

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 392/2009,

23. aprill 2009,

reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heakskiidetud ühisteksti,

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühise transpordipoliitika raames on vaja võtta lisameetmeid, et suurendada meretranspordi ohutust. Nimetatud meetmed peaksid hõlmama vastutuse eeskirju reisijatele tekitatud kahju eest, kuna on oluline tagada, et laevaõnnetusse sattunud reisijad saavad sobiva suurusega hüvitise.
- (2) Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni 2002. aasta protokoll võeti vastu 1. novembril 2002. aastal Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) egiidi all. Ühendus ja selle liikmesriigid on otsustamas kõnealuse protokolliga ühinemise või selle ratifitseerimise üle. Igal juhul peaks käesolevasse määrusesse inkorporeeritud kõnealuse protokolliga sätteid kohaldama ühenduse suhtes hiljemalt alates 31. detsembrist 2012.
- (3) 2002. aasta protokolliga muudetud reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni (edaspidi „Ateena konventsioon”) kohaldatakse ainult rahvusvahelise veo suhtes. Meretranspordi teenuste siseturul ei eristata riigisiseseid ja rahvusvahelisi vedusid ning seetõttu on asjakohane, et vastutuse tase ja olemus oleksid ühenduses ühesugused nii rahvusvahelise kui ka riigisisese veo puhul.
- (4) Ateena konventsiooniga ette nähtud kindlustusnõuete puhul tuleb võtta arvesse laevaomanike ja kindlustusseltside rahalisi vahendeid. Laevaomanikel peab olema võimalik täita neile kehtestatud kindlustusnõudeid majanduslikult vastuvõetaval viisil ning samuti tuleb arvesse võtta, eelkõige riigisiseseid veoteenuseid osutavate väikeste laevandusettevõtjate puhul, nende tegevuse hooajalist olemust. Seega tuleks käesolevas määruses kindlustusnõuete kehtestamisel arvesse võtta laevade eri klasse.
- (5) On asjakohane kohustada vedajat tegema ettemaksu reisija surma või isikukahju korral, seejuures ei tähenda ettemaks vastutuse tunnistamist.
- (6) Asjakohast teavet reisijatele antud õiguste kohta tuleks anda reisijatele enne nende reisi, või kui see on võimatu, siis hiljemalt väljumisel.
- (7) IMO juriidiline komitee võttis 19. oktoobril 2006. aastal vastu IMO reservatsiooni ja Ateena konventsiooni rakendamise suunised (edaspidi „IMO suunised”), et täpsustada mõningaid Ateena konventsiooniga, eelkõige näiteks terrorismiga seotud kahju hüvitamisega seonduvaid küsimusi. Seega saab IMO suuniseid pidada *lex specialis*’eks.
- (8) Käesoleva määrusega inkorporeeritakse osa IMO suuniseid ja muudetakse need siduvaks. Sel eesmärgil mõistetakse IMO suuniste sätetes, kus see esineb, eelkõige sõna „tuleks” all sõna „tuleb”.
- (9) Ateena konventsiooni sätteid (I lisa) ja IMO suuniseid (II lisa) tuleks tõlgendada ühenduse õigusaktide raames *mutatis mutandis*.

⁽¹⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.⁽²⁾ ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta arvamus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 562), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 190 E, 29.7.2008, lk 17), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

- (10) Käesoleva määrusega kehtestatud vastutuskorda tuleks järk-järgult laiendada nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)⁽¹⁾ artiklis 4 sätestatud eri klassidega hõlmatud laevade suhtes. Arvesse tuleks võtta mõju sõiduhindadele ning võimalust saada nõutud tasemel mõistliku hinnaga kindlustuskate, lähtudes samas poliitikaasuunast laiendada reisijate õigusi ning teatud laevaliikluse hooajalisest olemusest.
- (11) Ateena konventsiooni artiklitega 17 ja 17a hõlmatud küsimused kuuluvad ühenduse ainupädevusse üksnes niivõrd, kui need artiklid mõjutavad nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 44/2001 (kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades)⁽²⁾ kehtestatud eeskirju. Kui ühendus ühineb Ateena konventsiooniga, on kõnealused kaks sätet nimetatud ulatuses ühenduse õiguskorra osa.
- (12) Käesoleva määruse kohaldamisel tuleks väljendit „või on liikmesriigis registreeritud” tõlgendada selliselt, et laevapereta väljaprahtimise registreerimise süsteemi mõttes on lipuriik kas liikmesriik või Ateena konventsiooni osalisriik. Liikmesriigid ja komisjon peaksid võtma vajalikke samme, et kutsuda IMod üles töötama välja suuniseid laevapereta väljaprahtimise registreerimise süsteemi kohta.
- (13) Käesoleva määruse kohaldamisel ei tohiks mõiste „liikumisvarustus” tähendada ei pagasit ega sõidukeid Ateena konventsiooni artikli 8 tähenduses.
- (14) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused⁽³⁾.
- (15) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta käesolevat määrust, et inkorporeerida hilisemaid muudatusi käesoleva määrusega seotud rahvusvahelistes konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (16) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002⁽⁴⁾ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet
- peaks komisjoni abistama käesoleva määrusega kehtestatud eeskirjade toimimise eduaruande ettevalmistamisel ja koostamisel.
- (17) Meresõiduohutuse erinevate riskide kindlaksmääramisel ja juhtimisel on otsustav ja peamine roll siseriiklikel asutustel, eelkõige sadamate valdajatel.
- (18) Liikmesriigid on võtnud oma 9. oktoobri 2008. aasta avaldusega meresõiduohutuse kohta kindla kohustuse vältendada hiljemalt 1. jaanuariks 2012 oma nõusolekut järgida merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta rahvusvahelist konventsiooni, mida on muudetud 1996. aasta protokolliga. Liikmesriigid võivad kasutada kõnealuse konventsiooni artikli 15 lõikes 3a sätestatud võimalust määrata käesoleva määruse erisätetega reisijate suhtes kohaldatav vastutuse piirmäärade süsteem.
- (19) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt õnnetusjuhtumi korral meritsi vedajate ja nende reisijate õiguste suhtes kohaldatavate ühtsete eeskirjade loomist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning käesoleva määruse ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuse artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse ühenduse vastutuse ja kindlustuse kord reisijate meritsi veol vastavalt järgmistele asjakohastele sätetele:

a) 2002. aasta protokolliga muudetud reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni (edaspidi „Ateena konventsioon”) sätteid, mis esitatakse I lisas, ning

b) IMO reservatsioon ja IMO juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud Ateena konventsiooni rakendamise suunised (edaspidi „IMO suunised”), mis esitatakse II lisas.

⁽¹⁾ EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽⁴⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

2. Lisaks laiendatakse käesoleva määrusega kõnealuste sätete kohaldamisala ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt A- ja B-klassi kuuluvatel parvlaevadel reisijate merevedude suhtes ja sätestatakse teatavad täiendavad nõuded.

3. Hiljemalt 30. juuniks 2013 esitab komisjon vajadusel õigusloomega seotud ettepaneku, et laiendada muu hulgas käesoleva määruse kohaldamisala direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt C- ja D-klassi kuuluvate laevade suhtes.

Artikkel 2

Reguleerimisala

Käesolevat määrust kohaldatakse igasuguse rahvusvahelise veo suhtes Ateena konventsiooni artikli 1 punkti 9 tähenduses ja ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt A- ja B-klassi kuuluvate parvlaevade merevedude suhtes järgmistel juhtudel:

- a) laev sõidab liikmesriigi lipu all või on liikmesriigis registreeritud;
- b) veoleping on sõlmitud liikmesriigis või
- c) lähte- või sihtkoht on vastavalt veolepingule liikmesriigis.

Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada kõigi ühe liikmesriigi piires toimuvate merevedude suhtes.

Artikkel 3

Vastutus ja kindlustus

1. Vastutus reisijate, nende pagasi ja sõidukite suhtes ja kindlustust või muud rahalist tagatist käsitlevad eeskirjad on reguleeritud käesoleva määrusega ning I lisas esitatud Ateena konventsiooni artiklitega 1 ja 1a, artikli 2 lõikega 2, artiklitega 3 kuni 16, 18, 20 ja 21 ning II lisas esitatud IMO suuniste sätetega.

2. II lisas esitatud IMO suunised loetakse siduvateks.

Artikkel 4

Liikumisvahendite või muu erivarustusega seotud hüvitis

Liikumispuudega reisija poolt kasutatavate liikumisvahendite või muu erivarustuse kaotamiseks või kahjustumise korral on vedaja vastutus reguleeritud Ateena konventsiooni artikli 3 lõikega 3. Hüvitis vastab asjaomase varustuse asendusväärtusele või vajadusel parandamiskuludele.

Artikkel 5

Üldine vastutuse piirmäär

1. Käesoleva määrusega ei muudeta vedaja või tegeliku vedaja õigusi ega kohustusi, mis on sätestatud siseriiklike õigusaktidega, millega rakendatakse merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta rahvusvahelist konventsiooni, nagu seda on muudetud 1996. aasta protokolliga, sealhulgas kõnealuse konventsiooni võimalikke tulevasi muudatusi.

Juhul kui sellised kohaldamisele kuuluvad siseriiklikud õigusaktid puuduvad, reguleeritakse vedaja või tegeliku vedaja vastutust üksnes käesoleva määruse artikliga 3.

2. Nõuete suhtes, mis tulenevad reisija surma põhjustamisest või talle isikukahju tekitamisest mis tahes IMO suuniste punktis 2.2 osutatud riski tõttu, võivad vedaja ja tegelik vedaja piirata oma vastutust vastavalt käesoleva artikli lõikes 1 osutatud sätetele.

Artikkel 6

Ettemakse

1. Kui reisija surma või isikukahju põhjustas meresõidu ohtlik juhtum, teeb vedaja, kes viis tegelikult läbi kogu veo või osa sellest, mille jooksul toimus meresõidu ohtlik juhtum, 15 päeva jooksul alates hüvitise õigust omava isiku kindlakstegemisest ettemakse, mis katab viivitamatud majanduslikud vajadused proportsionaalselt kahju suurusega. Reisija surma korral ei ole makse vähem kui 21 000 eurot.

Käesolevat sätet kohaldatakse ka siis, kui vedaja asukoht on ühenduses.

2. Ettemakse ei tähenda vastutuse tunnustamist ning selle võib käesoleva määruse alusel makstavatest hilisematest summadest maha arvata. Tagasimaksmisele kuulub ettemakse üksnes Ateena konventsiooni artikli 3 lõikes 1 või artiklis 6 või IMO suuniste A liites ettenähtud juhtudel või kui ettemakse saanud isikul ei olnud õigust hüvitisele.

Artikkel 7

Reisijate teavitamine

Ilma et see piiraks reisikorraldajate kohustusi vastavalt nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiivile 90/314/EÜ (reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta),⁽¹⁾ tagab vedaja või tegelik vedaja, et reisijatele antakse asjakohast ja arusaadavat teavet nende õiguste kohta vastavalt käesolevale määrusele.

⁽¹⁾ EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59.

Kui veoleping on sõlmitud liikmesriigis, antakse kõnealust teavet kõigis müügikohtades, kaasa arvatud telefoni- ja internetimüügi puhul. Kui väljumiskoht on liikmesriigis, antakse teavet enne väljumist. Kõigil muudel juhtudel antakse teavet hiljemalt väljumisel. Selles ulatuses, milles vedaja või tegelik vedaja on andnud käesoleva artikli kohaselt nõutud teavet, ei ole teine kohustatud seda teavet andma. Teavet antakse kõige sobivamas vormis.

Käesoleva artikli kohase teavitamisnõude täitmise eesmärgil annab vedaja või tegelik vedaja reisijatele vähemalt selle teabe, mis sisaldub komisjoni poolt koostatud ja avalikustatud käesoleva määruse sätete kokkuvõttes.

Artikkel 8

Aruanded

Komisjon koostab hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva määruse kohaldamise kohta aruande, milles võetakse muu hulgas arvesse majanduse arengut ja arengusuundumusi rahvusvahelistel foorumitel.

Koos kõnealuse aruandega võib teha ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks või et ühendus esitaks ettepaneku asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel.

Artikkel 9

Muudatused

1. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, mis on seotud Ateena konventsiooni artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud piirmäärade muudatuste sisseviimisega, et võtta arvesse Ateena konventsiooni artikli 23 kohaselt vastu võetud otsuseid ja käesoleva määruse I lisa vastavaid kohandusi, võetakse vastu vastavalt käesoleva määruse artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Võttes arvesse mõju sõiduhindadele ja võimalust saada nõutud tasemel mõistliku hinnaga kindlustuskate ning lähtudes samas poliitikasuunast laiendada reisijate õigusi ning teatud laevaliikluse hooajalisest olemusest, võtab komisjon asjakohase mõjuhinnangu alusel hiljemalt 31. detsembriks 2016 vastu meetme, mis on seotud direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt B-klassi kuuluvate laevade suhtes I lisa sätestatud piirmääradega. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vä-

hemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt käesoleva määruse artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid ja mis on seotud II lisa esitatud IMO suuniste muudatuste sisseviimisega, võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 10

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002⁽¹⁾ asutatud laevade põhjustatud mere-reostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 11

Üleminekusätted

1. Üksnes ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt A-klassi kuuluvate parvlaevadega toimuvate mereve-dude suhtes võivad liikmesriigid käesoleva määruse kohaldamist edasi lükata kuni neljaks aastaks pärast selle kohaldamise kuupäeva.

2. Üksnes ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt B-klassi kuuluvate parvlaevadega toimuvate mereve-dude suhtes võivad liikmesriigid käesoleva määruse kohaldamist edasi lükata kuni 31. detsembrini 2018.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates Ateena konventsiooni jõustumise kuupäevast ühenduse jaoks, kuid igal juhul hiljemalt alates 31. detsembrist 2012.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

I LISA

KÄESOLEVA MÄÄRUSE KOHALDAMISEKS OLULISED REISIJATE JA NENDE PAGASI MEREVEO ATEENA KONVENTSIOONI ASJAKOHASED SÄTTED**(Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni ja konventsiooni 2002. aasta protokoll
konsolideeritud tekst)**

Artikkel 1

Mõisted

Käesolevas konventsioonis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) a) „vedaja” – isik, kellega või kelle nimel on sõlmitud veoleping, olenemata sellest, kas veo viib läbi tema või tegelik vedaja;
 - b) „tegelik vedaja” – muu isik kui vedaja, kes on laeva omanik, prahtija või operaator ja kes tegelikult viib läbi kogu veo või osa veost, ja
 - c) „vedaja, kes tegelikult viib läbi kogu või osa veost” – tegelik vedaja või vedaja sellises ulatuses, millises ta tegelikkuses vedu läbi viib;
- 2) „veoleping” – vedaja või vedaja nimel sõlmitud leping reisija ja tema pagasi mereveo kohta;
 - 3) „laev” – ainult merelaev, laevaks ei loeta õhkpadjal veesõidukit;
 - 4) „reisija” – laeval viibiv isik,
 - a) keda veetakse veolepingu alusel või
 - b) kes vedaja nõusolekul on saatjaks sõidukile või elusloomadele, mida veetakse konventsiooniga reguleerimata kaubaveolepingu alusel;
 - 5) „pagas” – ese või sõiduk, mida veetakse vastavalt veolepingule, välja arvatud:
 - a) esemed või sõidukid, mida veetakse vastavalt merekaubaveolepingule, konossementidele või muule peamiselt kauba-veoga seotud lepingule, ja
 - b) elusloomad;
 - 6) „käsipagas” – pagas, mis on reisija kajutis või muul viisil tema valduses, järelevalve või kontrolli all. Käsipagas hõlmab ka pagasit, mis on reisija sõidukis või sõidukil, välja arvatud käesoleva artikli lõike 8 ja artikli 8 kohaldamise korral;
 - 7) „pagasi kaotamine või pagasi kahjustumine” – varaline kahju, mis tuleneb pagasi reisijale mõistliku aja jooksul tagastamata jätmisest pärast selle laeva saabumist, mille pardal pagasit veeti või oleks tulnud vedada, välja arvatud töövaidluse tulemusena tekkinud viivitusest tekkinud kahju;
 - 8) „vedu” – hõlmab järgmisi ajavahemikke:
 - a) reisija ja tema käsipagasi suhtes ajavahemikku, mille jooksul reisija ja/või tema käsipagas on laeva pardal, samuti laevalemineku ja maalemineku aega, ning ajavahemikku, mille jooksul reisijat ja tema käsipagast transporditakse veeteed mööda maalt laevale või vastupidi, eeldusel et sellise transpordi maksumus sisaldub piletihinnas, või kui vedaja on andnud reisijate käsutusse sellel eesmärgil kasutatava abitranspordilaeva. Vedu ei hõlma siiski reisija suhtes ajavahemikku, mille kestel reisija on meresadama terminalis või vaksalis või kail või mis tahes muus sadamarajatistes;

- b) käsipagasi suhtes ka ajavahemikku, mille jooksul reisija on meresadama terminalis või vaksalis või kail või mis tahes muus sadamarajatises, kui pagasi on üle võtnud vedaja või tema teenistuses olev isik või agent ja seda ei ole uuesti reisijale tagastatud;
- c) pagasi suhtes, mis ei ole käsipagas, ajavahemikku alates hetkest, mil vedaja või tema teenistuses olev isik või agent võtab pagasi kaldal või laeva pardal üle, kuni hetkeni, mil vedaja või tema teenistuses olev isik või agent pagasi reisijale tagastab;
- 9) „rahvusvaheline vedu” – vedu, mille puhul lähtesadam ja sihtsadam asuvad vastavalt veolepingule eri riikides, või samas riigis juhul, kui vastavalt veolepingule või graafikujärgsele reisiplaanile on ette nähtud sissesõit vahesadamasse muus riigis;
- 10) „organisatsioon” – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon;
- 11) „peasekretär” – organisatsiooni peasekretär.

Artikkel 1a

Lisa

Käesoleva konventsiooni lisa moodustab konventsiooni lahutamatu osa.

Artikkel 2

Kohaldamine

1. [...] (*)
2. Olenemata käesoleva artikli lõikest 1, ei kohaldata käesolevat konventsiooni, kui reisijate või pagasi veole kohaldub mingi muu veoliigi rahvusvahelise konventsiooni sätete alusel tsiviilvastutus, juhul kui nimetatud sätete kohaldamine merevedudele on kohustuslik.

Artikkel 3

Vedaja vastutus

1. Vedaja vastutab kahju eest, mis tuleneb meresõidu ohtliku juhtumi tõttu reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest sellises ulatuses, mis kõnealuse reisija suhtes iga juhtumi korral ei ületa 250 000 arvestusühikut, kui vedaja ei tõesta, et ohtlik juhtum:
 - a) oli sõjategevuse, vaenu, kodusõja, vastuhaku või erandliku, vältimatu ja vääramatu olemusega loodusnähtuse tulemus või
 - b) oli täielikult põhjustatud kolmanda isiku tahtlikust tegevusest või tegevusetusest eesmärgiga põhjustada ohtlik juhtum.Kui kahju ületab eespool toodud piirmäär, on vedaja vastavas ulatuses täiendavalt vastutav, kui ta ei tõesta, et kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus ilma tema süü või hooletuseta.
2. Reisija surma või isikukahju tõttu tekkinud kahju eest, mida ei põhjustanud meresõidu ohtlik juhtum, on vedaja vastutav juhul, kui kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus vedaja süü või hooletuse tõttu. Süü või hooletuse tõendamise kohustus lasub hagejal.
3. Käsipagasi kaotamine või kahjustumise tagajärjel kannatatud kahju eest on vedaja vastutav juhul, kui kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus vedaja süü või hooletuse tõttu. Vedaja süüd või hooletust eeldatakse meresõidu ohtlik juhtumi poolt põhjustatud kahju puhul.
4. Pagasi, välja arvatud käsipagasi, kaotamine või kahjustumise tagajärjel kannatatud kahju eest on vedaja vastutav juhul, kui ta ei tõesta, et kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus ilma tema süü või hooletuseta.
5. Käesoleva artikli kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - a) „meresõidu ohtlik juhtum” – laevahukk, kaadumine, otsasõit või laeva madalikulesõit, plahvatus või tulekahju laevas või laeva defekt;
 - b) „vedaja süü või hooletus” – hõlmab töösuhte raames tegutsevate vedaja teenistuses olevate isikute süüd või hooletust;

(*) Ei korrata.

c) „laeva defekt” – igasugune alatalitus, rike või kohaldatavatele ohutuseeskirjadele mittevastavus ükskõik millises laeva osas või selle seadmetes, kui neid kasutatakse reisijate väljapääsemiseks, evakueerimiseks, laevale minemiseks ja laevalt tulemiseks; või kui neid kasutatakse käitamiseks, roolimiseks, ohutuks meresõiduks, sildumiseks, ankurdamiseks, kaile või ankurdamiskohta saabumiseks või sealt lahkumiseks või vigastuse kontrolli alla saamiseks vee sissevoolu korral; või kui neid kasutatakse päästevahendite veeskamiseks, ja

d) „kahju” – ei hõlma karistuseks või hoiatuseks määratud kahjuhüvitisi.

6. Vedaja vastutus käesoleva artikli alusel on seotud ainult nendest ohtlikest juhtumitest tekkinud kahjuga, mis tekkisid veo käigus. Veo käigus kahju põhjustanud ohtliku juhtumi esinemise ja kahju ulatuse tõendamise kohustus lasub hagejal.

7. Mitte miski käesolevas konventsioonis ei piira vedaja regressiõigust ühegi kolmanda isiku vastu või kaitset hooletuse tõttu tekkinud kahju eest käesoleva konventsiooni artikli 6 alusel. Mitte miski käesolevas artiklis ei piira mis tahes piirmäärade kehtestamise õigust käesoleva konventsiooni artikli 7 või 8 alusel.

8. Osalise süü või hooletuse eeldamine või osalisele tõendamiskohustuse panemine ei takista nimetatud osalise kasuks rääkivate tõendite arvessevõtmist.

Artikkel 4

Tegelik vedaja

1. Kui vedu või osa sellest on usaldatud tegelikule vedajale, vastutab vedaja sellest hoolimata kogu veo eest vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele. Lisaks kohaldatakse tegelikule vedajale tema teostatava veo ulatuses konventsioonist tulenevaid õigusi ja kohustusi.

2. Vedaja vastutab tegeliku vedaja läbiviidud veo puhul tegeliku vedaja ja nende tema teenistuses olevate isikute ja agentide tegude või tegevusetuse eest, kes on tegutsenud oma tööülesannete piires.

3. Mis tahes erikokkulepe, mille kohaselt vedaja võtab konventsioonist mittetulenevaid kohustusi või loobub konventsiooniga ettenähtud õigusest, mõjutab tegelikku vedajat üksnes juhul, kui ta on selleks väljendanud oma nõusolekut selgelt ja kirjalikult.

4. Kui vastutavad nii vedaja kui ka tegelik vedaja, on nende vastutus samas ulatuses ja solidaarne.

5. Käesolev artikkel ei välista ega piira regressiõigust vedaja ja tegeliku vedaja vahelises suhtes.

Artikkel 4a

Kohustuslik kindlustus

1. Kui reisijaid veetakse osalisriigis registreeritud laeva pardal, mis on litsentseeritud vedama rohkem kui kahteist reisijat, ning kohaldatakse käesolevat konventsiooni, peab vedajal, kes tegelikult viib läbi kogu või osa veost, olema kindlustus või muu rahaline tagatis, näiteks panga või samasuguse finantseerimisasutuse garantii, et katta reisijate surma ja isikukahju puudutav vastutus käesoleva konventsiooni alusel. Kohustusliku kindlustuse või muu rahalise tagatise piirmääraks on mitte vähem kui 250 000 arvestusühikut reisija kohta iga juhtumi korral.

2. Iga laevale väljastatakse pärast osalisriigi pädeva asutuse poolt löike 1 nõudmistele vastavuse kindlakstegemist tunnistus, mis tõendab kindlustuse või muu rahalise tagatise kehtivust vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele. Osalisriigis registreeritud laevale väljastab või kinnitab tunnistuse laeva registreerinud riigi pädev asutus; laevale, mis ei ole registreeritud üheski osalisriigis, võib tunnistuse väljastada või kinnitada mis tahes osalisriigi pädev asutus. Nimetatud tunnistus on käesoleva konventsiooni lisas sätestatud näidise vormis ning sisaldab järgmisi üksikasju:

a) laeva nimi, eraldusnumbrid või -tähed ja registreerimissadam;

- b) selle vedaja nimi ja peamine tegevuskoht, kes tegelikult viib läbi kogu veo või osa sellest;
- c) laeva IMO number;
- d) tagatise liik ja ajaline kehtivus;
- e) kindlustusandja või muu rahalise tagatise andnud isiku nimi ja peamine tegevuskoht ning vajaduse korral tegevuskoht, kus kindlustus või muu rahaline tagatis on sisse seatud, ja
- f) tunnistuse kehtivusaeg, mis ei tohi olla pikem kui kindlustuse või muu rahalise tagatise kehtivusaeg.
3. a) Osalisriik võib tunnistust väljastama volitada enda tunnustatud institutsiooni või organisatsiooni. Nimetatud institutsioon või organisatsioon teavitab nimetatud riiki iga tunnistuse väljastamisest. Igal juhul tagab osalisriik täielikult sel viisil väljastatud tunnistuste täielikkuse ja korrektsuse ning kohustub tagama selle kohustuse täitmiseks vajalikud abinõud.
- b) Osalisriik teatab peasekretärile:
- i) enda tunnustatud institutsioonile või organisatsioonile delegeeritud volituste erikohustused ja -tingimused;
 - ii) selliste volituste tagasivõtmisest ja
 - iii) kuupäeva, millest nimetatud volitus või sellise volituse tagasivõtmine kehtima hakkab.
- Delegeeritud volitused ei hakka kehtima enne kui kolm kuud pärast kuupäeva, millal nende kehtimahakkamisest teatati peasekretärile.
- c) Vastavalt käesolevale lõikele tunnistusi väljastama volitatud institutsioon või organisatsioon võib vähemalt nimetatud tunnistused tagasi võtta, kui ei täideta tingimusi, mille alusel need on väljastatud. Igal juhul teatab institutsioon või organisatsioon sellisest tagasivõtmisest riigile, mille nimel tunnistus välja anti.
4. Tunnistus on väljaandja riigi ametlikus keeles või keeltes. Kui kasutatav keel ei ole inglise, prantsuse ega hispaania keel, sisaldab tekst ka tõlget ühte nendesse keeltesse ning riigi vastava otsuse korral võib riigi ametliku keele ära jätta.
5. Tunnistust hoitakse laeva pardal ja selle koopia antakse hoiule asutusse, mis säilitab laevaregistri andmeid, või kui laev ei ole osalisriigis registreeritud, siis tunnistuse väljastanud või kinnitanud riigi asutuses.
6. Kindlustus või muu rahaline tagatis ei vasta käesoleva artikli nõuetele, kui see võib muul põhjusel peale tunnistuses sätestatud kindlustuse või tagatise kehtivusaja lõppemise lõppeda enne kolme kuu möödumist kuupäevast, millal selle lõppemise teade antakse lõikes 5 osutatud asutustele, välja arvatud siis, kui tunnistus on nimetatud asutustele üle antud või uus tunnistus väljastatud nimetatud ajavahemiku jooksul. Eespool toodud sätteid kohaldatakse samuti teiste muudatuste suhtes, mille tagajärjel kindlustus või muu rahaline tagatis enam ei vasta käesoleva artikli nõuetele.
7. Laevaregistri riik määrab käesoleva artikli sätete alusel kindlaks tunnistuse väljastamise ja kehtivuse tingimused.
8. Mitte midagi käesolevas konventsioonis ei tõlgendata kui takistust osalisriigile käesoleva konventsiooni kohaldamiseks tugineda teistelt riikidelt või organisatsioonilt või muudelt rahvusvahelistelt organisatsioonidelt saadud teabele kindlustuse või muu rahalise tagatise andjate majandusliku seisu kohta. Sellistel juhtudel ei vabastata nimetatud teabele tuginevat osalisriiki oma kohustustest tunnistuse väljastanud riigina.

9. Teised riigid aktsepteerivad käesoleva konventsiooni kohaldamiseks osalisriigi volituste alusel väljastatud või kinnitatud tunnistusi ning teised osalisriigid arvestavad neid tunnistusi samavõrd kehtivana kui nende endi väljastatud või kinnitatud tunnistusi, isegi kui need on väljastatud või kinnitatud osalisriigis registreerimata laeva suhtes. Osalisriik võib igal ajal paluda väljastava või kinnitava riigiga konsulteerimist, kui ta usub, et kindlustusertifikaadil nimetatud kindlustusandja või garant ei ole majanduslikult võimeline täitma käesoleva konventsiooniga temale pandud kohustusi.

10. Iga käesoleva artikli kohaselt kindlustuse või muu rahalise tagatisega kaetud hüvitisnõude võib esitada vahetult kindlustusandja või muu rahalise tagatise andnud isiku vastu. Sel juhul kohaldatakse lõikes 1 sätestatud summat kui kindlustusandja või muu rahalise tagatise andnud isiku vastutuse piirmäära, isegi kui vedajal või tegelikul vedajal ei ole õigust vastutuse piirmäära kehtestada. Kostja võib täiendavalt tugineda vastuväidetele (välja arvatud pankrot või likvideerimine), millele lõikes 1 osutatud vedajal oleks olnud õigus vastavalt käesolevale konventsioonile. Lisaks võib kostja tugineda vastuväitele, et kahju tulenes kindlustatu tahtlikust üleastumisest, kuid kostja ei saa tugineda ühelegi muule vastuväitele, millele tal oleks võinud olla õigus tugineda menetluses, mille kindlustatu on alustanud kostja vastu. Igal juhul on kostjal õigus nõuda vedaja ja tegeliku vedaja kaasamist menetlusse.

11. Kõik vastavalt lõikele 1 olemasoleva kindlustuse või muu rahalise tagatisega ettenähtud summad on kasutatavad ainult käesoleva konventsiooni alusel esitatud nõuete rahuldamiseks ja igasugused nimetatud summade väljamaksed peavad täitma kõik käesoleva konventsiooni alusel tulenevast vastutusest makstavad summad.

12. Osalisriik ei luba käitada oma lipu all sõitvat laeva, mille suhtes kohaldatakse käesolevat artiklit, kui lõigete 2 või 15 alusel ei ole väljastatud tunnistust.

13. Kui käesolevast artiklist ei tulene teisiti, tagab iga osalisriik oma siseriikliku seaduse alusel, et käesoleva konventsiooni kohaldamisel on kindlustus või muu rahaline tagatis lõikes 1 sätestatud ulatuses kehtiv iga laeva suhtes, mis on litsentseeritud vedama enam kui kahteist reisijat, olenemata registreerimise kohast, sisenemisest või lahkumisest tema territooriumil asuvast sadamast.

14. Olenemata lõike 5 sätetest võib osalisriik teatada peasekretärile, et lõike 13 kohaldamiseks ei nõuta laevadelt lõikega 2 ettenähtud tunnistuse kaasasolekut pardal või esitamist selle territooriumi sadamatesse saabumisel või sealt lahkumisel tingimusel, et tunnistuse väljastav osalisriik on teatanud peasekretärile, et ta säilitab andmeid elektroonilisel kujul, mis on kättesaadavad kõikidele osalisriikidele ning mis kinnitavad tunnistuse olemasolu ning võimaldavad osalisriikidel täita oma kohustusi lõike 13 alusel.

15. Kui osalisriigi omanduses oleval laeval ei ole kindlustust või muud rahalist tagatist, ei kohaldata sellise laeva suhtes käesoleva artikli sätteid, kuid laeval peab olema kaasas laevaregistri riigi pädeva asutuse väljastatud tunnistus, mis kinnitab, et laev on selle riigi omanduses ja vastutus on kaetud ettenähtud summa piires vastavalt lõikele 1. Selline tunnistus on võimalikult sarnane lõikes 2 määratud vormile.

Artikkel 5

Väärtasjad

Vedaja ei vastuta raha, väärtpaberite, kulla, hõbeesemete, väärirehete, kaunistuste, kunstiteoste või teiste väärtasjade kaotamiseks või kahjustumise eest, välja arvatud juhul, kui väärtasjad on hoiustatud vedaja juures kokkuleppe alusel, mille eesmärk on hoida neid kindlas kohas; sel juhul vastutab vedaja artikli 8 lõikega 3 ettenähtud piirmääraneni, välja arvatud juhul, kui vastavalt artikli 10 lõikele 1 on kokku lepitud kõrgem piirmäär.

Artikkel 6

Kaassüü

Kui vedaja tõendab, et reisija surm, reisijale tekitatud isikukahju või reisija pagasi kaotamine või selle kahjustumine tulenesid reisija kohustuse rikkumisest või hooletusest või kui reisija kohustuse rikkumine või hooletus aitas sellele kaasa, võib kohtumenetluse algatanud kohus vastavalt siseriikliku õiguse põhimõtetele vedaja täielikult või osaliselt vastutusest vabastada.

*Artikkel 7***Vastutuse piirmäär surma ja isikukahju eest**

1. Vedaja vastutus reisija surma põhjustamise või temale isikukahju tekitamise korral ei või artikli 3 kohaselt ületada 400 000 arvestusühikut reisija kohta iga juhtumi korral. Kui juhtumit läbivaatavas kohtus mõistetakse kahju hüvitis välja perioodiliste maksetena, ei või selliste maksete summaarse väärtuse ekvivalent ületada nimetatud piirmäära.
2. Osalisriik võib oma siseriikliku õiguse erisätetega määrata kõrgema kui lõikes 1 ettenähtud vastutuse piirmäära tingimusel, et olemasolev siseriiklik vastutuse piirmäär ei ole madalam lõikega 1 ettenähtud piirmäärast. Osalisriik, mis kasutab käesolevas lõikes sätestatud valikuvõimalust, teavitab peasekretäri vastuvõetud vastutuse piirmäärast või selle puudumisest.

*Artikkel 8***Pagasi ja sõidukite kaotsimineku või kahjustumisega seotud vastutuse piirmäär**

1. Vedaja vastutus käsipagasi kaotsimineku või kahjustumise eest ei või mingil juhul ületada 2 250 arvestusühikut reisija kohta ühe veo jooksul.
2. Vedaja vastutus sõidukite, sealhulgas kogu sõidukite sees või peal veetava pagasi kaotsimineku või kahjustumise eest ei või mingil juhul ületada 12 700 arvestusühikut sõiduki kohta ühe veo jooksul.
3. Vedaja vastutus sellise pagasi kaotsimineku või kahjustumise eest, mida ei ole nimetatud lõigetes 1 ja 2, ei või mingil juhul ületada 3 375 arvestusühikut ühe reisija kohta ühe veo jooksul.
4. Vedaja ja reisija võivad kokku leppida, et vedaja vastutuse korral nähakse ette reisija omavastutus, mis sõidukile tekitatud kahju korral ei või ületada 330 arvestusühikut ja muu pagasi kaotsimineku või kahjustumise korral 149 arvestusühikut reisija kohta; asjaomane summa arvatakse maha kaotsiminekest või kahjust.

*Artikkel 9***Arvestusühik ja konverteerimine**

1. Käesolevas konventsioonis nimetatud arvestusühik on Rahvusvahelise Valuutafondi määratletud arvestusühik (SDR). Artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 nimetatud summad konverteeritakse asjaga tegeleva kohtu riigi omavääringusse selle omavääringu väärtuse põhjal viitega arvestusühikule kohtuotsuse kuupäeval või poolte kokkulepitud kuupäeval. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmeks oleva osalisriigi omavääringu väärtus arvestusühiku suhtes arvutatakse vastavalt väärtuse määramise meetodile, mida Rahvusvaheline Valuutafond kõnealusel kuupäeval kasutab ülekannete ja muude tehingute suhtes. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmeskonda mittekuuluva osalisriigi omavääringu väärtus arvestusühikutes arvutatakse selle osalisriigi määratud viisil.
2. Sellest olenemata võib riik, kes ei ole Rahvusvahelise Valuutafondi liige ja kelle seadused ei luba lõike 1 sätete kohaldamist, käesoleva konventsiooni ratifitseerimise ja heakskiitmise või sellega ühinemise ajal või mis tahes ajal pärast seda deklareerida, et lõikes 1 osutatud arvestusühik võrdub 15 kuldfrangiga. Käesolevas lõikes osutatud kuldfrank vastab 65,5 milligrammile kullale mõõtmistäpsusega 900 tuhandikosa. Kuldfrangi omavääringusse konverteerimisel kohaldatakse asjaomase riigi seadust.
3. Lõike 1 viimases lauses nimetatud arvutamine ja lõikes 2 nimetatud meetodil konverteerimine tehakse sellisel viisil, et artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 nimetatud summade tegelik väärtus osalisriigi omavääringus väljendatuna oleks võimalikult samasugune nagu saadaks lõike 1 kolme esimese lause kohaldamisel. Osalisriigid teatavad vastavalt lõikes 1 käsitletud arvutusviisi või lõike 2 kohase konverteerimise tulemuse peasekretärile käesoleva konventsiooni ratifitseerimis-, heakskiitmise- või ühinemiskirja hoiule andes või juhul, kui üks neist on muutunud.

*Artikkel 10***Täiendavad sätted vastutuse piirmäärade kohta**

1. Vedaja ja reisija võivad sõnaselgelt ja kirjalikus vormis kokku leppida artiklitega 7 ja 8 ettenähtust kõrgemad vastutuse piirmäärad.
2. Kahjutasu ja õiguskulude intressid ei sisaldu artiklitega 7 ja 8 ettenähtud vastutuse piirmäärades.

*Artikkel 11***Vedaja teenistuses olevate isikute vastuväited ja piirmäärad**

Kui konventsiooni kohaselt hüvitamisele kuuluvast kahjust tulenev hagi esitatakse vedaja teenistuses oleva isiku või agendi või tegeliku vedaja vastu, on teenistuses oleval isikul või agendil õigus kasutada samu vastuväiteid ja vastutuse piirmäärasid, mida võib vastavalt konventsioonile kasutada vedaja või tegelik vedaja, juhul kui ta tõendab, et tegutses oma tööülesannete piires.

*Artikkel 12***Nõuete kogusumma**

1. Kui kohaldatakse artiklites 7 ja 8 sätestatud vastutuse piirmäärasid, kohaldatakse need reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest või tema pagasi kaotsiminekest või kahjustumisest tulenevate kahjude hüvitamise nõuete kogumi suhtes tervikuna.
2. Tegeliku vedaja läbiviidud veo korral ei või vedajalt, tegelikult vedajalt ning nende teenistuses olevatelt isikutelt ja agentidelt, kes tegutsesid oma tööülesannete piires, saadavate kahjuhüvitiste summad kokku ületada suurimat summat, mida saaks vastavalt konventsioonile välja mõista vedajalt või tegelikult vedajalt; ükski kõnealune isik ei saa siiski vastutada tema suhtes kohaldatavast piirmäärast suurema summa ulatuses.
3. Kui vedaja või tegeliku vedaja teenistuses oleval isikul või agendil või on vastavalt käesoleva konventsiooni artiklile 11 õigus kasutada artiklites 7 ja 8 sätestatud vastutuse piirmäärasid, ei või vedaja või, sõltuvalt olukorrast, tegeliku vedaja, ja nende teenistuses oleva isiku või agendi hüvitatavad kahjuhüvitiste summad kokku ületada neid piirmäärasid.

*Artikkel 13***Vastutuse piiramise õigusest ilmajäämine**

1. Vedajal ei ole õigust artiklitega 7 ja 8 ning artikli 10 lõikega 1 ettenähtud piirmääradest tulenevatele hüvedele, kui on tõendatud, et kahju tekkis vedaja tegevuse või tegevusetuse tagajärjel, mis pandi toime tahtlikult või hoolimatult ja teadmise, et selline kahju tõenäoliselt tekib.
2. Vedaja või tegeliku vedaja teenistuses oleval isikul või agendil ei ole õigust saada nimetatud piirmääradest tulenevaid hüvesid, kui on tõendatud, et kahju tekkis nimetatud teenistuses oleva isiku või agendi tegevuse või tegevusetuse tagajärjel, mis pandi toime tahtlikult või hoolimatult ja teadmise, et selline kahju tõenäoliselt tekib.

*Artikkel 14***Nõuete alus**

Reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest või pagasi kaotsiminekest või kahjustumisest tulenevat nõuet vedaja või tegeliku vedaja vastu võib esitada ainult vastavalt käesolevale konventsioonile.

*Artikkel 15***Teatis pagasi kaotsimineku või kahjustumise kohta**

1. Reisija esitab vedajale või tema esindajale kirjaliku teatise:
 - a) pagasi ilmse kahjustumise korral:
 - i) käsipagasi puhul enne reisija laevalt lahkumist või selle ajal;
 - ii) kogu muu pagasi puhul enne selle tagastamist või tagastamise ajal;

- b) pagasi kahjustumise korral, kui see ei ole ilmne, või pagasi kaotsimineku korral viieteistkümne päeva jooksul alates laevalt lahkumise või pagasi tagastamise kuupäevast või sellest ajast, kui nimetatud tagastamine oleks pidanud toimuma.
2. Kui reisija ei täida käesoleva artikli nõudeid, siis eeldatakse, kui ei tõendata vastupidist, et ta sai oma pagasi kätte kahjustusteta.
3. Kirjaliku teatist ei ole vaja esitada, kui pagasi seisund on selle kättesaamise ajal ühiselt üle vaadatud või kontrollitud.

Artikkel 16

Nõuete aegumise tähtajad

1. Reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest või pagasi kaotsiminekest või kahjustumisest tulevane kahju hüvitamise nõue aegub kahe aasta möödumisel.
2. Aegumistähtaega arvutatakse järgmiselt:
- a) isikukahju korral alates reisija maalemineku kuupäevast;
- b) veo ajal toimunud surmajuhtumi korral alates kuupäevast, mil reisija oleks pidanud maale minema, ja isikukahju korral, mis tekkis veo jooksul ja lõppes reisija surmaga pärast maaleminekut, alates surmakuupäevast, tingimusel et see tähtaeg ei ole pikem kui kolm aastat alates maalemineku kuupäevast;
- c) pagasi kaotuse või kahjustumise korral alates maalemineku kuupäevast või kuupäevast, mil maaleminek oleks pidanud toimuma, olenevalt sellest, milline kuupäev on hilisem.
3. Asjaga tegeleva kohtu õigusega reguleeritakse aegumistähtaja peatamise ja katkemise aluseid, kuid mitte mingil juhul ei saa käesoleva konventsiooni alusel hagi esitada pärast järgmiste ajavahemike möödumist:
- a) viis aastat alates reisija laevalt lahkumise kuupäevast või kuupäevast, mil laevalt lahkumine oleks pidanud toimuma, olenevalt sellest, kumb on hilisem või kui alapunktis b määratud tähtaeg on sellest varasem;
- b) kolm aastat alates kuupäevast, kui hageja sai teada või oleks eelduste kohaselt pidanud teada saama ohtliku juhtumiga põhjustatud vigastusest, kaotsiminekest või kahjustumisest.
4. Olenemata käesoleva artikli lõigetest 1, 2 ja 3 võib aegumistähtaega pikendada vedaja avaldusega või poolte kokkuleppel pärast hagi põhjuse tekkimist. Avaldus või kokkulepe peab olema kirjalik.

Artikkel 17

Pädev jurisdiktsioon (*)

Artikkel 17a

Tunnustamine ja täitmine (*)

Artikkel 18

Lepingutingimuste kehtetus

Enne reisija surma või talle isikukahju tekitamise või tema pagasi kaotsimineku või kahjustumise põhjustanud ohtliku juhtumi toimumist kokkulepitud lepingutingimus, millega vedaja vabastatakse vastutusest reisija ees või millega vähendatakse vedaja vastutuse määra võrreldes konventsioonis sätestatuga, välja arvatud artikli 8 lõikes 4 sätestatud juhul, ja mis tahes tingimus, mis muudaks vedajal või tegelikul vedajal lasuvat tõendamiskoormust või tähendaks artikli 17 lõikes 1 või 2 nimetatud valikuõiguse piiramist, on kehtetu, kuid selle sätte kehtetus ei muuda kehtetuks veolepingut, mille suhtes kohaldatakse jätkuvalt käesolevat konventsiooni.

(*) Ei korrata.

*Artikkel 20***Tuumakahju**

Konventsiooni alusel ei pea vastutama tuumaõnnetusest põhjustatud kahju eest:

- a) kui tuumaseadme käitaja vastutab sellise kahju eest vastavalt kolmandate isikute tuumaenergiaalast vastutust käsitleva 29. juuli 1960. aasta Pariisi konventsioonile, mida on muudetud 28. jaanuari 1964. aasta lisaprotokolliga, või tuumakahjustustega seotud tsiviilvastutust käsitleva 21. mai 1963. aasta Viini konventsioonile või nende ükskõik millisele jõusolevale muudatusele või protokollile, või
- b) kui tuumaseadme käitaja vastutab sellise kahju eest vastavalt siseriiklikule õigusele, millega nähakse ette vastutus nimetatud kahju eest, eeldusel et selline seadus on kahju kannatada võivate isikute suhtes sama soodne kui Pariisi või Viini konventsioon või nende ükskõik milline jõusolev muudatus või protokoll.

*Artikkel 21***Ametivõimude läbiviidavad äriotstarbelised veod**

Käesolevat konventsiooni kohaldatakse riikide või ametivõimude läbiviidavate äriotstarbeliste vedude suhtes, mille kohta on sõlmitud artikli 1 kohane veoleping.

[Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni 2002. aasta protokollid 22 ja 23]

*Artikkel 22***Läbivaatamine ja muutmine (*)***Artikkel 23***Piirmäärade muutmine**

1. Ilma et see piiraks artikli 22 sätete kohaldamist, kohaldatakse käesolevas artiklis esitatud erimenetlust ainult käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud piirmäärade muutmiseks.
2. Vähemalt poolte, kuid igal juhul mitte vähema kui kuue käesoleva protokollid osalisriigi taotlusel saadab peasekretär kõik käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud piirmäärade, sealhulgas mahaarvamiste muutmissetpanekud edasi kõikidele organisatsiooni liikmetele ja kõikidele osalisriikidele.
3. Iga eespool toodud viisil tehtud ja laialisaadetud muudatusettepanek esitatakse organisatsiooni juriidilisele komiteele (edaspidi „juriidiline komitee“) otsustamiseks hiljemalt kuus kuud pärast selle laialisaatmise kuupäeva.
4. Kõikidel käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni osalisriikidel, olenemata sellest, kas nad on organisatsiooni liikmed või mitte, on õigus osaleda juriidilise komitee menetluses muudatuste otsustamisel ja vastuvõtmisel.
5. Muudatused võtavad vastu kahe kolmandiku hääletamusega käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni osalisriigid, kes osalevad ja hääletavad lõikes 4 sätestatud viisil laiendatud juriidilises komitees, tingimusel et vähemalt pooled käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni osalisriikidest on hääletamise ajal kohal.
6. Piirmäärade muutmise ettepanekute käsitlemisel võtab juriidiline komitee arvesse ohtlikest juhtumitest tulenevaid kogemusi ja eelkõige kahjude summasid, muudatusi rahalistes väärtustes ning ettepannud muudatuse mõju kindlustuse maksumusele.

(*) Ei korrata.

7. a) Ühtegi käesoleva artikli alusel tehtavat piirmäärade muudatust ei otsustata enne, kui on möödunud viis aastat kuupäevast, mil käesolev protokoll avati allkirjastamiseks, ega enne, kui on möödunud viis aastat käesoleva artikli alusel tehtud eelmise muudatuse jõustumise kuupäevast.
- b) Ühtegi piirmäära ei suurendata nii, et see ületaks summat, mis vastab käesoleva protokolliga muudetud konventsiooniga kehtestatud piirmäärale, mida on suurendatud liitintressi alusel kuue protsendi võrra aasta kohta alates kuupäevast, mil käesolev protokoll avati allkirjastamiseks.
- c) Ühtegi piirmäära ei suurendata nii, et see ületaks summat, mis vastab käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni kehtestatud piirmäärale kolmekordselt.
8. Organisatsioon teavitab mis tahes vastavalt lõikele 5 vastuvõetud muudatusest kõiki osalisriike. Muudatus loetakse vastuvõetuks kaheksateistkümnne kuu möödumisel teavitamisest, välja arvatud juhul, kui vähemalt üks neljandik muudatuse heakskiitmise ajal osalisriigiks olnud riikidest teatab nimetatud ajavahemiku jooksul peasekretärile, et nad ei võta muudatust vastu, millisel juhul muudatus lükatakse tagasi ja ei jõustu.
9. Muudatus, mis loetakse vastuvõetuks vastavalt lõikele 8, jõustub kaheksateist kuud pärast selle vastuvõtmist.
10. Muudatus on kõikidele osalisriikidele siduv, kui nad ei denonsseeri käesolevat protokollit vastavalt artikli 21 lõigetele 1 ja 2 vähemalt kuus kuud enne muudatuse jõustumist. Nimetatud denonsseerimine jõustub muudatuse jõustumisel.
11. Kui muudatus on vastu võetud, kuid kaheksateistkümnnekuuline ajavahemik selle vastuvõtmiseks ei ole veel möödunud, on see muudatus jõustumisel selle ajavahemiku jooksul osalisriigiks saavale riigile siduv. Riigile, kes saab osalisriigiks pärast nimetatud ajavahemikku, on vastavalt lõikele 8 vastuvõetud muudatus siduv. Käesolevas lõikes osutatud juhtudel muutub muudatus riigile siduvaks, kui nimetatud muudatus jõustub või kui käesolev protokoll selle riigi jaoks jõustub, kui see toimub hiljem.
-

ATEENA KONVENTSIOONI LISA

KINDLUSTUSE VÕI MUU RAHALISE TAGATISE TUNNISTUS VASTUTUSE KOHTA REISIJATE SURMA JA ISIKUKAHJU KORRAL

Välja antud reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a sätete alusel.

Laeva nimi	Eraldusnumbrid või -tähed	Laeva IMO number	Registreerimissadam	Selle vedaja nimi ja peamise tegevuskohta täielik aadress, kes tegelikult teostab vedu

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis või muu rahaline tagatis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele.

Tagatise liik

Tagatise kehtivusaeg

Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress

Nimi

Aadress

Käesolev tunnistus kehtib kuni

Väljastanud või kinnitanud

(riigi täielik nimetus)

VÕI

Kui osalisriik kasutab artikli 4a lõiget 3, siis tuleb kasutada järgmist teksti:

Käesoleva tunnistuse on

(riigi täielik nimetus)valitsuse nimel väljastanud

.....
Koht Kuupäev

.....
(Tunnistuse väljastanud või kinnitanud ametniku allkiri ja ametinimetus)

Selgitavad märkused:

1. Soovi korral võib riigi nimetus sisaldada viidet selle riigi pädevale ametiasutusele, kus tõend välja anti.
2. Kui tagatise kogusumma on pärit enam kui ühest allikast, näidatakse neist igatühe summa.
3. Kui tagatis esitatakse mitmes eri vormis, tuleb need nummerdada.
4. Märge „Tagatise kehtivusaeg” peab sisaldama tagatise jõustumise kuupäeva.
5. Märge „Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress” peab sisaldama kindlustusandja(te) ja käendaja(te) peamist tegevuskohta. Vajadusel märgitakse tegevuskoht, kus kindlustus või muu tagatis anti.

II LISA

Väljavõtte rahvusvahelise mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud IMO reservatsioonist ja Ateena konventsiooni rakendamise suunistest**IMO RESERVATSIOON JA ATEENA KONVENTSIOONI RAKENDAMISE SUUNISED****Reservatsioon**

1. Ateena konventsioon tuleks ratifitseerida järgmise reservatsiooni või samatoimelise deklaratsiooniga:

„[1.1] Reservatsioon seoses ... valitsuse poolt reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni (edaspidi „konventsioon”) ratifitseerimisega

Vedajate jne vastutuse piiramine

[1.2] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub piirama võimalikku vastutust konventsiooni artikli 3 lõike 1 või 2 alusel seoses reisija surma põhjustamise või tekitatud isikukahjuga, mille on põhjustanud mis tahes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punktis 2.2 osutatud risk, madalamaga järgmistest piirmääradest:

— 250 000 arvestusühikut iga reisija kohta iga juhtumi korral

või

— 340 miljonit arvestusühikut kogu laeva kohta iga juhtumi korral.

[1.3] Lisaks jätab ... valitsus endale õiguse ja kohustub kohaldama sellise vastutuse suhtes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punkte 2.1.1 ja 2.2.2 *mutatis mutandis*.

[1.4] Samamoodi piiratakse tegeliku vedaja vastutust konventsiooni artikli 4 alusel, vedaja või tegeliku vedaja teenistuses olevate isikute ja agentide vastutust konventsiooni artikli 11 alusel ja kahjuhüvitiste kogusummasid konventsiooni artikli 12 alusel.

[1.5] Punktist 1.2 tulenevat reservatsiooni ja kohustust kohaldatakse olenemata vastutuse alusest vastavalt artikli 3 lõigetele 1 või 3 ja olenemata mis tahes vastupidistest nõuetest konventsiooni artiklis 4 või 7; kuid sellegipoolest ei mõjuta kõnealune reservatsioon ja kohustus artiklite 10 ja 13 toimimist.

Kohustuslik kindlustus ja kindlustusandjate vastutuse piiramine

[1.6] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub piirama artikli 4a lõike 1 kohast nõuet omada kindlustust või muud rahalist tagatist reisija surma põhjustamise või tekitatud isikukahju korral, mille põhjustas mis tahes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punktis 2.2 osutatud risk, madalamaga järgmistest piirmääradest:

— 250 000 arvestusühikut iga reisija kohta iga juhtumi korral

või

— 340 miljonit arvestusühikut kogu laeva kohta iga juhtumi korral.

[1.7] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub piirama kindlustusandja või finantstagatise andja vastutust artikli 4a lõike 10 alusel reisija surma põhjustamise või tekitatud isikukahju korral, mille põhjustas mis tahes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punktis 2.2 osutatud risk, kehtestades kindlustuse või muu rahalise tagatise maksimummäära, mida vedaja on kohustatud omama käesoleva reservatsiooni punkti 1.6 alusel.

[1.8] ... valitsus jätab endale samuti õiguse ja kohustub kohaldama Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniseid, sealhulgas suuniste punktides 2.1 ja 2.2 osutatud tingimusi kõigi konventsiooni kohaste kohustuslike kindlustuste suhtes.

- [1.9] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub vabastama kindlustusandja või finantstagatise andja artikli 4a lõike 1 alusel mis tahes vastutusest, mille suhtes ta ei ole vastutust võtnud.

Tunnistus

- [1.10] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub vastavalt konventsiooni artikli 4a lõikele 2 välja andma kindlustustunnistuse, et:

- kajastada vastutuse piiramist ja punktides 1.2, 1.6, 1.7 ja 1.9 osutatud kindlustuskaitse nõudeid ja
- hõlmata muud piirangud, nõuded ja erandid, mida ta peab tunnistuse väljastamise ajal kindlustusturu tingimusi arvestades vajalikuks.

- [1.11] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub tunnustama teiste osalisriikide poolt samalaadse reservatsiooni kohaselt väljastatud kindlustustunnistusi.

- [1.12] Kõik sellised piirangud, nõuded ja erandid on selgelt kajastatud konventsiooni artikli 4a lõike 2 alusel välja antud või kinnitatud tunnistel.

Reservatsiooni ja Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste vaheline seos

- [1.13] Ühtsuse tagamiseks kasutatakse käesoleva reservatsiooniga säilitatud õigusi Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniseid või selle võimalikke muudatusi silmas pidades. Kui Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidiline komitee on heaks kiitnud ettepaneku muuta Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniseid, kohaldatakse kõnealuseid muudatusi alates komitee poolt määratud kuupäevast. See ei piira rahvusvahelise õiguse norme seoses riigi õigusega võtta oma reservatsioon tagasi või seda muuta."

Suunised

2. Kindlustusturu praeguses olukorras peaksid osalisriigid väljastama kindlustustunnistusi põhimõttel, et üks kindlustusandja katab sõjalised ja teine mittesõjalised riskid. Iga kindlustusandja peaks vastutama üksnes oma osa eest. Tuleks kohaldada järgmisi eeskirju (osutatud tingimused on sätestatud A liites):

- 2.1. Nii sõjalise kui mittesõjalise kindlustuse suhtes võib kohaldada järgmiseid tingimusi:

2.1.1. Instituudi tingimus, millega välistatakse radioaktiivne saastatus, ning keemia-, bioloogilised, biokeemilised ja elektromagnetilised relvad (tingimus nr 370);

2.1.2. Instituudi tingimus, millega välistatakse küberrünnak (tingimus nr 380);

2.1.3. Vastavalt käesolevate suunistega muudetud konventsioonile kohustusliku rahalise tagatise andnud isiku vastuväited ja piirmäärad, eelkõige 250 000 arvestusühikut reisija kohta iga juhtumi korral;

2.1.4. Lisatingimus, et kindlustus katab vastutuse üksnes käesolevate suunistega muudetud konventsiooni alusel; ja

2.1.5. Lisatingimus, et mis tahes konventsiooni alusel tasutud summasid kasutatakse vedaja ja/või tema kindlustusandja täitmata võlakohustuse vähendamiseks vastavalt konventsiooni artiklile 4a, isegi kui need ei ole makstud või neid ei ole nõutud asjaomastelt sõjakindlustusandjatel või mittesõjakindlustusandjatel.

2.2. Sõjakindlustus katab võimaliku vastutuse reisija surma või isikukahju tõttu tekkinud kahju eest, mille on põhjustanud:

- sõda, kodusõda, revolutsioon, ülestõus, vastuhakk või nende põhjustatud tsiviilkonflikt või mis tahes vaenulik tegevus sõdiva riigi poolt või vastu;
- vangistamine, arestimine, kinnipidamine, vabaduse tõkestamine või vahistamine ning nendest tulenevad tagajärjed või mis tahes nende katsed;
- mahajäetud miinid, torpeedod, pommid või muud majajäetud sõjarelvad;
- mis tahes terroristi või isiku kuritahtlik või poliitiliselt ajendatud tegu ning igasugune tegevus mis tahes sellise riski ennetamiseks või tõrjumiseks;
- konfiskeerimine ja sundvõõrandamine

ning mille suhtes võidakse kohaldada järgmiseid erandeid, piiranguid ja nõudeid:

2.2.1. *Kindlustuskaitse automaatne lõppemine ja sõjaliste riskide välistamise tingimus*

2.2.2. Kui reisijate nõuete hüvitamise kogusumma ületab 340 miljonit arvestusühikut kogu laeva kohta iga juhtumi korral, võib vedaja kehtestada oma vastutuse piirmääraks 340 miljonit arvestusühikut, tingimusel et:

- kõnealune summa tuleks jagada hagejate vahel võrdeliselt nende tõendatud nõuete summadega;
- kõnealuse summa võib jagada ühes või mitmes jaos jagamise ajal teada olevatele hagejatele ja
- kõnealuse summa võib jagada kindlustusandja, kohus või muu pädev asutus, kelle poole on pöördunud mis tahes osalisriigi kindlustusandja, kus hagi seoses kindlustuse poolt väidetavalt kaetud nõuetega esitati.

2.2.3. 30päevane etteteatamistähtaeg juhtudel, mis ei ole hõlmatud punktiga 2.2.1.

2.3. Mittesõjaline kindlustus peaks hõlmama kõik kohustusliku kindlustusega kaetud riskid, välja arvatud punktis 2.2 loetletud riskid, sõltumata sellest, kas nende suhtes kohaldatakse punktides 2.1 ja 2.2 sätestatud erandeid, piiranguid või nõudeid.

3. Käesolevaid suuniseid kajastavad kindlustusandjate kohustused (nn sinised kaardid) ja kindlustussertifikaadi näidised on esitatud B liites.

A LIIDE

Suunistes 2.1.1, 2.1.2 ja 2.2.1 osutatud tingimused

Instituudi tingimus, millega välistatakse radioaktiivne saastatus, keemia-, bioloogilised, biokeemilised ja elektromagnetilised relvad (tingimus nr 370, 10.11.2003)

Kõnealune tingimus on ülimuslik ning see tühistab käesoleva kindlustuse kõik sätted, mis ei ole selle tingimusega kooskõlas

1. Mingil juhul ei kata käesolev kindlustus kahju tekkimisest tulenevat vastutust, mille põhjustasid otseselt või kaudselt või mille tekkimisele aitasid kaasa:
 - 1.1. mis tahes tuumkütusest või radioaktiivsetest jäätmetest või tuumkütuse põletamisest tulenev ioniseeriv kiirgus või radioaktiivne saastatus;
 - 1.2. mis tahes tuumaseadme, tuumareaktori või muu tuumaagregaadi või -koostisosa radioaktiivsed, toksilised, plahvatusohtlikud või muud kahjulikud või saastavad omadused;
 - 1.3. mis tahes aatomi- või tuumakiirgust ja/või tuumasünteesi või muud sama toimega reaktsiooni või radioaktiivset jõudu või ainet kasutatav relv või vahend;
 - 1.4. mis tahes radioaktiivse aine radioaktiivsus, toksilisus, plahvatusohtlikkus või muud kahjulikud või saastavad omadused; käesolevas osatingimuses ette nähtud välistamine ei laiene radioaktiivsetele isotoopidele, välja arvatud tuumkütus, kui selliseid isotoope valmistatakse, veetakse, hoitakse või kasutatakse kaubanduslikel, põllumajanduslikel, meditsiinilistel, teaduslikel või muudel sarnastel rahumeelsetel eesmärkidel;
 - 1.5. mis tahes keemia-, bioloogiline, biokeemiline või elektromagnetiline relv.

Instituudi tingimus, millega välistatakse küberrünnak (tingimus nr 380, 10.11.2003)

1. Vastavalt lõikele 2 ei kata käesolev kindlustus mingil juhul kahju tekkimisest tulenevat vastutust või kulusid, mille põhjustasid otseselt või kaudselt või mille tekkimisele aitasid kaasa mis tahes arvuti, arvutisüsteemi, arvuti tarkvara-programmi, pahatahtliku koodi, arvutiviiruse või protsessi või mis tahes muu elektroonilise süsteemi kui kahju põhjustamise vahendi kasutamisest või toimimisest.
2. Kui kõnealust tingimust kohaldatakse kindlustuspoliisi suhtes, mis katavad sõjalised riskid, kodusõja, revolutsiooni, ülestõusu, vastuhaku või nende põhjustatud tsiviilkonflikti või mis tahes vaenuliku tegevuse sõdiva riigi poolt või vastu või terrorismi või mis tahes isiku poliitiliselt ajendatud tegevuse, ei välista lõige 1 kahju (mis vastasel korral oleks olnud kaetud), mis tekkis mis tahes arvuti, arvutisüsteemi või arvuti tarkvaraprogrammi või mis tahes elektroonilise süsteemi kasutamisest mis tahes relva või raketi käivitamis- ja/või juhtimissüsteemis ja/või väljalaskemehhanismis.

Kindlustuskaitse automaatne lõppemine ja sõjaliste riskide välistamine

- 1.1. Kindlustuskaitse automaatne lõppemine

Sõltumata tühistamise teate edastamisest LÕPEB kindlustuskaitse AUTOMAATSELT

- 1.1.1. sõja puhkemisel (sõltumata sõja kuulutamisest) mis tahes järgmiste riikide vahel: Ühendkuningriik, Ameerika Ühendriigid, Prantsusmaa, Vene Föderatsioon, Hiina Rahvavabariik;
- 1.1.2. mis tahes laeva suhtes, millega seoses kindlustus on antud, kui kõnealune laev on rekvireeritud omandiõiguse teostamiseks või kasutamiseks.

- 1.2. Viie suurvõimu vaheline sõda

Käesolev kindlustus välistab

- 1.2.1. kahju tekkimisest tuleneva vastutuse või kulud, mis tulenevad sõja puhkemisest (sõltumata sõja kuulutamisest) mis tahes järgmiste riikide vahel: Ühendkuningriik, Ameerika Ühendriigid, Prantsusmaa, Vene Föderatsioon, Hiina Rahvavabariik;
- 1.2.2. rekvireerimine omandiõiguse teostamiseks või kasutamiseks.

B LIIDE

I. Suunises 3 osutatud kindlustusandjate kohustuste (nn siniste kaartide) näidised

Sõjakindlustusandja poolt väljaantud sinine kaart

Tunnistus on välja antud, et tõendada kindlustuse olemasolu vastavalt reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artiklile 4a.

Laeva nimi:

Laeva IMO number:

Registreerimissadam:

Omaniku nimi ja aadress:

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele, arvestades kõigi konventsioonis ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud rakendamissuunistes kohustusliku sõjakindlustuse puhul lubatud erandite ja piirangutega, sealhulgas eelkõige järgmiste tingimustega: [Siin võib soovitud ulatuses viidata konventsiooni ja suuniste tekstile koos liidetega]

Kindlustusperiood alates: 20. veebruar 2007

kuni: 20. veebruar 2008

Tingimusel, et kindlustusandja võib käesoleva tunnistuse tühistada, teatades sellest eespool nimetatud isikule kirjalikult 30 päeva ette, lõpeb kindlustusandja vastutus etteteatamistähtaja möödumisel, kuid üksnes sellest hiljem tekkivate ohtlike juhtumite suhtes.

Kuupäev:

Käesoleva tunnistuse on väljastanud:

War Risks, Inc

[Aadress]

.....

Üksnes „War Risks, Inc.” agent

Kindlustusandja allkiri

Mittesõjakindlustusandja poolt väljaantud sinine kaart

Tunnistus on välja antud, et tõendada kindlustuse olemasolu vastavalt reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artiklile 4a.

Laeva nimi:

Laeva IMO number:

Registreerimissadam:

Omaniku nimi ja aadress:

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele, arvestades kõigi konventsioonis ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud rakendamissuunistes mittesõjalise kindlustuse puhul lubatud erandite ja piirangutega, sealhulgas eelkõige järgmiste tingimustega: [Siin võib soovitud ulatuses viidata konventsiooni ja suuniste tekstile koos liidetega]

Kindlustusperiood alates: 20. veebruar 2007

kuni: 20. veebruar 2008

Tingimusel, et kindlustusandja võib käesoleva tunnistuse tühistada, teatades sellest eespool nimetatud isikule kirjalikult 30 päeva ette, lõpeb kindlustusandja vastutus etteteatamistähtaja möödumisel, kuid üksnes sellest hiljem tekkivate ohtlike juhtumite suhtes.

Kuupäev:

Käesoleva tunnistuse on väljastanud:

PANDI P&I

[Aadress]

.....

Üksnes „PANDI P&I” agent

Kindlustusandja allkiri

II. Suunises 3 nimetatud kindlustustunnistuse näidis

KINDLUSTUSE VÕI MUU RAHALISE TAGATISE TUNNISTUS VASTUTUSE KOHTA REISIJATE SURMA JA ISIKUKAHJU KORRAL

Välja antud reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a sätete alusel.

Laeva nimi	Eraldusnumber või -tähed	Laeva IMO number	Registreerimissadam	Selle vedaja nimi ja peamise tegevuskoha täielik aadress, kes tegelikult teostab vedu

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis või muu rahaline tagatis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele.

Tagatise liik

Tagatise kehtivusaeg

Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress

Käesolevaga tõendatud kindlustuskaitse jaguneb üheks sõjakindlustusosaks ja üheks mittesõjakindlustusosaks vastavalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud rakendamissuunistele. Kindlustuskaitse iga osa suhtes kohaldatakse konventsioonis ja rakendamissuunistes lubatud erandeid ja piiranguid. Kindlustusandjad ei vastuta solidaarselt. Kindlustusandjad:

Sõjaliste riskide korral: *War Risks, Inc*, [aadress]

Mittesõjaliste riskide korral: *Pandi P&I*, [aadress]

Käesolev tunnistus kehtib kuni

Väljastanud või kinnitanud

(riigi täielik nimetus)

VÕI

Kui osalisriik kasutab artikli 4a lõiget 3, siis tuleb kasutada järgmist teksti:

Käesoleva tunnistuse on(riigi täielik nimetus) valitsuse nimel väljastanud
(asutuse või organisatsiooni nimetus)

Koht Kuupäev
(koht) (kuupäev)

.....
(Tunnistuse väljastanud või kinnitanud ametniku
allkiri ja ametinimetus)

Selgitavad märkused:

1. Soovi korral võib riigi nimetus sisaldada viidet selle riigi pädevale ametiasutusele, kus tõend välja anti.
 2. Kui tagatise kogusumma on pärit enam kui ühest allikast, näidatakse neist igäihe summa.
 3. Kui tagatis esitatakse mitmes eri vormis, tuleb need nummerdada.
 4. Märge „Tagatise kehtivusaeg” peab sisaldama tagatise jõustumise kuupäeva.
 5. Märge „Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress” peab sisaldama kindlustusandja(te) ja käendaja(te) peamist tegevuskohta. Vajadusel märgitakse tegevuskoht, kus kindlustus või muu tagatis anti.
-