

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 392/2009

z 23. apríla 2009

o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾, so zreteľom na spoločný text schválený 3. februára 2009 zmierovacím výborom,

keďže:

(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je potrebné prijať ďalšie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti v námornej doprave. Uvedené opatrenia by mali zahŕňať pravidlá zodpovednosti za škody spôsobené cestujúcim, keďže je dôležité zabezpečiť primeranú úroveň náhrady pre cestujúcich postihnutých nehodami v námornej doprave.

(2) Protokol z roku 2002 k Aténskej dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 bol prijatý 1. novembra 2002 pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie (IMO). Spoločenstvo a jeho členské štáty sa rozhodujú o pristúpení k uvedenému protokolu alebo o jeho ratifikácii. Ustanovenia uvedeného protokolu začlenené týmto nariadením by sa však mali uplatňovať pre Spoločenstvo najneskôr 31. decembra 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 562), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 190 E, 29.7.2008, s. 17), pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 26. februára 2009 a legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku).

(3) Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974, zmenený a doplnený protokolom z roku 2002 (ďalej len „aténsky dohovor“) sa vzťahuje iba na medzinárodnú prepravu. Rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou prepravou bol na vnútornom trhu služieb námornej prepravy odstránený, a preto je vhodné zaviesť v Spoločenstve rovnakú úroveň a charakter zodpovednosti v medzinárodnej, ako aj vo vnútroštátnej preprave.

(4) Poistenie, ktoré vyžaduje aténsky dohovor, musí brať do úvahy finančné možnosti vlastníkov lodí a poisťovacích spoločností. Vlastníci lodí musia mať možnosť spravovať svoje poistenie ekonomicky prijateľným spôsobom, a najmä v prípade malých lodných spoločností, ktoré prevádzkujú vnútroštátnu dopravu, sa musí brať do úvahy sezónna povaha ich činnosti. Preto by sa pri stanovení poistenia podľa tohto nariadenia mali zohľadňovať rôzne triedy lodí.

(5) Je potrebné, aby bol prepravca povinný zaplatiť zálohové platby v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, pričom zálohové platby neznameniajú uznanie zodpovednosti.

(6) Cestujúcim by sa mali pred cestou, alebo pokiaľ to nie je možné, tak najneskôr pri odchode, poskytnúť náležité informácie o právach, ktoré im boli priznané.

(7) Právny výbor IMO prijal 19. októbra 2006 výhradu a usmernenia IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru (ďalej len „usmernenia IMO“), aby sa podľa aténskeho dohovoru riešili niektoré otázky, najmä náhrada škody, ktorá vznikla v súvislosti s terorizmom. Preto sa usmernenia IMO môžu považovať za *lex specialis*.

(8) Týmto nariadením sa časti usmernení IMO, ktoré nariadenie v sebe zahŕňa, stávajú záväznými. Na tento účel by sa podmienovací spôsob („mal by“) v ustanoveniach usmernení IMO mal chápať ako imperatív.

(9) Ustanovenia aténskeho dohovoru (príloha I) a usmernení IMO (príloha II) by sa mali chápať *mutatis mutandis* v kontexte právnych predpisov Spoločenstva.

- (10) Systém zodpovednosti ustanovený v tomto nariadení by sa mal postupne rozšíriť na rôzne triedy lodí, ktoré sú ustanovené v článku 4 smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode⁽¹⁾. Do úvahy by sa mali vziať dôsledky na cestovné a na schopnosť trhu získať cenovo dostupné poistné krytie na požadovanej úrovni s ohľadom na politiku posilnenia práv cestujúcich ako aj sezónnu povahu niektorých druhov dopravy.
- (11) Záležitosti, na ktoré sa vzťahujú články 17 a 17a aténskeho dohovoru, patria do výlučnej právomoci Spoločenstva, pokiaľ sa tieto články vzťahujú na pravidlá ustanovené nariadením Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach⁽²⁾. V tomto rozsahu budú uvedené dve ustanovenia súčasťou právneho poriadku Spoločenstva, keď Spoločenstvo pristúpi k aténskemu dohovoru.
- (12) Na účely tohto nariadenia by sa slová „alebo je v členskom štáte zaregistrované“ mali chápať tak, že na účely registrácie prenájmu lode bez posádky je štátom, pod ktorého vlajkou sa loď plaví buď členský štát, alebo zmluvná strana aténskeho dohovoru. Členské štáty a Komisia by mali prijať opatrenie potrebné na to, aby vyzvali IMO k vypracovaniu usmernení pre koncept registrácie prenájmu lode bez posádky.
- (13) Na účely tohto nariadenia by sa v zmysle článku 8 aténskeho dohovoru nemala za „vybavenie potrebné na mobilitu“ považovať ani batožina, ani vozidlá.
- (14) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽³⁾.
- (15) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie tohto nariadenia s cieľom zapracovať následné zmeny a doplnenia medzinárodných dohovorov, protokolov, kódexov a uznesení, ktoré s ním súvisia. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia Rady 1999/468/ES.
- (16) Európska námorná bezpečnostná agentúra zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽⁴⁾ by mala pomáhať Komisii pri príprave a vypracovaní správy o pokroku týkajúcej sa uplatňovania pravidiel ustanovených týmto nariadením.
- (17) Vnútroštátne orgány, najmä prístavné úrady, zohrávajú zásadnú a kľúčovú úlohu pri identifikácii a riadení rôznych rizík pre námornú bezpečnosť.
- (18) Členské štáty sa v ich vyhlásení z 9. októbra 2008 o námornej bezpečnosti jasne zaviazali, že do 1. januára 2012 sa na ne bude vzťahovať medzinárodný Dohovor o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky z roku 1976, zmenený a doplnený protokolom z roku 1996. Členské štáty môžu využiť možnosť ustanovenú v článku 15 ods. 3a uvedeného dohovoru upraviť prostredníctvom konkrétnych ustanovení tohto nariadenia systém na obmedzenie zodpovednosti, ktorý by sa mal uplatniť na cestujúcich.
- (19) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to vytvorenie jednotného súboru pravidiel upravujúcich práva prepravcov v preprave po mori a ich cestujúcich v prípade nehody, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa ustanovuje režim Spoločenstva, ktorý sa týka zodpovednosti a poistenia v prípade prepravy cestujúcich po mori podľa príslušných ustanovení:

- a) Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974, zmeneného a doplneného protokolom z roku 2002 (ďalej len „aténsky dohovor“), ako je uvedený v prílohe I, a
- b) výhrady a usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, ktoré prijal právny výbor IMO 19. októbra 2006 (ďalej len „usmernenia IMO“), ako sú uvedené v prílohe II.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Týmto nariadením sa ďalej rozširuje uplatňovanie uvedených ustanovení na prepravu cestujúcich po mori v rámci jedného členského štátu loďami tried A a B podľa článku 4 smernice 98/18/ES a ustanovujú sa určité doplňujúce požiadavky.

3. Najneskôr do 30. júna 2013 Komisia predloží legislatívny návrh na rozšírenie predmetu úpravy tohto nariadenia na lode tried C a D podľa článku 4 smernice 98/18/ES.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na každú medzinárodnú prepravu v zmysle článku 1 ods. 9 aténskeho dohovoru a na prepravu po mori v rámci jedného členského štátu loďou tried A a B podľa článku 4 smernice 98/18/ES, ak:

- a) sa loď plaví pod vlajkou členského štátu alebo je v ňom zaregistrovaná;
- b) zmluva o preprave bola uzavretá v členskom štáte alebo
- c) miesto odchodu alebo cieľ prepravy je podľa zmluvy o preprave v členskom štáte.

Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na všetku prepravu po mori v rámci jedného členského štátu.

Článok 3

Zodpovednosť a poistenie

1. Režim zodpovednosti vo vzťahu k cestujúcim, ich batohom a ich vozidlám a pravidiel o poistení alebo inom finančnom zabezpečení upravuje toto nariadenie a články 1 a 1a, článok 2 ods. 2, články 3 až 16 a články 18, 20 a 21 aténskeho dohovoru uvedené v prílohe I a ustanovenia usmernení IMO uvedené v prílohe II.

2. Usmernenia IMO, ako sú uvedené v prílohe II, sú záväzné.

Článok 4

Náhrada vybavenia potrebného na mobilitu alebo iného špecifického vybavenia

V prípade straty alebo poškodenia vybavenia potrebného na mobilitu alebo iného špecifického vybavenia, ktoré používa cestujúci so zníženou pohybovou schopnosťou, upravuje zodpovednosť prepravcu článok 3 ods. 3 aténskeho dohovoru. Náhrada predstavuje vrátenie hodnoty dotknutého vybavenia, prípadne nákladov na jeho opravu.

Článok 5

Celkové obmedzenie zodpovednosti

1. Týmto nariadením sa nemenia práva alebo povinnosti prepravcu alebo vykonávajúceho prepravcu ustanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch, ktorými sa vykonáva medzinárodný Dohovor o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky z roku 1976, zmenený a doplnený protokolom z roku 1996, vrátane všetkých budúcich zmien a doplnení uvedeného dohovoru.

V prípade, že neboli prijaté uvedené uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy, zodpovednosť prepravcu alebo vykonávajúceho prepravcu sa spravuje iba článkom 3 tohto nariadenia.

2. S ohľadom na nároky vzniknuté v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO, prepravca a vykonávajúci prepravca môže obmedziť svoju zodpovednosť podľa ustanovení uvedených v odseku 1 tohto článku.

Článok 6

Zálohové platby

1. Ak smrť alebo úraz cestujúceho spôsobila mimoriadna udalosť lode, prepravca, ktorý skutočne vykonával celú prepravu alebo jej časť, keď došlo k mimoriadnej udalosti lode, zaplatí úmerne k spôsobenej škode zálohovú platbu potrebnú na pokrytie bezprostredných ekonomických potrieb do 15 dní od zistenia totožnosti osoby, ktorá má nárok na náhradu škody. V prípade úmrtia nesmie byť zálohová platba nižšia ako 21 000 EUR.

Toto ustanovenie sa uplatňuje aj keď je prepravca usadený v Spoločenstve.

2. Zálohová platba nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže sa započítať voči každej následnej sume zaplatenej na základe tohto nariadenia. Nie je ju možné vrátiť okrem prípadov ustanovených v článku 3 ods. 1 alebo v článku 6 aténskeho dohovoru alebo dodatku A k usmerneniam IMO alebo ak osoba, ktorá preddavok dostala, nebola oprávnená na náhradu škody.

Článok 7

Poskytovanie informácií cestujúcim

Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti organizátorov zájazdov ustanovené v smernici Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb⁽¹⁾, prepravca a/alebo vykonávajúci prepravca zabezpečia, aby sa cestujúcim poskytli príslušné a zrozumiteľné informácie o ich právach podľa tohto nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59.

Ak bola zmluva o preprave uzavretá v členskom štáte, uvedené informácie sa poskytnú vo všetkých predajných miestach, vrátane predaja prostredníctvom telefónu alebo internetu. Ak sa miesto odchodu nachádza v členskom štáte, uvedené informácie sa poskytnú pred odchodom. V ostatných prípadoch sa informácie poskytnú najneskôr pri odchode. Pokiaľ informácie uvedené v tomto článku poskytol prepravca alebo vykonávajúci prepravca, ten z nich, ktorý tak neurobil, nie je povinný takéto informácie poskytnúť. Uvedené informácie sa poskytujú v čo najvhodnejšej forme.

Na účely splnenia povinnosti poskytovania informácií podľa tohto článku prepravca a vykonávajúci prepravca poskytnú cestujúcim aspoň informácie, ktoré sú obsiahnuté v zhrnutí ustanovení tohto nariadenia, ktoré vypracovala Komisia a ktoré boli uverejnené.

Článok 8

Správa

Najneskôr do troch rokov odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia vypracuje Komisia správu o uplatňovaní tohto nariadenia, v ktorej okrem iného zohľadní hospodársky vývoj a vývoj na medzinárodných fórach.

Túto správu môže sprevádzať návrh na zmenu a doplnenie tohto nariadenia alebo návrh, ktorý má Spoločenstvo predložiť príslušným medzinárodným fórám.

Článok 9

Zmeny a doplnenia

1. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia a ktoré súvisia so zapracovaním zmien a doplnení limitov stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8 aténskeho dohovoru, s cieľom zohľadniť rozhodnutia, ktoré sa prijali podľa článku 23 uvedeného dohovoru ako aj tie, ktoré zodpovedajú aktualizácií prílohy I k tomuto nariadeniu, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2 tohto nariadenia.

Komisia, berúc do úvahy dôsledky na cestovné a na schopnosť trhu získať cenovo dostupné poistné krytie na požadovanej úrovni s ohľadom na politiku posilnenia práv cestujúcich ako aj sezónnu povahu niektorých druhov dopravy, prijme do 31. decembra 2016 na základe vhodného hodnotenia vplyvu opatrenie, týkajúce sa lehôt stanovených v prílohe I pre lode

triedy B podľa článku 4 smernice 98/18/ES. Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2 tohto nariadenia.

2. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia a ktoré súvisia so zapracovaním zmien a doplnení ustanovení usmernení IMO uvedených v prílohe II, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 10 ods. 2.

Článok 10

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 11

Prechodné ustanovenia

1. Pokiaľ ide o prepravu po mori v rámci jedného členského štátu loďami triedy A podľa článku 4 smernice 98/18/ES, členské štáty sa môžu rozhodnúť odložiť uplatňovanie tohto nariadenia najviac o štyri roky odo dňa začatia jeho uplatňovania.

2. Pokiaľ ide o prepravu po mori v rámci jedného členského štátu loďami triedy B podľa článku 4 smernice 98/18/ES, členské štáty sa môžu rozhodnúť odložiť uplatňovanie tohto nariadenia do 31. decembra 2018.

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa odo dňa nadobudnutia platnosti aténskeho dohovoru pre Spoločenstvo, najneskôr však 31. decembra 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA I

USTANOVENIA ATÉNSKEHO DOHOVORU O PREPRAVE CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINY PO MORI
RELEVANTNÉ NA ÚČELY UPLATŇOVANIA TOHTO NARIADENIA(Konsolidované znenie Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974
a protokolu k dohovoru z roku 2002)

Článok 1

Vymedzenie pojmov

V tomto dohovore majú nasledujúce pojmy tento význam:

1. a) „prepravca“ je osoba, ktorá uzatvorila zmluvu o preprave alebo v ktorej mene bola zmluva o preprave uzatvorená, bez ohľadu na to, či prepravu skutočne vykonáva táto osoba alebo vykonávajúci prepravca;
- b) „vykonávajúci prepravca“ je osoba odlišná od prepravcu, ktorá je vlastníkom, nájomcom alebo prevádzkovateľom lode a ktorá skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť, a
- c) „dopravca“ je vykonávajúci prepravca alebo prepravca, ktorý skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť;
2. „zmluva o preprave“ je zmluva uzatvorená prepravcom alebo v jeho mene, ktorej predmetom je preprava cestujúcich, prípadne aj s ich batožinou, po mori;
3. „loď“ je výlučne námorné plavidlo, s výnimkou vznášadla;
4. „cestujúci“ je akákoľvek osoba prepravovaná loďou:
 - a) na základe zmluvy o preprave alebo
 - b) ktorá so súhlasom prepravcu sprevádza vozidlo alebo živé zvieratá, na ktoré sa vzťahuje zmluva o preprave tovaru, ktorá sa riadi týmto dohovorom;
5. „batožina“ je akýkoľvek predmet alebo vozidlo, ktoré prepravca prepravuje na základe zmluvy o preprave, s výnimkou:
 - a) predmetov a vozidiel prepravovaných na základe zmluvy o prenájme, konosamentu alebo inej zmluvy, ktorej predmetom je predovšetkým preprava tovaru, a
 - b) živých zvierat;
6. „príručná batožina“ je batožina, ktorú má cestujúci vo svojej kabíne alebo ju má inak v držbe, úschove alebo pod dohľadom. S výnimkou uplatňovania odseku 8 tohto článku a článku 8 zahŕňa príručná batožina batožinu, ktorú má cestujúci vo svojom alebo na svojom vozidle;
7. „strata alebo poškodenie batožiny“ zahŕňa finančnú stratu, ktorá vznikla v dôsledku toho, že batožina nebola opätovne dodaná cestujúcemu v primeranom čase po príchode lode, na ktorej batožina bola alebo mala byť prepravovaná, ale nezahŕňa omeškania spôsobené pracovnými spormi;
8. „preprava“ sa vzťahuje na tieto obdobia:
 - a) pokiaľ ide o cestujúcich a ich príručnú batožinu, obdobie, počas ktorého sa cestujúci a/alebo ich príručná batožina nachádzajú na palube lode alebo v priebehu nalodenia či vylodenia a obdobie, počas ktorého sú cestujúci a ich príručná batožina prepravovaní po vode z brehu na loď alebo naopak, ak je cena takej prepravy zahrnutá v cene lodného lístka alebo ak plavidlo použité na účel takej pomocnej prepravy dal cestujúcim k dispozícii prepravca. Pokiaľ však ide o cestujúcich, preprava nezahŕňa obdobie, počas ktorého sa nachádzajú v odbavovacej budove alebo kotvisku alebo na nábreží, prípadne v inom prístavnom objekte;

- b) pokiaľ ide o príručnú batožinu, aj obdobie, počas ktorého sa cestujúci nachádzajú v odbavovacej budove alebo kotvisku alebo na nábreží, prípadne v inom prístavnom objekte, ak túto batožinu prevzal prepravca alebo jeho zamestnanec či zástupca a ak nebola znovu odovzdaná cestujúcemu;
- c) pokiaľ ide o inú batožinu, ktorá nie je príručnou batožinou, obdobie od okamihu, keď ju prevezme prepravca alebo jeho zamestnanec či zástupca na brehu alebo na palube, do okamihu, keď ju prepravca alebo jeho zamestnanec či zástupca znovu odovzdá;
9. „medzinárodná preprava“ je akákoľvek preprava, v rámci ktorej sa podľa zmluvy o preprave miesto odchodu a cieľ prepravy nachádzajú v dvoch rôznych štátoch alebo v jednom štáte v tom prípade, ak je podľa zmluvy o preprave alebo plánovanej cestovnej trasy zastávka v prístave, ktorý sa nachádza v inom štáte;
10. „organizácia“ je Medzinárodná námorná organizácia;
11. „generálny tajomník“ je generálny tajomník organizácie.

Článok 1a

Príloha

Príloha k tomuto dohovoru tvorí neoddeliteľnú súčasť dohovoru.

Článok 2

Uplatňovanie

1. [...] (*)
2. Bez ohľadu na odsek 1 tohto článku sa tento dohovor nevzťahuje na prepravu, ktorá na základe akéhokoľvek iného medzinárodného dohovoru o preprave cestujúcich alebo batožiny iným spôsobom prepravy podlieha režimu občiansko-právnej zodpovednosti podľa ustanovení takého dohovoru, pokiaľ sa také ustanovenia záväzne uplatňujú na prepravu po mori.

Článok 3

Zodpovednosť prepravcu

1. Prepravca zodpovedá za škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, spôsobenú v dôsledku mimoriadnej udalosti lode, do výšky 250 000 účtovných jednotiek za takého cestujúceho v každom jednotlivom prípade, okrem prípadu, ak prepravca preukáže, že udalosť:
 - a) nastala v dôsledku vojnového aktu, nepriateľského aktu, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočného, neodvratiteľného a neprekonateľného charakteru alebo
 - b) bola v plnom rozsahu spôsobená konaním alebo opomenutím tretej strany uskutočneným s úmyslom spôsobiť udalosť.Prepravca zodpovedá za škodu aj v rozsahu, ktorý presahuje uvedený limit, okrem prípadu, ak prepravca preukáže, že udalosť, ktorá škodu spôsobila, nenastala v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti prepravcu.
2. Prepravca zodpovedá za škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, ktorá nebola spôsobená mimoriadnou udalosťou lode, ak bola udalosť, ktorá zapríčinila škodu, spôsobená zavinením alebo nedbanlivosťou prepravcu. Dôkazné bremeno týkajúce sa zavinenia alebo nedbanlivosti znáša osoba, ktorá si uplatňuje nárok.
3. Prepravca zodpovedá za škodu spôsobenú v prípade straty alebo poškodenia príručnej batožiny, ak udalosť, ktorá škodu spôsobila, nastala zavinením alebo nedbanlivosťou prepravcu. V prípade škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou lode sa predpokladá zavinenie alebo nedbanlivosť prepravcu.
4. Prepravca zodpovedá za škodu spôsobenú v prípade straty alebo poškodenia inej ako príručnej batožiny okrem prípadu, ak prepravca preukáže, že udalosť, ktorá spôsobila škodu, nenastala v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti prepravcu.
5. Na účely tohto článku:
 - a) „mimoriadna udalosť lode“ je stroskotanie, prevrhnutie, zrážka alebo nabehnutie lode na plytčinu, výbuch alebo požiar na lodi alebo porucha lode;
 - b) „zavinenie alebo nedbanlivosť prepravcu“ zahŕňa zavinenie alebo nedbanlivosť zamestnancov prepravcu, konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru;

(*) Znenie odseku 1 sa neuvádza.

c) „porucha lode“ je akákoľvek funkčná porucha, zlyhanie alebo nedodržanie platných bezpečnostných predpisov v súvislosti s ktoroukoľvek časťou lode alebo jej zariadením, keď sa používa na únik, evakuáciu, nalodenie a vyloďenie cestujúcich; alebo keď sa používa na pohon, kormidlovanie, bezpečnú navigáciu, uväzovanie, kotvenie, priplávanie do prístaviska alebo kotviska alebo vyplávanie z neho alebo na kontrolu poškodenia po zaplavení; alebo ak sa používa na spustenie záchranných prostriedkov a

d) „škoda“ nezahŕňa náhradu škody s odradzujúcimi účinkami alebo exemplárnu náhradu škody.

6. Zodpovednosť prepravcu podľa tohto článku sa vzťahuje iba na škody spôsobené udalosťami, ktoré nastali v priebehu prepravy. Dôkazné bremeno, že udalosť, ktorá spôsobila škodu, nastala v priebehu prepravy, a dôkazné bremeno týkajúce sa rozsahu škody znáša osoba, ktorá si uplatňuje nárok.

7. Nič v tomto dohovore sa nedotýka práva prepravcu vymáhať náhradu od tretej strany alebo práva na obhajobu založenú na spoluvine z nedbanlivosti podľa článku 6 tohto dohovoru. Nič v tomto článku sa nedotýka práva na obmedzenie zodpovednosti podľa článkov 7 alebo 8 tohto dohovoru.

8. Prezumpcia zavinenia alebo nedbanlivosti strany alebo skutočnosť, že strana nesie dôkazné bremeno, nebráni v tom, aby sa zväzili dôkazy v prospech tejto strany.

Článok 4

Vykonávajúci prepravca

1. Prepravca zodpovedá za celú prepravu podľa ustanovení tohto dohovoru aj vtedy, ak bol výkonom prepravy alebo jej časti poverený vykonávajúci prepravca. Okrem toho sa ustanovenia tohto dohovoru vzťahujú na vykonávajúceho prepravcu za tú časť prepravy, ktorú uskutočňuje.

2. Prepravca zodpovedá v prípade prepravy, ktorú uskutočňuje vykonávajúci prepravca, za konanie a opomenutie vykonávajúceho prepravcu, jeho zamestnancov a jeho zástupcov konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru.

3. Vykonávajúci prepravca je viazaný akoukoľvek osobitnou dohodou, na základe ktorej prepravca prevezme záväzky, ktoré mu neukladá tento dohovor, alebo akýmkoľvek aktom zrieknutia sa práv, ktoré mu priznáva tento dohovor, len na základe jeho výslovného písomného súhlasu.

4. Ak a v rozsahu v akom za škodu zodpovedajú prepravca a vykonávajúci prepravca, zodpovedajú spoločne a nerozdielne.

5. Nič v tomto článku sa nedotýka akéhokoľvek práva vymáhať náhradu medzi prepravcom a vykonávajúcim prepravcom.

Článok 4a

Povinné poistenie

1. Ak sú cestujúci prepravovaní na palube lode registrovanej v zmluvnom štáte, ktorá má licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, a ak sa uplatňuje tento dohovor, každý dopravca je poistený alebo iným spôsobom finančne zabezpečený, napríklad formou záruky banky alebo podobnej finančnej inštitúcie, na pokrytie zodpovednosti podľa tohto dohovoru v prípade smrti a zranenia cestujúcich. Limit povinného poistenia alebo iného finančného zabezpečenia nesmie byť nižší ako 250 000 účtovných jednotiek za cestujúceho v každom jednotlivom prípade.

2. Osvedčenie, ktorým sa potvrdzuje, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie je platné v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru, sa vydáva pre každú loď po tom, ako príslušný orgán zmluvného štátu rozhodne, že požiadavky podľa odseku 1 boli splnené. Pokiaľ ide o loď zaregistrovanú v zmluvnom štáte, takéto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje príslušný orgán štátu, v ktorom je loď registrovaná; pokiaľ ide o loď, ktorá nie je zaregistrovaná v zmluvnom štáte, môže ho vydať alebo potvrdiť príslušný orgán ktoréhokoľvek zmluvného štátu. Toto osvedčenie je vo formáte podľa vzoru uvedeného v prílohe k tomuto dohovoru a obsahuje tieto údaje:

a) meno lode, rozlišujúce číslo alebo písmená a prístav registrácie;

- b) meno a hlavné miesto podnikania dopravcu;
- c) identifikačné číslo lode IMO;
- d) typ a trvanie zabezpečenia;
- e) názov a hlavné miesto podnikania poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, a v prípade potreby sídlo podniku, kde bolo uzatvorené poistenie alebo dohodnuté iné finančné zabezpečenie, a
- f) doba platnosti osvedčenia, ktorá nesmie byť dlhšia ako doba platnosti poistenia alebo iného finančného zabezpečenia.
3. a) Zmluvný štát môže splnomocniť na vydávanie osvedčení ním uznanú inštitúciu alebo organizáciu. Taká inštitúcia alebo organizácia informuje tento štát o vydaní každého osvedčenia. Zmluvný štát vo všetkých prípadoch ručí v plnom rozsahu za úplnosť a presnosť takto vydaného osvedčenia a zaväzuje sa, že zabezpečí opatrenia potrebné na splnenie tejto povinnosti.
- b) Zmluvný štát informuje generálneho tajomníka o:
- i) konkrétnych povinnostiach a podmienkach viazucich sa na oprávnenie delegované na ním uznanú inštitúciu alebo organizáciu;
 - ii) odňatí takého oprávnenia a
 - iii) dátume nadobudnutia účinnosti takého oprávnenia alebo odňatia takého oprávnenia.
- Delegované oprávnenie nadobudne účinnosť najskôr tri mesiace od dátumu jeho oznámenia generálnemu tajomníkovi.
- c) Inštitúcia alebo organizácia, ktorá je splnomocnená vydávať osvedčenia v súlade s týmto odsekom, musí byť prinajmenšom splnomocnená odnímať tieto osvedčenia v prípade nedodržavania podmienok, za ktorých boli osvedčenia vydané. Inštitúcia alebo organizácia vo všetkých prípadoch oznámi také odňatie osvedčenia štátu, v ktorého mene bolo osvedčenie vydané.
4. Osvedčenie sa vystavuje v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho štátu. Ak použitým jazykom nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, text musí obsahovať preklad do jedného z týchto jazykov, a ak sa tak štát rozhodne, jeho úradný jazyk nie je potrebný.
5. Osvedčenie sa musí nachádzať na palube lode a kópia musí byť uložená u orgánov, ktoré vedú záznam o registrácii lode alebo, ak loď nie je zaregistrovaná v zmluvnom štáte, u orgánu štátu, ktorý vydal alebo osvedčil osvedčenie.
6. Poistenie alebo iné finančné zabezpečenie nespĺňa požiadavky podľa tohto článku v prípade, že môže zaniknúť z iných dôvodov, ako je skončenie doby platnosti poistenia alebo zabezpečenia uvedené v osvedčení, pred uplynutím troch mesiacov od dátumu, kedy bolo orgánom uvedeným v odseku 5 doručené oznámenie o jeho skončení, ak nebolo týmto orgánom osvedčenie odovzdané alebo ak nebolo v uvedenom období vydané nové osvedčenie. Predchádzajúce ustanovenia sa obdobne vzťahujú na akúkoľvek zmenu, ktorá má za následok, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie prestane spĺňať požiadavky podľa tohto článku.
7. Štát, v ktorom je loď zaregistrovaná, určí v súlade s ustanoveniami tohto článku podmienky vydávania a platnosti osvedčení.
8. Nič v tomto dohovore nie je možné vykladať tak, aby to bránilo zmluvnému štátu spoliehať sa na informácie získané od iných štátov, organizácie alebo od iných medzinárodných organizácií, ktoré sa týkajú finančnej situácie poskytovateľov poistenia alebo iného finančného zabezpečenia na účely tohto dohovoru. V takých prípadoch nie je zmluvný štát, ktorý sa spolieha na také informácie, zbavený zodpovednosti, ktorá sa naň vzťahuje ako na štát, ktorý vydal osvedčenie.

9. Ostatné zmluvné štáty uznávajú na účely tohto dohovoru osvedčenia vydané alebo osvedčené na základe splnomocnenia zmluvného štátu a priznávajú im rovnaký účinok ako nimi vydaným alebo osvedčeným osvedčeniam, a to aj v prípade, ak boli vydané alebo osvedčené v súvislosti s loďou nezaregistrovanou v zmluvnom štáte. Zmluvný štát môže kedykoľvek požiadať o konzultáciu štát, ktorý vydal alebo osvedčil osvedčenie, ak sa domnieva, že poisťovateľ alebo ručiteľ uvedený v poisťovacom osvedčení nie je finančne spôsobilý splniť záväzky, ktoré ukladá tento dohovor.

10. Akýkoľvek nárok na odškodné pokrytý poistením alebo iným finančným zabezpečením v súlade s týmto článkom je možné priamo uplatniť u poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie. V takom prípade sa ako limit zodpovednosti poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, uplatňuje suma stanovená v odseku 1, aj v prípade, ak prepravca alebo vykonávajúci prepravca nemá nárok na obmedzenie zodpovednosti. Odporca sa ďalej môže odvolávať na dôvody vylúčenia zodpovednosti (iné ako úpadok alebo likvidácia), na ktoré by sa v súlade s týmto dohovorom mohol odvolávať prepravca uvedený v odseku 1. Okrem toho sa odporca môže odvolávať na dôvod vylúčenia zodpovednosti z dôvodu, že škoda bola spôsobená v dôsledku úmyselného zneužitia zo strany poisteného, odporca sa však nemôže odvolávať na akýkoľvek iný dôvod vylúčenia zodpovednosti, na ktorý by sa mohol odvolávať odporca v konaní, ktoré by bolo začaté na podnet poisteného proti odporcovi. Odporca má v každom prípade právo vyžadovať, aby prepravca a vykonávajúci prepravca boli účastníkmi konania.

11. Každá suma ustanovená v rámci poistenia alebo iného finančného zabezpečenia uzavretého v súlade s odsekom 1 je určená výhradne na uspokojenie nárokov podľa tohto dohovoru a každá výplata takej sumy vyrovnáva záväzok vyplývajúci z tohto dohovoru do výšky vyplatenej sumy.

12. Zmluvný štát nepovolí prevádzku lode plviacej sa pod jeho vlajkou, na ktorú sa vzťahuje tento článok, kým nie je vydané osvedčenie podľa odseku 2 alebo 15.

13. Ak ustanovenia tohto článku neustanovujú inak, každý zmluvný štát musí vo svojom vnútroštátnom práve zabezpečiť, aby poistenie alebo iné finančné zabezpečenie v rozsahu stanovenom v odseku 1 platilo pre každú loď, ktorá má licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, bez ohľadu na to, kde je registrovaná, a ktorá vstupuje do prístavu alebo odchádza z prístavu na jeho území.

14. Bez ohľadu na ustanovenia odseku 5 môže zmluvný štát oznámiť generálnemu tajomníkovi, že na účely odseku 13 sa od lodí nevyžaduje, aby na palube mali alebo aby predkladali osvedčenie vyžadované podľa odseku 2, keď vstupujú do prístavu alebo opúšťajú prístav na jeho území pod podmienkou, že zmluvný štát, ktorý vydal osvedčenie, informoval generálneho tajomníka, že vedie záznamy v elektronickej forme, ktoré sú dostupné všetkým zmluvným štátom, a ktorými sa potvrdzuje existencia osvedčenia a zmluvným štátom umožňuje splniť si povinnosti podľa odseku 13.

15. Ak loď, ktorá je vo vlastníctve zmluvného štátu, nemá uzavreté poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ustanovenia tohto článku, ktoré sa toho týkajú, sa na takú loď nevzťahujú, loď však musí mať na palube osvedčenie vydané príslušnými orgánmi štátu registrácie, v ktorom je uvedené, že loď je vo vlastníctve tohto štátu a že zodpovednosť je pokrytá do výšky predpísanej v súlade s odsekom 1. Takéto osvedčenie sa bude v čo najväčšej miere riadiť vzorom predpísaným v odseku 2.

Článok 5

Cennosti

Prepravca nezodpovedá za stratu alebo poškodenie peňazí, obchodovateľných cenných papierov, zlata, striebra, klenotov, ozdobných predmetov, umeleckých diel ani iných cenností, okrem prípadu, ak také cennosti boli uložené u prepravcu na dohodnutý účel bezpečnej úschovy, pričom v tomto prípade prepravca zodpovedá do limitu stanoveného v článku 8 ods. 3, pokiaľ nie je dohodnutý vyšší limit v súlade s článkom 10 ods. 1.

Článok 6

Účasť na zavinení

Ak prepravca preukáže, že smrť alebo zranenie cestujúceho alebo strata či poškodenie jeho batožiny boli spôsobené úplne alebo čiastočne vinou alebo nedbanlivosťou cestujúceho, môže súd, ktorý vo veci koná, prepravcu úplne alebo čiastočne zbaviť jeho zodpovednosti v súlade s ustanoveniami práva tohto súdu.

Článok 7

Obmedzenie zodpovednosti za smrť a úraz

1. Zodpovednosť prepravcu za smrť alebo zranenie cestujúceho podľa článku 3 v žiadnom prípade nepresiahne 400 000 účtovných jednotiek na jedného cestujúceho v každom jednotlivom prípade. Ak sa v súlade s právom súdu, ktorý vo veci koná, poskytuje odškodné vo forme pravidelných platieb, nesmie uvedený limit presiahnuť rovnocenná kapitálová hodnota takýchto platieb.

2. Zmluvný štát môže osobitnými ustanoveniami vnútroštátneho práva upraviť obmedzenie zodpovednosti stanovené v odseku 1 pod podmienkou, že prípadné vnútroštátne obmedzenie zodpovednosti nie je nižšie ako obmedzenie stanovené v odseku 1. Zmluvný štát, ktorý využije možnosť ustanovenú v tomto odseku, informuje generálneho tajomníka o prijatom obmedzení zodpovednosti alebo o skutočnosti, že žiadne obmedzenie nie je stanovené.

Článok 8

Obmedzenie zodpovednosti za stratu alebo poškodenie batožiny a vozidiel

1. Zodpovednosť prepravcu za stratu alebo poškodenie príručnej batožiny nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 2 250 účtovných jednotiek na cestujúceho a na prepravu.

2. Zodpovednosť prepravcu za stratu alebo poškodenie vozidiel vrátane všetkej batožiny prepravovanej vo vozidle nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 12 700 účtovných jednotiek na vozidlo a na prepravu.

3. Zodpovednosť prepravcu za stratu alebo poškodenie inej batožiny ako je batožina uvedená v odsekoch 1 a 2 nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 3 375 účtovných jednotiek na cestujúceho a na prepravu.

4. Prepravca a cestujúci sa môžu dohodnúť, že zodpovednosť prepravcu podlieha spoluúčasti cestujúceho nepresahujúcej 330 účtovných jednotiek v prípade poškodenia vozidla a 149 účtovných jednotiek za cestujúceho v prípade straty alebo poškodenia inej batožiny, taká suma sa odpočíta zo škody spôsobenej stratou alebo poškodením.

Článok 9

Účtovná jednotka a prepočet

1. Účtovnou jednotkou uvádzanou v tomto dohovore sú zvláštne práva čerpania vymedzené Medzinárodným menovým fondom. Sumy uvedené v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8 sa prepočítavajú na národnú menu štátu súdu, ktorý koná vo veci, na základe hodnoty tejto meny vo vzťahu k zvláštnym právam čerpania v deň vydania rozhodnutia súdu alebo v deň, na ktorom sa strany dohodnú. Hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočíta podľa metódy oceňovania uplatňovanej Medzinárodným menovým fondom na jeho operácie a transakcie, ktorá platí v príslušný deň. Hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočíta spôsobom, ktorý stanoví tento zmluvný štát.

2. Napriek tomu štát, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu a ktorého právo neumožňuje uplatňovanie ustanovení odseku 1, môže v čase ratifikácie, prijatia alebo schválenia tohto dohovoru alebo pristúpenia k nemu alebo kedykoľvek vyhlásiť, že účtovná jednotka uvedená v odseku 1 sa rovná 15 zlatým frankom. Zlatý frank uvedený v tomto odseku zodpovedá šesťdesiatpäť a pol miligramom zlata s rýdzosťou deväťsto tisícín. Prepočet zlatého franku na národnú menu sa uskutočňuje podľa práva dotknutého štátu.

3. Výpočet uvedený v poslednej vete odseku 1 a prepočet uvedený v odseku 2 sa uskutočňuje takým spôsobom, aby bola v národnej mene zmluvných štátov v čo najväčšej možnej miere vyjadrená rovnaká reálna hodnota súm uvedených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8, k akej by sa dospelo na základe uplatňovania prvých troch viet odseku 1. Štáty oznámia generálnemu tajomníkovi spôsob výpočtu podľa odseku 1, prípadne výsledok prepočtu v odseku 2, pri uložení listiny o ratifikácii, prijatí, schválení tohto dohovoru alebo pristúpení k nemu a vždy keď dôjde k zmene uvedeného výpočtu alebo prepočtu.

Článok 10

Doplňujúce ustanovenia o obmedzení zodpovednosti

1. Prepravca a cestujúci sa môžu výslovne a v písomnej forme dohodnúť na vyšších limitoch zodpovednosti, ako sú limity stanovené v článkoch 7 a 8.
2. Úrok z náhrady škody a náklady na právne zastupovanie nie sú zahrnuté do limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8.

Článok 11

Dôvody vylúčenia zodpovednosti a obmedzenia zodpovednosti zamestnancov prepravcu

Ak je voči zamestnancovi alebo zástupcovi prepravcu alebo vykonávajúcemu prepravcu vznesená žaloba vo veci náhrady škody, na ktorú sa vzťahuje tento dohovor, tento zamestnanec alebo zástupca je v prípade, že preukáže, že konal v rozsahu pôsobnosti svojho pracovného pomeru, oprávnený dovoľávať sa dôvodov vylúčenia zodpovednosti a obmedzení zodpovednosti, ktorých sa podľa tohto dohovoru môže dovoľávať prepravca alebo vykonávajúci prepravca.

Článok 12

Kumulácia nárokov

1. V prípade, že sú v účinnosti limity zodpovednosti stanovené v článkoch 7 a 8, vzťahujú sa na úhrn súm vymáhateľných v rámci všetkých nárokov vzniknutých v dôsledku smrti alebo zranenia ktoréhokoľvek cestujúceho alebo v dôsledku straty alebo poškodenia jeho batožiny.
2. V súvislosti s prepravou, ktorú uskutočňuje vykonávajúci prepravca, úhrn súm vymáhateľných od prepravcu, vykonávajúcemu prepravcu a od ich zamestnancov a zástupcov konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru nesmie presiahnuť najvyššiu sumu, ktorá by podľa tohto dohovoru mohla byť priznaná v konaní proti prepravcovi alebo vykonávajúcemu prepravcovi, žiadna z uvedených osôb však nezodpovedá za sumu presahujúcu limit, ktorý sa na ne vzťahuje.
3. V každom prípade, ak je zamestnanec alebo zástupca prepravcu alebo vykonávajúcemu prepravcu oprávnený podľa článku 11 tohto dohovoru dovoľávať sa limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8, úhrn súm vymáhateľných od prepravcu, prípadne vykonávajúcemu prepravcu, a od takého zamestnanca alebo zástupcu nesmie presiahnuť tieto limity.

Článok 13

Strata práva na obmedzenie zodpovednosti

1. Prepravca nie je oprávnený dovoľávať sa limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8 a v článku 10 ods. 1, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená jeho konaním alebo opomenutím uskutočneným s úmyslom spôsobiť takú škodu alebo z nebanlivosti a s vedomím, že by pravdepodobne takú škodu mohol spôsobiť.
2. Zamestnanec alebo zástupca prepravcu alebo vykonávajúcemu prepravcu nie je oprávnený dovoľávať sa týchto limitov, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená jeho konaním alebo opomenutím uskutočneným v úmysle spôsobiť takú škodu alebo z nebanlivosti a s vedomím, že by pravdepodobne takú škodu mohol spôsobiť.

Článok 14

Základ pre nároky

Žalobu o náhradu škody voči prepravcovi alebo vykonávajúcemu prepravcovi v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo v prípade straty alebo poškodenia batožiny možno podať len v súlade s týmto dohovorom.

Článok 15

Oznámenie o strate alebo poškodení batožiny

1. Cestujúci podá prepravcovi alebo jeho zástupcovi písomne oznámenie:
 - a) v prípade zjavného poškodenia batožiny:
 - (i) pri príručnej batožine, pred svojím vylodením alebo v čase vylodenia;
 - (ii) pri inej batožine, pred jej opätovným vydaním alebo v čase jej opätovného vydania;

b) v prípade poškodenia batožiny, ktoré nie je zjavné, alebo straty batožiny, do pätnástich dní od dátumu vylodenia alebo opätovného vydania batožiny alebo od dátumu, kedy k takému opätovnému vydaniu batožiny malo dôjsť.

2. Ak cestujúci nepostupuje v súlade s týmto článkom, predpokladá sa, že dostal batožinu nepoškodenú, pokiaľ sa nepreukáže opak.

3. Písomné oznámenie nie je potrebné, ak bol stav batožiny v čase jej preberania podrobený spoločnej prehliadke alebo kontrole.

Článok 16

Premlčacia lehota na žalobu

1. Žaloba o náhradu škody v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo straty alebo poškodenia batožiny sa premlčuje v lehote dvoch rokov.

2. Premlčacia lehota sa vypočíta takto:

a) v prípade zranenia osoby, od dátumu vylodenia cestujúceho;

b) v prípade smrti, ku ktorej došlo počas prepravy, od dátumu, keď sa mal cestujúci vylodiť a v prípade zranenia osoby, ku ktorému došlo počas prepravy a ktoré malo za následok smrť cestujúceho po vylodení, od dátumu smrti, za predpokladu, že toto obdobie nepresiahne tri roky od dátumu vylodenia;

c) v prípade straty alebo poškodenia batožiny, od dátumu vylodenia alebo od dátumu, kedy sa malo vylodenie uskutočniť, podľa toho, čo nastalo neskôr.

3. Dôvody pre pozastavenie a prerušenie premlčacích lehôt sa riadia právom súdu, ktorý vo veci koná, v žiadnom prípade však nie je možné podať žalobu podľa dohovoru po uplynutí ktorejkoľvek z týchto lehôt:

a) päť rokov od dátumu vylodenia cestujúceho alebo od dátumu, keď sa vylodenie malo uskutočniť, podľa toho, ktorý dátum je neskorší; alebo, ak nasledujúca lehota uplynie skôr;

b) tri roky od dátumu, keď sa žalobca dozvedel, alebo sa odôvodnene predpokladá, že sa mal dozvedieť o zranení, strate alebo škode spôsobenej udalosťou.

4. Bez ohľadu na odseky 1, 2 a 3 tohto článku je možné predĺžiť premlčaciu lehotu na základe vyhlásenia prepravcu alebo na základe dohody strán po vzniku dôvodu na žalobu. Vyhlásenie alebo dohoda musia mať písomnú podobu.

Článok 17

Príslušná jurisdikcia (*)

Článok 17a

Uznanie a vynútiteľnosť (*)

Článok 18

Neplatnosť zmluvných ustanovení

Akékoľvek zmluvné ustanovenie prijaté predtým, ako došlo k udalosti, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie cestujúceho alebo stratu alebo poškodenie batožiny cestujúceho, ktorého cieľom je zbaviť akúkoľvek osobu zodpovednú podľa tohto dohovoru zodpovednosti voči cestujúcemu alebo stanoviť nižší limit zodpovednosti, ako je limit stanovený v tomto dohovore, okrem prípadu podľa článku 8 ods. 4, a akékoľvek také ustanovenie, ktorého cieľom je presunúť dôkazné bremeno, ktoré znáša prepravca alebo vykonávajúci prepravca, alebo ustanovenie s účinkom, ktorý obmedzuje možnosti ustanovené v článku 17 ods. 1 alebo 2, je neplatné; neplatnosť takéhoto ustanovenia však nemá za následok neplatnosť zmluvy o preprave, ktorá naďalej podlieha ustanoveniam tohto dohovoru.

(*) Znenie článku 17 sa neuvádza.

Článok 20

Škoda spôsobená jadrovou haváriou

Podľa tohto dohovoru nevzniká žiadna zodpovednosť za škodu spôsobenú jadrovou haváriou:

- a) ak za takú škodu zodpovedá prevádzkovateľ jadrového zariadenia buď podľa Parížskeho dohovoru z 29. júla 1960 o občianskoprávnej zodpovednosti v oblasti jadrovej energie v znení Dodatkového protokolu z 28. januára 1964, alebo podľa Viedenského dohovoru z 21. mája 1963 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené jadrovou udalosťou, alebo podľa akýchkoľvek jeho zmien alebo doplnení alebo protokolu k nemu, ktoré nadobudli platnosť, alebo
- b) ak za takú škodu zodpovedá prevádzkovateľ jadrového zariadenia na základe vnútroštátneho právneho predpisu upravujúceho zodpovednosť za takú škodu za predpokladu, že taký právny predpis je v každom ohľade rovnako priaznivý pre osoby, ktoré môžu utpieť škodu, ako Parížsky alebo Viedenský dohovor alebo akékoľvek jeho zmeny alebo doplnenia alebo protokol k nemu, ktoré nadobudli platnosť.

Článok 21

Komerčná preprava uskutočňovaná verejnými orgánmi

Tento dohovor sa vzťahuje na komerčnú prepravu uskutočňovanú štátmi alebo verejnými orgánmi na základe zmluvy o preprave v zmysle článku 1.

[Články 22 a 23 Protokolu z roku 2002 k Aténskeму dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974]

Článok 22

Revízia a zmeny a doplnenia (*)

Článok 23

Zmena a doplnenie limitov

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 22, osobitný postup v tomto článku sa uplatňuje výhradne na účely zmeny a doplnenia limitov stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
2. Na žiadosť najmenej polovice zmluvných štátov tohto protokolu, v žiadnom prípade však nie menej ako šiestich zmluvných štátov tohto protokolu, zašle generálny tajomník všetkým členom organizácie a všetkým zmluvným štátom každý návrh na zmenu a doplnenie limitov vrátane spoločných stanoveneých v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
3. Všetky zmeny a doplnenia navrhnuté a rozoslané tak, ako je uvedené vyššie, sa predkladajú právnomu výboru organizácie (ďalej len „právny výbor“) na posúdenie najskôr šesť mesiacov od ich rozoslania.
4. Všetky zmluvné štáty dohovoru v znení tohto protokolu, či už sú alebo nie sú členmi organizácie, sú oprávnené zúčastňovať sa na konaní právneho výboru na účely posúdenia a prijatia zmien a doplnení.
5. Zmeny a doplnenia sa prijímajú dvojtretinovou väčšinou zmluvných štátov dohovoru v znení tohto protokolu, ktoré sú prítomné a hlasujú v právnom výbore rozšírenom tak, ako je stanovené v odseku 4, pod podmienkou, že v čase hlasovania je prítomná najmenej polovica zmluvných štátov dohovoru zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
6. Pri rozhodovaní o návrhu na zmenu a doplnenie limitov právny výbor zohľadňuje skúsenosti vyplývajúce z udalostí, a najmä rozsah nimi spôsobených škôd, zmeny v peňažných hodnotách a vplyv navrhovaných zmien a doplnení na náklady poistenia.

(*) Znenie článku 22 sa neuvádza.

7. a) Zmeny a doplnenia limitov podľa tohto článku sa nemôžu posudzovať skôr ako po uplynutí piatich rokov od dátumu, ktorým bol protokol otvorený na podpis, ani skôr ako po uplynutí piatich rokov od dátumu nadobudnutia platnosti predošlých zmien a doplnení podľa tohto článku.
- b) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval sumu, ktorá zodpovedá limitu stanovenému v dohovore v znení tohto protokolu, zvýšenému o šesť percent ročne vypočítanému na zloženom základe od dátumu, kedy bol tento protokol otvorený na podpis.
- c) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval sumu, ktorá zodpovedá trojnásobku limitu stanoveného v dohovore zmenenom a doplnenom týmto protokolom.
8. Organizácia oznamuje všetkým zmluvným štátom všetky zmeny a doplnenia prijaté v súlade s odsekom 5. Zmeny a doplnenia sa považujú za schválené po uplynutí osemnásťmesačnej lehoty od dátumu oznámenia, okrem prípadu, keď najmenej jedna štvrtina štátov, ktoré boli zmluvnými štátmi v čase schválenia zmien a doplnkov, oznámi v tejto lehote generálnemu tajomníkovi, že zmeny a doplnenia neschvaľuje; v takom prípade sú zmeny a doplnenia zamietnuté a nemajú žiadny účinok.
9. Zmeny a doplnenia, ktoré sa považujú za schválené v súlade s odsekom 8, nadobúdajú platnosť osemnásť mesiacov po ich schválení.
10. Všetky zmluvné štáty sú viazané zmenami a doplneniami, pokiaľ nevypovedajú protokol v súlade s článkom 21 odsekmi 1 a 2 najmenej šesť mesiacov pred tým, ako zmeny a doplnenia nadobudnú platnosť. Také vypovedanie nadobudne účinnosť, keď zmeny a doplnenia nadobudnú platnosť.
11. Ak bola prijatá zmena a doplnenie, ale ešte neuplynula osemnásťmesačná lehota na jej schválenie, štát, ktorý sa stal zmluvným štátom počas tejto lehoty, bude viazaný zmenou a doplnením, ak nadobudne platnosť. Štát, ktorý sa stane zmluvným štátom po uplynutí tejto lehoty, je viazaný zmenou a doplnením, ktoré bolo schválené v súlade s odsekom 8. V prípadoch uvedených v tomto odseku sa štát stáva viazaný zmenou a doplnením, keď taká zmena a doplnenie nadobudne platnosť alebo keď pre tento štát nadobudne platnosť tento protokol, ak je tento dátum neskorší.
-

PRÍLOHA K ATÉNSKEMU DOHOVORU

OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ V SÚVISLOSTI SO ZODPOVEDNOSŤOU ZA SMŤ A ZRANENIE CESTUJÚCICH

Vydané v súlade s ustanoveniami článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002

Meno lode	Identifikačné číslo alebo písmená	Identifikačné číslo lode IMO	Prístav registrácie	Meno/názov a úplná adresa hlavného miesta podnikania dopravcu

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď, existuje platné poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Typ zabezpečenia

Trvanie zabezpečenia

Meno/názov a adresa poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov)

Meno/názov

Adresa

Toto osvedčenie je platné do

Vydala alebo osvedčila vláda

(Úplný názov štátu)

ALEBO

Ak zmluvný štát využíva článok 4a ods. 3, malo by sa použiť toto znenie:

Toto osvedčenie na základe poverenia vlády

(úplný názov štátu) vydáva (názov inštitúcie alebo organizácie)

V

(Miesto)

(Dátum)

.....
(Podpis a funkcia vydávajúceho alebo osvedčujúceho úradníka)

Vysvetlivky:

1. V prípade potreby môže označenie štátu obsahovať odkaz na príslušný orgán verejnej moci krajiny, v ktorej sa osvedčenie vydalo.
2. Ak sa celková suma zabezpečenia poskytla z viac ako jedného zdroja, mala by sa uviesť výška každej sumy.
3. Ak sa zabezpečenie poskytuje vo viacerých formách, tieto formy by sa mali vymenovať.
4. V kolónke „trvanie zabezpečenia“ sa musí uviesť dátum, ktorým takéto zabezpečenie nadobúda účinnosť.
5. V kolónke „adresa“ poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov) sa musí uviesť sídlo podniku poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov). V prípade potreby sa uvedie sídlo podniku, kde sa poistenie alebo iné zabezpečenie uzatvorilo.

PRÍLOHA II

Výňatok z výhrady a usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie 19. októbra 2006**VÝHRADA A USMERNENIA IMO NA VYKONÁVANIE ATÉNSKEHO DOHOVORU****Výhrada**

1. Aténsky dohovor by sa mal ratifikovať s touto výhradou alebo vyhlásením s rovnakým účinkom:

„[1.1.] Výhrada vlády ... v súvislosti s ratifikáciou Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002 (ďalej len ‚dohovor‘)

Obmedzenie zodpovednosti prepravcov atď.

[1.2.] Vláda ... si vyhradzuje právo obmedziť zodpovednosť uvedenú v článku 3 ods. 1 alebo 2 dohovoru, ak existuje, v súvislosti so smrťou alebo úrazom cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, a zaväzuje sa obmedziť túto zodpovednosť na nižšiu z týchto súm:

— 250 000 účtovných jednotiek za každého cestujúceho v každom jednotlivom prípade,

alebo

— 340 miliónov účtovných jednotiek celkovo na loď v každom jednotlivom prípade.

[1.3.] Vláda ... si tiež vyhradzuje právo uplatniť mutatis mutandis body 2.1.1 a 2.2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru na takéto zodpovednosti, a zaväzuje sa ich uplatňovať.

[1.4.] Rovnakým spôsobom sa obmedzuje zodpovednosť vykonávajúceho prepravcu podľa článku 4 dohovoru, zodpovednosť zamestnancov a zástupcov prepravcu alebo vykonávajúceho prepravcu podľa článku 11 dohovoru a limit úhrnu súm vymáhateľných podľa článku 12 dohovoru.

[1.5.] Výhrada a záväzok uvedené v bode 1.2 sa uplatnia bez ohľadu na základ pre zodpovednosť podľa článku 3 ods. 1 alebo 2 a bez ohľadu na čokoľvek, čo by bolo v rozpore s článkami 4 alebo 7 dohovoru; táto výhrada a záväzok však nemajú vplyv na pôsobnosť článkov 10 a 13.

Povinné poistenie a obmedzenie zodpovednosti poisťovateľov

[1.6.] Vláda ... si vyhradzuje právo obmedziť požiadavku uvedenú v článku 4a ods. 1 mať poistenie alebo iné finančné zabezpečenie v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, a zaväzuje sa túto požiadavku obmedziť na nižšiu z týchto súm:

— 250 000 účtovných jednotiek za každého cestujúceho v každom jednotlivom prípade

alebo

— 340 miliónov účtovných jednotiek celkovo na loď v každom jednotlivom prípade.

[1.7.] Vláda ... si vyhradzuje právo obmedziť zodpovednosť poisťovateľa alebo iných osôb, ktoré poskytujú finančné zabezpečenie podľa článku 4a ods. 10, v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho, ktoré spôsobilo niektoré z rizík uvedených v bode 2.2 usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru, a zaväzuje sa obmedziť na najvyššiu hranicu sumu poistenia alebo iného finančného zabezpečenia, ktoré prepravca musí mať podľa bodu 1.6 tejto výhrady.

[1.8.] Vláda ... si tiež vyhradzuje právo uplatňovať usmernenia IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru vrátane uplatňovania doložiek uvedených v bodoch 2.1 a 2.2 usmernení a zaväzuje sa ich uplatňovať na všetky povinné poistenia podľa dohovoru.

- [1.9.] Vláda ... si vyhradzuje právo zbaviť poskytovateľa poistenia alebo iného finančného zabezpečenia podľa článku 4a ods. 1 každej zodpovednosti, ku ktorej sa nezaviazal, a zaväzuje sa tak robiť.

Osvedčovanie

- [1.10.] Vláda ... si vyhradzuje právo vydávať osvedčenia o poistení podľa článku 4a ods. 2 dohovoru a zaväzuje sa ich vydávať s cieľom:

- premietnuť obmedzenia zodpovednosti a požiadavky na poistné krytie uvedené v bodoch 1.2, 1.6, 1.7 a 1.9 a
- doplniť ďalšie obmedzenia, požiadavky a výnimky tohto druhu, ktoré si podľa nej vyžadujú podmienky na poisťovacom trhu v čase vydania osvedčenia.

- [1.11.] Vláda ... si vyhradzuje právo uznávať osvedčenia o poistení vydané na základe podobnej výhrady inými štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami, a zaväzuje sa ich uznávať.

- [1.12.] Všetky tieto obmedzenia, požiadavky a výnimky sa zreteľne premietnu do osvedčenia vydaného alebo potvrdeného podľa článku 4a ods. 2 dohovoru.

Vzťah medzi touto výhradou a usmerneniami IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru

- [1.13.] Práva, ktoré sa prostredníctvom tejto výhrady ponechali, sa budú vykonávať s náležitým ohľadom na usmernenia IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru alebo ich zmeny a doplnenia s cieľom zabezpečiť jednotnosť. Ak právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie schválil navrhované zmeny a doplnenia usmernení IMO na vykonávanie aténskeho dohovoru vrátane limitov, tieto zmeny a doplnenia sa budú uplatňovať odo dňa, ktorý určil výbor. Týmto nie sú dotknuté pravidlá medzinárodného práva, pokiaľ ide o právo štátu na stiahnutie svojej výhrady alebo na jej zmenu a doplnenie.“

Usmernenia

2. Pri súčasnom stave poistného trhu by zmluvné strany mali vydávať osvedčenie o poistení na základe jednej záruky od poisťovateľa, ktorý kryje riziká v prípade vojny, a iného poisťovateľa, ktorý kryje riziká v prípade mieru. Každý poisťovateľ by mal niesť zodpovednosť len za svoju časť. Mali by sa uplatňovať tieto pravidlá (doložky, na ktoré sa odkazuje, sú uvedené v dodatku A):

- 2.1. Poistenie v prípade vojny a v prípade mieru môže podliehať týmto doložkám:

2.1.1. Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade rádioaktívnej kontaminácie, chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (ustanovujúca doložka č. 370);

2.1.2. Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade počítačových útokov (ustanovujúca doložka č. 380);

2.1.3. Dôvody vylúčenia zodpovednosti a obmedzenie zodpovednosti poskytovateľa povinného finančného zabezpečenia podľa tohto dohovoru zmeneného a doplneného týmito usmerneniami, najmä limit vo výške 250 000 účtovných jednotiek za cestujúceho v každom jednotlivom prípade;

2.1.4. Ustanovenie o tom, že poistenie sa vzťahuje len na zodpovednosť, ktorá je predmetom dohovoru zmeneného a doplneného týmito usmerneniami;

2.1.5. Ustanovenie o tom, že každá suma vysporiadaná podľa dohovoru sa použije na zníženie zostávajúcej zodpovednosti prepravcu a/alebo jeho poisťovateľa podľa článku 4a dohovoru, aj keď ju nevypláti príslušný poisťovateľ poskytujúci poistenie v prípade vojny alebo mieru ani sa od nich nenárokuje.

2.2. Poistenie v prípade vojny kryje zodpovednosť, ak nejaká existuje, za škodu v prípade smrti alebo úrazu cestujúceho spôsobenú:

- vojnu, občianskou vojnou, revolúciou, vzburou, povstaním alebo z nich vyplývajúcimi občianskymi nepokojmi alebo každým násilným činom zo strany mocnosti, ktorá vedie vojnu, alebo proti nej,
- zajatím, zmocnením, vzatím do väzby, obmedzením alebo zadržaním a ich dôsledkami alebo každým pokusom o ohrozenie,
- zabudnutými mínami, torpédami, bombami alebo inými zabudnutými vojnovými zbraňami,
- činom teroristu alebo každej osoby, ktorá koná so zlým úmyslom alebo z politického motívu, a opatreniami prijatými s cieľom zabrániť alebo odporovať každému riziku tohto druhu,
- zhabaním a vyvlastnením,

a môžu sa naň vzťahovať tieto výnimky, obmedzenia a požiadavky:

2.2.1. *Doložka o automatickom ukončení a vylúčení v prípade vojny*

2.2.2. V prípade, že nárokové sumy jednotlivých cestujúcich prekročia úhrnom 340 miliónov účtovných jednotiek celkom na loď v každom jednotlivom prípade, prepravca je oprávnený obmedziť svoju zodpovednosť na 340 miliónov účtovných jednotiek, avšak vždy za predpokladu, že:

- táto suma by sa mala rozdeliť medzi osoby, ktoré si uplatňujú nárok, pomerne k ich stanoveným nárokom,
- táto suma sa môže rozdeliť na jednu alebo viac častí medzi osoby, ktoré si uplatňujú nárok, známe v čase rozdeľovania, a
- rozdeliť túto sumu môže poisťovateľ alebo súd alebo iný príslušný orgán, na ktorý sa obráti poisťovateľ v ktoromkoľvek zmluvnom štáte, v ktorom sa začali konania vo vzťahu k nárokom, ktoré poistenie údajne kryje.

2.2.3. Doložka o oznámení s tridsaťdňovou výpovednou lehotou v prípadoch, na ktoré sa nevzťahuje bod 2.2.1.

2.3. Poistenie v prípade mieru by malo kryť všetky riziká, na ktoré sa vzťahuje povinné poistenie, okrem rizík uvedených v bode 2.2 bez ohľadu na to, či sa na ne vzťahujú výnimky, obmedzenia alebo požiadavky uvedené v bode 2.1 a 2.2.

3. Príklad súboru poisťných záruk (modré karty) a osvedčenie o poistení, ktoré odzrkadľujú tieto usmernenia, sú v dodatku B.

DODATOK A

Doložky uvedené v usmerneniach 2.1.1, 2.1.2 a 2.2.1

Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade rádioaktívnej kontaminácie, chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (doložka č. 370 z 10. novembra 2003)

Táto doložka je nadradená všetkému, čo s ňou v tomto poistení nie je v súlade.

1. Toto poistenie v žiadnom prípade nekryje zodpovednosť za stratu alebo škodu alebo náklady, ktoré priamo alebo nepriamo spôsobilo, ku ktorým prispelo alebo ktoré vyplynuli:
 - 1.1. z ionizujúceho žiarenia alebo kontaminácie rádioaktivitou z jadrového paliva alebo jadrového odpadu alebo spaľovania jadrového paliva;
 - 1.2. z rádioaktívnych, toxických, výbušných alebo iných nebezpečných alebo kontaminujúcich vlastností jadrových zariadení, reaktora alebo jadrových celkov alebo ich jadrových zložiek;
 - 1.3. zo zbraní alebo zariadení, ktoré využívajú atómové alebo jadrové štiepenie a/alebo syntézu alebo inú podobnú reakciu alebo rádioaktívnu silu alebo látku;
 - 1.4. z rádioaktívnych, toxických, výbušných alebo iných nebezpečných alebo kontaminujúcich vlastností rádioaktívnej látky. Vylúčením v tomto bode doložky sa nerozširuje na rádioaktívne izotopy okrem jadrového paliva, ak sa tieto izotopy pripravujú, prepravujú, uskladňujú alebo používajú na obchodné, poľnohospodárske, medicínske, vedecké alebo iné podobné mierové účely;
 - 1.5. z chemickej, biologickej, biochemickej alebo elektromagnetickej zbrane.

Ustanovujúca doložka o vylúčení v prípade počítačových útokov (doložka č. 380 z 10. novembra 2003)

1. S výhradou jedine doložky 1.2 uvedenej nižšie toto poistenie v žiadnom prípade nekryje zodpovednosť za stratu alebo škodu alebo náklady, ktoré priamo alebo nepriamo spôsobilo alebo ku ktorým prispeli, ako prostriedok na spôsobenie škody, použitie alebo činnosť počítača, počítačového systému, počítačového softvérového programu, škodlivého kódu, počítačového vírusu alebo procesu alebo iného elektronického systému, alebo ktoré z nich vyplynuli.
2. Ak túto doložku potvrdzujú poistenia, ktoré kryjú riziká ako vojna, občianska vojna, revolúcia, vzbura, povstanie alebo z nich vyplývajúce občianske nepokoje alebo každý násilný čin zo strany mocnosti, ktorá vedie vojnu, alebo proti nej, alebo terorizmu alebo každá osoba, ktorá koná z politického motívu, neuplatňuje sa doložka 1.1 s cieľom vylúčiť škody (ktoré by inak boli kryté) vyplývajúce z použitia počítača, počítačového systému alebo počítačového softvérového programu alebo iného elektronického systému v odpaľovacom a/alebo riadiacom systéme a/alebo palebnom mechanizme zbraní alebo rakiet.

Automatické ukončenie a vylúčenie v prípade vojny

1.1. Automatické ukončenie krytia

Bez ohľadu na to, či bolo podané toto oznámenie o zrušení, dané krytie sa UKONČÍ AUTOMATICKY

1.1.1. v prípade vypuknutia vojny (či už bola vojna vyhlásená alebo nie) medzi niektorou z týchto krajín: Spojené kráľovstvo, Spojené štáty americké, Francúzsko, Ruská federácia, Čínska ľudová republika;

1.1.2. s ohľadom na každé plavidlo, v súvislosti s ktorým je dané krytie udelené, ak sa takéto plavidlo vyžiada z dôvodu nároku naň alebo na použitie.

1.2. Vojna piatich mocností

Toto poistenie vylučuje

1.2.1. zodpovednosť za stratu alebo škodu alebo náklady, ktoré vyplývajú z vypuknutia vojny (či už bola vojna vyhlásená alebo nie) medzi niektorými z týchto krajín: Spojené kráľovstvo, Spojené štáty americké, Francúzsko, Ruská federácia, Čínska ľudová republika;

1.2.2. vyžiadanie z dôvodu nároku naň alebo na použitie.

DODATOK B

I. Príklady poistných záruk (modré karty) uvedené v usmernení 3

Modrá karta vydaná poisťovateľom poskytujúcim poistenie v prípade vojny

Osvedčenie poskytnuté ako dôkaz o poistení podľa článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Meno lode:

Identifikačné číslo lode IMO:

Prístav registrácie:

Meno/názov a adresa vlastníka:

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď vo vlastníctve uvedeného vlastníka, existuje platné poistenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002 s výhradou všetkých výnimiek a obmedzení, ktoré pre povinné poistenie v prípade vojny umožňuje dohovor a usmernenia na vykonávanie, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie v októbri 2006, vrátane najmä týchto doložiek: [Tu sa môže vložiť znenie dohovoru a usmernení s dodatkami v želanom rozsahu]

Poistné obdobie od: 20. februára 2007

do: 20. februára 2008

Stále však platí, že poisťovateľ môže zrušiť toto osvedčenie prostredníctvom písomného oznámenia s 30 dňovou výpovednou lehotou, ktoré odovzdá uvedenému orgánu a na základe ktorého zaniká zodpovednosť poisťovateľa odo dňa skončenia uvedenej výpovednej lehoty oznámenia, avšak len vo vzťahu k udalostiam, ktoré nastanú po tomto dátume.

Dátum:

Toto osvedčenie vydal:

War Risks, Inc

[Adresa]

.....

Ako zástupca len za spoločnosť War Risks, Inc.

Podpis poisťovateľa

Modrá karta vydaná poisťovateľom poskytujúcim poistenie v prípade mieru

Osvedčenie poskytnuté ako dôkaz o poistení podľa článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002

Meno lode:

Identifikačné číslo lode IMO:

Prístav registrácie:

Meno/názov a adresa vlastníka:

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď vo vlastníctve uvedeného vlastníka, existuje platné poistenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002 s výhradou všetkých výnimiek a obmedzení, ktoré pre poistenie v prípade mieru umožňuje dohovor a usmernenia na vykonávanie, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie v októbri 2006, vrátane najmä týchto doložiek: [Tu sa môže vložiť znenie dohovoru a usmernení s dodatkami v želanom rozsahu]

Poistné obdobie od: 20. februára 2007

do: 20. februára 2008

Stále však platí, že poisťovateľ môže zrušiť toto osvedčenie prostredníctvom písomného oznámenia s trojmesačnou výpovednou lehotou, ktoré odovzdá uvedenému orgánu a na základe ktorého zaniká zodpovednosť poisťovateľa odo dňa skončenia uvedenej výpovednej lehoty oznámenia, avšak len vo vzťahu k udalostiam, ktoré nastanú po tomto dátume.

Dátum:

Toto osvedčenie vydal:

PANDI P&I

[Adresa]

.....

Ako zástupca len za spoločnosť PANDI
P&I

Podpis poisťovateľa

II. Vzor osvedčenia o poistení uvedeného v usmerní 3

OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ V SÚVISLOSTI SO ZODPOVEDNOSŤOU ZA SMŔŤ A ÚRAZ CESTUJÚCICH

Vydané v súlade s ustanoveniami článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002

Meno lode	Identifikačné číslo alebo písmená	Identifikačné číslo lode IMO	Prístav registrácie	Meno/názov a úplná adresa hlavného miesta podnikania dopravcu

Týmto sa osvedčuje, že, pokiaľ ide o uvedenú loď, existuje platné poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Typ zabezpečenia

Trvanie zabezpečenia

Meno/názov a adresa poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov)

Poistné krytie, ktoré sa týmto osvedčuje, je rozdelené na jedno poistenie v prípade vojny a jedno poistenie v prípade mieru podľa usmernení na vykonávanie, ktoré prijal právny výbor Medzinárodnej námornej organizácie v októbri 2006. Na tieto obidve časti poistného krytia sa vzťahujú výnimky a obmedzenia, ktoré umožňuje dohovor a usmernenia o vykonávaní. Poisťovatelia nie sú zodpovední spoločne a nerozdielne. Poisťovatelia sú:

Pre vojnové riziká: War Risks, Inc., [adresa]

Pre riziká v prípade mieru: Pandi P&I, [adresa]

Toto osvedčenie je platné do

Vydala alebo osvedčila vláda

(Úplný názov štátu)

ALEBO

Ak zmluvný štát využíva článok 4a ods. 3, malo by sa použiť toto znenie:

Toto osvedčenie na základe poverenia vlády(úplný názov štátu) vydáva
(názov inštitúcie alebo organizácie)

V
(Miesto) (Dátum)

.....
(Podpis a funkcia vydávajúceho alebo osvedčujúceho úradníka)

Vysvetlivky:

1. V prípade potreby môže označenie štátu obsahovať odkaz na príslušný orgán verejnej moci krajiny, v ktorej sa osvedčenie vydalo.
2. Ak sa celková suma zabezpečenia poskytla z viac ako jedného zdroja, mala by sa uviesť výška každej sumy.
3. Ak sa zabezpečenie poskytuje vo viacerých formách, tieto formy by sa mali vymenovať.
4. V kolónke „trvanie zabezpečenia“ sa musí uviesť dátum, ktorým takéto zabezpečenie nadobúda účinnosť.
5. V kolónke „adresa“ poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov) sa musí uviesť hlavné miesto podnikania poisťovateľa(ov) a/alebo ručiteľa(ov). V prípade potreby sa uvedie sídlo podniku, kde sa poistenie alebo iné zabezpečenie uzatvorilo.
