

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 392/2009

(2009. gada 23. aprīlis)

par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(3)</sup>, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Ir jāparedz turpmāki pasākumi kopējā transporta politikā, lai uzlabotu jūras transporta drošību. Šiem pasākumiem būtu jāietver noteikumi, ar ko reglamentē atbildību par pasažieriem nodarītu kaitējumu, jo ir svarīgi nodrošināt pienācīga apjoma atlīdzību pasažieriem, kuri iekļūst nelaimes gadījumos uz jūras.

(2) Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) aizgādībā 2002. gada 1. novembrī ir pieņemts 2002. gada protokols 1974. gada Atēnu Konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru. Kopiena un tās dalībvalstis pašlaik lemj par to, vai pievienoties minētajam protokolam vai to ratificēt. Jebkurā gadījumā tās noteikumi, kas iekļauti šajā regulā, būtu jāpiemēro Kopienā vēlākais no 2012. gada 31. decembra.

(3) 1974. gada Atēnu Konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kā tā grozīta ar 2002. gada protokolu ("Atēnu konvencija"), piemēro vienīgi starptautiskiem pārvadājumiem. Jūras pārvadājumu pakalpojumu iekšējā tirgū vairs neizšķir vietējos un starptautiskos pārvadājumus, un tādēļ Kopienā ir lietderīgi nodrošināt vienādu atbildības būtību un līmeni gan starptautiskiem pārvadājumiem, gan vietējiem pārvadājumiem.

(4) Apdrošināšanas noteikumiem, kas pieprasīti saskaņā ar Atēnu konvenciju, jāņem vērā kuģu īpašnieku un apdrošināšanas sabiedrību finansiālās iespējas. Kuģu īpašniekiem ir jāļauj izvēlēties tādu apdrošināšanas veidu, kas ir tiem ekonomiski pieņemams, un jo īpaši attiecībā uz nelielām kuģniecības sabiedrībām, kuras piedāvā transporta pakalpojumus tikai savā valstī, ir jāņem vērā darbības sezonālais raksturs. Izvēloties apdrošināšanas veidu saskaņā ar šo Regulu, būtu jāņem vērā kuģu dažādās klases.

(5) Ir lietderīgi noteikt pārvadātājam pienākumu veikt avansa maksājumu pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā ar noteikumu, ka avansa maksājuma veikšana nenozīmē atbildības atzīšanu.

(6) Pasažieriem pirms ceļojuma vai, ja tas nav iespējams, vēlākais pie izbraukšanas būtu jāsaņem atbilstoša informācija par pasažieriem piešķirtajām tiesībām.

(7) SJO Juridiskā komiteja 2006. gada 19. oktobrī ir pieņēmusi SJO Atrunu un pamatnostādnes par Atēnu konvencijas īstenošanu ("SJO pamatnostādnes"), lai risinātu dažus jautājumus saistībā ar Atēnu konvenciju, jo īpaši kompensācijas par kaitējumu, kas saistīts ar terorismu. Tādēļ SJO pamatnostādnes var uzskatīt par *lex specialis*.

(8) Šajā regulā ir ietvertas SJO pamatnostādņu daļas, kas ar šo regulu kļūst saistošas. Šajā nolūkā SJO pamatnostādnes konkrēti darbības vārdi vēlējuma izteiksmē būtu jālasa īstēnības izteiksmē.

(9) Atēnu konvencija (I pielikums) un SJO pamatnostādnes (II pielikums) *mutatis mutandis* būtu jālasa saistībā ar Kopienas tiesību aktiem.

<sup>(1)</sup> OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 20.3.2008., 562. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 190 E, 29.7.2008., 17.lpp.) un Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

- (10) Regulā paredzētā atbildības sistēma būtu pakāpeniski jāpaplašina uz kuģu dažādām klasēm, kā noteikts Padomes Direktīvas 98/18/EK (1998. gada 17. marts) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem <sup>(1)</sup> 4. pantā, pamatojoties uz piemērotiem ietekmes novērtējumiem. Būtu jāņem vērā ietekme uz maksām un tirgus spēju nodrošināt apdrošināšanas segumu par pieejamām cenām līmenī, kāds nepieciešams saistībā ar politiku, kas paredz pasažieru tiesību stiprināšanu, kā arī dažu satiksmes veidu sezonālo raksturu.
- (11) Ja uz jautājumiem attiecas Atēnu konvencijas 17. un 17.a pants, tie ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, ciktāl minētie panti ietekmē noteikumus, kas paredzēti Regulā (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās <sup>(2)</sup>. Kopienai pievienojoties Atēnu konvencijai, divi minētie noteikumi tādā apjomā būs daļa no Kopienas tiesību sistēmas.
- (12) Šajā regulā formulējums “vai ir tur (kāda dalībvalstī) ir reģistrēts” būtu jāuzskata ar šādu nozīmi – attiecībā uz ārējās berbouta fraktēšanas reģistrāciju karoga valsts ir vai nu dalībvalsts, vai Atēnu konvencijas līgumslēdzēja puse. Dalībvalstīm un Komisijai būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, lai aicinātu SJO izstrādāt pamatnostādnes par ārējās berbouta fraktēšanas reģistrācijas jēdzienu.
- (13) Šajā regulā formulējums “pārvietošanās palīgīdzekļi” nebūtu jāuzskata par bagāžu vai transportlīdzekļiem Atēnu konvencijas 8. panta nozīmē.
- (14) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību <sup>(3)</sup>.
- (15) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro izdarīt grozījumus šajā regulā, lai iekļautu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia* papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, ir jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (16) Eiropas Jūras drošības aģentūrai, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002 <sup>(4)</sup>, būtu jāpalīdz Komisijai sagatavot un izstrādāt progresa ziņojumu par šajā regulā paredzēto noteikumu darbību.
- (17) Valstu iestādēm, jo īpaši ostu pārvaldēm, ir nozīmīga un būtiski svarīga loma ar jūras satiksmes drošību saistīto dažādo risku apzināšanā un pārvaldībā.
- (18) Dalībvalstu 2008. gada 9. oktobra paziņojumā par jūras drošību dalībvalstis ir uzņēmušās noteiktas saistības ne vēlāk kā līdz 2012. gada 1. janvārim paust to piekrišanu 1976. gada Starptautiskās Konvencijas par atbildības ierobežošanu jūras prasībās, kurā grozījumi izdarīti ar 1996. gada protokolu, saistībā. Dalībvalstis var izmantot minētās konvencijas 15. panta 3.a punktā paredzēto iespēju ar konkrētiem šīs regulas pantiem reglamentēt pasažieriem piemērojamo atbildības ierobežošanas sistēmu.
- (19) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi – proti, radīt vienotu noteikumu kopumu, ar ko reglamentē jūras pārvadātāju un to pasažieru tiesības nelaiemes gadījumā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka tā mēroga un seku dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

#### 1. pants

#### Priekšmets

1. Ar šo regulu Kopienā izveido atbildības un apdrošināšanas režīmu pasažieru pārvadājumiem pa jūru, kā izklāstīts attiecīgos noteikumos:

- a) 1974. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kurā grozījumi izdarīti ar 2002. gada protokolu (“Atēnu konvencija”), kā noteikts I pielikumā; un
- b) SJO atrunā un pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēmusi 2006. gada 19. oktobrī (“SJO pamatnostādnes”), kā noteikts II pielikumā.

<sup>(1)</sup> OV L 144, 15.5.1998., 1.lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 12, 16.1.2001., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

2. Turklāt ar šo regulu minētos noteikumus attiecina arī uz pasažieru pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas A un B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, un paredz dažas papildu prasības.

3. Ne vēlāk kā 2013. gada 30. jūnijā Komisija sniedz likumdošanas priekšlikumu, ar kuru paplašina šīs regulas darbības jomu attiecībā uz kuģiem, uz ko attiecas C un D klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu.

## 2. pants

### Darbības joma

Šo regulu piemēro starptautiskiem pārvadājumiem Atēnu konvencijas 1. panta 9. punkta nozīmē un pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas A un B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, ja:

- a) kuģis brauc ar kādas dalībvalsts karogu vai ir tajā reģistrēts;
- b) pārvadājuma līgums ir noslēgts kādā dalībvalstī; vai
- c) saskaņā ar pārvadājuma līgumu izbraukšanas vieta vai gala-mērķis ir kādā dalībvalstī.

Dalībvalstis var piemērot šo regulu visiem vietējiem reisiem pa jūru.

## 3. pants

### Atbildība un apdrošināšana

1. Atbildības režīmu attiecībā uz pasažieriem, viņu bagāžu un transportlīdzekļiem, kā arī apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma noteikumus reglamentē ar šo regulu un Atēnu konvencijas 1. un 1.a pantu, 2. panta 2. punktu, 3. līdz 16. pantu, 18., 20. un 21. pantu, kā noteikts I pielikumā un ar II pielikumā izklāstīto SJO pamatnostādņu noteikumiem.

2. SJO pamatnostādnes, kā tās izklāstītas II pielikumā, ir saistošas.

## 4. pants

### Kompensācija par pārvietošanās palīgīdzekļiem un citām īpašām ierīcēm

To pārvietošanās palīgīdzekļu vai citu īpašu ierīču pazaudēšanas vai bojājumu gadījumā, ko lieto pasažieri ar kustību traucējumiem, pārvadātāja atbildību reglamentē ar Atēnu konvencijas 3. panta 3. punktu. Kompensācija atbilst attiecīgo ierīču aizstāšanas vērtībai vai, attiecīgā gadījumā, izmaksām, kas saistītas ar remontu.

## 5. pants

### Vispārējs atbildības ierobežojums

1. Ar šo regulu negroza pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja tiesības un pienākumus, kas paredzētas attiecīgās valsts tiesību aktos, ar kuriem īsteno 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu jūras prasībās, kurā grozījumi izdarīti ar 1996. gada protokolu, tostarp jebkādu turpmākus minētās konvencijas grozījumus.

Ja nav šādu piemērojamo valsts tiesību aktu, pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja atbildību nosaka tikai šīs regulas 3. panta noteikumi.

2. Attiecībā uz prasībām saistībā ar kuģa pasažieru bojāeju vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš SJO pamatnostādņu 2.2. punktā minētais apdraudējums, pārvadātājs un faktiskais pārvadātājs var savu atbildību ierobežot saskaņā ar šā panta pirmajā daļā minētajiem noteikumiem.

## 6. pants

### Avansa maksājumi

1. Ja kuģošanas starpgadījums kādas dalībvalsts teritorijā izraisījis pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai tas noticis uz kuģa, kas brauc ar kādas dalībvalsts karogu vai, attiecīgā gadījumā, ir reģistrēts dalībvalstī, pārvadātājs, kas faktiski veicis pārvadājumu, kura laikā noticis kuģošanas starpgadījums, piecpadsmit dienās pēc tam, kad ir konstatēta tās personas identitāte, kura ir tiesīga saņemt atlīdzību par zaudējumiem, samērā ar nodarīto kaitējumu veic avansa maksājumus, kuri ir pietiekami, lai segtu tūlītējas saimnieciskas vajadzības. Nāves gadījumā maksājums ir vismaz EUR 21 000.

Šo noteikumu piemēro arī tad, ja pārvadātājs veic uzņēmējdarbību Kopienā.

2. Avansa maksājums nav atbildības atzīšana, un to var atskaitīt no jebkādam summām, ko turpmāk izmaksā, pamatojoties uz šo regulu. Tas nav atmaksājams, izņemot gadījumos, kas noteikti Atēnu konvencijas 3. panta 1. punktā vai 6. pantā vai SJO pamatnostādņu A papildinājumā, vai ja avansa maksājumu saņēmusī persona nav persona, kas ir tiesīga saņemt atlīdzību par zaudējumiem.

## 7. pants

### Informācija pasažieriem

Neskarot ceļojuma rīkotāja pienākumus saskaņā ar Padomes Direktīvu 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām<sup>(1)</sup>, pārvadātājs un/vai faktiskais pārvadātājs nodrošina to, ka visiem pasažieriem sniedz pienācīgu un saprotamu informāciju par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu.

<sup>(1)</sup> OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.

Ja pārvadājuma līgums ir sagatavots dalībvalstī, šo informāciju sniedz visās tirdzniecības vietās, ieskaitot telefonisku tirdzniecību vai tirdzniecību internetā. Ja atiešanas vieta atrodas dalībvalstī, šo informāciju sniedz pirms izbraukšanas. Visos citos gadījumos šo informāciju sniedz vēlākais pie izbraukšanas. Ciktāl šā panta uzlikto pienākumu sniegt informāciju ir ievērojis vai nu pārvadātājs, vai faktiskais pārvadātājs, otram nav pienākuma sniegt ziņojumu. Minēto informāciju sniedz vispiemērotākajā formā.

Lai ievērotu šā panta prasību sniegt informāciju, pārvadātājs un faktiskais pārvadātājs sniedz pasažieriem vismaz informāciju, kas ietverta šīs regulas noteikumu kopsavilkumā, ko sagatavojusi Komisija un kas padarīts publiski pieejams.

#### 8. pants

##### Ziņošana

Ne vēlāk kā trīs gados pēc šīs regulas piemērošanas Komisija sagatavo ziņojumu par šīs regulas piemērošanu, kurā *inter alia* ņem vērā saimniecisko attīstību un notikumus starptautiskos forumos.

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

#### 9. pants

##### Grozījumi

1. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, un kas attiecas uz tādu grozītu maksimāli pieļaujamo apjomu iekļaušanu, kuri noteikti Atēnu konvencijas 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā, lai ņemtu vērā atbilstīgi minētās Konvencijas 23. pantam pieņemtus lēmumus, kā arī attiecīgus šīs regulas I pielikuma atjauninājumus pieņem saskaņā ar šīs regulas 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Ņemot vērā ietekmi uz maksām un tirgus spēju nodrošināt apdrošināšanas segumu par pieejamām cenām līmenī, kāds nepieciešams saistībā ar politiku, kas paredz pasažieru tiesību stiprināšanu, kā arī dažu satiksmes veidu sezonālo raksturu, pamatojoties uz piemērotu ietekmes novērtējumu, Komisija līdz 2016. gada 31. decembrim pieņem pasākumu attiecībā I pielikumā paredzētajām robežām kuģiem, uz ko attiecas B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu. Minēto pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem

saskaņā ar šīs regulas 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, un kas attiecas uz tādu grozījumu iekļaušanu, kuri izdarīti SJO pamatnostādņu noteikumos, kā noteikts II pielikumā, pieņem saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

#### 10. pants

##### Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 <sup>(1)</sup>.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

#### 11. pants

##### Pārejas noteikumi

1. Dalībvalstis var noteikt, ka attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas A klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, šīs regulas piemērošanu atliek uz četriem gadiem no tās piemērošanas dienas.

2. Dalībvalstis var noteikt, ka attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, šīs regulas piemērošanu atliek līdz 2018. gada 31. decembrim.

#### 12. pants

##### Stāšanās spēkā

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

To piemēro no Atēnu konvencijas spēkā stāšanās dienas Kopienā bet jebkurā gadījumā ne vēlāk kā no 2012. gada 31. decembra.

<sup>(1)</sup> OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

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

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

*Eiropas Parlamenta vārdā —*  
*priekšsēdētājs*  
H.-G. PÖTTERING

*Padomes vārdā —*  
*priekšsēdētājs*  
P. NEČAS

—

## I PIELIKUMS

**NOTEIKUMI ATĒNU KONVENCIJĀ PAR PASAŽIERU UN VIŅU BAGĀŽAS PĀRVADĀJUMIEM PA JŪRU, KAS IR ATBILSTĪGI SAKARĀ AR ŠĪS RĒGULAS PIEMĒROŠANU****(Konsolidēta 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru un šīs konvencijas 2002. gada protokols)**

## 1. pants

**Definīcijas**

Šajā konvencijā lietotajiem apzīmējumiem ir šāda nozīme:

- 1) a) "pārvadātājs" ir persona, kas ir noslēgusi vai kuras vārdā ir noslēgts pārvadājuma 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; un
  - c) "pārvadātājs, kas faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu" ir faktiskais pārvadātājs vai pārvadātājs, ja pārvadātājs faktiski veic pārvadājumu;
- 2) "pārvadājuma līgums" ir līgums, ko noslēdzis pārvadātājs vai kas noslēgts pārvadātāja vārdā 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 ar šo konvenciju;
  - 5) "bagāža" ir jebkurš priekšmets vai transportlīdzeklis, ko pārvadātājs pārvadā saskaņā ar pārvadājuma līgumu, izņemot:
    - a) priekšmetus un transportlīdzekļus, ko pārvadā saskaņā ar fraktēšanas līgumu, konosamentu vai citu līgumu, kas pirmām kārtām attiecas uz preču pārvadāšanu; un
    - b) dzīvus dzīvniekus;
  - 6) "rokas bagāža" ir bagāža, ko pasažieris ņem līdzi kajītē 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 finansiālu zaudējumu, kas radies no tā, ka pasažieris nav saņēmis bagāžu piemērotā laikā pēc tā kuģa ierašanās, kas pārvadājis vai kam vajadzējis pārvadāt bagāžu, bet neietver aizkavēšanos, kas rodas darba strīdu dēļ;
  - 8) "pārvadājums" ietver šādus laika periodus:
    - a) attiecībā uz pasažieri un viņa rokas bagāžu – laiku, kad pasažieris un/vai viņa rokas bagāža atrodas uz kuģa, iekāpšanas vai izkāpšanas laiku, laiku, kad 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, ko pasažieris pavada jūras terminālī vai stacijā, piestātnē vai jebkurā citā ostas infrastruktūras iekārtā vai uz tās;

- b) attiecībā uz rokas bagāžu – arī laiku, ko pasažieris pavada jūras terminālī vai stacijā, pietātnē vai jebkurā citā ostas infrastruktūras iekārtā vai uz tās, ja bagāžu ir pārņēmis pārvadātājs, viņa padotais 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 padotais vai aģents, līdz brīdim, kad pārvadātājs, viņa padotais vai aģents bagāžu izsniedz pasažierim;
- 9) "starptautisks 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 pietāšanās citas valsts ostā;
- 10) "organizācija" ir Starptautiskā Jūrniecības organizācija;
- 11) "ģenerālsēkretārs" ir minētās organizācijas ģenerālsēkretārs.

#### 1.a pants

#### Pielikums

Šis konvencijas pielikums ir konvencijas neatņemama daļa.

#### 2. pants

#### Piemērošana

1. [...] (\*)
2. Neatkarīgi no šā panta 1. punkta šo konvenciju nepiemēro, ja uz pārvadājumu saskaņā ar jebkuru citu starptautisku konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem ar citu transporta veidu attiecas civiltiesiskās atbildības režīms saskaņā ar šādas konvencijas noteikumiem, ciktāl šo noteikumu piemērošana ir obligāta attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru.

#### 3. pants

#### Pārvadātāja atbildība

1. Pārvadātāja atbildības ierobežojums par zaudējumu, kas nodarīts kuģošanas starpgadījuma izraisītas pasažiera nāves vai miesas bojājumu dēļ, nepārsniedz 250 000 norēķinu vienību konkrētajam pasažierim katrā atsevišķā gadījumā, izņemot gadījumus, kad pārvadātājs pierāda, ka šo starpgadījumu:
- a) izraisījusi karadarbība, karadarbības akti, pilsoņu karš, sacelšanās vai ārkārtējas, nenovēršamas vai neizbēgamas dabas parādības; vai
- b) pilnībā izraisījusi trešās personas darbība vai bezdarbība ar nolūku radīt starpgadījumu.
- Ja zaudējums pārsniedz minēto robežvērtību, pārvadātājs ir atbildīgs arī attiecīgi lielākā apmērā, izņemot gadījumus, kad tas pierāda, ka starpgadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās citu iemeslu, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības dēļ.
2. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies pasažiera nāves vai miesas bojājumu dēļ, ko izraisījuši citi iemesli, nevis kuģošanas starpgadījums, ja starpgadījumu, 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 dēļ, ja starpgadījumu, kas radīja zaudējumu, izraisīja pārvadātāja vaina vai nolaidība. Pārvadātāja vaina vai nolaidība tiek uzskatīta par kuģošanas starpgadījuma radītu zaudējumu.
4. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies bagāžas, kas nav rokas bagāža, nozaudēšanas vai bojājuma dēļ, izņemot gadījumus, kad pārvadātājs pierāda, ka starpgadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās cita iemesla, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības dēļ.
5. Šajā pantā:
- a) "kuģošanas starpgadījums" ir kuģa bojāeja, apgāšanās, sadursme ar citu kuģi vai uzskriešana uz sēkļa, sprādziens vai ugunsgrēks uz kuģa, vai kuģa bojājums;
- b) "pārvadātāja vaina vai nolaidība" ietver arī pārvadātāja padoto vainu vai nolaidību, pildot amata pienākumus;

(\*) Teksts nav pievienots.

c) "kuģa bojājums" ir jebkurš darbības traucējums, defekts vai neatbilstība piemērojamiem drošības tehnikas noteikumiem attiecībā uz jebkuru kuģa daļu vai tā aprīkojumu, ja to izmanto pasažieru glābšanai, evakuācijai, iekāpšanai vai izkāpšanai; 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 starpgadījumu dēļ. Pienākumu pierādīt, ka starpgadījums, kas izraisīja zaudējumu, notika pārvadājuma gaitā, un pamatot zaudējuma lielumu uzņemas prasītājs.

7. Nekas šajā konvencijā neierobežo pārvadātāja regresa prasījuma tiesības pret trešo personu vai celt iebildumus sakarā ar cietušā līdznolaidību saskaņā ar šīs konvencijas 6. pantu. Nekas šajā pantā neierobežo tiesības noteikt atbildības ierobežojumu saskaņā ar šīs konvencijas 7. un 8. pantu.

8. Prezumpcija par vienas puses vainu vai nolaidību vai pierādīšanas pienākuma uzlikšana vienai pusei nav iemesls, lai netiktu apsvērti pierādījumi par labu attiecīgajai 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. Turklāt 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 padoto 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. Nekas šajā pantā neierobežo nekādas pārvadātāja un faktiskā pārvadātāja tiesības griezties ar prasību vienam pret otru.

#### 4.a pants

##### Obligātā apdrošināšana

1. Ja pasažierus pārvadā kuģis, kas ir reģistrēts valstī, kura ir konvencijas puse, un kas ir 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 iestādes garantiju, lai saskaņā ar šo konvenciju izpildītu atbildības saistības pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā. Obligātās apdrošināšanas vai cita finansiālā nodrošinājuma ierobežojums nav mazāks kā 250 000 norēķinu vienību uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā.

2. Pēc tam, kad tādas valsts, kas ir konvencijas puse, attiecīgā iestāde ir noteikusi, ka 1. punkta prasības ir izpildītas, katram kuģim tiek izdots sertifikāts, kas apstiprina, ka ir spēkā apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem. Attiecībā uz kuģi, kas reģistrēti valstī, kura ir konvencijas puse, šādu sertifikātu izdod vai apstiprina kuģa reģistra valsts attiecīgā iestāde; attiecībā uz kuģi, kas nav reģistrēti valstī, kura ir konvencijas puse, šo sertifikātu var izdot vai apstiprināt jebkuras konvencijas līgumslēdzēja valsts 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 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; un
- f) sertifikāta derīguma termiņš, kas nav ilgāks par apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma spēkā esamības termiņu.
3. a) Valsts, kas ir konvencijas puse, var pilnvarot tās atzītu iestādi vai organizāciju izdot sertifikātu. Šāda iestāde vai organizācija informē konkrēto valsti par katra sertifikāta izdošanu. Visos gadījumos valsts, kas ir konvencijas puse, pilnībā garantē šādi izdota sertifikāta pilnību un pareizību un apņemas nodrošināt vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu šīs saistības.
- b) Valsts, kas ir konvencijas puse, paziņo ģenerālsekretāram par:
- i) tās atzītas iestādes vai organizācijas pilnvarojumu un konkrētiem deleģētajiem pienākumiem vai nosacījumiem;
- ii) šāda pilnvarojuma atsaukšanu; un
- iii) dienu, kad stājas spēkā šis pilnvarojums vai tā atsaukšana.
- Piesūktais pilnvarojums stājas spēkā ne ātrāk kā trīs mēnešus no brīža, kad ģenerālsekretāram paziņo par tā stāšanos spēkā.
- c) Iestāde vai organizācija, kura ir pilnvarota izdot sertifikātus saskaņā ar šo punktu, ir pilnvarota vismaz anulēt šos sertifikātus, ja netiek pildīti nosacījumi, pamatojoties uz kuriem šie sertifikāti izdoti. Visos gadījumos iestāde vai organizācija par šādu anulēšanu paziņo tai valstij, kuras vārdā sertifikāts izdots.
4. Sertifikātu sastāda izdevējas valsts valodā vai valodās. Ja lietotā valoda nav angļu, franču vai spāņu valoda, tekstā iekļauj tulkojumu vienā no šīm valodām, un, pēc valsts ieskatiem, tas var arī nebūt valsts valodā.
5. Sertifikāts atrodas uz kuģa, bet sertifikāta kopija glabājas pie valsts iestādēm, kas glabā kuģa reģistra datus vai, ja kuģis nav reģistrēts valstī, kura ir konvencijas puse, pie tās valsts iestādes, kas izdevusi vai apstiprinājusi sertifikātu.
6. Apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums neatbilst šā panta prasībām, ja tas var beigties citu iemeslu, nevis apdrošināšanas vai cita sertifikātā norādītā nodrošinājuma spēkā esamības termiņa beigšanās dēļ, 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 laikposmā nav izdots jauns sertifikāts. Iepriekš minētos noteikumus līdzīgi piemēro jebkuriem grozījumiem, no kuriem izriet, ka apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums vairs neatbilst šā panta prasībām.
7. Kuģa reģistra valsts saskaņā ar šā panta noteikumiem nosaka sertifikāta izdošanas un spēkā esamības nosacījumus.
8. Neko šajā konvencijā neinterpretē tā, lai liegtu valstij, kura ir konvencijas puse, paļauties uz tādu informāciju, kas sakarā ar šo konvenciju 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 valsts, kas ir konvencijas puse un kas paļaujas uz šādu informāciju, nav atbrīvota no atbildības, kura tai uzlikta kā sertifikāta izdevējai valstij.

9. Sertifikātus, kas izdoti vai apstiprināti valsts, kas ir konvencijas puse, vārdā, valstis, kuras ir konvencijas puses, akceptē saistībā ar šo konvenciju un uzskata par līdzvērtīgiem tiem sertifikātiem, ko tās izdevušas vai apstiprinājušas, pat ja tie izdoti vai apstiprināti kuģim, kas nav reģistrēts valstī, kas ir konvencijas puse. Valsts, kas ir konvencijas puse, jebkurā laikā var pieprasīt informāciju no sertifikāta izdevējas valsts 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 ierobežojumu, pat ja pārvadātājs vai faktiskais pārvadātājs nav tiesīgs uz atbildības ierobežojumu. Bez tam atbildētājs var celt ierunas (izņemot bankrotu vai uzņēmuma likvidāciju), 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. Valsts, kas ir konvencijas puse, neatļauj ekspluatēt kuģi, kurš peld ar tās karogu un uz kuru attiecas šis pants, ja nav izdots sertifikāts saskaņā ar 2. vai 15. punktu.

13. Atbilstīgi šā panta nosacījumiem ikviens valsts, kas ir konvencijas puse, saskaņā ar saviem tiesību aktiem nodrošina, ka apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums tādā apmērā, kā noteikts 1. punktā, ir spēkā attiecībā uz jebkuru kuģi, kuram ir atļauts pārvadāt vairāk nekā divpadsmit pasažieru, neatkarīgi no tā, kur tas ir reģistrēts, un kurš ienāk ostā vai atstāj ostu šajā dalībvalstī, ciktāl piemēro šo konvenciju.

14. Neskarot 5. punkta noteikumus, valsts, kas ir konvencijas puse, var paziņot ģenerālsēkretāram, ka saistībā ar 13. punktu uz kuģa nav jābūt sertifikātam, kurš paredzēts 2. punktā, vai ka minētais sertifikāts nav jāuzrāda, ieejot attiecīgās valsts teritorijas ostās vai atstājot tās, ja valsts, kas ir konvencijas puse un kas ir izdevusi sertifikātu, ir paziņojusi ģenerālsēkretāram, ka visus datus, kuri apstiprina sertifikāta esamību un sniedz iespēju valstīm, kas ir konvencijas puses, pildīt savas saistības saskaņā ar 13. punktu, tā glabā elektroniskā formā un tie ir pieejami visām konvencijas līgumslēdzējām valstīm.

15. Ja apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums netiek uzturēts spēkā attiecībā uz kuģi, kas pieder valstij, kura ir konvencijas puse, šā panta attiecīgie noteikumi šim kuģim netiek piemēroti, bet kuģim ir jābūt sertifikātam, ko izdevušas kuģa reģistra valsts attiecīgās iestādes un kas apstiprina, ka kuģis pieder šai valstij un ka tā atbildības saistības ir nodrošinātas 1. punktā paredzētajā apjomā. Šāds sertifikāts pēc iespējas atbilst 2. punktā paredzētajam paraugam.

#### 5. pants

#### Vērtslietas

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

#### 6. pants

#### Pasažiera līdzvainība

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 ierobežojums 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 par 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 ierobežojumu.

2. Valsts, kas ir konvencijas puse, ar īpašiem valsts tiesību aktu noteikumiem var regulēt 1. punktā paredzēto atbildības ierobežojumu, ja valsts noteiktais atbildības ierobežojums (ja tāds pastāv) nav zemāks par 1. punktā paredzēto. Valsts, kas ir konvencijas puse un kas izmanto šajā punktā minēto iespēju, informē ģenerālsekretāru par pieņemto atbildības ierobežojumu vai par tā neesamību.

## 8. pants

**Atbildības ierobežojums bagāžas un transportlīdzekļu nozaudēšanas vai bojājumu gadījumā**

1. Pārvadātāja atbildība par transportlīdzekļa, tostarp visas bagāžas, kas atrodas transportlīdzeklī vai uz tā, nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 2 250 norēķinu vienību par vienu transportlīdzekli 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 atskaitījumu, kas nepārsniedz 330 norēķinu vienības transportlīdzekļa bojājuma gadījumā un 149 norēķinu vienības citas bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā par pasažieri; šis summas atskaita 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 nolasi spriedums vai dienā, par kuru puses vienojas. Ja valsts, kas ir konvencijas puse, 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 valsts, kas ir konvencijas puse, nav Starptautiskā Valūtas fonda locekle, tās valūtas vērtību, izteiktu speciālajās aizņēmuma tiesībās, aprēķina pēc minētās valsts 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 (65,5) miligramiem 900. raudzes zelta. Zelta franku konvertē valsts valūtā saskaņā ar minētās valsts tiesību aktiem.

3. Šā panta 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 valstu, kas ir konvencijas puses, valūtā, pēc iespējas precīzāk atbilstu vērtībai, kuru 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, pieņemšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumentu, kā arī katru reizi, kad mainās aprēķināšanas metode vai konvertēšanas iznākums.

*10. pants***Atbildības ierobežojuma papildu noteikumi**

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

*11. pants***Pārvadātāja padoto ierunas un ierobežojumi**

Ja pret pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padoto vai aģentu tiek ierosināta lieta par kaitējumu, uz kuru attiecas šī konvencija, šādam padotajam vai aģentam, ja tas pierāda, ka ir rīkojies, pildot amata pienākumus, ir tiesības uz tām ierunām un atbildības ierobežojumiem, 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 ierobežojumiem, 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 padotajiem 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 ierobežojumu.
3. Jebkurā gadījumā, ja pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padotais vai aģents saskaņā ar šīs konvencijas 11. pantu ir tiesīgs izmantot 7. un 8. pantā noteiktos atbildības ierobežojumus, no pārvadātāja vai, attiecīgi, faktiskā pārvadātāja un no viņu padotā vai aģenta atgūstamā kopsumma nepārsniedz šos ierobežojumus.

*13. pants***Atbildības ierobežojuma tiesību zaudēšana**

1. Pārvadātājs nav tiesīgs baudīt 7. un 8. pantā un 10. panta 1. punktā noteiktos atbildības ierobežojumus, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies pārvadātāja darbības vai bezdarbības ar nolūku izraisīt šādu kaitējumu dēļ vai neapdomīgas darbības dēļ, apzinoties, ka šāds kaitējums, visticamāk, radīsies.
2. Pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padotais vai aģents nav tiesīgs baudīt atbildības ierobežojumus, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies attiecīgā padotā vai aģenta darbības vai bezdarbības ar nolūku izraisīt šādu kaitējumu dēļ vai neapdomīgas darbības dēļ, 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 izkāpšanas 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 izkāpšanas vai bagāžas izsniegšanas dienas vai no brīža, kad izsniegšanai vajadzējis notikt.
2. Ja pasažieris nepilda šā panta noteikumus, pieņem, ka viņš bagāžu ir saņēmis nebojātu, ja 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 izkāpj no kuģa;
- b) nāves gadījumā, kas iestājusies pārvadājuma laikā, – skaitot no dienas, kad pasažierim vajadzēja izkāpt no kuģa; tādu pārvadājuma laikā nodarītu miesas bojājumu gadījumā, kā rezultātā pēc pasažiera izkāpšanas no kuģa ir iestājusies pasažiera nāve – no miršanas dienas, ja šis laika periods nepārsniedz trīs gadus pēc izkāpšanas no kuģa;
- c) bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā – skaitot no dienas, kad pasažieris izkāpj no kuģa vai kad viņam vajadzēja izkāpt no kuģa, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk.
3. Tiesa izskata lietu saskaņā ar tai saistošajiem tiesību aktiem, ar ko 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 izkāpis no kuģa vai kad viņam vajadzēja izkāpt no kuģa, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk; vai, ja šāds laikposms ir agrāks;
- b) trīs gadi, skaitot no dienas, kad prasītājs uzzināja vai viņam bija piemēroti jāuzzina par starpgadījuma izraisītu miesas bojājumu, zaudējumu vai kaitējumu.
4. Neatkarīgi no šā panta 1., 2. un 3. punkta noilguma periodu var pagarināt, pamatojoties uz pārvadātāja deklarāciju vai pušu nolīgumu, pēc tam, kad ir radies iemesls ierosināt lietu. Deklarācija vai nolīgums ir rakstisks.

#### 17. pants

##### Kompetentā jurisdikcija (\*)

#### 17.a pants

##### Atzīšana un izpilde (\*)

#### 18. pants

##### Līguma noteikumu spēkā neesamība

Jebkuri noteikumi, kas iekļauti līgumā pirms tam, kad noticis starpgadījums, kurš izraisīja pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai pasažiera bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu, ar nolūku jebkuru personu, kas saskaņā ar šo konvenciju ir atbildīga, atbrīvojot no atbildības pret pasažieri vai paredzēt zemāku atbildības ierobežojumu, nekā noteikts šajā konvencijā, izņemot 8. panta 4. punktā paredzēto, kā arī jebkurš šāds noteikums, kura nolūks ir atbrīvojot pārvadātāju vai faktisko pārvadātāju no pierādīšanas pienākuma vai kura mērķis ir ierobežot 17. panta 1. vai 2. punktā minētās iespējas, ir spēkā neesošs, tomēr minēto noteikumu spēkā neesamība neatceļ pārvadājuma līgumu, uz ko arī turpmāk attiecas šīs konvencijas noteikumi.

(\*) Teksts nav pievienots.

*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, kurā grozījumi izdarīti 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, ar ko 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 valstis vai valsts iestādes veic saskaņā ar pārvadājuma līgumu 1. panta izpratnē.

[22. un 23. pants 2002. gada protokolā 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru]

*22. pants***Pārskatīšana un grozījumi (\*)***23. pants***Ierobežojumu grozījumi**

1. Neskarot 22. pantu, šajā pantā minēto īpašo procedūru piemēro tikai, lai grozītu ierobežojumus, 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 valstu, kas ir šī protokola puses, – bet nekādā gadījumā ne mazāk kā sešas šādas valstis – ģenerālsēkretārs visiem organizācijas dalībniekiem un visām valstīm, kas ir konvencijas puses, nosūta jebkuru priekšlikumu par to ierobežojumu, tostarp atskaitījumu grozīšanu, kuri 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 minētajā kārtībā, iesniedz izskatīšanai organizācijas Juridiskajā komitejā (turpmāk "Juridiskā komiteja") vismaz sešus mēnešus pēc tam, kad minētais priekšlikums izsūtīts.
4. Visas valstis, kas ir ar šo protokolu pārskatītās konvencijas puses, neatkarīgi no tā, vai tās ir vai nav organizācijas dalībnieces, ir tiesīgas piedalīties Juridiskās komitejas sēdēs, kurās tiek izskatīti un pieņemti grozījumi.
5. Grozījumus pieņem, ja par to nobalso divas trešdaļas valstu, kas atbilstīgi 4. punktam piedalās un balso paplašinātajā Juridiskajā komitejā un kas ir ar šo protokolu pārskatītās konvencijas puses, ar nosacījumu, ka balsošanas laikā ir klāt vismaz puse valstu, kas ir ar šo protokolu pārskatītās konvencijas puses.
6. Risinot priekšlikumu par ierobežojumu grozīšanu, Juridiskā komiteja ņem vērā starpgadījumu pieredzi un jo īpaši to izraisīto kaitējumu apmēra izmaiņas naudas izteiksmē, kā arī ierosinātā grozījuma ietekmi uz apdrošināšanas izmaksām.

(\*) Teksts nav pievienots.

7. a) Nevienu grozījumu attiecībā uz ierobežojumiem 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 stājas spēkā iepriekšējais grozījums.
- b) Nevienu ierobežojumu nedrīkst paaugstināt tiktāl, ka tas pārsniedz summu, kas atbilst ar šo protokolu pārskatītajā konvencijā noteiktajam ierobežojumam, palielinātam par sešiem procentiem gadā, aprēķinot pēc salikto procentu formulas, sākot no dienas, kad protokols tika atvērts parakstīšanai.
- c) Nevienu ierobežojumu nedrīkst paaugstināt tiktāl, ka tas pārsniedz summu, kas atbilst ar šo protokolu pārskatītajā konvencijā noteiktajam ierobežojumam reizinātam ar trīs.
8. Organizācija paziņo visām valstīm, kas ir konvencijas puses, par jebkuru grozījumu, kurš 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 valstis, kuras ir konvencijas puses, nav paziņojušas ģenerālsekretāram, ka neakceptē šo grozījumu. Tādā gadījumā grozījumu noraida un uzskata 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 valstīm, kas ir konvencijas puses, ja vien tās vismaz sešus mēnešus pirms grozījuma stāšanās spēkā 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 dalībvalsti, kas ir konvencijas puse, šis grozījums ir saistošs, ja tas stājas spēkā. Valstij, kura kļūst par valsti, kas ir konvencijas puse, 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.
-

## ATĒNU KONVENCIJAS PIELIKUMS

**SERTIFIKĀTS PAR APDROŠINĀŠANU VAI CITU FINANSIĀLU NODROŠINĀJUMU ATTIECĪBĀ UZ ATBILDĪBU PASAŽIERA NĀVES VAI MIESAS BOJĀJUMU GADĪJUMĀ**

Izdots saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru

Kuģa nosaukums	Atšķirības numurs vai burti	SJO identifikācijas numurs	Reģistrācijas osta	Faktiskā pārvadājumu veicēja nosaukums un galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese pilnībā

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz šo kuģi ir spēkā apdrošināšanas polise vai cits finansiālais nodrošinājums, kurš atbilst prasībām, kas paredzētas 4.a pantā 2002. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Nodrošinājuma tips .....

Nodrošinājuma termiņš .....

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

Vārds/nosaukums .....

Adrese .....

Šis sertifikāts ir derīgs līdz .....

Sertifikātu ir izdevusi vai apstiprinājusi .....

(valsts nosaukums pilnībā) valdība

VAI ARĪ

Ja valsts, kas ir konvencijas puse, izmanto 4.a panta 3. punktu, būtu jālieto šāds teksts:

Sertifikātu izdevusi .....

(iestādes vai organizācijas nosaukums) ar ..... (valsts nosaukums pilnībā) valdības pilnvarojumu

.....

(vieta)

(datums)

.....  
(Dokumenta izdevējas vai apliecinātājas amatpersonas paraksts un amata nosaukums)

Paskaidrojumi:

1. Norādot valsti, pēc vēlēšanās var dot atsauci uz kompetento valsts iestādi, kas izdevusi sertifikātu.
2. Ja nodrošinājuma kopējo summu veido vairāki avoti, norāda katra avota sniegto summu.
3. Ja ir vairāku tipu nodrošinājumi, tie būtu jāuzskaita.
4. Ierakstā "Nodrošinājuma termiņš" 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 norāda uzņēmējdarbības vietu, kurā noslēgts apdrošināšanas vai cita nodrošinājuma līgums.



## II PIELIKUMS

**Izraksts no SJO atrunas un pamatnostādnēm par 2002. gada Atēnu konvencijas īstenošanu, ko pieņēmusi Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Juridiskā komiteja 2006. gada 19. oktobrī****SJO ATRUNA UN PAMATNOSTĀDNES PAR ATĒNU KONVENCIJAS ĪSTENOŠANU****Atruna**

1. Atēnu konvencija būtu jāratificē ar šādu atrunu vai līdzvērtīgu deklarāciju:

"[1.1.] Atruna saistībā ar ... valdības veikto 2002. gada Atēnu konvencijas par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru ("konvencija") ratificēšanu

*Pārvadātāju atbildības ierobežošana*

[1.2.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas ierobežot saskaņā ar konvencijas 3. panta 1. vai 2. pantu noteikto atbildību, ja tāda ir, attiecībā uz pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš risks, kurš minēts 2.2. punktā SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, minētai atbildībai nepārsniedzot mazāko no šādām summām:

— 250 000 norēķinu vienību par katru pasažieri katrā atsevišķā gadījumā, vai

vai

— 340 miljonu norēķinu vienību par kuģi kopumā katrā atsevišķā gadījumā.

[1.3.] Turklāt ... valdība saglabā tiesības un uzņemas šādai atbildībai *mutatis mutandis* piemērot 2.1.1. un 2.2.2. punktu SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu.

[1.4.] Tāpat ierobežo saskaņā ar konvencijas 4. pantu noteikto faktiskā pārvadātāja atbildību, saskaņā ar konvencijas 11. pantu noteikto pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padotā vai aģenta atbildību un saskaņā ar konvencijas 12. pantu noteikto atgūstamo kopsummu.

[1.5.] 1.2. panta atrunu un uzņemšanos piemēro neatkarīgi no konvencijas 3. panta 1. vai 2. punktā noteiktās atbildības pamata un neatkarīgi no iespējami pretējā 4. vai 7. punktā; tomēr šī atruna un uzņemšanās neskar 10. un 13. panta darbību.

*Obligātā apdrošināšana un apdrošinātāju atbildības ierobežošana*

[1.6.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas ierobežot saskaņā ar 4.a panta 1. pantu noteikto prasību pastāvīgi uzturēt spēkā apdrošināšanu vai citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš risks, kurš minēts 2.2. punktā SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, minētai atbildībai nepārsniedzot mazāko no šādām summām:

— 250 000 norēķinu vienību katram pasažierim katrā atsevišķā gadījumā;

vai

— 340 miljonu norēķinu vienību par kuģi kopumā katrā atsevišķā gadījumā.

[1.7.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas ierobežot tā apdrošinātāja vai citas personas atbildību, kura saskaņā ar 4.a panta 10. punktu sniedz finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš risks, kurš minēts 2.2. punktā SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, minētai atbildībai nepārsniedzot apdrošināšanas vai cita finansiālā nodrošinājuma summu, kas pārvadātājam jāuztur spēkā saskaņā ar šīs atrunas 1.6. punktu.

[1.8.] ... valdība arī saglabā tiesības un uzņemas piemērot SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, tostarp SJO 2.1. un 2.2. punktā minēto klauzulu piemērošanu attiecībā uz visu saskaņā ar konvenciju noteikto obligāto apdrošināšanu.

[1.9.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas atbrīvot saskaņā ar 4.a panta 1. punkta noteiktās apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma pakalpojumu sniedzēju no tādas atbildības, par ko viņš nav uzņēmis atbildību.

#### *Sertifikācija*

[1.10.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas izdot apdrošināšanas sertifikātus saskaņā ar konvencijas 4.a panta 2. punktu, lai:

- atspoguļotu atbildības ierobežojumus un prasības pēc apdrošināšanas seguma, kas minētas 1.2., 1.6., 1.7. un 1.9. punktā, un
- iekļautu tādus ierobežojumus, prasības un atbrīvojumus, ko tā konstatē par vajadzīgām apdrošināšanas tirgus apstākļu dēļ sertifikātu izdošanas laikā.

[1.11.] ... valdība saglabā tiesības un apņemas akceptēt apdrošināšanas sertifikātus, ko saskaņā ar līdzīgu atrunu izdevušas citas valstis, kuras ir konvencijas puses.

[1.12.] Visus šādus ierobežojumus, prasības un atbrīvojumus skaidri atspoguļo saskaņā ar konvencijas 4.a panta 2. punktu izdotā vai apstiprinātā sertifikātā.

#### *Attiecības starp šo atrunu un SJO pamatnostādņēm par Atēnu konvencijas īstenošanu*

[1.13.] Ar šo atrunu saglabātas tiesības izmanto, pienācīgi ņemot vērā un SJO pamatnostādnes par Atēnu konvencijas īstenošanu un visus tās grozījumus, lai nodrošinātu vienveidību. Ja Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Juridiskā komiteja ir pieņēmusi priekšlikumu grozīt SJO pamatnostādnes par Atēnu konvencijas īstenošanu, attiecīgos grozījumus piemēros no dienas, ko nosaka komiteja. Tas neskar starptautisko tiesību noteikumus par attiecīgas valsts tiesībām atcelt vai grozīt tās atrunu."

#### **Pamatnostādnes**

2. Pašreizējā apdrošināšanas tirgū valstīm, kas ir konvencijas puses, būtu jāizdod apdrošināšanas sertifikāti, pamatojoties uz to, ka viens apdrošinātājs sedz apdrošināšanu pret kara riskiem un cits apdrošinātājs sedz apdrošināšanu pret riskiem, kuri nav kara riski. Katram apdrošinātājam būtu jābūt atbildīgam tikai par savu daļu. Būtu jāpiemēro šādi noteikumi (minētās klauzulas ir izklāstītas A papildinājumā).

2.1. Gan uz apdrošināšanu pret kara riskiem, gan uz apdrošināšanu pret riskiem, kas nav kara riski, var atteikties šādas klauzulas:

2.1.1. radioaktīvo piesārņojumu, ķīmisko, bioloģisko, biokīmisko un elektromagnētisko ieroču izslēgšanas klauzula (iestāžu klauzula Nr. 370);

2.1.2. kiberuzbrukuma izslēgšanas klauzula (iestāžu klauzula Nr. 380);

2.1.3. obligātā finansiālā nodrošinājuma sniedzēja ierunas un ierobežojumi saskaņā ar konvenciju, kurā grozījumi izdarīti ar šīm pamatnostādņēm, jo īpaši robežlielums – 250 000 norēķinu vienību uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā;

2.1.4. nosacījums, ka ar apdrošināšana sedz tikai saistības, uz ko attiecas konvencija, kurā grozījumi izdarīti ar šīm pamatnostādņēm; un

2.1.5. nosacījums, ka saskaņā ar konvenciju noteiktās summas izmanto, lai samazinātu pārvadātāja un/vai tā apdrošinātāja nenokārtotās saistības saskaņā ar konvencijas 4.a pantu, pat ja apdrošinātāji, kuri sedz attiecīgi apdrošināšanu pret kara riskiem un apdrošināšanu pret riskiem, kas nav kara riski, summas neizmaksā vai summas nav no tiem pieprasītas.

2.2. Ar apdrošināšanu pret kara riskiem sedz atbildību, ja tāda ir, par zaudējumu, kas nodarīts pasažiera nāves vai miesas bojājumu dēļ, ko izraisījis:

- karš, pilsoņu karš, revolūcija, nemieri, sacelšanās vai tās izraisīti civili nemieri, vai naidīga rīcība, ko veikusi karojoša puse vai kas vērsta pret karojošu pusi,
- sagūstīšana, nolaupīšana, arestēšana vai aizturēšana un to izraisītās sekas vai jebkurš mēģinājums to darīt,
- pamestas mīnas, torpēdas, bumbas vai citi pamesti kara ieroči,
- jebkura terorista akts vai jebkuras tādas personas akts, kas rīkojas ļaunprātīgi vai politisku nolūku dēļ, kā arī jebkura rīcība, kas veikta, lai novērstu vai nepieļautu šādu risku,
- konfiskācija un ekspropriācija;

un uz to var attiekties šādi atbrīvojumi, ierobežojumi un prasības:

2.2.1. automātiskas izbeigšanas un izslēgšanas klauzula kara gadījumā;

2.2.2. ja atsevišķu pasažieru prasības konkrētā gadījumā kopumā pārsniedz summu 340 miljonu norēķinu vienību par kuģi kopumā, pārvadātājam ir tiesības izmantot atbildības ierobežojumu 340 miljonu norēķinu vienību apjomā, vienmēr ar nosacījumu, ka:

- šī summa būtu jāsadala starp prasītājiem proporcionāli to apstiprinātām prasībām,
- šīs summas sadali var veikt vienā vai vairākās daļās prasītājiem, kas ir zināmi sadales laikā, un
- šīs summas sadali var veikt apdrošinātājs, tiesa vai cita kompetenta iestāde, kurā apdrošinātājs ir griezies, jebkurā valstī, kas ir konvencijas puse un kurā ir sāktas tiesvedība attiecībā uz prasībām, uz ko attiecoties apdrošināšana;

2.2.3. gadījumos, uz ko neattiecas 2.2.1. punkts, – klauzula par 30 dienu paziņošanas periodu.

2.3. Apdrošināšanai pret riskiem, kas nav kara riski, būtu jāsedz visas briesmas, uz ko attiecas obligātā apdrošināšana, izņemot 2.2. punktā minētos riskus, neatkarīgi no tā, vai uz tiem attiecas 2.1. un 2.2. punktā minētie ierobežojumi, izņēmumi un prasības vai ne.

3. B papildinājumā ir apdrošināšanas saistību kopuma paraugs (zilās kartes) un apdrošināšanas sertifikāts, kuros visos ņemtas vērā šīs pamatnostādnes.

## A PĀRĪNĀJUMS

## Pamatnostādņu 2.1.1., 2.1.2. un 2.2.1. punktā minētās klauzulas

**Radioaktīvo piesārņojumu, ķīmisko, bioloģisko, bioķīmisko un elektromagnētisko ieroču izslēgšanas klauzula**  
(klauzula Nr. 370, 10.11.2003)

Šī klauzula ir vissvarīgākā, un tai ir lielāks spēks nekā jebkuram šajā apdrošināšanas sertifikātā ietvertam noteikumam, kas ar to nesaskan.

1. Šī apdrošināšana nekādā gadījumā nesedz atbildību par bojājumiem vai izdevumiem, ko tieši vai netieši izraisīja vai sekmēja šādi elementi:
  - 1.1. jonizēts starojums no radioaktīva piesārņojuma, kas radies no kodoldegvielas vai kodolatkritumiem vai kodoldegvielas sadedzināšanas;
  - 1.2. kodoliekārtas, reaktora vai cita kodolobjekta vai to sastāvdaļu radioaktīvas, toksiskas, sprādzienbīstamas vai citas bīstamas vai piesārņojošas vielas;
  - 1.3. jebkurš ierocis vai iekārta, kas izmanto atomu vai kodolu dalīšanos un/vai sintēzi un citu līdzīgu reakciju vai radioaktīvu spēku vai vielu;
  - 1.4. jebkuras radioaktīvas vielas radioaktīvas, toksiskas, sprādzienbīstamas vai citas bīstamas vai piesārņojošas īpašības. Šīs apakšklauzulas izslēgšanas noteikums neattiecas uz radioaktīviem izotopiem, kas nav kodoldegvielas izotopi, ja tos sagatavo, pārvadā, glabā vai izmanto komerciāliem, lauksaimniecības, medicīnas, zinātnes vai līdzīgiem miermīlīgiem mērķiem;
  - 1.5. jebkurš ķīmisks, bioloģisks, bioķīmisks vai elektromagnētisks ierocis.

**Kiberuzbrukuma izslēgšanas klauzula** (klauzula Nr. 380, 10.11.2003)

1. Ievērojot tikai 2. punktu, šī apdrošināšana nekādā gadījumā nesedz atbildību par bojājumiem vai izdevumiem, ko tieši vai netieši izraisīja vai sekmēja jebkura datora, datorsistēmas, datorprogrammas, ļaunprātīgas datora koda, datoru vīrusa vai procesa vai jebkura cita elektroniskas sistēmas izmantošana vai darbība kā līdzeklis kaitējuma izraisīšanai.
2. Ja šī klauzula ir apstiprināta polisēs, kas sedz riskus saistībā ar karu, pilsoņu karu, revolūciju, nemieriem, sacelšanos vai to izraisītiem civiliem nemieriem, vai naidīgu rīcību, ko veikusi karojoša puse vai kas vērsta pret karojošu pusi, vai terorismu vai jebkuras tādas personas aktu, kas rīkojas ļaunprātīgi vai politisku nolūku dēļ, tad 1. punkta darbības jomā neietilpst to zaudējumu izslēgšana (kas citādi būtu segti), kas izriet no jebkura datora, datorsistēmas vai datorprogrammas vai jebkuras citas elektroniskas sistēmas izmantošanas ieroča vai raķetes palaišanas un/vai vadības sistēmā un/vai iniciēšanas mehānismā.

**Automātiskas izbeigšanās un izslēgšanas klauzula kara gadījumā**

## 1.1. Apdrošināšanas automātiska izbeigšana

Neatkarīgi no tā, vai šāds izbeigšanas paziņojums ir vai nav sniegts, turpmāk minētā apdrošināšana AUTOMĀTISKI IZBEIDZAS:

- 1.1.1. kad sākas karš (neatkarīgi no tā, vai karš ir pieteikts vai nav) starp jebkurām šādām pusēm: Apvienoto Karalisti, Amerikas Savienotajām Valstīm, Franciju, Krievijas Federāciju, Ķīnas Tautas Republiku;
- 1.1.2. attiecībā uz jebkuru kuģi, saistībā ar ko ar to ir piešķirta apdrošināšana, ja šāds kuģis ir rekvizēts vai nu īpašumtiesībām, vai izmantošanai.

## 1.2. Piecu valstu sākts karš

Šī apdrošināšana nesedz

- 1.2.1. atbildību par bojājumiem vai izdevumiem, kas izriet no kara sākšanas (neatkarīgi no tā, vai karš ir pieteikts vai nav) starp jebkurām šādām pusēm: Apvienoto Karalisti, Amerikas Savienotajām Valstīm, Franciju, Krievijas Federāciju, Ķīnas Tautas Republiku;
- 1.2.2. rekvizīciju vai nu īpašumtiesībām, vai izmantošanai.

## B PĀRĪDINĀJUMS

## I. Apdrošināšanas saistību paraugi (zilās kartes), kas minēti pamatnostādņu 3. punktā

*Zilā karte, ko izdod apdrošinātājs pret kara riskiem*

**Sertifikāts izdots kā apdrošināšanas apliecinājums saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.**

Kuģa nosaukums:

SJO identifikācijas numurs:

Reģistra osta:

Īpašnieka vārds, uzvārds un adrese:

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz iepriekš minēto kuģi, kas pieder iepriekš minētajai personai, ir spēkā apdrošināšanas polise, kas atbilst 4.a panta prasībām 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, ar nosacījumu, ka uz to attiecas visi izņēmumi un ierobežojumi, kas atļauti attiecībā uz obligātu apdrošināšanu pret kara riskiem saskaņā ar konvenciju un īstenošanas pamatnostādņēm, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēma 2006. gada oktobrī, tostarp īpaši šādas klauzulas: [Šeit var pievienot konvenciju un pamatnostādnes ar papildinājumiem, ciktāl vēlams]

Apdrošināšanas derīguma periods no: 2007. gada 20. februāra

līdz: 2008. gada 20. februārim

Ar pastāvīgu nosacījumu, ka apdrošinātājs var atcelt šo sertifikātu, iesniedzot iepriekš minētai iestādei rakstisku paziņojumu 30 dienas iepriekš, un pēc tam apdrošinātāja attiecīgā atbildība beidzas no dienas, kad minētais paziņojuma periods ir beidzies, bet tikai attiecībā uz starpgadījumiem, kas notiek pēc tam.

Datums:

Šo sertifikātu izdevusi:

War Risks, Inc

[adrese]

.....

Kā tikai War Risks, Inc. aģents

Apdrošinātāja paraksts

*Zilā karte, ko izdod apdrošinātājs pret riskiem, kas nav kara riski*

**Sertifikāts izdots kā apdrošināšanas apliecinājums saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.**

Kuģa nosaukums:

SJO identifikācijas numurs:

Reģistra osta:

Īpašnieka vārds, uzvārds un adrese:

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz iepriekš minēto kuģi, kas pieder iepriekš minētajai personai, ir spēkā apdrošināšanas polise, kas atbilst 4.a panta prasībām 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, ar nosacījumu, ka uz to attiecas visi izņēmumi un ierobežojumi, kas atļauti attiecībā uz apdrošināšanu riskiem, kas nav kara riski, saskaņā ar konvenciju īstenošanas pamatnostādņēm, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēma 2006. gada oktobrī, tostarp īpaši šādas klauzulas: [Šeit var pievienot konvenciju un pamatnostādnes ar papildinājumiem, ciktāl vēlams]

Apdrošināšanas derīguma periods no: 2007. gada 20. februāra

līdz: 2008. gada 20. februārim

Ar pastāvīgu nosacījumu, ka apdrošinātājs var atcelt šo sertifikātu, iesniedzot iepriekš minētai iestādei rakstisku paziņojumu trīs mēnešus iepriekš, un pēc tam apdrošinātāja attiecīgā atbildība beidzas no dienas, kad minētais paziņojuma periods ir beidzies, bet tikai attiecībā uz starpgadījumiem, kas notiek pēc tam.

Datums:

Šo sertifikātu izdevusi:

PANDI P&I

[adrese]

.....

Kā tikai PANDI P&I aģents

Apdrošinātāja paraksts

## II. Pamatnostādņu 3. punktā minētā sertifikāta paraugs

### SERTIFIKĀTS PAR APDROŠINĀŠANU VAI CITU FINANSIĀLU NODROŠINĀJUMU ATTIECĪBĀ UZ ATBILDĪBU PASAŽIERA NĀVES VAI MIESAS BOJĀJUMU GADĪJUMĀ

Izdots saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru

Kuģa nosaukums	Atšķirības numurs vai burti	SJO identifikācijas numurs	Reģistrācijas osta	Faktiskā pārvadājumu veicēja nosaukums un galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese pilnībā

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz šo kuģi ir spēkā apdrošināšanas polise vai cits finansiāls nodrošinājums, kurš atbilst prasībām, kas paredzētas 4.a pantā 2002. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Nodrošinājuma tips .....

Nodrošinājuma termiņš .....

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

Apdrošināšana, ko ar šo apliecina, ir sadalīta starp apdrošināšanu pret kara riskiem un apdrošināšanu, kura nav pret kara riskiem, saskaņā ar īstenošanas pamatnostādņēm, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēma 2006. gada oktobrī. Uz katru apdrošināšanas daļu attiecas visi izņēmumi un ierobežojumi, kas atļauti saskaņā ar konvenciju un īstenošanas pamatnostādņēm. Apdrošinātāji nav solidāri atbildīgi. Apdrošinātāji ir:

Attiecībā uz apdrošināšanu pret kara riskiem: *War Risks, Inc.*, [adrese]

Attiecībā uz apdrošināšanu pret riskiem, kas nav kara riski: *Pandi P&I*, [adrese]

Šis sertifikāts ir derīgs līdz .....

Sertifikātu ir izdevusi vai apstiprinājusi .....

(valsts nosaukums pilnībā) valdība

VAI ARĪ

Ja valsts, kas ir konvencijas puse, izmanto 4.a panta 3. punktu, būtu jālieto šāds teksts:

Sertifikātu izdevusi ..... (iestādes vai organizācijas nosaukums) ar .....  
(valsts nosaukums pilnībā) valdības pilnvarojumu

.....,  
(vieta) (datums)

.....  
(Dokumenta izdevējas vai apliecinātājas amatpersonas  
paraksts un amata nosaukums)

Paskaidrojumi:

1. Norādot valsti, pēc vēlēšanās var ietvert atsauci uz to kompetento valsts iestādi, kurā izdots sertifikāts.
2. Ja nodrošinājuma kopējo summu veido vairāki avoti, būtu jānorāda katra avota sniegtā summa.
3. Ja ir vairāku tipu nodrošinājumi, tie būtu jāuzskaita.
4. Ierakstā "Nodrošinājuma termiņš" 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.

---