|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***OTIF*** |  | **STARPTAUTISKO DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU STARPVALDĪBU ORGANIZĀCIJA** |

**Revīzijas komiteja**

**CR 24/NOT/Add.2**

**21.12.2009.**

Oriģināls: angļu valodā

**24. sesija**

1980. gada 9. maija Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) 1999. gada 3. jūnija protokola (Viļņas protokols) redakcijas E papildinājuma “Vienveida noteikumi attiecībā uz līgumu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē” (*CUI*) daļēja pārskatīšana

(Grozītais teksts un paskaidrojuma ziņojums)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tālr. (++41) 31 - 359 10 10** | **Fakss (++41) 31 - 359 10 11** | **E-pasta adrese info@otif.org** | **Gryphenhübeliweg 30** | **CH - 3006 Berne** |

# Teksta grozījumi

**I sadaļa**

**Vispārīgie noteikumi**

**3. pants**

**Definīcijas**

*Groza b), c), f) un g) punktu, to izsakot šādā redakcijā:*

*(Vienveida noteikumu nolūkiem termins)*

b) “pārvaldītājs” nozīmē personu, kura nodrošina piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un kurai ir pienākumi saskaņā ar likumiem un noteikumiem, kas ir spēkā valstī, kurā atrodas šī dzelzceļa infrastruktūra;

c) “pārvadātājs” nozīmē personu, kura saskaņā ar *CIV* Vienveida noteikumiem un *CIM* Vienveida noteikumiem veic pasažieru vai preču starptautiskos dzelzceļa pārvadājumus un kura ir licencēta saskaņā ar likumiem un noteikumiem, kas attiecas uz licencēšanu un licenču atzīšanu un kas ir spēkā valstī, kurā minētā persona veic šo darbību;

f) “licence” nozīmē atļauju, ko saskaņā ar valsts spēkā esošajiem likumiem un noteikumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam izsniegusi tā valsts, kura atzinusi attiecīgā pārvadātāja spēju veikt pārvadājumus;

g) “drošības sertifikāts” nozīmē dokumentu, kurš saskaņā ar tajā valstī spēkā esošajiem likumiem un noteikumiem, kurā atrodas attiecīgā infrastruktūra, apliecina, ka tiktāl, ciktāl tas skar pārvadātāju,

* + uzņēmuma iekšējā organizācija, kā arī
  + infrastruktūrā nodarbinātais personāls un izmantojamie ritekļi

atbilst noteiktajām drošības prasībām, lai šajā infrastruktūrā nodrošinātu drošus pakalpojumus.

# II sadaļa

# Izmantošanas līgums

**5. pants**

**Saturs un forma**

*Groza 1. un 2. §, tos izsakot šādā redakcijā:*

“1. §.

Attiecības starp pārvaldītāju un pārvadātāju vai jebkuru citu personu, kura ir tiesīga noslēgt šādu līgumu saskaņā ar likumiem un noteikumiem, kas ir spēkā valstī, kurā atrodas attiecīgā infrastruktūra, regulē izmantošanas līgumā.

2. §.

Līgums regulē to, kāda informācija ir nepieciešama, lai noteiktu izmantošanas administratīvos, tehniskos un finanšu nosacījumus.”

*Pēc 5. panta iekļauj šādu jaunu 5.bis pantu:*

# “5.bis pants

**Neskartie tiesību akti**

1. §. Šā papildinājuma 5., 6., 7. un 22. panta noteikumi neietekmē saistības, kuras infrastruktūras izmantošanas līguma pusēm ir jāizpilda saskaņā ar likumiem un noteikumiem, kas ir spēkā valstī, kurā atrodas attiecīgā infrastruktūra, tostarp, attiecīgos gadījumos, saskaņā ar Eiropas Kopienas tiesību aktiem.

2. §. Šā papildinājuma 8 un 9. panta noteikumi neietekmē saistības, kas infrastruktūras izmantošanas līguma pusēm ir jāizpilda EK dalībvalstī vai valstī, kurā Kopienas tiesību akti tiek piemēroti, pamatojoties uz starptautiskiem nolīgumiem ar Eiropas Kopienu.

3. §. Šā panta 1. un 2. § īpaši attiecas uz:

* līgumiem, kas noslēdzami starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai pilnvarotiem pretendentiem un infrastruktūras pārvaldītājiem;
* licencēšanu;
* drošības sertifikāciju;
* apdrošināšanu;
* maksas iekasēšanu, izmantojot darbības uzlabošanas shēmas, lai samazinātu aizkavēšanos un pārtraukšanu, kā arī uzlabotu dzelzceļa tīkla darbību;
* kompensācijas pasākumiem par labu klientiem un
* strīdu izšķiršanu.”

# 6. pants

**Pārvadātāja un pārvaldītāja īpašās saistības**

*Groza 1. §, to izsakot šādā redakcijā:*

“1. §.

Pārvadātājam jābūt pilnvarotam veikt dzelzceļa pārvadātāja darbības. Algotajam personālam un izmantojamajiem ritekļiem jāatbilst drošības prasībām. Pārvaldītājs var prasīt pārvadātājam pierādīt, uzrādot derīgu licenci un drošības sertifikātu vai to apliecinātas kopijas vai kādā citā veidā, ka šīs prasības ir izpildītas.”

# 7. pants

# Līguma darbības ilgums

*Svītro 1. §, attiecīgi pārnumurē 2.–6. § un virsrakstu izsaka šādā redakcijā* “**Līguma darbības izbeigšana**”.

# Paskaidrojuma ziņojums

**PIEZĪME.** Šajā paskaidrojuma ziņojumā ietvertās vispārīgās piezīmes un piezīmes par atsevišķiem noteikumiem ir informatīvs kopsavilkums par turpmāk minēto:

a) Revīzijas komitejai iesniegto un tās pieņemto grozījumu paskaidrojumu un pamatojumu;

b) apspriešanos par noteikumiem, par kuru grozīšanu, tostarp redakcionāliem grozījumiem, ir atbildīga Ģenerālā asambleja saskaņā ar Konvencijas 33. panta 2. § un 4. § e) punktu.

Minēto informāciju

a) kopā ar apstiprinātajiem grozījumiem ir izskatījusi un apstiprinājusi Revīzijas komiteja, un Ģenerālā asambleja ar tiem ir iepazinusies;

b) ir izskatījusi un apstiprinājusi Ģenerālā asambleja, ievērojot Revīzijas komitejas apsvērumus un ieteikumus šajā saistībā.

# Vispārīgi norādījumi

1. Ģenerālās asamblejas 7. un 8. sesijā pieņemtie lēmumi, kas atbalsta iniciatīvas juridisko un praktisko problēmu risināšanai starp Eiropas Kopienas (EK) tiesību aktiem un *COTIF*, paredz, ka saistībā ar *COTIF* papildinājumiem, izņemot F un G papildinājumu, neatrisinātie jautājumi tiek izskatīti attiecīgajā līmenī, lai rastu praktiskus risinājumus, tostarp, iespējams, izveidotu atbilstošas darba grupas.

2. Saskaņā ar šiem lēmumiem un Padomes Sauszemes transporta jautājumu darba grupas 2007. gada 12. decembra iniciatīvu tika izveidota E papildinājuma (*CUI*) *ad hoc* darba grupa, kurā iesaistīti Eiropas Komisijas un *OTIF* Sekretariāta pārstāvji, kā arī Eiropas Savienības (ES) dalībvalstu un Šveices tiesību eksperti (turpmāk “*CUI* grupa”) un kuras pirmais uzdevums bija pārskatīt attiecīgos tiesiskos regulējumus, noteikt iespējamo grūtību jomas un pēc tam ierosināt praktiskus risinājumus.

3. Vairākās sanāksmēs *CUI* grupa noteica un apsprieda strīdīgās neatbilstību jomas starp EK tiesību aktiem un *CUI*, kā arī vienojās par vairākiem *CUI* grozījumu priekšlikumiem, lai ne tikai risinātu problēmas šajās jomās, bet arī lai precizētu noteiktas *CUI* daļas, kas starp abiem regulējumiem daļēji bija radījušas juridiskas grūtības. Šie grozījumi un precizējumi attiecas uz:

* + darbības jomu;
  + terminu “pārvaldītājs”, “pārvadātājs”, “licence” un “drošības sertifikāts” definīcijām;
  + izmantošanas līguma noteikumiem;
  + pārvadātāju un pārvaldītāju īpašajām saistībām;
  + atbildību par zaudējumiem vai kaitējumu, ko radījusi darbības aizkavēšana/pārtraukšana, un
  + samierināšanas procedūrām.

4. *CUI* grupas ierosināto grozījumu galvenais mērķis bija ņemt vērā izmaiņas EK tiesību aktos, tostarp tajos instrumentos, kas *CUI* pieņemšanas brīdī vēl nebija spēkā, piemēram, Direktīvā 2001/14/EK, 2004/49/EK un 2004/51/EK, kā arī Regulā (EK) Nr. 1371/2007.

5. Turklāt šajā paskaidrojuma ziņojumā ir norādīts, ka starptautiskajos dzelzceļa pārvadājumos gadījumos, kad ES tiek iebraukts no valstīm, kas nav ES dalībvalstis, papildus visām spēkā esošajām saistībām, kas noteiktas *COTIF*, jāievēro arī EK tiesību akti. Ziņojums ir sagatavots tā, lai to varētu uzskatīt par “interpretēšanas papildlīdzekli”, kā noteikts 32. pantā 1969. gada Vīnes konvencijā par starptautisko līgumu tiesībām. Tajā ir paredzēts arī uzsvērt tās juridiskās neskaidrības vai nenoteiktības jomas, ko rada divas atsevišķas tiesību sistēmas, kuru – kā tas tika konstatēts – daži aspekti pārklājas un tādējādi informē pārvadātājus par to, ka pastāv EK tiesību normas.

6. Paskaidrojuma ziņojumā ietvertās norādes uz EK dalībvalstīm ir *mutatis mutandis* attiecināmas arī uz tām valstīm, kurās Kopienas tiesību akti tiek piemēroti, pamatojoties uz starptautiskajiem līgumiem ar Eiropas Kopienu.

7. Revīzijas komiteja lielā mērā ievēroja *CUI* grupas ierosinājumus. Tomēr termina “licences” definīcijas formulējums tika mainīts, lai nodrošinātu labāku atbilstību šā termina nozīmei EK tiesību aktos, un ierosinātajā 5.bis pantā (neskartie tiesību akti) tika nodalīti *CUI* 8. un 9. pantā minētie atbildības noteikumi, kuru gadījumā netiek skarti tikai EK tiesību akti (nevis arī valstu tiesību akti), un citu pantu noteikumi, kuru gadījumā netiek skarti arī valstu tiesību akti (sīkāku informāciju skatīt attiecīgajās piezīmēs).

8. Ģenerālā asambleja 9. sesijā (Bernē, 2009. gada 9. un 10. septembrī) iepazinās ar Revīzijas komitejas 24. sesijas rezultātiem attiecībā uz grozījumiem Konvencijas E papildinājumā (*CUI*) un paskaidrojuma ziņojumu un apstiprināja paskaidrojuma ziņojumu par *CUI* 1., 4., 8. un 9. pantu. Tā norādīja, ka šie grozījumi nav lēmumi, uz kuriem attiecas Konvencijas 34. pants, un uzdeva Ģenerālsekretāram attiecībā uz šo grozījumu stāšanos spēkā rīkoties saskaņā ar *COTIF* 35. pantu. Turklāt tā pilnvaroja Ģenerālsekretāru paskaidrojuma ziņojuma vispārīgajā daļā sniegt kopsavilkumu par tās lēmumiem saistībā ar Revīzijas komitejas darba rezultātiem.

# Sīkāks skaidrojums

**I sadaļa**

**Vispārīgie noteikumi**

**1. pants**

**Darbības sfēra**

1. Saskaņā ar 1. § *CUI* Vienveida noteikumi (*UR*) ir piemērojami, ciktāl tie attiecas uz līgumu, kas nosaka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu starptautiskajiem pārvadājumiem *CIV* Vienveida noteikumu un *CIM* Vienveida noteikumu izpratnē.

a) Šajā kontekstā terminam “pārvadājums” ir tāda pati nozīme kā citās konvencijās transporta tiesību jomā, piemēram, *CMR*, Varšavas un Monreālas konvencijā, Hamburgas noteikumos un Atēnu konvencijā.

b) Par terminu “starptautiskie pārvadājumi *CIV* Vienveida noteikumu un *CIM* Vienveida noteikumu izpratnē” skatīt skaidrojošās piezīmes par *CIV* 1. pantu un *CIM* 1. pantu.

c) Attiecībā uz *CUI* piemērošanu nav svarīgi, vai infrastruktūru izmanto valsts vai ārvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums / pārvadātājs.

d) *CUI* attiecas arī uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu tajās valstīs, kurās infrastruktūras pārvaldība nav nošķirta no transporta pakalpojumu sniegšanas un kurās tādējādi abās dzelzceļa darbības jomās darbojas integrēts uzņēmums, ciktāl ārvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem šajās valstīs ir atļauta piekļuve infrastruktūrai.

2. Frāze “attiecas uz” (*CIV* / *CIM* starptautiskajiem pārvadājumiem) 1. § skaidri norāda, ka būtiski svarīgs ir infrastruktūras izmantošanas nolūks. Tātad tas, piemēram, nenozīmē starptautisko dzelzceļa pārvadājumu “izpildes laikā”. Tāpēc izmantošanas līguma darbības jomā ir ietverta arī infrastruktūras izmantošana priekšdarbiem, kas tiek veikti, pirms vilciens ir sagatavots un nosūtīts (pirms pirmais pasažieris iekāpj vilcienā vai tiek iekrautas preces), kā arī darbiem, ko veic pēc tam, kad pārvadājums ir pabeigts (piemēram, tīrīšana un atgriešanās tukšgaitā), ja vien šīs darbības ir saistītas ar turpmāku vai iepriekšēju pārvadājumu saskaņā ar *CIV* vai *CIM*.

3. *CIV*/*CIM* Vienveida noteikumus piemēro pārvadājumu veikšanai, pamatojoties uz pārvadājuma līgumu, kas attiecas uz katru atsevišķu pasažieri un katru atsevišķu preču sūtījumu, savukārt infrastruktūras izmantošana parasti attiecas uz vilcienu pārvadājumiem, kuros ir daudz pasažieru un sūtījumu. Starp tiem varētu būt pasažieri, kurus pārvadā saskaņā ar līgumu atbilstoši *CIV*, kā arī citi pasažieri, uz kuriem *CIV* neattiecas. Tas pats attiecas uz vilcienu, kurā var būt sūtījumi, ko pārvadā saskaņā ar līgumu atbilstoši *CIM*, kā arī citi sūtījumi, uz kuriem *CIM* neattiecas.

4. Gadījumā, kad tiek prasīts atlīdzināt netiešu kaitējumu, piemēram, saskaņā ar *CUI* 8. panta 1. § c) punktu:

a) attiecībā uz pasažieriem, kuriem ir iekšzemes brauciena biļete un kuri kompensāciju no pārvadātāja saņem saskaņā ar valsts tiesību aktiem, pārvadātājam būs tiesības vērsties pret infrastruktūras pārvaldītāju saskaņā ar valsts tiesību aktiem, un

b) attiecībā uz pasažieriem, kuriem ir *CIV* biļete un kuri kompensāciju no pārvadātāja saņem saskaņā ar *CIV*, pārvadātājam būs tiesības vērsties pret infrastruktūras pārvaldītāju saskaņā ar *CUI*.

5. Šī pati pieeja ir *mutatis mutandis* piemērojama prasībām atlīdzināt bojājumu kravai.

6. Tomēr ir dažādi viedokļi attiecībā uz *CUI* darbības jomu tieša kaitējuma gadījumā. *CUI* darbības jomu tieša kaitējuma gadījumā vajadzētu sīkāk precizēt katrā konkrētajā gadījumā.

7. Ņemot vērā to, ka *CUI* darbības joma jebkurā gadījumā daļēji pārklājas ar atbilstošajiem EK tiesību aktiem vai atbilstošajiem valsts tiesību aktiem, vairāku citu *CUI* pantu noteikumi, kas varētu radīt iespējamus pārpratumus saistībā ar šādiem tiesību aktiem, ir attiecīgi grozīti, un paskaidrojuma ziņojumā ir sniegta papildu informācija.

# 3. pants

# Definīcijas

1. Paplašinot termina “pārvaldītājs” definīciju b) punktā, tiek norādīts, ka gadījumos, kad piemēro EK tiesību aktus vai atbilstošos valsts tiesību aktus, personai, uz kuru attiecas šī definīcija, jāzina visi attiecīgie pienākumi.

2. Paplašinot termina “pārvadātājs” definīciju c) punktā, tiek norādīts, ka gadījumos, kad piemēro EK tiesību aktus vai atbilstošos valsts tiesību aktus, personai, uz kuru attiecas šī definīcija, jāzina visi ar licencēšanu saistītie pienākumi. Proti, pārvadātājiem, kas nav ES pārvadātāji, jāņem vērā, ka, slēdzot līgumus ar ES dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītājiem kā “dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem” saskaņā ar EK tiesību aktiem, uz tiem attiecas EK tiesību aktos noteiktie pienākumi, jo īpaši licencēšanas un drošības sertifikācijas prasības.

3. Termina “licence” grozītā definīcija f) punktā labāk atbilst šā termina nozīmei EK tiesību aktos (sk. Direktīvu 95/18/EK). Turklāt tiek precizēts, ka valstij ir jāizsniedz licence. Ir arī noteikts, ka attiecīgās atļaušanas saņemšanai ir piemērojami izdošanas valstī spēkā esošie tiesību akti. Ja tas ir EK tiesību akts vai tam atbilstošais valsts tiesību akts, ir jāievēro attiecīgie nosacījumi, jo īpaši prasība attiecībā uz licencēšanu un drošības sertifikāciju, sk. arī piezīmes par c) un g) punktu.

4. Termina “drošības sertifikāts” definīcijas formulējums g) punktā ir saskaņots ar atbilstošo formulējumu citās grozītajās definīcijās. Pašreizējais formulējums jau būtībā nosaka, ka drošības sertifikātam ir jābūt balstītam uz tiesību aktiem, kas piemērojami infrastruktūras atrašanās vietā, tostarp tiesību aktiem, kas piemērojami ES dalībvalstī, kurā atrodas infrastruktūra.

# 4. pants

# Saistošais tiesību akts

Šā panta kontekstā termins “noteikums” attiecas tikai uz prasībām, kas noteiktas *CUI* līgumā. Tas neattiecas uz tiesību normām, kas piemērojamas ES, tās dalībvalstīs vai kādā citā valstī. Par pretrunām, kas *CUI* noteikumiem varētu rasties attiecībā uz pašu līgumu, jo īpaši saistībā ar EK tiesību aktiem, skatīt piezīmes par 5. pantu.

# II sadaļa

# Izmantošanas līgums

**5. pants**

**Saturs un forma**

1. Pēc grozījuma veikšanas 1. § attiecas ne tikai uz pārvadātāju, bet arī citām personām, kurām ir tiesības slēgt līgumu par infrastruktūras izmantošanu. Tiek ņemts vērā tas, ka saskaņā ar EK tiesību aktiem ne tikai pārvadātājs, bet arī “pretendents”, kas pilnvarots saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 16. panta 1. punktu (piemēram, sabiedriskā transporta iestāde, kravas ekspeditors, apvienots pārvadājumu uzņēmums vai nosūtītājs) un kas vienlaikus nav pārvadātājs, ir tiesīgs slēgt līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju par infrastruktūras izmantošanu.

2. Tās informācijas saraksts, ko parasti iekļauj līgumā, vairs nav ietverts 2. §, lai nodrošinātu, ka gadījumos, kad šādas informācijas nepieciešamība ir jau reglamentēta tiesību aktos, kas piemērojami attiecīgajā valstī, kurā atrodas infrastruktūra, jo īpaši ES dalībvalsts tiesību aktos, līgumā netiktu vēlreiz iekļauti teikumi par minēto informāciju. Tā vietā tagad ierosināts noteikt, ka līgumā ir ietverta visa informācija, kas līguma pusēm nepieciešama, lai visaptveroši noteiktu izmantošanas administratīvos, tehniskos un finanšu nosacījumus, piemēram, izmantojamās infrastruktūras apraksts, līguma darbības laiks un maksa par izmantošanu. Par ierobežojumiem, kas attiecībā uz dažādiem līguma noteikumiem būtu piemērojami saskaņā ar tās valsts likumiem, kurā atrodas infrastruktūra, sk. piezīmes par 5.bis pantu.

# 5.bis pants

**Neskartie tiesību akti**

1. Šā panta 1. § norādīts, ka netiek skarta noteikumos paredzēto saistību izpilde, jo īpaši 3. § uzskaitītajās jomās. Šie noteikumi ir ietverti EK tiesību aktos, bet tie var būt ietverti arī to *OTIF* dalībvalstu tiesību aktos, kuras nepiemēro Kopienas tiesību aktus. Šādas saistības ir jāpilda pusēm, kas noslēgušas līgumu par infrastruktūras izmantošanu, un tās neaizstāj 1. § ievadā norādītie *CUI* noteikumi.

2. Šā panta 2. § mērķis ir tāds pats kā 1. §. Tomēr *CUI* paredzētie atbildības noteikumi, kas norādīti 2. § ievadā, neskar tikai tās saistības, kas jāizpilda EK dalībvalstī vai valstī, kurā tiek piemēroti Kopienas tiesību akti, pamatojoties uz starptautiskiem nolīgumiem ar Eiropas Kopienu, bet šis nosacījums neattiecas uz to *OTIF* dalībvalstu tiesību aktiem, kuras nepiemēro Kopienas tiesību aktus.

3. Šā panta 3. § sniegts nepilnīgs to jomu saraksts, uz kurām attiecas 1. un 2. § norādītās saistības. Šajā izpratnē:

a) pirmais ievilkums ir svarīgs attiecībā uz 5. un 7. pantā apskatītajiem tematiem, t. i., līgumiem, kas noslēdzami starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai pilnvarotiem pretendentiem un infrastruktūras pārvaldītājiem (sk. Direktīvu 2001/14/EK);

b) otrais un trešais ievilkums ir svarīgi attiecībā uz 6. panta 1. un 2. § apskatītajiem tematiem, t. i., licencēšanu (sk. Direktīvu 95/18/EK) un drošības sertifikāciju (sk. Direktīvu 2004/49/EK);

c) ceturtais ievilkums ir svarīgs attiecībā uz 6. panta 3. § apskatīto tematu, t. i., apdrošināšanu (sk. Direktīvu 95/18/EK);

d) piektais un sestais ievilkums, t. i, par darbības uzlabošanas shēmām, ir svarīgi attiecībā uz 8. panta 4. § un 9. panta 4. § apskatītajiem tematiem, lai samazinātu aizkavēšanos un pārtraukšanu un uzlabotu dzelzceļa tīkla darbību un kompensācijas klientiem (sk. Direktīvu 2001/14/EK un Regulu (EK) Nr. 1371/2007);

e) septītais ievilkums ir svarīgs attiecībā uz 22. pantā apskatīto tematu, t. i., strīdu izšķiršanu (sk. Direktīvu 2001/14/EK un EK līguma 292. pantu).

# 6. pants

**Pārvadātāja un pārvaldītāja īpašās saistības**

Nedaudz mainīta 6. panta 1. § redakcija. Jaunā 5.bis panta 3. § otrais, trešais un ceturtais ievilkums attiecas uz šā panta gadījumiem, kuros piemērojami EK tiesību akti vai atbilstošie valsts tiesību akti un tāpēc ir jāievēro noteiktas tiesību normas.

# 7. pants

# Līguma darbības izbeigšana

Svītrots 7. panta 1. §, un virsraksts pielāgots pārējo noteikumu saturam. Šajā grozījumā ņemts vērā tas, ka gadījumos, kad piemērojami EK tiesību akti vai atbilstošie valsts tiesību akti, līguma par infrastruktūras izmantošanu darbības ilgums vienmēr ir ierobežots. Šis ilgums tiek izteikts kā viens kustības saraksta periods vai īpašos gadījumos vairāk nekā viens šāds periods. Šis jautājums ir apskatīts arī jaunā 5.bis panta pirmajā ievilkumā.

# III sadaļa

# Atbildība

**8. pants**

**Pārvaldītāja atbildība**

un

# 9. pants

# Pārvadātāja atbildība

Saistībā ar 8. panta 4. § un 9. panta 4. § jaunā 5.bis panta piektajā un sestajā ievilkumā ir apskatīts jautājums par darbības režīmiem, kā arī standartizētiem un tūlītējiem kompensācijas pasākumiem klientiem, ciktāl šādi pasākumi attiecas uz tādu pušu līgumattiecībām, kas noslēgušas izmantošanas līgumu par infrastruktūru, kuras gadījumā (kad piemērojami EK tiesību akti) jāievēro noteiktas tiesību normas.

# V sadaļa

# Tiesību aizstāvēšana

**22. pants**

**Samierināšanas procedūras**

Jaunā 5.bis panta septītais ievilkums attiecas uz šā panta gadījumiem, kad piemērojami EK tiesību akti un tāpēc ir jāievēro noteiktas tiesību normas.