priekšlikums Padomes Lēmumam par Eiropas Kopienas pievienošanu 2002. gada protokolam 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru — COM(2003) 375, 24.6.2003. — dokuments ir pieņemšanas procesā.

² COM(2007) 645, 2007. gada 22. oktobris.

atbilstoši kuram valstis, kuras ir šīs konvencijas dalībnieces, var individuāli pārsniegt tajā noteiktos maksimālos apjomus;

- cietušajiem izmaksātās atlīdzības apjoms būtu atkarīgs no nelaimes gadījuma izraisīto seku smaguma. Padome ir paturējusi spēkā 2002. gada Atēnu Konvencijas 19. pantu, kas līdztekus pašas Konvencijas noteikumiem ļauj izveidot mehānismus vispārējai atbildības ierobežošanai, kā rezultātā kompensācijas maksimālie apjomi var būt zemāki par Konvencijā paredzētajiem.

Komisija arī ņem vērā Padomes nodomu vienkāršot noteikumus par piekritību, kā arī spriedumu atzīšanu un izpildi. Šie noteikumi var būt atvasināti vai nu no pašas Atēnu Konvencijas, vai arī no Kopienas tiesību aktiem (tā sauktā „Briseles I” regula jeb Regula (EK) Nr. 44/2001). Komisija tomēr uzskata, ka kopējā nostājā (3.e apsvērumā) izvēlētais formulējums nav piemērots. Šis formulējums paredz ierobežojošu Kopienas ekskluzīvās kompetences jomas nodalīšanu, kas nešķiet atbilstīga Eiropas Kopienų Tiesas judikatūrai.

Jāatgādina, ka kopējā nostāja tika pieņemta tikai ar kvalificētu balsu vairākumu. Apstrīdot šo vairākuma viedokli, Komisija būtu varējusi likt šķēršļus tiesību akta nonāksšanai otrajā lasījumā. Komisija nevēlējās šādi rīkoties, uzskatot, ka diskusijām starp iestādēm būtu jāturpinās.

Komisija par pieņemto Kopējo nostāju izdarījusi šādu paziņojumu:

„Komisija nevēlas apstrīdēt vairākuma viedokli par šo svarīgo priekšlikumu, ar kuru izveidotu saskaņotu tiesisku regulējumu, lai nodrošinātu, ka kuģu pasažieri negadījuma rezultātā saņem atbilstīgu kompensāciju.

Tomēr Komisija pauž nožēlu, ka Padome nav stingri ievērojusi tās priekšlikuma sākotnējo mērķi, bet ir ievērojami sašaurinājusi tā darbības jomu, izslēdzot navigāciju iekšzemē un ievērojamu daļu dažu vietējo pārvadājumu. Padome ir arī noraidījusi divus mehānismus kompensācijas līmeņu saskaņošanai, kas būtu gan negadījumā iesaistīto pasažieru, gan nozarē strādājošo interesēs: saskaņā ar politisko vienošanos šādi pasažieri visos gadījumos nevar saņemt Atēnu konvencijā paredzēto maksimālo kompensāciju, tādēļ pārvadātājiem atsevišķos gadījumos būtu jāmaksā lielāka kompensācija par to, kas paredzēta Atēnu konvencijā.

Visbeidzot, Komisija neatbalsta 3.e apsvēruma formulējumu, jo ar to tiek apšaubīta Kopienas ekskluzīvās kompetences pakāpe.”

4. DETALIZĒTI KOMISIJAS APSVĒRUMI PAR EIROPAS PARLAMENTA PIENĒMTAJIEM GROZĪJUMIEM

4.1 Komisijas atbalstītie un kopējā nostājā pilnībā vai daļēji iestrādātie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

6. grozījums, kuram atbilstīgi ir paredzēts ņemt vērā Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) pamatnostādnes par kaitējumu saistībā ar teroristu uzbrukumiem.

2. un 10. grozījums par nepamatoti izmaksāto avansa maksājumu atmaksāšanu.

3. un 11. grozījums par pasažieriem sniegtās informācijas raksturojumu.

4.2 Komisijas atbalstītie Eiropas Parlamenta grozījumi, kas nav iekļauti kopējā nostājā

5. grozījums par ostas valsts nozīmi.

7. un 8. grozījums par atlīdzības maksimālo apjomu.

12. grozījums par kārtību, kādā tiek informēti pasažieri.

13. grozījums par regulas pakāpenisku piemērošanu attiecībā uz regulāro prāmju satiksmi.

14. grozījums par regulas pakāpenisku piemērošanu attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem.

15. grozījums par regulas pakāpenisku piemērošanu attiecībā uz tādu regulāro prāmju satiksmi, kas tiek veikta aizjūras zemēs un teritorijās.

4.3 Komisijas noraidītie Eiropas Parlamenta grozījumi, kas tomēr iekļauti kopējā nostājā

9. grozījums, kuram atbilstoši paredzēts ierobežot avansa maksājumus kuģu satiksmes nelaimes gadījumā.

16. līdz 27. grozījums par iekšējo ūdensceļu pārvadājumu izslēgšanu no piemērošanas jomas.

4.4 Komisijas noraidītie Eiropas Parlamenta grozījumi, kas nav iekļauti kopējā nostājā

4. grozījums par Eiropas Jūras drošības aģentūras nozīmi.

5. SECINĀJUMS

Komisija ņem vērā Padomes kopējo nostāju, kas pieņemta ar kvalificētu balstu vairākumu, bet atkārtoti akcentē, kāds ir tās viedoklis jautājumos par tiesību akta piemērošanas jomas nodalīšanu un par vajadzību visas Eiropas mērogā saskaņot cietušajām personām izmaksājamo kompensāciju apjomus.