

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 9.12.2008
COM(2008)846 galīgā redakcija

2005/0242 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstoši EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

**Padomes kopējo nostāju attiecībā uz direktīvas par kuģu īpašnieku civiltiesisko
atbildību un finanšu garantijām pieņemšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstoši EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

Padomes kopējo nostāju attiecībā uz direktīvas par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām pieņemšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. PRIEKŠVĒSTURE

Datums, kad priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2005) 593, galīgā redakcija — 2005/0242 COD):	30.01.2006.
Reģionu komitejas atzinuma datums:	15.06.2006.
Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:	13.09.2006.
Eiropas Parlamenta atzinuma datums (pirmais lasījums):	29.03.2007.
Grozītā priekšlikuma nosūtīšanas datums:	24.10.2007.
Kopējās nostājas pieņemšanas datums:	9.12.2008

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Priekšlikums ir trešās kuģošanas drošības tiesību aktu paketes daļa, un tā mērķis ir noteikt visām dalībvalstīm kopīgas obligātās prasības attiecībā uz kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un tās apdrošināšanu, kā arī definēt pamatu noteikumiem, kuru nolūks būtu noteikt uzņēmējiem lielāku atbildību un nodrošināt kompensāciju par nodarīto kaitējumu.

Priekšlikumā ir iekļauti elementi, kuru mērķis ir šāds:

- visām dalībvalstīm ratificēt Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) konvenciju par kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu [*Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims*], kurā izmaiņas ir izdarītas 1996. gadā (turpmāk „1996. gada LLMC konvencija”); 1996. gada LLMC konvencijā galvenokārt ir noteikti divi jautājumi:
 - tā paredz atbildības ierobežošanas principu, proti, nosaka ļoti augstas prasības, kuras pārkāpjot kuģa īpašnieks zaudē tiesības ierobežot savu atbildību (nepieļaujama nolaidība),
 - tā nosaka pietiekami augstas atbildības robežas, lai cietušajiem vairumā gadījumu nodrošinātu pienācīga apmēra kompensāciju (šo robežu līmenis ir trīsreiz augstāks par iepriekšējā 1976. gada konvencijā noteikto līmeni);

- iestrādāt šo konvenciju Kopienas tiesību aktos un veikt pielāgojumus, kuri ir saderīgi ar pašu konvenciju un kuru nolūks ir pazemināt prasību līmeni, kuru pārkāpjot tāda kuģa īpašnieks, kas peld ar konvencijai nepievienojušās valsts karogu, zaudē tiesības ierobežot savu atbildību (smaga nolaidība);
- izveidot sistēmu kuģu īpašnieku obligātajai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai, paredzot šādus noteikumus:
 - seguma maksimālie apjomi ir divreiz lielāki par 1996. gada konvencijā noteiktajiem maksimālajiem apjomiem,
 - dalībvalsts pārbauda, vai kuģis faktiski ir apdrošināts, un nodrošina Eiropā savstarpēji atzīto sertifikātu izdošanu,
 - iebraucot konkrētas dalībvalsts jurisdikcijā esošajā jūras zonā, kuģa kapteinis ziņo par to, ka minētie sertifikāti atrodas uz kuģa (prasība sniegt šo informāciju ir paredzēta tranzitkuģu dēļ),
 - cietušais iesniedz tiešu prasību pret apdrošinātāju;
- turklāt noteikt, ka SJO un Starptautiskās Darba organizācijas rezolūcija par finanšu garantijām jūrniekiem darba atstāšanas gadījumā ir saistoša.

Šīs sistēmas mērķis cita starpā ir nekavējoties atrisināt ilgstošas problēmas, kuras ir saistītas ar vairāku SJO konvenciju ieviešanu, kura tiek atlikta; šīs konvencijas nosaka obligāto apdrošināšanu vairākiem kuģa nodarītā kaitējuma veidiem.

3. KOMENTĀRI PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Padome ir ievērojami saīsinājusi Komisijas sākotnējo ieceru sarakstu, ko Eiropas Parlaments atbalstīja pēc pirmā lasījuma sniegtajā atzinumā. Kopējā nostājā ir saglabāta tikai daļa no sākotnējā priekšlikuma.

- Izdarītie grozījumi:
 - nosaukums „Direktīva par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām” ir svītrots un aizstāts ar nosaukumu „Direktīva par kuģu īpašnieku jūras prasību apdrošināšanu”;
 - ir svītrota prasība ratificēt 1996. gada *LLMC* konvenciju, jo dalībvalstis paralēlā deklarācijā apņemasies to ratificēt vēlākais līdz 2012. gada 1. janvārim (kopā ar citām attiecīgajām konvencijām); ir svītrota šīs konvencijas iestrāde Kopienas tiesību aktos;
 - ir svītroti noteikumi attiecībā uz gadījumiem, kad jūrnieki zaudē darbu;
 - ir svītroti noteikumi par Kopienas pārbaudēm, kuru mērķis ir pārliecināties, ka kuģis faktiski ir apdrošināts;
 - ir svītrota prasība ziņot par apdrošināšanu brīdī, kas kuģis iebrauc konkrētas dalībvalsts jurisdikcijā esošajā jūras zonā;

- ir svītrots noteikums par tiešu prasību pret apdrošinātāju.
- Saglabātie noteikumi:
 - prasība apdrošināt ikvienu kuģi, kas peld ar dalībvalsts karogu (visā pasaulē), kā arī ikvienu kuģi, kas iebrauc konkrētas dalībvalsts jurisdikcijā esošajā jūras zonā;
 - apdrošināšanas segums atbilst 1996. gada *LLMC* konvencijā noteiktajiem maksimālajiem apjomiem;
 - apdrošināšanas faktu apliecina apdrošināšanas sertifikāts, kuru ir izdevis privāts apdrošināšanas uzņēmums;
 - apdrošināšanas sertifikātu varēs pārbaudīt, veicot kuģa inspekciju saskaņā ar direktīvu par ostas valsts veikto kuģu kontroli;
 - ja kuģim nav attiecīgā sertifikāta, kuģi drīkstēs aizturēt vai pat izraidīt, neskarot finanšu sankcijas, ko katra dalībvalsts, iespējams, būs noteikusi atsevišķi;
 - direktīvas spēkā stāšanās datums tiek pārcelts uz 2012. gada 1. janvāri — datums, līdz kuram visas dalībvalstis (ar dalībvalstu deklarāciju, kas minēta iepriekš) apņemas ratificēt 1996. gada konvenciju.

Lai gan Padome ir svītrojusi vairākus elementus, kopējā nostājā ir saglabāti pamata noteikumi. Patlaban kuģiem nepiemēro obligātās apdrošināšanas prasību; šī direktīva ir nopietns signāls iedzīvotājiem un uzņēmējiem, jo tā nosaka prasību apdrošināt ikvienu kuģi (neatkarīgi no tā karoga) saskaņā ar 1996. gada konvencijā noteiktajiem maksimālajiem apjomiem, kuri ir trīsreiz lielāki par tiem, kas bija paredzēti iepriekšējā konvencijā. Jāatzīmē, ka tikai neliela daļa (20 %) pasaules jūras kravu tilpības attiecas uz kuģiem, kuriem jāievēro šis ierobežojuma līmenis. Turklāt ne visi attiecīgie kuģi ir apdrošināti.

4. SECINĀJUMI

Komisija atzīmē, ka Padome, kura 2008. gada aprīļa sanāksmē principā iebilda pret priekšlikumu, ar vienprātīgu lēmumu ir pieņēmusi kopējo nostāju par tekstu, kas nodrošina pievienoto vērtību.