

KUĢU APDROŠINĀŠANA

Polise

Nr.: LV18-02-10000217-2

Apdrošinājumaņēmējs:

Nosaukums: LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA VAS

Vienotais Reģ. Nr.: 40003022705

Adrese: Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, Latvija

Apdrošinātais:

Nosaukums: LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA VAS

Vienotais Reģ. Nr.: 40003022705

Adrese: Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, Latvija

Apdrošināšanas objekts:

Objekta tips:	Hidrogrāfijas kuģis
Reģ. numurs/ SJO numurs:	3100
Vārds:	SONĀRS
Būves gads, vieta:	2014, Zviedrija
Dzinēji:	YAMAHA F150ATE (dzirksteļaiždedzes, jauda 1x 110.30 kW)
Karogs/ Reģistrācijas valsts:	Latvija
Apdrošinājuma summa:	220 000.00 EUR
Apdrošināšanas noteikumi:	Londonas Apdrošinātāju institūta Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumi CL.280, kas stājušies spēkā 01.10.1983.
Apdrošināšanas prēmija:	1 540.00 EUR

Apdrošinātie riski

Risks	Pašrisks %	Pašrisks
Korpasa bojājumi	0 %	500.00 EUR
Dzinēja bojājumi	0 %	500.00 EUR
Mehānismu bojājumi	0 %	500.00 EUR
Bojāeja	0 %	0.00 EUR
Zādzība, laupīšana	0 %	500.00 EUR
Transportēšanas risks	0 %	500.00 EUR

Apdrošināšanas nosacījumi:

Apdrošināšanas periods: 04.06.2018. - 03.06.2019.

Kopējā apdrošinājuma summa: 220 000.00 EUR

Kopējā apdrošināšanas prēmija: 1 540.00 EUR

Polises darbības teritorija: Baltijas jūras piekraste, ostas un Latvijas Republikas iekšējie ūdeņi, bet ne plašāk kā Area 3 (Baltic) saskaņā ar International Navigation Conditions CL.367 dd.01.11.2003

Apdrošināšanas prēmijas samaksas datums un summa:

Maksājumu skaits: 1

1. 08.06.2018 1 540.00 EUR

BTA vārdā:

Vārds, uzvārds: INETA GIRGĒVA

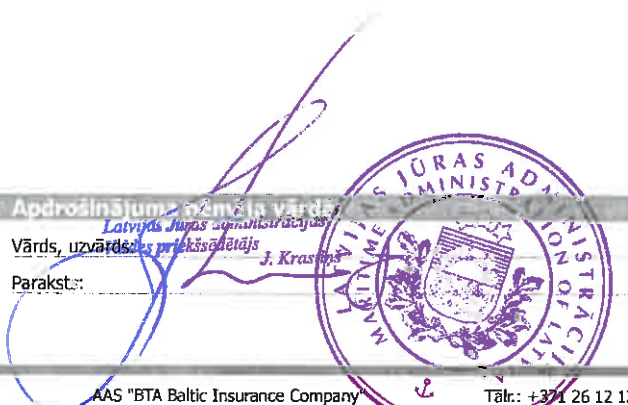
Paraksts:



Apdrošinājumaņēmēja vārdā:

Latvijas Jūras administrācijas priekšsēdētājs

Paraksts:



AAS "BTA Baltic Insurance Company
Vienotais Reģ. Nr. 40103840140
Sporta ielā: 11, Rīga, LV-1013, Latvija
e-pasts: bua@bta.lv

Tālrunis: +371 26 12 12 12
Fakss: +371 67025190
www.bta.lv

KUĢU APDROŠINĀŠANA

Polise



Nr.: LV18-02-10000217-2

Ipašie nosacījumi:

1. Apdrošināšanas noteikumi:
 - a) Londonas Apdrošinātāju institūta Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumi CL.280, kas stājušies spēkā 01.10.1983. (angl. Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.10.1983);
 - b) Starptautiskie navigācijas noteikumi CL.367, kas stājušies spēkā 01.11.2003. (angl. International Navigation Conditions CL.367 dd.01.11.2003.).
2. Pašriska nosacījumi:
 - a) Pašrisks tiek noteikts 500.00 EUR apmērā par katru apdrošināšanas gadījumu saskaņā ar Londonas Apdrošinātāju institūta Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumiem CL.280, kas stājušies spēkā 01.10.1983., 12.punktā (angl. Cl. 12 as per Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.10.1983);
 - b) Apdrošināšanas objekta pilnīgas/konstruktīvas bojāejas gadījumā pašrisks netiek piemērots.
3. No Londonas Apdrošinātāju institūta Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumiem CL.280, kas stājušies spēkā 01.10.1983. (angl. Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.10.1983) 8.punkts "3/4THS COLLISION LIABILITY" tiek izslēgts.
4. Apdrošināšanas līgums noslēgts saskaņā ar VAS "Latvijas Jūras administrācija" iepirkumu kuģošanas līdzekļu apdrošināšanai (id.Nr.JA2018/02 MIE).
5. Ir noteikts un starp apdrošināšanas līguma pusēm saskaņots, ka apdrošināšanas objekta apdrošinājuma summa ir fiksētā, paliek nemainīga visā polises darbības perioda laikā un netiek pakļauta zemapdrošināšanas/ virsapdrošināšanas principiem.
6. Apdrošināšanas aizsardzības segumā tiek iekļauts "Transportēšanas risks", t.i., apdrošināšanas objekta bojāšana, bojāeja vai zudums:
 - a) Iestājoties ceļu satiksmes negadījumam, tas ir, ceļu satiksmē vai citā vietā, kur iespējama autotransporta līdzekļa braukšana, notikusi sadursme ar citu transportlīdzekli, šķērslī, gājēju, dzīvnieku vai citu objektu, kā arī kustībā esoša autotransporta līdzekļa apgāšanās, krišana (no tilta u.tml.) vai nogrimšana, kā arī apdrošināšanas objekta bojāšana vai bojāeja, apdrošināšanas objektu uzkrājot uz speciālas piekaves, kas paredzēta Kuģošanas līdzekļu pārvadāšanai, vai nocelot no tās;
 - b) apdrošināšanas objektu izceļot no ūdens novietošanai uz speciālas piekaves, vai nolaižot ūdenī no speciālas piekaves.
7. Visi strīdi, kas rodas starp apdrošināšanas līguma pusēm, tiek risināti sarunu ceļā. Ja savstarpēja vienošanās netiek panākta, jebkurš strīds, domstarpība vai prasība, kas izriet no apdrošināšanas līguma, kas skar to vai tā pārkāpumu, izbeigšanu vai spēkā neesamību, tiks galīgi izšķirta Latvijas Republikas tiesā, Latvijas Republikā spēkā esošajos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, ja apdrošināšanas līgumā BTA un Apdrošinājumaņēmējs nav vienojušies par citu strīdu izskatīšanas kārtību.
8. Apdrošināšanas līguma neatņemama sastāvdaļa ir BTA Valdes apstiprinātie šī apdrošināšanas līguma noslēgšanas brīdī spēkā esošie BTA „Vispārējie apdrošināšanas noteikumi”, kuri ir atrodamā <http://www.bta.lv/noteikumi>.
9. Apdrošinājumaņēmējs ar savu parakstu apliecina, ka ar apdrošināšanas noteikumiem un arī šeit minētajiem individuālajiem nosacījumiem ir iepazinies, tie viņam pilnībā ir saprotami un pieņemami.

Līguma noslēgšanas datums, vieta: 30.05.2018., plkst.: 14:50, Rīga

BTA vārdā:

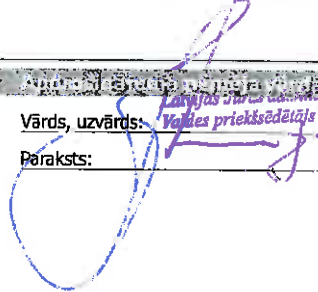
Vārds, uzvārds: INETA GĪRĢINŠONA

Paraksts:



Vārds, uzvārds: Valdes priekšsēdētājs J. Krastiņš

Paraksts:



2/2

1 NAVIGĀCIJA

- 1.1 Kuģis ir apdrošināts saskaņā ar šo apdrošināšanas līgumu visos gadījumos un tam ir tiesības burāt vai kuģot ar vai bez ločiem, veikt izmēģinājuma braucienus, kā arī palīdzēt un vilkt tauvā citus kuģus nelaimes gadījumā, bet tiek garantēts, ka Kuģis netiek vilkts tauvā, izņemot gadījumus, kad tas atbilst paražām, vai arī uz pirmo drošo ostu vai vietu, kad tam nepieciešama palīdzība, kā arī neuzņemas vilkšanu vai glābšanas pakalpojumus pēc kontrakta, par ko iepriekš vienojušies Apdrošinājumaņēmējs un/vai Īpašnieki un/vai Administrācija un/vai Fraktētājs. Šis pirmais pants neizslēdz parasto kuģošanu aiz velkoņa, kas saistīti ar iekraušanu un izkraušanu.
- 1.2 Gadījumā, kad kuģis tiek izmantots tirdzniecības operācijās, kas saistītas ar kravas iekraušanu vai izkraušanu citā kuģī, vai no tā (ja tas nav ostas vai piekrastes kuģis), pēc šiem apdrošināšanas noteikumiem, netiek atļūdzināti zaudējumi par atbildībā esošā Kuģa, jebkura cita kuģa bojāeju vai bojājumiem, kas radušies tādu iekraušanas vai izkraušanas operāciju rezultātā, ieskaitot piebraukšanu, atrašanos blakus un aizbraukšanu, izņemot gadījumus, kad Apdrošinātājiem ir iepriekš paziņots par paredzamo Kuģa iesaistīšanu tādās operācijās, un ir panākta vienošanās par jebkādam apdrošināšanas noteikumu izmaiņām un papildus prēmiju, ja viņi to pieprasa.
- 1.3 Gadījumā, kad Kuģis iet (ar vai bez kravas) ar nolūku (a) tikt likvidēts, vai (b) tikt pārdots, lai likvidētu, jebkāda zaudējumu atļūdzināšanu par Kuģa bojāeju vai bojājumiem aprobežojas ar Kuģa kā lūzņu vērtību bojāejas vai bojājumu gūšanas brīdī, izņemot gadījumus, kad Apdrošinātājiem ir iepriekš paziņots, un ir panākta vienošanās par jebkādam izmaiņām apdrošināšanas noteikumos, apdrošināšanas vērtībā un viņu pieprasītajā prēmijā. Nekas no šajā 1.3. pantā minētā neietekmē prasības, kas minētas 8. un/vai 11. pantā.

2 NEPĀRTRAUKTĪBA

Ja Kuģis šī apdrošināšanas līguma izbeigšanās brīdī atrodas jūrā vai cieš nelaimē, vai atrodas patvēruma ostā, vai iegājis starpostā, apdrošināšanas līgums tiek pagarināts līdz Kuģa ienākšanai gala ostā, maksājot proporcionālu ikmēneša prēmiju, ar noteikumu, ka par to tiek iepriekš paziņots Apdrošinātājiem.

3 RISKĀ IZMAIŅAS (GARANTĪJU LAUŠANAS GADĪJUMĀ)

Apdrošināšanas līgums paliek spēkā, ja ir kādas izmaiņas attiecībā uz kravu, tirdzniecību, vietu, vilkšanu tauvā, glābšanas pakalpojumiem vai kuģošanas laiku ar noteikumu, ja Apdrošinātājiem tiek nekavējoties paziņots par izmaiņām un ir panākta vienošanās par apdrošināšanas noteikumu maiņu un papildus prēmijas samaksu, ja Apdrošinātājs to pieprasa.

4 LĪGUMA IZBEIGŠANĀS

Šis 4. pants ir noteicošais, neatkarīgi no jebkādiem rakstītiem, drukātiem vai iespiestiem nosacījumiem šajā apdrošināšanas līgumā, kas ir pretrunā ar to.

Ja Apdrošinātāji nav rakstiski vienojušies par pretējo, šis apdrošināšanas līgums automātiski izbeidzas brīdī, kad:

- 4.1. tiek mainīta Kuģa Klasifikācijas Sabiedrība, vai arī tiek mainīta, apturēta, pārtraukta vai anulēta Kuģa Klases darbība, ar noteikumu, ka, ja Kuģis atrodas jūrā, tāda automātiska līguma izbeigšanās tiek atlikta līdz Kuģa ienākšanai nākošajā ostā;
- 4.2. notiek jebkādas izmaiņas, brīvprātīgas vai citādas, attiecībā uz karoga īpašnieku, pārņem jauna Administrācija, tiek iznomāts čarterā Kuģis bez komandas (bareboat), vai tiek pieprasītas tiesības uz Kuģi vai tā lietošanu, ar noteikumu, ka, ja uz Kuģa atrodas krava, un ja tas jau ir izgājis no iekraušanas ostas, vai arī ja atrodas jūrā ar balastu, tāda automātiska līguma izbeigšana, ja nepieciešams, var tikt atlikta, kamēr Kuģis turpina plānoto reisu līdz ierašanās brīdim pēdējā izkraušanas ostā, ja uz tā ir krava, vai arī gala ostā, ja tas iet ar balastu. Taču, ja tiek pieprasītas īpašuma vai lietošanas tiesības uz Kuģi bez iepriekšējas rakstiskas vienošanās izpildes no Apdrošinājumaņēmēja puses, tāda automātiska līguma izbeigšanās notiks 15 dienas pēc tāda pieprasījuma, neatkarīgi no tā, vai Kuģis ir jūrā vai ostā.

Proportcionāli dienām tiek atmaksāta prēmija, no kuras atskaitīti izdevumi.

5 PĀRRAKSTĪŠANA (CESĪJA)

Nekāda šī apdrošināšanas līguma, vai tiesību daļas tajā pārrakstīšana, vai naudas summās, kas būtu jāizmaksā, Apdrošinātājiem nav saistoša un no viņu puses netiek atzīta, ja Polise nav ierakstīta datēta piezīme par tādu līguma vai tiesību daļas tajā pārrakstīšanu, ko ar parakstu apliecinājis Apdrošinājumaņēmējs un tiesību (īpašuma) pārrakstītājs sekojošā pārrakstīšanas gadījumā, un ja Polise ar šādu indosamentu netiek iesniegta pirms jebkāda sekojošā zaudējumu atļūdzināšanas maksājuma vai prēmijas atmaksas izdarīšanas.

6 APDROŠINĀTIE RISKI (BĪSTAMIE NEGADĪJUMI)

- 6.1. Pēc šī apdrošināšanas līguma tiek atļūdzināti zaudējumi par apdrošinātā objekta bojāeju vai bojājumiem, ko izsauc:
- 6.1.1. bīstami negadījumi jūrās, upēs, ezeros vai citos kuģojamos ūdeņos;
- 6.1.2. ugunsgrēks, sprādziens;
- 6.1.3. vardarbīga laupīšana, ko izdarījušas Kuģim nepiederošas personas;
- 6.1.4. kravas izmešana avārijas briesmu gadījumā (jettison);
- 6.1.5. pirātu uzbrukums;
- 6.1.6. kodoliekārtu vai reaktoru avārija vai negadījums;
- 6.1.7. sadursme ar lidmašīnu vai tam līdzīgiem objektiem, vai no tiem kritošiem objektiem, sauszemes transporta līdzekļi, doku, vai ostas iekārtu vai ierīci;
- 6.1.8. zemestrīces, vulkāna izvirdumi vai zibens.
- 6.2. Pēc šī apdrošināšanas līguma tiek atļūdzināti zaudējumi par apdrošinātā objekta bojāeju vai bojājumiem, ko izsauc:
- 6.2.1. negadījumi, iekraujot, izkraujot vai pārvietojot kravu vai degvielu;
- 6.2.2. katlu plīšana, iekārtu lūšana vai jebkādi apsūpti defekti dzinējos vai korpusā;
- 6.2.3. kapteiņa, viņa palīgu, apkalpes locekļu vai loču nolaidība;
- 6.2.4. remontētāju vai fraktētāju nolaidība ar noteikumu, ka šie remontētāji vai fraktētāji nav Apdrošinājumaņēmēji pēc šī līguma;
- 6.2.5. kapteiņa, viņa palīgu vai apkalpes barātrija ar noteikumu, ka šī bojāeja vai bojājums nav Apdrošinājumaņēmēja, Īpašnieku vai Administrācijas neizdarības rezultāts.

Apdrošinājumaņēmējs

Apdrošinātājs

Ineta Girgensone

BTA Korporatīvo klientu departamenta
apdrošināšanas starpnieku darījumu
vadītājs

Londonas Apdrošinātāju institūta
Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumi CL.280 (01.10.1983.)
(Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.11.1985) (neoficiāls tulkojums no angļu valodas)

6.3. Kapteinis, viņa palīgi, apkalpe un loči nav uzskatāmi par Īpašniekiem 6.panta izpratnē, ja viņiem pieder Kuģa akcijas.

7 PIESĀRŅOJUMA BRIESMAS

Pēc šī apdrošināšanas līguma tiek atļūdzināti zaudējumi par Kuģa pilnīgu bojāeju vai bojājumiem, kas radušies valdības pilnvarotu pārstāvju rīcības rezultātā, lai novērstu vai samazinātu piesārņojumu vai tā draudus, kas radušies Kuģa bojājuma rezultātā, par ko pēc šī apdrošināšanas līguma atbild Apdrošinātājs ar noteikumu, ka valdības pārstāvju rīcība neizriet no Apdrošinājuma ņēmēja, Īpašnieku, Kuģa administrācijas atbilstošās rīcības trūkuma, kas vērsti uz piesārņojuma bīstamības vai draudu novēršanu, vai samazināšanu. Kapteinis, viņa palīgi, apkalpe un loči nav uzskatāmi par Īpašniekiem 7.panta izpratnē, ja viņiem pieder Kuģa akcijas.

8 3/4 CIVILTIESISKĀ ATBILDĪBA SADURSMES GADĪJUMĀ

8.1. Apdrošinātāji piekrit atļūdzināt Apdrošinājuma ņēmējam trīs ceturtdaļas no jebkuras summas vai summām, ko Apdrošinājuma ņēmējs samaksājis jebkurai citai personai vai personām, pamatojoties uz to, ka Apdrošinājuma ņēmējs kļuvis civiltiesiski atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem;

8.1.1. cita kuģa vai uz tā esošās mantas bojāeju vai bojājumiem,

8.1.2. cita kuģa vai uz tā esošās mantas aizskaršanu vai lietošanas spēju zudumu,

8.1.3. cita kuģa un uz tā esošās mantas kopējo avāriju, glābšanu, glābšanu pēc kontrakta, kur šāds maksājums no Apdrošinājuma ņēmēja puses ir sekas pēc šī līguma apdrošinātā Kuģa sadursmei ar citu kuģi.

8.2. Atļūdzība, ko nosaka 8.pants, tiek izmaksāta papildus atļūdzībai, ko garantē citi šī apdrošināšanas līguma punkti un tā tiek pakļauta šādiem nosacījumiem:

8.2.1. ja pēc šī apdrošināšanas līguma apdrošinātais Kuģis saduras ar citu kuģi un pie tā vainojami ir abi kuģi, tad gadījumā, ja vienam vai abiem kuģiem nerodas civiltiesiskās atbildības ierobežojumi pēc likuma, atbildība pēc šī 8.panta tiek aprēķināta pēc dalītās civiltiesiskās atbildības principa tā, attiecīgajiem Īpašniekiem būtu bijis jāsamaksā otrai pusei atļūdzību par zaudējumiem, ko viens otram ir nodarījuši, tādā proporcijā, kādu pienākas samaksāt, nosakot vienādas summas, vai summu, kas jāsamaksā Apdrošinājuma ņēmēja vai otras puses labā sadursmes rezultātā;

8.2.2. Apdrošinātāju pilnīgā civiltiesiskā atbildība pēc 8.1 un 8.2.panta nekādā gadījumā nepārsniedz viņu proporcionālo daļu no 3/4 no Kuģa apdrošināšanas vērtības, kas apdrošināts pēc šī līguma sadursmes gadījumiem.

8.3. Apdrošinātāji samaksā arī 3/4 no juridiskajiem izdevumiem, kas jāatļūdzina Apdrošinājuma ņēmējam, vai kurus Apdrošinājuma ņēmējs var būt spiests maksāt, apstrīdot civiltiesisko atbildību vai uzsākot tiesas prāvu, lai ierobežotu civiltiesisko atbildību, ar iepriekšēju rakstisku atļūjau no Apdrošinātāju puses.

IZŅĒMUMI

8.4. Tiek noteikts, ka šis 8. pants nekādā gadījumā neattiecas uz summu, ko Apdrošinājuma ņēmējs maksā par vai saistībā ar:

8.4.1. traucēkļu, kuģa atlieku, kravu vai citu priekšmetu aizvākšanu vai likvidēšanu,

8.4.2. jebkādu reālu vai personisko īpašumu vai lietu, izņemot citus kuģus vai mantas, kas ir uz citiem kuģiem,

8.4.3. apdrošinātā Kuģa kravu vai citu tā esošo īpašumu vai saistībām,

8.4.4. personu nāvi, ievainojumiem vai slimību,

8.4.5. jebkādu reālā vai personiskā īpašuma piesārņošanu vai saindēšanu (izņemot citus kuģus, ar kuriem apdrošinātais Kuģis cietis sadursmi, vai īpašumu, kas ir uz tiem kuģiem).

9 VIENAM ĪPAŠNIEKAM PIEDEROŠI KUĢI

Ja pēc šī līguma apdrošinātais Kuģis cieš sadursmē ar vai saņem glābšanas pakalpojumus no cita kuģa, kas pilnīgi vai daļēji pieder tiem pašiem Īpašniekiem, vai pakļauts tai pašai Administrācijai, tad Apdrošinājuma ņēmējam pēc šī apdrošināšanas līguma ir tādas pašas tiesības, kā būtu gadījumā, ja otrais kuģis pilnīgi piederētu Īpašniekiem, kas nav ieinteresēti šeit apdrošinātajā Kuģī, bet tādos gadījumos civiltiesiskā atbildība par sadursmi vai summa, kas jāmaksā par sniegtajiem pakalpojumiem, tiek nodota izskatīšanai vienam arbitram (šķīrētjiem), par ko vienojas Apdrošinātāji un Apdrošinājuma ņēmējs.

10 PAZIŅOJUMS PAR PRASĪBU UN TENDERIEM (PIEDĀVĀJUMIEM)

10.1. Iestājoties apdrošinājuma gadījumam, par to tiek paziņots Apdrošinātājiem pirms kuģa apskates izdarīšanas, un, ja Kuģis atrodas ārzemēs, arī tuvākajai Lloida aģentūrai, lai varētu nozīmēt ekspertu, kas pārstāv Apdrošinātājus, ja viņi to vēlas.

10.2. Apdrošinātājiem tiek dotas tiesības izlemt uz kuru ostu kuģis dosies ieešanai dokā vai remontam (faktiskie reisa papildizdevumi, kas radušies izpildot apdrošinātāja prasības, Apdrošinājuma ņēmējam tiek atļūdzināti), un tiek dotas veto tiesības, izvēloties remonta vietu vai firmu, kas veic remontu.

10.3. Apdrošinātāji var arī pieņemt tenderus vai pieprasīt turpmākos tenderus Kuģa remontam. Gadījumos, kad tāds tenders tiek saņemts un tas ir pieņemts ar Apdrošinātāja akceptu, pie apdrošināšanas vērtības tiek dota atļūde 30% gadā par laiku, kas zaudēts starp Apdrošinātāju pieprasīto ielūguma uz tendera izsūtīšanu un tendera pieņemšanu, ja šis laiks ir zaudēts tikai tendera izskatīšanas dēļ un ar noteikumu, ka tenders tiek pieņemts nekavējoties pēc Apdrošinātāja piekrišanas saņemšanas.

Pienākošais kredīts tiek dots pret augšminēto atļūdi par jebkurām summām, kas atgūtas attiecībā uz degvielu un krājumiem, kā arī kapteiņa, tā palīgu un apkalpes vai tās locekļu algām un uzturēšanu, ieskaitot summas, kas pienākas kopējas avārijas gadījumā un attiecībā uz summām, kas saņemtas no trešajām personām sakarā ar zaudējumiem par aizkavēšanu un/vai peļņas zaudēšanu un/vai ekspluatācijas izdevumiem laika periodā, ko sedz tendera maksājums vai kāda tā daļa.

Gadījumā, kad no Apdrošinātājiem nav saņemama cita atļūdzība par daļu no bojājuma novēršanas izmaksām, kā tikai noteikts pašrīks, atļūde tiek samazināta līdzīgā proporcijā.

10.4. Gadījumā, kad netiek ievēroti šī 10.panta noteikumi, no aprēķinātā zaudējuma prasības summas tiek atskaitīti 15%.

11 KOPĒJĀ AVĀRIJA UN GLĀBŠANA

11.1. Pēc šī apdrošināšanas līguma tiek segta Kuģa daļa glābšanā, glābšanas izdevumos un/vai kopējā avārijā, kas tiek samazināta, ievērojot nepilnu apdrošināšanas līgumu, bet Kuģa zaudēšanas gadījumā kopējā avārijā Apdrošinājuma ņēmējs var saņemt atļūdzību par visu zaudējumu, nepiedzenot vispirms tam pienākošos kontribūciju no citām pusēm.

Apdrošinājuma ņēmējs

Apdrošinātājs

Ineta Girgensone
BTA Korporatīvo Klientu departamenta
apdrošināšanas starpnieku darījumu
vadītājs

Londonas Apdrošinātāju institūta
Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumi CL.280 (01.10.1983.)
(Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.11.1985) (neoficiāls tulkojums no angļu valodas)

- 11.2. Zaudējumu aprēķināšana notiek saskaņā ar likumdošanu un praksi riska izbeigšanās vietā, tā, it kā fraktēšanas kontraktā nebūtu speciālu nosacījumu par to, bet tur, kur kontrakts to paredz, zaudējumu aprēķināšana notiek saskaņā ar Jorkas-Antverpenes noteikumiem.
- 11.3. Kad Kuģis iet ar balastu, ne pēc čarterā, tiek piemēroti Jorkas-Antverpenes noteikumi, 1974.gads (izņemot noteikumus XX un XXI), un reiss šajā nolūkā tiek turpināts no ostas vai galu atdošanas vietas līdz Kuģa pienākšanai pirmajā ostā vai vietā, kas nav osta, vai patvēruma vietā vai ostā, vai arī starpostā tikai bunkuru uzpildīšanai. Ja kādā no tādām starpostām vai vietām notiek atteikšanās no sākotnēji iecerētā kuģojuma, reiss tiek uzskatīts par izbeigtu.
- 11.4. Netiek pieļauta prasība pēc 11.panta, kur gūtie zaudējumi nav radušies, izvairoties no/vai sakarā ar izvairīšanos no kāda riska faktora, pret ko ir apdrošināts.

12 PAŠRISKS

- 12.1. Neviena prasība, iestājoties apdrošināšanas gadījumam attiecībā uz kādu no riska faktoriem, saskaņā ar šo apdrošināšanas līgumu, nav atļūdzināma, ja visu prasību kopums, summējot katru atsevišķu negadījumu vai notikumu (ieskaitot prasības pēc 8., 11. un 13. panta) nepārsniedz _____ un tādā gadījumā šī summa netiek atļūdzināta.

Neskatoties uz to, zaudējumi, kas radušies izdarot kuģa zemūdens daļas apskati pēc uzskriešanas uz sēkļa, ja tie ir nepieciešami un mērķtiecīgi izdevumi īpaši šim mērķim, tiek atļūdzināti pat ja nav konstatēti nekādi bojājumi. Šis 12.1 pants neattiecas uz prasību Kuģa pilnīgas vai konstruktīvas pilnīgas bojāejas gadījumā, vai, ja tāda prasība eksistē, uz jebkuru ar to saistītu prasību pēc 13.panta, kas izriet no tā paša negadījuma vai notikuma.

- 12.2. Prasības par zaudējumiem smagu laiku apstākļu dēļ, kas notiek viena reisa laikā starp divām blakus esošām ostām, tiek uzskatītas kā viena negadījuma rezultāts. Ja gadījumā tādi smagi laika apstākļi turpinās ilgāku laika periodu, ko šis apdrošināšanas līgums pilnībā nesedz, tad pašrisks, ko piemēro prasībai atļūdzināt zaudējumus, tiek aprēķināts kā augšminētā pašriskā daļa, ko izsaka attiecība starp dienu skaitu, kad smagi laika apstākļi iekrīt šajā apdrošinājumā segtajās dienās, un dienu skaitu, kad ir smagi laika apstākļi viena reisa laikā.

Izteiciens – „smagi laika apstākļi” šajā 12.2 pantā nozīmē ietver arī sadursmi ar peldošiem ledus gabaliem.

- 12.3. Atskaitot visus procentus, atļūdzība par jebkuru prasību, kas ir pakļauta augšminētajam pašriskam, tiek ieskaitīta Apdrošinātāju labā pilnībā, līdz summai, par kādu prasības summa, kuru nesamazina nekāda izmaksātā atļūdzība, pārsniedz augšminēto pašrisku.

- 12.4. Procenti, kas ietverti atļūdzībā, tiek sadalīti starp Apdrošinājumaņēmēju un Apdrošinātājiem, ņemot vērā summas, ko izmaksājuši Apdrošinātāji, un datumus, kad šie maksājumi izdarīti, neņemot vērā to, ka, ar papildus procentiem Apdrošinātāji var saņemt lielāku summu, nekā viņi ir samaksājuši.

13 APDROŠINĀJUMA ŅĒMĒJA PIENĀKUMI (zaudējumu samazināšana līdz minimumam)

- 13.1. Iestājoties apdrošināšanas gadījumam vai nelaimei, Apdrošinājumaņēmēja un tā kalpotāju pienākums ir veikt nepieciešamos un mērķtiecīgos pasākumus, lai novērstu vai samazinātu zaudējumu par kuru pienākas atļūdzība pēc šī apdrošināšanas līguma.

- 13.2. Saskaņā ar apakšminētajiem noteikumiem un 12. pantu, Apdrošinātāji segs izdevumus, kas radušies, Apdrošinājumaņēmējam, tā kalpotājiem un aģentiem, veicot nepieciešamos un mērķtiecīgos pasākumus. Kopējās avārijas, glābšanas izmaksas (izņemot pantā 13.5 minēto) un izmaksas sadursmes rezultātā saskaņā ar 13. pantu netiek atļūdzinātas.

- 13.3. Pasākumi, ko veic Apdrošinājumaņēmējs vai Apdrošinātāji, ar mērķi izglābt, aizsargāt un atgūt apdrošināto objektu, netiek uzskatīti kā brīvprātīga atteikšanās vai abandonments vai citādi ietekmēt vienas vai otras puses tiesības.

- 13.4. Kad iestājas apdrošināšanas gadījums, tad saskaņā ar šo, 13. pantu, civiltiesiskā atbildība pēc šī līguma nepārsniedz tādu izdevumu proporciju, kāda ir šeit apdrošinātajai summai attiecībā pret Kuģa vērtību, kas uzrādīta šeit, vai arī vesela Kuģa vērtībai notikuma brīdī, kas rada izdevumus, ja veselā vērtība pārsniedz šo vērtību. Tur, kur Apdrošinātāji ir atzinuši prasību par pilnīgu bojāeju, un īpašums, apdrošināts ar šo līgumu, ir izglābts, augšminētie nosacījumi nebūs spēkā, ja vien nepieciešamie un mērķtiecīgie izdevumi zaudējumu samazināšanai nepārsniedz izglābtās mantas vērtību, un tad attiecas tikai uz to izdevumu summu, kas pārsniedz šo vērtību.

- 13.5. Kad saskaņā ar šo apdrošināšanas līgumu tiek atzīta prasība par Kuģa pilnīgu bojāeju un ir nepieciešamie un mērķtiecīgie veiktie izdevumi, glābjot vai mēģinot glābt Kuģi un citus īpašumus, un nav nekādas naudas summas, vai arī, ja izdevumi pārsniedz šo summu, tad šis apdrošināšanas līgums nes savu proporcionālu izdevumu daļu, vai arī to izdevumu, kas pārsniedz ienākumus, kā tas varētu būt, tā kā var uzskatīt, ka Kuģis ir mērķtiecīgi veicis izdevumus: bet, ja Kuģis brīdī, kad negadījums rada zaudējumus, ir apdrošināts par mazāku nekā tā veselā vērtība, tad summa, kas atļūdzināma pēc šī panta, tiks samazināta proporcionāli nepilnīgai apdrošināšanai.

- 13.6. Summa, kas atgūstama pēc šī 13. panta ir papildinājums zaudējumam, kas citos gadījumos ir atgūstams, saskaņā ar šo apdrošināšanas līgumu, bet tas nekādos apstākļos hevar pārsniegt summu par kādu apdrošināts Kuģis šajā līgumā.

14 JAUNS VECĀ VIETĀ

Prasības atļūdzināmas, neizskaitot starpību starp jauno materiālu un remonta vērtību un veco vērtību.

15 KUĢA ZEMŪDENS DAĻAS VIRSMAS SAGATAVOŠANA (APSTRĀDE)

Nekādā gadījumā netiek atļūdzināta prasība attiecībā uz nokasīšanu, tīrīšanu ar smilšu strūklu un/vai cita veida Kuģa zemūdens daļas virsmas sagatavošanu vai krāsošanu izņemot sekojošos gadījumus:

Ineta Girgensone
BTA Korporatīvo klientu departamenta
apdrošināšanas starpnieku darījumu
vadītājs

Apdrošinājumaņēmējs

Apdrošinātājs

Londonas Apdrošinātāju institūta
Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumi CL.280 (01.10.1983.)
(Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.11.1985) (neoficiāls tulkojums no angļu valodas)

15.1. jaunu Kuģa zemūdens daļas plāksņu tīrīšanu ar smilšu strūklu un/vai cita virsmas apstrāde krastā un noklāšana ar gruntskrāsu;

15.2. tīrīšana ar smilšu strūklu un/vai citāda virsmas sagatavošana:

ar plāksnēm noklājamajam laukumam tieši blakus jebkurai atjaunotajai vai nomainītajai plāksnei, kas bojāta metināšanas un remonta laikā,

ar plāksnēm noklātie laukumi, kas bojāti veidojot plūdfinijas formu, vai nu uz vietas vai krastā.

15.3. gruntskrāsas/antikoroziīvā materiāla piegāde un pirmās kārtas uzklāšana augšminētajās, 15.1 un 15.2 vietās.

Tiek atmaksāta kā daļa no nepieciešamiem mērķtiecīgiem remonta izdevumiem Kuģa zemūdens daļas plāksņu atjaunošanai, kam bojājumus nodarījis kāds no apdrošinātajiem riska faktoriem.

16 ALGA UN UZTURĒŠANA

Netiek atļūdzināta nekāda prasība, izņemot kopējās avārijas gadījumā, par kapteiņa, viņa palīgu un apkalpes vai kāda no tās locekļu algām un uzturēšanu, izņemot izdevumus, kas radušies vienīgi nepieciešamas Kuģa pārdzišanas laikā no vienas ostas uz otru uz remontu, ko sedz Apdrošinātāji vai arī izmēģinājuma braucieniem vai arī kas saistīti ar remontu, un arī tad tiek atļūdzināti zaudējumi par algām un uzturēšanu tikai par laiku, ko Kuģis pavada ceļā.

17 MAKSA PAR PAKALPOJUMIEM

Pēc šī apdrošināšanas līguma nekādā gadījumā netiek atļūdzināta nekāda summa kā kompensācija Apdrošinājuma ņēmējam par patērēto laiku un pūlēm, lai iegūtu un piegādātu informāciju, vai arī kā komisijas nauda vai maksa par pakalpojumiem jebkuram menedžerim, aģentam, menedžeru, aģentu vai tamlīdzīgai kompānijai, kas veic pakalpojumus pēc Apdrošinājuma ņēmēja vai viņa pilnvarotas personas rīkojuma.

18 NEIZLABOTS BOJĀJUMS

18.1. Atļūdzības apjoms attiecībā uz prasību par neizlabotiem bojājumiem tiek aprēķināts atskaitot no Kuģa tirgus vērtības summu par amortizāciju un nolietošanās pakāpi uz apdrošināšanas līguma izbeigšanās brīdi, ja tās cēlonis ir tāds neizlabots bojājums, bet nepārsniedzot saprātīgas remonta izmaksas.

18.2. Apdrošinātāji nekādā gadījumā nav atbildīgi par neizlabotiem bojājumiem ja tiem seko pilnīga bojāeja (neatkarīgi no tā vai to sedz vai nesesd šis apdrošināšanas līgums), kas notiek šī līguma vai tā pagarinājuma darbības laikā.

18.3. Apdrošinātāji nav atbildīgi par neizlabotiem bojājumiem lielākā apjomā nekā apdrošinājuma vērtība šī līguma izbeigšanās brīdī.

19 KONSTRUKTĪVA PILNĪGA BOJĀEJA

19.1. Novērtējot, vai Kuģis ir cietis konstruktīvu pilnīgu bojāeju, par apdrošinājuma vērtību tiek uzskatīta remonta vērtība, un netiek ņemts vērā nekas attiecībā uz Kuģa vai vraka bojājumu vai salaušanas vērtību.

19.2. Saskaņā ar šo, nav atļūdzināma nekāda prasība par konstruktīvu pilnīgu bojāeju, balstoties uz Kuģa atjaunošanas un/vai remonta izmaksām, ja šīs izmaksas nepārsniedz apdrošinājuma vērtību. Izdarot šos aprēķinus, vērā tiek ņemtas tikai izmaksas, kas attiecas uz vienu atsevišķu negadījumu vai bojājumu virkni, kas radušies no viena un tā paša negadījuma.

20 ATTEIKŠANĀS NO FRAKTS

Pilnīgas vai konstruktīvas pilnīgas bojāejas gadījumā no Apdrošinātāja puses netiek atzīta prasība par frakti, neatkarīgi no tā vai ir vai nav paziņots par abandonmentu [(paskaidrojums: abandonments - īpašnieka atteikšanās no tiesībām uz apdrošināto kuģi un kravu Apdrošinātāja labā un pilnas apdrošinājuma summas saņemšanai pilnīgas vai pilnīgas konstruktīvas bojāejas gadījumā)].

21 ZAUDĒJUMU SEGŠANAS GARANTĪJAS

21.1. Ir atļūautas šādas papildus apdrošināšanas:

21.1.1. „Izdevumi, menedžeru komisijas nauda, peļņa vai Kuģa ar to dzinējiem pārsniedošā vai palielinātā vērtība.” Summa, kas nepārsniedz 25% no šeit uzrādītās vērtības.

21.1.2. „Frakts, frakts pēc čartera vai gaidāmā frakts, apdrošināta uz noteiktu laiku”: Summa, kas nepārsniedz 25% no šeit uzrādītās, mīnus jebkura apdrošinājuma summa, vienalga, kā formulēta, pēc 21.1.1.panta.

21.1.3. „Frakts vai noma, pēc kontraktiem uz reisu.” Summa, kas nepārsniedz kopējo bruto frakti vai nomu tekošajam braucienam ar kravu un nākošajam pēc kārtas braucienam ar kravu (tādam apdrošināšanas līgumam, ja nepieciešams, jāietver brauciens ar balastu sākumā un starp reisiem) plus apdrošināšanas izmaksas. Čarterreisa gadījumā, kur maksājumi tiek izdarīti vadoties no laika bāzes, apdrošināšanai atļūautā summa tiek aprēķināta novērtējot paredzamo reisa ilgumu, ko ierobežo šeit uzskaitītie divi braucieni ar kravu. Jāņem vērā jebkura summa, kas apdrošināta saskaņā ar 21.1.2.pantu, un apdrošināt var tikai to daļu, kas pārsniedz minēto, pie kam šī pārsniedošā summa tiek samazināta, kad frakts vai noma tiek dota avansā vai nopelnīta par kopējo apjomu, kas tā saņemts avansā vai nopelnīts.

21.1.4. „Paredzamā frakts, ja Kuģis iet ar balastu un ne pēc čartera”. Summa, kas nepārsniedz paredzamo kopējo bruto frakti uz nākošo braucienu ar kravu, un šī summa tiek saprātīgi aprēķināta, balstoties uz tekošo frakts lielumu apdrošināšanas laikā plus apdrošināšanas izmaksas. Jāņem vērā jebkura summa, kas apdrošināta pēc 21.1.2.panta un apdrošināt drīkst tikai summu, kas to pārsniedz.

21.1.5. „Laika čartera noma vai čartera noma uz vairākiem reisiem”. Summa, kas nepārsniedz 50% no kopējās nomas, kas tiks nopelnīta pēc čartera laika periodā, kas nepārsniedz 18 mēnešus. Jāņem vērā jebkura summa, kas apdrošināta pēc 21.1.2.panta un apdrošināt var tikai to summu, kas pārsniedz augšminēto, un šī pārsniedošā summa tiek samazināta, kad šī noma tiek saņemta avansā vai nopelnīta pēc čartera, par 50% no tādejādi avansā saņemta vai nopelnīta kopējā apjoma, taču apdrošinājuma summu nav jāsamazina, kamēr pēc 21.1.2. un 21.1.5.panta apdrošinātā kopsumma nepārsniedz 50% no kopējās nomas, ko vēl jānopelna pēc čartera. Apdrošināšanas līgums pēc šīs nodaļas var sākties čartera parakstīšanās brīdī.

21.1.6. „Prēmijas”. Summa, kas nepārsniedz visu apdrošināto interešu faktiskās prēmijas uz periodu, kas pārsniedz 12 mēnešus (atskaitot prēmijas, kas apdrošinātas pēc iepriekšējām nodaļām bet ieskaitot, ja nepieciešams, prēmiju vai aprēķināto iemaksu kādā klubā vai apdrošināšanā kara u.c. risku gadījumiem), proporcionāli samazinoties ik mēnesi.

Apdrošinājuma ņēmējs

Apdrošinātājs

Ineta Girgensone
BCA Korporatīvo klientu departamenta
apdrošināšanas starpnieku darījumu
vadītājs

Londonas Apdrošinātāju institūta
Kuģu korpusu apdrošināšanas noteikumi CL.280 (01.10.1983.)
(Institute Time Clauses Hulls CL.280 dd.01.11.1985) (neoficiāls tulkojums no angļu valodas)

- 21.1.7. „Prēmiju atmaksāšana”. Summa, kas nepārsniedz faktisko atmaksu, kas ir pieļaujama pēc jebkuras apdrošināšanas, bet kas nebūs atgūstama Kuģa pilnīgas bojāejas gadījumā vai nu apdrošināto risku, vai citu iemeslu dēļ.
- 21.1.8. „Apdrošināšana, neatkarīgi no apjoma”, pret jebkādiem riskiem, ko izslēdz zemāk minētie 23., 24., 25., un 26.pants.
- 21.2. Tiek garantēts, ka šī apdrošināšanas līguma darbības laikā nepastāv un nedarbojas Apdrošinājumaņēmēja, Īpašnieku, Administrācijas un Ķīlas kreditoru labā nekāds apdrošināšanas līgums attiecībā uz jebkādam interesēm, kas uzskaitītas augšminētajos 21.1.1. līdz 21.1.7.pantos, kas pārsniedz tur atļautos apjomus, un nekāds cits apdrošināšanas līgums, kurā ietverta Kuģa pilnīga bojāeja P.P.I., F.I.A., vai kas pakļaujas citiem līdzīgiem noteikumiem. Vienmēr tiek garantēts, ka šo garantiju laušana nedod Apdrošinātājiem nekādu aizstāvību pret prasību no Ķīlas kreditora puses, kas pieņēmis šo apdrošināšanas līgumu, nezinādams par tādu pārkāpumu.

22 KOMPENSĀCIJA PAR DĪKSTĀVI UN LĪGUMA ATCELŠANU

22.1. Paredzēta šāda kompensācija:

- 22.1.1. Proporcionāla ikmēneša neto atmaksu par katru neiesākušos mēnesi, ja šis apdrošināšanas līgums tiek atcelts pēc vienošanās.
- 22.1.2. Par katru periodu 30 dienas pēc kārtas, ko Kuģis pavadā dīkstāvē ostā vai speciālā dīkstāves laukumā ar noteikumu, ka šī osta vai laukums izvēlēts ar Apdrošinātāja akceptu (ar speciālam privilēģijām, kā atļauts turpmāk)
- (a) procenti neto, ja neatrodas remontā,
- (b) procenti neto, ja atrodas remontā.

Ja Kuģis tiek remontēts tikai tādu tā perioda daļu, par ko var pieprasīt kompensāciju, kompensācija tiek aprēķināta proporcionāli attiecīgajam dienu skaitam pēc (a) un (b).

22.2. VIENMĒR AR NOTEIKUMU, KA:

- 22.2.1. Kuģa pilnīga bojāeja, vai nu apdrošināto vai kādu citu risku dēļ, nav notikusi tajā laika periodā, ko sedz šis apdrošināšanas līgums vai tā pagarinājums,
- 22.2.2. nekādā gadījumā netiek maksāta kompensācija, ja Kuģis atrodas valējos vai neaizsargātos, vai ostā vai dīkstāves zonā, ko nav akceptējuši Apdrošinātāji, bet, ja Apdrošinātāji piekrit, ka tāda neakceptēta dīkstāves zona tiek atzīta par atrodošos viņiem pieņemamas ostas vai dīkstāves zonas tuvumā, dienas, kuras Kuģis ir pavadījis tādā neatzītā dīkstāves zonā, var pieskaitīt dienām atzītā ostā vai dīkstāves zonā, lai sanāktu 30 dienu pēc kārtas ilgs periods, un tiek izmaksāta kompensācija par to perioda daļu, ko Kuģis ir faktiski pavadījis atzītajā akceptētajā ostā vai dīkstāves zonā.
- 22.2.3. Iekraušanas vai izkraušanas operācijas vai kravas esamība uz Kuģa neatņem tiesības uz kompensāciju, taču nekāda kompensācija netiek izmaksāta par periodu, kura laikā Kuģis ir kalpojis kā noliktava kravas uzglabāšanai vai kā lihters.
- 22.2.4. Ja tiek izdarītas izmaiņas ikgadējā samaksā, tad attiecīgi tiek izmaksāta arī augšminēto kompensāciju lielums.
- 22.2.5. Ja pēc šī, 22.panta, pienākas kompensācija, pamatojoties uz 30 pēc kārtas nākošām dienām, kas iekrīt pēc kārtas esošos apdrošināšanas līgumos, kas attiecas uz vienu un to pašu Apdrošinājumaņēmēju, šis apdrošināšanas līgums garantē atbildību tikai par apjomu, kas aprēķināts proporcionāli perioda maksām 22.1.2 (a) un /vai 22.1.2.(b) pantam, par dienu skaitu, kas iekļaujas šī apdrošināšanas līguma periodā un attiecībā uz kuru ir faktiski piemērojama kompensācija. Tāds periods, kas sakrīt pēc Apdrošinājumaņēmēja vēlēšanās, turpināsies vai nu no Kuģa dīkstāves pirmās dienas, vai arī nepārtraukta 30 dienu perioda pirmās dienas, kā to paredz augšminētie 22.1.2. (a) vai (b) vai 22.2.2.panti.

Sekojošie panti ir sevišķi svarīgi un ir noteicošie pār visu, kas ir šajā apdrošināšanas līgumā un nav saskaņā ar to.

23 IZNĒMUMI KARA GADĪJUMOS

Šis apdrošināšanas līgums nekādā gadījumā neparedz civiltiesisko atbildību par zaudējumiem vai izdevumiem, ko radījuši:

23.1. karš, pilsoņu karš, revolūcija, sacelšanās, dumpis vai pilsoniskā cīņa, vai jebkāda naidīga rīcība no karojošās puses vai pret to;

23.2. saņemšana gūstā, sagrābšana, arests, ierobežošana vai aizturēšana (izņemot pirātu uzbrukumu un barātriju), un tā sekas vai mēģinājums,

23.3. pamestas mīnas, torpēdas, bumbas vai citi pamesti kara ieroči.

24 IZNĒMUMI STREIKA GADĪJUMOS

Šis apdrošināšanas līgums nekādā gadījumā neparedz civiltiesisko atbildību par zaudējumiem vai izdevumiem ko radījuši:

24.1. streikotāji, ieslēgušies strādnieki vai personas, kas piedalās darba nemieros, grautiņos vai pilsoņu nemieros;

24.2. jebkāds terorists vai jebkāda persona, kas rīkojas politisku motīvu dēļ.

25 IZNĒMUMI ĻAUNPRĀTĪGAS RĪCĪBAS GADĪJUMOS

Šis apdrošināšanas līgums nekādā gadījumā neparedz civiltiesisko atbildību par zaudējumiem vai izdevumiem ko radījuši:

25.1. spridzekļa detonācija;

25.2. jebkāds kaujas ierocis, un ko radījusi jebkāda persona, rīkojoties ļaunprātīgi vai politisku motīvu dēļ.

26 IZNĒMUMI KODOLIEROČU LIETOŠANAS GADĪJUMOS

Šis apdrošināšanas līgums nekādā gadījumā neparedz civiltiesisko atbildību par zaudējumiem vai izdevumiem kas radušies no jebkāda ieroča, kurā izmantota atoma vai kodola dalīšanās vai saplūšana vai cita līdzīga reakcija vai radioaktīvā enerģija vai vielas.

Ja tiek konstatētas pretrunas starp šo apdrošināšanas noteikumu tekstu angļu valodā un apdrošināšanas noteikumu tulkojumu latviešu valodā, prioritārs un pusēm saistošs ir apdrošināšanas noteikumu teksts angļu valodā.

Apdrošinājumaņēmējs

Apdrošinātājs

Ineta Girgenšone
BTA Korporatīvo klientu departamenta 5 / 5
apdrošināšanas starpnieku darījumu
vadītājs