



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 23.11.2005
KOM(2005) 592, konečné znenie

2005/0241 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských
vodných cestách v prípade nehôd**

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 1516}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) KONTEXT NÁVRHU

- **Dôvody a ciele návrhu**

V nadväznosti na Bielu knihu o dopravnej politike z roku 2001 (KOM(2001) 370) predložila Komisia v roku 2002 „Oznámenie o zvýšenej bezpečnosti osobných lodí v Spoločenstve“ (KOM(2002) 158), v ktorom vysvetlila svoje názory na určité kľúčové prvky, ktoré by mohli tvoriť súčasť realizovateľného režimu zodpovednosti za cestujúcich v námornej preprave, ktorý sa má zaviesť v Európskej únii v najbližšej budúcnosti. Boli to tieto kľúčové prvky:

- Objektívna zodpovednosť do dostatočne vysokého limitu a rozšírená zodpovednosť v prípade zavinenia alebo nedbanlivosti. Objektívna zodpovednosť je zameraná na zlepšenie postavenia osôb, ktoré si uplatňujú nárok, keďže zodpovednosť nezávisí od zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu.
- Povinné poistenie. Ak má byť režim zodpovednosti účinný, musí byť spojený s prísnyimi poistnými požiadavkami.
- Právo na priamu žalobu. Možnosť, aby si žiadatelia mohli uplatňovať svoje nároky priamo voči poisťovateľovi, má v lodnej preprave kľúčový význam, pretože pre dopravcu môže byť niekedy ťažké určiť svoje finančné záväzky alebo ich nie je schopný v plnom rozsahu splniť.
- Vnútroštátna preprava. Režim zodpovednosti ES by sa mal vzťahovať na všetku prepravu v Spoločenstve vrátane dopravy v rámci jedného členského štátu.

Toto oznámenie z roku 2002 sa časovo zhodovalo s revíziou medzinárodných pravidiel o zodpovednosti dopravcov prepravujúcich cestujúcich po mori na medzinárodnej úrovni, ktorá sa uskutočnila pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie (IMO): Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974.

Komisia vo svojom oznámení vysvetlila, že v Aténskom dohovore boli prvé tri prvky upravené nedostatočne. Uviedla však, že ak by revidovaný medzinárodný režim spĺňal všetky tieto kľúčové prvky, bolo by vhodnejšie zaviesť režim EÚ v rámci takého medzinárodného kontextu.

Protokol z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 bol prijatý 1. novembra 2002. Komisia je toho názoru, že spĺňa prvé tri uvedené požiadavky stanovené v oznámení z roku 2002.

V článkoch 10 a 11 tohto protokolu sa stanovujú pravidlá o súdnej právomoci a uznávaní a výkone rozsudkov vydaných v súlade s protokolom. V prípade týchto záležitostí získalo Spoločenstvo na základe prijatia nariadenia (ES) č. 44/2001 o súdnej právomoci a uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach z 22. decembra 2000 výlučnú právomoc. Toto nariadenie je záväzné pre všetky členské štáty EÚ s výnimkou Dánska. Články 10 a 11 protokolu sa dotýkajú ustanovení nariadenia (ES) č. 44/2001. V dôsledku toho členské štáty nemôžu mimo rámca inštitúcií Spoločenstva prevziať vo vzťahu k tretím krajinám záväzky, ktoré sa týkajú týchto článkov.

Komisia preto predložila 24. júna 2003 návrh rozhodnutia Rady o uzatvorení Protokolu z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 (KOM(2003) 375) Európskym spoločenstvom. Komisia v ňom navrhla, aby sa Spoločenstvo čo najskôr stalo zmluvnou stranou protokolu a aby sa nimi stali aj členské štáty do konca roku 2005. Komisia ľutuje, že v Rade sa v súvislosti s týmto návrhom nedosiahol od decembra 2003 žiadny pokrok.

Aby sa v Spoločenstve dosiahol jednotný a primeraný režim zodpovednosti vo vzťahu k cestujúcim, je zároveň potrebné, aby sa uzatvorenie protokolu zo strany Spoločenstva doplnilo nariadením, ktorým by sa začlenili ustanovenia tohto protokolu do práva Spoločenstva.

Okrem toho, Komisia potvrdila svoj zámer predložiť tento návrh vo svojom oznámení „Posilnenie práv cestujúcich v Európskej únii“ (KOM(2005) 46).

- **Všeobecný kontext**

Historické východiská Aténskeho dohovoru z roku 1974 a jeho následných protokolov sa uvádzajú v oznámení Komisie z roku 2002 o zvýšenej bezpečnosti osobných lodí v Spoločenstve. Na účely tohto návrhu sa „Protokol z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974“ bude ďalej nazývať len „Aténsky dohovor z roku 2002“.

Hlavné znaky Aténskeho dohovoru 2002 sú tieto:

- Rozsah pôsobnosti

Aténsky dohovor z roku 2002 sa vzťahuje na všetky námorné lode s výnimkou vznášadiel.

Dohovor je uplatniteľný na „akúkoľvek medzinárodnú prepravu, ak:

- (a) loď sa plaví pod vlajkou zmluvného štátu tohto dohovoru alebo je zaregistrovaná v zmluvnom štáte tohto dohovoru, alebo
- (b) zmluva o preprave bola uzatvorená v zmluvnom štáte tohto dohovoru, alebo
- (c) miesto odchodu alebo určenia, v súlade so zmluvou o preprave, je v zmluvnom štáte tohto dohovoru.“

Jednako, iba od lodí, ktoré majú licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, sa vyžaduje poistný certifikát podľa dohovoru.

- Objektívna zodpovednosť

Aténskym dohovorom z roku 1974 sa ustanovil režim zodpovednosti založený na zavinení, v ktorom môže dopravca obmedziť svoju zodpovednosť do sumy 53 665 eur (46 666 ZPČ) na jedného cestujúceho v prípade smrti alebo zranenia.

Aténskom dohovore z roku 2002 sa rozlišujú dve kategórie nárokov na odškodnenie. Škoda, ktorá je spôsobená prevádzkou lode a kde je možnosť cestujúcich mať kontrolu nad udalosťami veľmi obmedzená (mimoriadne udalosti lodí), podlieha režimu objektívnej zodpovednosti, zatiaľ čo iné druhy škôd spôsobených zranením, ku ktorým dôjde na palube, podliehajú systému zodpovednosti založenej na nedbanlivosti.

– Dostatočné limity v poistení zodpovednosti

Aténskym dohovorom z roku 2002 sa stanovujú dva limity: 287 500 eur (250 000 ZPČ) v prípade objektívnej zodpovednosti a 460 000 eur (400.000 ZPČ), v prípade zodpovednosti založenej na zavinení. Predstavuje to významné zvýšenie v porovnaní s predtým uplatniteľným limitom 53 665 eur (46 666 ZPČ) v Aténskom dohovore z roku 1974 a 201 250 eur (175 000 ZPČ) ustanoveným jednak v následnej revízii Aténskeho dohovoru (Protokol k Aténskemu dohovoru z roku 1990) a v Protokole k Dohovoru o obmedzení zodpovednosti za škody v námornej preprave (OZŠND).

– Rozšírená zodpovednosť v prípade zavinenia alebo nedbanlivosti

Aténskym dohovorom z roku 1974 sa ustanovil režim zodpovednosti založenej na zavinení s maximálnou výškou obmedzenia 53 665 eur (46 666 ZPČ). Od práva dopravcov na obmedzenie zodpovednosti by sa mohlo upustiť iba v prípadoch závažného porušenia povinností. Oprávnený stráca právo na obmedzenie zodpovednosti podľa Aténskeho dohovoru z roku 1974 a režimu OZŠND iba vtedy, ak dopravca konal „v úmysle spôsobiť takú škodu alebo z ľahkovážnosti a s vedomím, že by pravdepodobne mohol spôsobiť takú škodu“. Je zrejme, že sa môže vyskytnúť veľmi málo udalostí týkajúcich sa osobných lodí, ktoré by spĺňali tieto kritériá a z praktických dôvodov sa právo na obmedzenie zodpovednosti preto môže v súčasnosti považovať za nedotknuté.

Aténskym dohovorom z roku 2002 sa stanovujú dva režimy:

- V prípade mimoriadnych udalostí lodí je vytvorený nový režim, ktorý má dve vrstvy. Prvá maximálna hodnota 287 500 eur (250 000 ZPČ) pre časť, na ktorú sa vzťahuje objektívna zodpovednosť a vyšší limit zodpovednosti až do výšky 460 000 eur (400 000 ZPČ) „okrem prípadu, ak dopravca preukáže, že k poistnej udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, došlo bez zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu“.
- V iných prípadoch ako sú mimoriadne udalosti lodí dopravca zodpovedá do sumy 460 000 eur (400 000 ZPČ), „ak k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, došlo zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu. Dôkazné bremeno týkajúce sa zavinenia alebo nedbalosti spočíva na tom, kto si uplatňuje nárok.“

V článku 13 Aténskeho dohovoru z roku 2002 ďalej uvádza: „Doprovca nebude oprávnený využívať [tieto] limity zodpovednosti (...), ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo opomenutím dopravcu uskutočneného v úmysle spôsobiť takú škodu alebo z ľahkovážnosti a s vedomím, že by pravdepodobne mohol takú škodu spôsobiť“.

- Režim uplatniteľný na stratu alebo poškodenie batožiny

Aténskym dohovorom z roku 2002 sa ustanovuje dvojaký režim:

„Za škodu spôsobenú následkom straty alebo poškodenia príručnej batožiny zodpovedá dopravca, ak udalosť, ktorou bola spôsobená škoda, vznikla zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu. V prípade škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou lode sa zavinenie alebo nedbanlivosť dopravcu predpokladá.

„Za škodu spôsobenú následkom straty alebo poškodenia inej ako príručnej batožiny zodpovedá dopravca, okrem prípadu, ak dopravca preukáže, že k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, došlo bez zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu.“

V dohovor sa stanovuje rad číselných údajov, napríklad: v prípade straty alebo poškodenia príručnej batožiny zodpovednosť nesmie v žiadnom prípade prekročiť 2 587 eur (2 250 ZPČ) na cestujúceho na dopravný prostriedok.

- Povinné poistenie

Aténskym dohovorom z roku 2002 sa zavádza nová požiadavka, aby boli dopravcovia primerane poistení. Absencia požiadavky poistenia v prípade dopravcov v osobnej doprave bola vskutku neúmeraná rizikám spojeným s prepravou stoviek alebo tisícok cestujúcich na palube lode. I keď je pravda, že väčšina osobných lodí je aj napriek tomu finančne chránená, obvykle prostredníctvom vstupu do jedného zo vzájomných klubov na ochranu a poistné plnenie (Protection & Indemnity (P&I) Clubs, O a PP), absencia formálnych požiadaviek na poistné štandardy nemala opodstatnenie.

- Priama žaloba (pro memoria).

- Procesné právo

Aténskym dohovorom z roku 2002 sa stanovujú pravidlá občianskoprávneho konania, ako je napríklad dvojročná premlčacia lehota pre žaloby. Obsahuje tiež pravidlá o súdnej právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov.

Je potrebné poznamenať, že také pravidlá sú už upravené v nariadení (ES) č. 44/2001 o súdnej právomoci a uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných záležitostiach z 22. decembra 2000. Na základe rokovaní o Aténskom dohovore sa umožnilo, aby sa toto nariadenie uplatňovalo medzi členskými štátmi EÚ aj naďalej (článok 17a ods. 3 dohovoru), ale len pokiaľ ide o uznávanie a výkon rozsudkov. Pravidlá o súdnej právomoci v dohovore preto budú mať prednosť pred zodpovedajúcimi pravidlami v nariadení Spoločenstva.

- **Existujúce predpisy v oblasti návrhu**

V oblasti návrhu nie sú žiadne predpisy.

- **Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie**

Cieľom toho návrhu, ktorý je prvkom v politike EÚ je riešenie rizík, ktorým čelia občania v ich každodennom živote. Zavedenie zjednotených pravidiel zodpovednosti v celej EÚ navyše prispieva k harmonizovanému prostrediu, ktoré by bolo priaznivé pre osobných dopravcov. Uvedené úvahy patria medzi strategické ciele, ktoré zdôraznila Komisia vo svojom oznámení z 26. januára 2005 „Strategické ciele 2005 – 2009 – Európa 2010: Partnerstvo pre obnovenie Európy – prosperita, solidarita a bezpečnosť“ (KOM(2005) 12).

2) KONZULTÁCIE SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A HODNOTENIE DOSAHU

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Metódy konzultácií, hlavné cieľové sektory a všeobecný profil respondentov

Komisia uskutočnila konzultácie s členskými štátmi a záujmovými skupinami v dvoch kolách konzultácií v máji 2004 a vo februári 2005 o hlavných znakoch pripravovaného návrhu, ako súčasť konzultačného procesu pre celý tretí legislatívny balík týkajúci sa bezpečnosti na mori.

Zhrnutie reakcií a ich zohľadnenie

Iniciatívu Komisie začleniť Aténsky dohovor do práva Spoločenstva uvítali všetci respondenti.

Zástupcovia vlastníkov lodí však vyjadrili svoje obavy z toho, že by sa rozsah pôsobnosti rozšíril na vnútroštátnu prepravu a vnútrozemskú vodnú prepravu. Komisia pri posudzovaní vplyvov návrhu vzala tieto námietky do úvahy. Komisia však dospela k záveru, že také rozšírenie je opodstatnené z dôvodu rozdielov medzi príslušnými režimami zodpovednosti, ktoré sa vzťahujú na cestujúcich, ako sa uvádza v tejto štúdii o posudzovaní vplyvov. Toto rozšírenie je opodstatnené aj z toho dôvodu, že poisťný systém ustanovený v aténskom dohovore sa nevzťahuje na malé lode, ktoré nemajú licenciu na prepravu viac ako 12 cestujúcich. Na tieto lode sa naďalej budú vzťahovať vnútroštátne právne predpisy.

Ďalšie obavy vyjadrili predstavitelia odvetvia (vlastníci lodí a vzájomné kluby ochrany a poisťného plnenia) v súvislosti so zavedením Aténskeho dohovoru z roku 2002, a najmä jeho článku 3 ods. 1 o zodpovednosti za udalosti spôsobené terorizmom.

Komisia vzala do úvahy, že tieto obavy sa už riešia na celosvetovej úrovni v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a neprijala by v tejto etape žiadne riešenie na regionálnej úrovni. Uvádza sa, že k riešeniu sa dospeje na jar 2006 na najbližšom zasadaní právneho výboru IMO, v rámci ktorého sa štáty zaviazu prijať doložku o výhrade pri pristúpení k dohovoru.

- **Zhromažďovanie a využívanie expertízy**

Externá expertíza nebola potrebná.

- **Hodnotenie dosahu**

Možnosť 1: výlučná implementácia Aténskeho dohovoru. Dosiahne sa to, ak Rada prijme návrh Komisie z júna 2003 týkajúci sa pristúpenia Spoločenstva a členských štátov k Aténskeho dohovoru. Režim sa bude vzťahovať iba na medzinárodnú prepravu.

Možnosť 2: začlenenie dohovoru bez úprav. Najdôležitejšou výhodou tohto procesu je, že má zabezpečiť jednotný výklad dohovoru zo strany Súdneho dvora. Účinky budú podobné, ako v prípade možnosti 1.

Možnosť 3: začlenenie dohovoru s úpravami, ako napríklad rozšírenie rozsahu pôsobnosti, aby sa vzťahoval na vnútroštátnu prepravu a vnútrozemskú vodnú prepravu. V prípade tejto možnosti budú všetci cestujúci využívať výhody nového režimu Dohovoru a všetci dopravcovia budú podliehať rovnakému režimu zodpovednosti v celej Európe.

Komisia uskutočnila hodnotenie dosahu uvedené v pracovnom programe a jej správa je k dispozícii pod SEK(2005) 1516.

3) PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- **Zhrnutie navrhovaných opatrení**

Návrh sa zameriava na začlenenie Aténskeho dohovoru do práva ES, ale zavádza doňho tieto úpravy:

- rozšírenie rozsahu pôsobnosti na vnútroštátnu prepravu;
- rozšírenie rozsahu pôsobnosti na vnútrozemskú vodnú prepravu;
- zrušenie možnosti pre členské štáty podľa Aténskeho dohovoru z roku 2002, aby si stanovovali vyššie limity zodpovednosti, ako sú limity stanovené v dohovore;
- v prípade poškodenia alebo straty zariadenia umožňujúceho pohyb alebo zdravotnej pomôcky, ktoré sú vo vlastníctve cestujúcemu s obmedzenou schopnosťou pohybu sa náhrada škody rovná reprodukčnej hodnote zariadenia alebo pomôcky;
- preddavky tak, ako sa poskytujú v sektore leteckej a železničnej prepravy;
- informácie pred cestou.

- **Právny základ**

Článok 71 ods. 2 a článok 80 ods. 2 Zmluvy o ES.

- **Zásada subsidiarity**

Keďže návrh nepatrí do výlučnej pôsobnosti Spoločenstva, vzťahuje sa naň zásada subsidiarity.

Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov z tohto (týchto) dôvodu(ov).

Z hľadiska odvetvia a aj z hľadiska cestujúcich nie je skoro žiadny rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou prepravou v Spoločenstve. V záujme všetkých zúčastnených strán je, aby mali jednotný a prehľadný režim uplatniteľný na prepravu cestujúcich v Spoločenstve.

Je riziko, že rozdielne vnútroštátne normy by vyvolali nekalú hospodársku súťaž medzi vnútroštátnymi dopravcami a spôsobili by nevyvážené zaobchádzanie medzi občanmi rôznych členských štátov pri cestovaní v Spoločenstve.

Činnosť Spoločenstva umožní lepšie dosiahnuť ciele návrhu z tohto (týchto) dôvodu(-ov).

Činnosť Spoločenstva v tejto oblasti zaručí jednotný súbor pravidiel upravujúcich zodpovednosť za všetky cesty bez ohľadu na to, či sa uskutočňujú na medzinárodných trasách, na trasách v Spoločenstve alebo na vnútroštátnych trasách.

Okrem toho, táto iniciatíva EÚ zaručí jednotnosť implementácie a výkladu Aténskeho dohovoru medzi členskými štátmi.

Ochrana cestujúcich je jedným z cieľov dopravnej politiky Spoločenstva. Otázky týkajúce sa zodpovednosti dopravcu a práv cestujúcich po nehode sa lepšie riešia na úrovni EÚ z dôvodov, ktoré boli vysvetlené vyššie.

Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z tohto(týchto) dôvodu(ov).

Úpravy dohovoru, ktoré prinieslo nariadenie, ako napríklad úpravy týkajúce sa informácií pred cestou, sú prirodzenými doplnkami režimu Dohovoru.

Hlavné finančné a administratívne zaťaženie postihne vnútroštátne vlády, ktoré budú musieť spravovať poisťné certifikáty nielen pre dopravcov pôsobiacich v medzinárodných plavbách (na základe Aténskeho dohovoru), ale tiež pre dopravcov na vnútroštátnych plavbách a vnútrozemských vodných cestách.

- **Výber nástrojov**

Navrhované nástroje: nariadenie.

Iné prostriedky by neboli vhodné z tohto(týchto) dôvodu(ov)

Komisia sa riadi tým istým postupom ako v prípade začlenenia uplatniteľných medzinárodných dohovorov o zodpovednosti leteckých dopravcov a železničných spoločností.

4) VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadne dôsledky pre rozpočet Spoločenstva.

5) DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

- **Doložka o preskúmaní/revízii/platnosti**

Návrh obsahuje doložku o preskúmaní.

Návrh obsahuje doložku o revízii.

- **Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt sa týka EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

- **Podrobné vysvetlenie návrhu**

Článok 1

Komisia navrhuje novú právnu úpravu Spoločenstva s cieľom zabezpečiť úplné, jednotné a súčasné uplatňovanie ustanovení Aténskeho dohovoru z roku 2002 vo vzťahu k všetkým cestujúcim na palubách lodí, bez ohľadu na to, či ide o plavebnú trasu medzinárodnú, trasu v rámci Spoločenstva alebo vnútroštátnu, po mori alebo po vnútrozemských vodných cestách.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti navrhovaného nariadenia je širší ako rozsah pôsobnosti Aténskeho dohovoru z roku 2002. Zahŕňa rozsah pôsobnosti Aténskeho dohovoru (aby sa celý dohovor stal v plnom rozsahu vykonateľný v EÚ) a je rozšírený na (a) prepravu v rámci jedného členského štátu (b) premávku na vnútrozemských vodných cestách.

Tieto tri podmienky stanovené v článku 2, ktoré zodpovedajú podmienkam v Aténskom dohovore, zabezpečujú rozsiahle uplatňovanie nariadenia tak, aby sa vzťahovalo na väčšinu občanov EÚ, dokonca aj na zámorských plavbách.

Článok 3

Navrhované nariadenie bolo vypracované tak, aby bolo zabezpečené presné zosúladenie s Aténskym dohovorem z roku 2002 prostredníctvom odkazu na príslušné ustanovenia dohovoru. Táto metóda bola tiež zvolená pre začlenenie Montrealského dohovoru do práva Spoločenstva (nariadenie (ES) č. 889/2002).

Článok 4

Cieľom navrhovaného nariadenia je úplná jednotnosť v rámci EÚ, keďže sa ním odstraňuje možnosť členských štátov ustanovená Aténskym dohovorom z roku 2002 určovať vyššie limity zodpovednosti, ako sú limity stanovené v dohovore

Opatrenie v odseku 2 priamo vychádza z pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Európskeho parlamentu k návrhu nariadenia Komisie o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.

Článok 5

Považovalo sa za vhodné zaviesť do režimu ES dodatočné opatrenie, ktoré sa nebralo do úvahy v Aténskom dohovore 2002: preddavky, ako sú stanovené v sektore leteckej a železničnej prepravy.

Článok 6

Toto ustanovenie o poskytovaní informácií cestujúcim je tiež úpravou dohovoru.

Článok 7

S cieľom vyhodnotiť účinnosť nariadenia a posúdiť potrebu úprav, Komisia vypracuje správu o jeho uplatňovaní.

Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS), ktorý bol vytvorený na základe nariadenia 2099/2002 z 5. novembra 2002, pomôže svojou účasťou okrem iného pri aktualizácii nariadenia v prípade akýchkoľvek zmien a doplnkov Aténskeho dohovoru 2002 na medzinárodnej úrovni.

Článok 8

Pokiaľ ide o nadobudnutie účinnosti nariadenia, Komisia by určite uprednostnila najskorší dátum, ktorý by bol zlučiteľný s legislatívnym procesom Spoločenstva a poskytol potrebný priestor na prispôbenie odvetvia.

Keďže sa Spoločenstvo a členské štáty majú stať zmluvnými stranami Aténskeho dohovoru 2002, Komisia predsa len považuje za vhodné uvažovať o súčasnom nadobudnutí platnosti Aténskeho dohovoru z roku 2002 a účinnosti nariadenia ES.

Príloha

Kópia Aténskeho dohovoru z roku 2002 je pripojená k tomuto návrhu iba na referenčné účely. Ako je uvedené v článku 1, Aténsky dohovor by mohol byť v budúcnosti zmenený a doplnený; všetky takéto zmeny a doplnenia sa automaticky začlenia do legislatívy EÚ, pokiaľ Komisia s pomocou Výboru pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) podľa článku 7 nerozhodne o ich vylúčení z rozsahu pôsobnosti nariadenia.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä jej článok 71 ods. 1 a článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie¹,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy⁴,

keďže:

- (1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je potrebné prijať ďalšie opatrenia na zvýšenie bezpečnosti v námornej a vnútrozemskej vodnej preprave. Tieto opatrenia zahŕňajú pravidlá zodpovednosti za škody spôsobené cestujúcim, keďže je dôležité zabezpečiť primeranú úroveň kompenzácie pre cestujúcich postihnutých nehodami v námornej a vnútrozemskej vodnej preprave.
- (2) Protokol z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 bol prijatý 1. novembra 2002 pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie. [Spoločenstvo pristúpilo k tomuto protokolu⁵].
- (3) Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974, v znení protokolu z roku 2002 (ďalej len „Aténsky dohovor z roku 2002“) sa vzťahuje iba na medzinárodnú prepravu. Na vnútornom trhu námornej prepravy bol rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou prepravou odstránený, a preto je vhodné zaviesť v Spoločenstve rovnakú úroveň a charakter zodpovednosti v medzinárodnej, ako aj vo

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

³ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁴ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁵ Vložiť odkaz o uverejnení rozhodnutia Rady o prijatí.

vnútroštátnej preprave. Režim Aténskeho dohovoru z roku 2002 by sa mal rozšíriť aj na vnútrozemské vodné cesty.

- (4) Je potrebné, aby bol dopravca povinný zaplatiť preddavky v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho.
- (5) Cestujúcim by sa mali pred cestou poskytnúť náležité informácie o nových právach, ktoré im boli priznané.
- (6) Všetky zmeny a doplnenia dohovoru budú začlenené do legislatívy Spoločenstva, pokiaľ také zmeny a doplnky nie sú vylúčené na základe postupu podľa článku 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí⁶.
- (7) Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁷ by mala pomáhať Komisii pri príprave a vypracovaní správy o pokroku týkajúcom sa uplatňovania nových pravidiel a pri navrhovaní zmien a doplnení k Aténskemu dohovoru z roku 2002.
- (8) Keďže ciele navrhovanej činnosti, a to vytvorenie jednotného súboru pravidiel upravujúcich práva dopravcov a ich cestujúcich v prípade nehody, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu potreby zabezpečenia totožných limitov zodpovednosti vo všetkých členských štátoch je ich možné 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 neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Toto nariadenie ustanovuje režim jednotnej zodpovednosti v Spoločenstve v súvislosti s prepravou cestujúcich po mori a vnútrozemských vodných cestách.

Na tento účel sa do tohto nariadenia začleňujú príslušné ustanovenia Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974, v znení protokolu z roku 2002 (ďalej len „Aténsky dohovor z roku 2002“) a uplatňovanie týchto ustanovení sa rozširuje na prepravu po mori v rámci jedného členského štátu a na medzinárodnú a vnútroštátnu prepravu po vnútrozemských vodných cestách.

⁶ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 415/2004 (Ú. v. EÚ L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁷ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 724/2004 (Ú. v. ES L 129, 29.4.2004, s. 1).

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na akúkoľvek medzinárodnú alebo vnútroštátnu prepravu po mori alebo vnútrozemských vodných cestách, ak

- a) loď pláva pod vlajkou členského štátu,
- b) zmluva o preprave bola uzavretá v členskom štáte alebo
- c) miesto odchodu alebo určenia je podľa zmluvy o preprave v členskom štáte.

Článok 3

Zodpovednosť dopravcu

Zodpovednosť dopravcu a vykonávajúceho dopravcu vo vzťahu k cestujúcim a ich batožine sa spravuje všetkými ustanoveniami Aténskeho dohovoru z roku 2002, ktorými je taká zodpovednosť upravená.

Pojmy „doprovca“ a „vykonávajúci dopravca“ sa chápu v súlade s definíciami ustanovenými v článku 2 Aténskeho dohovoru z roku 2002.

Článok 4

Obmedzenie zodpovednosti

Článok 7 ods. 2 Aténskeho dohovoru z roku 2002 nie je uplatniteľný na prepravu cestujúcich, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, okrem prípadu, že sa všetky členské štáty dohodnú na uplatňovaní tohto ustanovenia pri zmene a doplnení tohto nariadenia.

V prípade straty alebo poškodenia zariadenia umožňujúceho pohyb alebo zdravotnej pomôcky patriacej cestujúcemu s obmedzenou schopnosťou pohybu sa náhrada môže rovnať, avšak nepresiahne reprodukčnú hodnotu zariadenia alebo pomôcky.

Článok 5

Preddavok

V prípade smrti alebo zranenia cestujúceho poskytne dopravca preddavok postačujúci na pokrytie bezprostredných ekonomických potrieb do 15 dní od zistenia totožnosti osoby, ktorá má nárok na odškodné. V prípade úmrtia nesmie byť tento preddavok menší ako 21 000 EUR.

Článok 6

Poskytovanie informácií cestujúcim

Dopravca, vykonávajúci dopravca a/alebo tour operátor poskytuje cestujúcim pred odchodom informácie o ich právach podľa tohto nariadenia, najmä informácie o limitoch náhrady v prípade smrti, zranenia alebo straty a poškodenia batožiny, o ich práve na priamu žalobu proti poisťovateľovi alebo osobe poskytujúcej finančnú zábezpeku a o ich nároku na preddavok.

Tieto informácie sa musia poskytovať v najvhodnejšej forme.

Článok 7

Správa a zmeny a doplnenia Aténskeho dohovoru z roku 2002

Najneskôr do troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia vypracuje Komisia správu o jeho uplatňovaní, v ktorej okrem iného zohľadní hospodársky vývoj a vývoj na medzinárodnom fóre.

Takú správu môže sprevádzať návrh na zmenu a doplnenie tohto nariadenia alebo návrh, ktorý má Európske spoločenstvo predložiť príslušnému medzinárodnému fóru.

Komisii pri tejto činnosti pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

Zmeny a doplnenia Aténskeho dohovoru z roku 2002 je možné vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia v súlade s článkom 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2099/2002.

Článok 8

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od [dátumu nadobudnutia jeho účinnosti alebo od dátumu nadobudnutia platnosti Aténskeho dohovoru pre Spoločenstvo, podľa toho, ktorý dátum je neskorší]

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

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda
[...]

Za Radu
predseda
[...]

DODATOK

ATÉNSKY DOHOVOR O PREPRAVE CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINY PO MORI V ZNENÍ PROTOKOLU Z ROKU 2002

(Konsolidované znenie Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 a protokolu z roku 2002 k dohovoru)

ČLÁNOK 1 Vymedzenie pojmov

Na účely tohto dohovoru majú nasledujúce pojmy tento význam:

- 1 a) „dopracom“ sa rozumie 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 dopravca;
- b) „vykonávajúcim dopravcom“ sa rozumie osoba odlišná od dopravcu, ktorá je vlastníkom, nájomcom alebo prevádzkovateľom lode a ktorá skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť;
- c) „dopracom, ktorý skutočne vykonáva celú prepravu alebo časť prepravy“ sa rozumie vykonávajúcim dopravcom, alebo dopravcom, ak vykonáva prepravu;
- 2 „zmluvou o preprave“ sa rozumie zmluva uzatvorená dopravcom alebo v jeho mene, ktorej predmetom je preprava cestujúcich, prípadne, cestujúcich a ich batožiny po mori;
- 3 „loďou“ sa rozumie výlučne námorné plavidlo, s výnimkou vznášadla;
- 4 „cestujúcim“ sa rozumie akákoľvek osoba prepravovaná loďou,
 - a) ktorá je prepravovaná na základe zmluvy o preprave, alebo
 - b) ktorá so súhlasom dopravcu sprevádza vozidlo alebo živé zvieratá, na ktoré sa vzťahuje zmluva o preprave tovaru, ktorá sa nespravuje týmto dohovorom;
- 5 „batožinou“ sa rozumie akýkoľvek predmet alebo vozidlo, ktoré dopravca prepravuje na základe zmluvy o preprave, s výnimkou:
 - a) predmetov a vozidiel prepravovaných na základe zmluvy o prenájme, lodného konosamentu (nákladného listu) alebo inej zmluvy, ktorej predmetom je predovšetkým preprava tovaru a
 - b) živých zvierat;
- 6 „príručnou batožinou“ sa rozumie batožina, ktorú má cestujúci vo svojej kabíne alebo ju má inak v držbe, v úschove alebo pod dohľadom. S výnimkou uplatňovania odseku 8 tohto článku a článku 8, príručná batožina zahŕňa 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“ zahŕňa 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 zo súše na loď a naopak, ak je cena takej prepravy zahrnutá v cene lodného lístka alebo ak plavidlo použité na účel takej pomocnej prepravy dal cestujúcim k dispozícii dopravca. Jednako, so zreteľom na cestujúcich, preprava nezahŕňa obdobie, počas ktorého sa nachádzajú v odbavovacej budove alebo kotvisku alebo na nábreží, prípadne v inom alebo na inom prístavnom objekte;
 - b) pokiaľ ide o príručnú batožinu tiež obdobie, počas ktorého sa cestujúci nachádzajú v odbavovacej budove alebo kotvisku alebo na nábreží, prípadne v inom alebo na inom prístavnom objekte, ak túto batožinu prevzal dopravca alebo jeho zamestnanec či zástupca a ak nebola opätovne odovzdaná cestujúcim;
 - c) pokiaľ ide o inú batožinu, ktorá nie je príručnou batožinou, obdobie od času, keď ju prevezme dopravca alebo jeho zamestnanec či zástupca na brehu alebo na palube, do času, keď ju dopravca alebo jeho zamestnanec či zástupca znovu odovzdá;
- 9 „medzinárodná preprava“ znamená akúkoľvek prepravu, v ktorej sa podľa zmluvy o preprave miesto odchodu a miesto určenia nachádzajú v dvoch rôznych štátoch alebo v jednom štáte v tom prípade, ak je podľa zmluvy o preprave alebo plánovanej cestovnej trasy medzipristátie v prístave, ktorý sa nachádza v inom štáte;
- 10 „organizáciou“ sa rozumie Medzinárodná námorná organizácia.
- 11 „generálnym tajomníkom“ sa rozumie generálny tajomník organizácie.

ČLÁNOK 1a

Príloha

Príloha k tomuto dohovoru tvorí neoddeliteľnú súčasť dohovoru.

ČLÁNOK 2

Uplatňovanie

- 1 Tento dohovor sa uplatňuje na akúkoľvek medzinárodnú prepravu, ak:
- a) loď pláva pod vlajkou zmluvného štátu tohto dohovoru alebo je zaregistrovaná v zmluvnom štáte tohto dohovoru, alebo
 - b) zmluva o preprave bola uzatvorená v zmluvnom štáte tohto dohovoru, alebo

- c) miesto odchodu alebo určenia sa podľa zmluvy o preprave nachádza v zmluvnom štáte tohto dohovoru.
- 2 Bez ohľadu na odsek 1 tohto článku tento dohovor sa nevzťahuje na prepravu, ktorá na základe akéhokoľvek iného dohovoru o preprave cestujúcich alebo batožiny iným spôsobom prepravy, podlieha režimu občianskoprávnej zodpovednosti podľa ustanovení takého dohovoru, pokiaľ sa také ustanovenia záväzne uplatňujú na prepravu po mori.

ČLÁNOK 3 **Zodpovednosť dopravcu**

- 1 Dopravca zodpovedá za spôsobenú škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, ku ktorej došlo v dôsledku mimoriadnej udalosti lode, do výšky 250 000 účtovných jednotiek na takého cestujúceho v každom jednotlivom prípade, okrem prípadu, ak dopravca 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 vyvolať udalosť.

Dopravca zodpovedá za škodu aj v rozsahu, v ktorom presahuje uvedený limit, okrem prípadu, ak dopravca preukáže, že k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, nedošlo v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu.

- 2 Dopravca zodpovedá za spôsobenú škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, ktorá nebola spôsobená mimoriadnou udalosťou lode, ak bola udalosť, ktorá zapríčinila škodu, spôsobená zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu. Dôkazné bremeno týkajúce sa zavinenia alebo nedbanlivosti spočíva na tom, kto si uplatňuje nárok.
- 3 Dopravca zodpovedá za spôsobenú škodu, v prípade straty alebo poškodenia príručnej batožiny, ak k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda došlo zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu. V prípade škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou lode sa zavinenie alebo nedbanlivosť dopravcu predpokladá.
- 4 Dopravca zodpovedá za spôsobenú škodu v prípade straty alebo poškodenia inej ako príručnej batožiny okrem prípadu, ak dopravca preukáže, že k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, nedošlo v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu.
- 5 Na účely tohto článku:
- a) „mimoriadnou udalosťou lode“ sa rozumie stroskotanie, prevrhnutie, zrážka alebo nabehnutie lode na plytčinu, výbuch alebo požiar na lodi alebo porucha lode;
 - b) „zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu“ sa rozumie aj zavinenie alebo nedbanlivosť zamestnancov dopravcu, konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru;

- c) „poruchou lode” sa rozumie 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 vylodenie cestujúcich, alebo keď sa používa na pohon, riadenie, 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) „škodou” sa rozumie škoda, ktorej náhrada nezahŕňa náhradu škody s odstrašujúcimi účinkami alebo exemplárnu náhradu škody.
- 6 Zodpovednosť dopravcu podľa tohto článku sa vzťahuje iba na škody spôsobené udalosťami, ktoré nastali v priebehu prepravy. Dôkazné bremeno, že k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, došlo v priebehu prepravy, a dôkazné bremeno týkajúce sa rozsahu škody spočíva na tom, kto si uplatňuje nárok.
- 7 Nič v tomto dohovore sa nedotýka práva dopravcu na vymáhanie náhrady od ktorejkoľvek tretej strany alebo vylúčenie zodpovednosti z dôvodu spoluzavinenia z nedbanlivosti zo strany poškodeného podľa článku 6 tohto dohovoru. Nič v tomto článku sa nedotýka práva na obmedzenie zodpovednosti podľa článku 7 alebo 8 tohto dohovoru.
- 8 Prezumpcia zavinenia alebo nedbanlivosti strany alebo skutočnosť, že strana nesie dôkazné bremeno, nebráni v tom, aby sa vykonávali dôkazy v prospech tejto strany.

ČLÁNOK 4 **Vykonávajúci dopravca**

- 1 Dopravca zodpovedá za celú prepravu podľa ustanovení tohto dohovoru aj vtedy, ak bol výkonom prepravy alebo jej časti poverený vykonávajúci dopravca. Okrem toho sa ustanovenia tohto dohovoru vzťahujú na tú časť prepravy, ktorú uskutočňuje vykonávajúci dopravca, ktorý má nárok na uplatňovanie ustanovení tohto dohovoru
- 2 Dopravca zodpovedá v prípade prepravy, ktorú uskutočňuje vykonávajúci dopravca, za konanie a opomenutie vykonávajúcего dopravcu, jeho zamestnancov a jeho zástupcov konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru.
- 3 Vykonávajúci dopravca je viazaný akoukoľvek osobitnou dohodou, na základe ktorej dopravca 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 za škodu zodpovedá dopravca aj vykonávajúci dopravca, zodpovedajú spoločne a nerozdielne.
- 5 Nič v tomto článku sa nedotýka akéhokoľvek práva na vymáhanie náhrady medzi dopravcom a vykonávajúcim dopravcom.

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, ktorý vykonáva celú dopravu alebo jej časť, musí byť 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 na cestujúceho v každom jednotlivom prípade.

- 2 Certifikát, ktorým sa potvrdzuje, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie je platné v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru, sa vydá pre každú loď po tom, ako príslušný orgán zmluvného štátu osvedčí, že požiadavky podľa odseku 1 boli splnené. Pokiaľ ide o loď zaregistrovanú v zmluvnom štáte, taký certifikát 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 ktorejkoľvek zmluvného štátu. Tento certifikát je vo formáte podľa vzoru uvedeného v prílohe k tomuto dohovoru a obsahuje tieto údaje:
 - a) meno lode, rozlišujúce číslo alebo písmená a domovský prístav;
 - b) meno a hlavné miesto podnikania dopravcu, ktorý skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť;
 - c) identifikačné číslo lode podľa Medzinárodnej námornej organizácie;
 - d) typ a trvanie zabezpečenia;
 - e) meno a hlavné miesto podnikania poisťovateľa alebo iného subjektu, ktorý poskytol finančné zabezpečenie, a v prípade potreby sídlo podniku, kde bolo uzatvorené poistenie alebo dohodnuté iné finančné zabezpečenie; a
 - f) dobu platnosti certifikátu, ktorá nesmie byť dlhšia ako doba platnosti poistenia alebo iného finančného zabezpečenia.

- 3
 - a) Zmluvný štát môže splnomocniť ním uznanú inštitúciu alebo organizáciu, na vydávanie certifikátov. Taká inštitúcia alebo organizácia informuje tento štát o každom vydanom certifikáte. Zmluvný štát vo všetkých prípadoch ručí v plnom rozsahu za úplnosť a presnosť takto vydaného certifikátu a zaväzuje sa, že zabezpečí opatrenia potrebné na splnenie tejto požiadavky.
 - b) Zmluvný štát informuje generálneho tajomníka o:
 - (i) konkrétnych zodpovednostiach a podmienkach viažucich sa na oprávnenie delegované na ňou 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 splnomocnená vydávať certifikáty v súlade s týmto odsekom, musí byť prinajmenšom splnomocnená odnímať tieto certifikáty v prípade nedodržiavania podmienok, za ktorých boli certifikáty vydané. Inštitúcia alebo organizácia vo všetkých prípadoch oznámi také odňatie certifikátu štátu, v ktorého mene bol certifikát vydaný.
- 4 Certifikát je vystavený 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 štát tak rozhodne, nie je potrebné zahrnúť úradný jazyk tohto štátu..
 - 5 Certifikát 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 certifikát.
 - 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 stanovenej v certifikáte, pred uplynutím troch mesiacov od dátumu, kedy bola orgánom uvedeným v odseku 5 doručená oznámenie o jeho zániku, ak nebol týmto orgánom odovzdaný certifikát, alebo ak nebol v uvedenom období vydaný nový certifikát. Predchádzajúce ustanovenia sa obdobne uplatňujú na akúkoľvek zmenu, ktorá má za následok, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie už nespĺňa požiadavky podľa tohto článku.
 - 7 Štát, v ktorom je loď zaregistrovaná, stanoví na základe ustanovení tohto článku podmienky vydávania a platnosti certifikátov.
 - 8 Nič v tomto dohovore nie je možné interpretovať 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 sa zmluvný štát, ktorý sa spolieha na také informácie, nezaväzuje svojej zodpovednosti, ktorá sa naň vzťahuje ako na štát, ktorý vydal certifikát.
 - 9 Ostatné zmluvné štáty uznávajú na účely tohto dohovoru certifikáty vydané alebo osvedčené na základe splnomocnenia zmluvného štátu a priznávajú im rovnaký účinok ako nimi vydaným alebo osvedčeným certifikátom, 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 vydáva alebo osvedčuje certifikát, ak sa domnieva, že poisťovateľ alebo ručiteľ uvedený v poistnom certifikáte 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 proti poisťovateľovi alebo inej osobe, ktorá poskytla finančnú zábezpeku. V takom prípade sa čiastka stanovená v odseku 1 uplatňuje ako limit zodpovednosti poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, aj v takom prípade, ak dopravca alebo vykonávajúci dopravca 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 dopravca uvedený v odseku 1. Okrem toho sa odporca môže odvolávať na dôvod vylúčenia zodpovednosti z toho dôvodu, že škoda bola spôsobená v dôsledku úmyselného protiprávneho konania poisteného, odporca sa však nemôže odvolávať na akýkoľvek iný dôvod vylúčenia zodpovednosti, na ktorý by sa mohol odvolávať odporca v konaní, ktoré bolo začaté na podnet poisteného proti obvinenému. Odporca má v každom prípade právo vyžadovať, aby dopravca a vykonávajúci dopravca 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 čiastky.
- 12 Zmluvný štát nepovolí prevádzku lode plviacej sa pod jeho vlajkou, na ktorú sa vzťahuje tento článok, kým nie je vydaný certifikát podľa odseku 2 alebo 15.
- 13 S výhradou ustanovení tohto článku, každý zmluvný štát zabezpečí v súlade so svojim vnútroštátnym právom, aby bolo poistenie alebo iné finančné zabezpečenie v rozsahu stanovenom v odseku 1 platné v súvislosti s každou loďou, 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, pokiaľ sa uplatňuje tento dohovor.
- 14 Bez ohľadu na ustanovenie odseku 5 môže zmluvný štát oznámiť generálnemu tajomníkovi, že na účely odseku 13 sa od lodí nevyžaduje, aby na palube mali certifikát alebo aby predkladali certifikát podľa odseku 2, keď vstupujú do prístavu alebo opúšťajú prístav na jeho území, za predpokladu, že zmluvný štát, ktorý vydal certifikát, informoval generálneho tajomníka, že vedie záznamy v elektronickej forme, ktoré sú dostupné všetkým zmluvným štátom, a ktorými sa potvrdzuje existencia certifikátu a zmluvným štátom sa umožňuje splniť si povinnosti podľa odseku 13.
- 15 Ak v súvislosti s loďou, ktorá je vo vlastníctve zmluvného štátu, nie je uzavreté poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ustanovenia tohto článku, ktoré sa toho týkajú, sa na takú loď neuplatňujú, avšak loď musí mať na palube certifikát vydaný 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. Taký certifikát sa bude v čo najväčšej miere riadiť vzorom predpísaným v odseku 2.

ČLÁNOK 5

Cennosti

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

ČLÁNOK 6

Spoluzavinenie nedbalosťou poškodeného

Ak dopravca preukáže, že smrť alebo zranenie cestujúceho alebo strata či poškodenie jeho batožiny boli spôsobené celkom alebo sčasti zavinením alebo nedbanlivosťou cestujúceho, môže súd, ktorý vo veci koná, dopravcu úplne alebo čiastočne zbaviť zodpovednosti v súlade s ustanoveniami práva štátu tohto súdu.

ČLÁNOK 7

Obmedzenie zodpovednosti za smrť a zranenie

- 1 Zodpovednosť dopravcu 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 štátu súdu, ktorý vo veci koná, odškodné poskytuje vo forme pravidelných platieb, nesmie rovnocenná kapitálová hodnota týchto platieb presiahnuť uvedený limit.
- 2 Zmluvný štát môže špecifickými ustanoveniami vnútroštátneho práva upraviť obmedzenie zodpovednosti stanovené v odseku 1 za predpokladu, že prípadné vnútroštátne obmedzenie zodpovednosti, nie je nižšie ako obmedzenie stanovené v odseku 1. Zmluvný štát, ktorý využije možnosť stanovenú 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 dopravcu za stratu alebo poškodenie príručnej batožiny nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 2 250 účtovných jednotiek na cestujúceho a na prepravu.
- 2 Zodpovednosť dopravcu za stratu alebo poškodenie vozidiel, vrátane všetkej batožiny prepravovanej vo vozidle alebo na vozidle, nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 12 700 účtovných jednotiek na vozidlo a na prepravu.
- 3 Zodpovednosť dopravcu 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 Dopravca a cestujúci sa môžu dohodnúť, že zodpovednosť dopravcu podlieha spoluúčasti cestujúceho nepresahujúcej 330 účtovných jednotiek v prípade poškodenia vozidla a 149 účtovných jednotiek na 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 Účtovná jednotka uvedená v tomto dohovore znamená zvláštne práva čerpania vymedzené Medzinárodným menovým fondom. Čiastky uvedené v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8 sa prepočítavajú na vnútroštátnu menu štátu súdu, ktorý koná vo veci, na základe hodnoty tejto meny vzhľadom na zvláštne práva čerpania v deň vydania rozhodnutia súdu alebo v deň, na ktorom sa účastníci dohodnú. Hodnota vnútroštátnej meny zmluvného štátu, ktorý je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočítava v súlade s metódou oceňovania uplatňovanou Medzinárodným menovým fondom v prípade jeho operácií a transakcií, ktorá je platná v príslušný deň. Hodnota vnútroštátnej meny zmluvného štátu, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočítava 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, prijímania alebo schvaľovania tohto dohovoru alebo pristúpenia k nemu alebo kedykoľvek potom vyhlásiť, že účtovná jednotka uvedená v odseku 1 sa rovná 15 zlatým frankom. Zlatý frank uvedený v tomto odseku zodpovedá šesťdesiatim piatim a pol miligramom zlata tisícinovej čistoty deväťsto. Prepočet zlatého franku na vnútroštátnu menu sa uskutočňuje podľa práva príslušného štátu.
- 3 Výpočet uvedený v poslednej vete odseku 1 a prepočet uvedený v odseku 2 sa uskutočňuje takým spôsobom, aby bola vo vnútroštátnej mene zmluvných štátov v čo najväčšej možnej miere vyjadrená rovnaká reálna hodnota v prípade čiastok 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 alebo výsledok prepočtu v odseku 2, podľa toho, ktorý spôsob sa uplatní, pri uložení listiny o ratifikácii, prijatí, schválení tohto dohovoru alebo pristúpení k nemu a vždy keď dôjde k zmene, či už v prvom alebo druhom prípade.

ČLÁNOK 10

Doplňujúce ustanovenia o obmedzení zodpovednosti

- 1 Dopravca 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 odškodného a právne náklady nie sú zahrnuté do limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8.

ČLÁNOK 11

Dôvody vylúčenia zodpovednosti a obmedzenia zodpovednosti pre zamestnancov dopravcu

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

ČLÁNOK 12

Kumulácia nárokov

- 1 V prípade, že sú v účinnosti limity zodpovednosti stanovené v článkoch 7 a 8, vzťahujú sa na úhrn čiastok vymáhateľných v rámci všetkých nárokov vzniknutých v dôsledku smrti alebo zranenia akéhokoľvek jedného cestujúceho alebo v dôsledku straty alebo poškodenia jeho batožiny.
- 2 V súvislosti s prepravou, ktorú uskutočňuje vykonávajúci dopravca, úhrn čiastok vymáhateľných od dopravcu, vykonávajúceho dopravcu a od ich zamestnancov a zástupcov konajúcich v rozsahu pôsobnosti ich pracovného pomeru nepresiahne najvyššiu čiastku, ktorá by mohla byť priznaná v konaní proti dopravcovi alebo vykonávajúcemu dopravcovi podľa tohto dohovoru, avšak žiadna z uvedených osôb nezodpovedá za sumu presahujúcu limit, ktorý sa na ne vzťahuje.
- 3 V každom prípade, ak je zamestnanec alebo zástupca dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu oprávnený podľa článku 11 tohto dohovoru dovolávať sa limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8, úhrn čiastok vymáhateľných od dopravcu alebo podľa okolností od vykonávajúceho dopravcu a od takého zamestnanca alebo zástupcu, nepresiahne tieto limity.

ČLÁNOK 13

Strata práva na obmedzenie zodpovednosti

- 1 Dopravca nie je oprávnený dovolávať sa limitov zodpovednosti stanovených v článkoch 7 a 8 a v odseku 1 článku 10, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo opomenutím dopravcu uskutočneného v úmysle spôsobiť takú škodu alebo z ľahkovážnosti a s vedomím, že by pravdepodobne takú škodu mohol spôsobiť.
- 2 Zamestnanec alebo zástupca dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu nie je oprávnený dovolávať sa týchto limitov, ak sa preukáže, že škoda bola spôsobená konaním alebo opomenutím tohto zamestnanca alebo zástupcu uskutočneného v úmysle spôsobiť takú škodu alebo z ľahkovážnosti a s vedomím, že by pravdepodobne takú škodu mohol spôsobiť.

ČLÁNOK 14

Základ pre nároky

Žaloba o náhradu škody voči dopravcovi alebo vykonávajúcemu dopravcovi v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo v prípade straty alebo poškodenia batožiny sa môže podať len v súlade s týmto dohovorom.

ČLÁNOK 15

Oznámenie o strate alebo poškodení batožiny

- 1 Cestujúci podá dopravcovi alebo jeho zástupcovi písomne oznámenie :
 - a) v prípade zjavného poškodenia batožiny:
 - (i) pri príručnej batožine pred vylodením alebo v čase vylodenia cestujúceho;
 - (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

Premlčanie práva na náhradu škody

- 1 Právo na náhradu škody v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho alebo straty alebo poškodenia batožiny sa premlčuje v lehote dvoch rokov.
- 2 Premlčacia lehota začína plynúť:
 - a) v prípade zranenia od dátumu vylodenia cestujúceho;
 - b) v prípade smrti, ku ktorej došlo počas prepravy, od dátumu, keď mal byť cestujúci vylodený a v prípade zranenia, ku ktorému došlo počas prepravy a ktorý mal 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 uskutočniť vylodenie, podľa toho, čo nastane neskôr.

- 3 Dôvody pre pozastavenie a prerušenie premlčacích lehôt sa spravujú právom štátu súdu, ktorý vo veci koná, ale v žiadnom prípade nie je možné podať žalobu po uplynutí ktorejkoľvek z týchto lehôt:
- a) lehoty piatich rokov od dátumu vyodenia cestujúceho alebo od dátumu, keď sa vyodenie malo uskutočniť, podľa toho, ktorý dátum je neskorší, alebo ak nastane skôr, tak po uplynutí
 - b) lehoty troch rokov od dátumu, keď sa osoba, ktorá uplatňuje nárok, dozvedela alebo sa mala 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 dopravcu alebo na základe dohody zmluvných štátov po vzniku dôvodu na žalobu. Vyhlásenie alebo dohoda musia mať písomnú podobu.

ČLÁNOK 17 **Príslušnosť súdu**

- 1 Nárok, ktorý vznikol podľa článkov 3 a 4 tohto dohovoru, si žalobca môže uplatniť na základe vlastnej voľby na jednom zo súdov uvedených ďalej za predpokladu, že zvolený súd sa nachádza v zmluvnom štáte tohto dohovoru, a s prihliadnutím na vnútroštátne právne predpisy každého zmluvného štátu, ktorými sa riadi príslušnosť súdov v rámci štátov, v ktorých prichádzajú do úvahy viaceré súdy:
- a) súd v štáte trvalého pobytu odporcu alebo hlavného miesta podnikania odporcu alebo
 - b) súd v štáte odchodu alebo miesta určenia podľa zmluvy o preprave alebo
 - c) súd v štáte bydliska alebo trvalého pobytu žalobcu ak sa v tomto štáte nachádza sídlo podniku odporcu a odporca podlieha súdnej právomoci tohto štátu alebo
 - d) súd v štáte, v ktorom bola uzavretá zmluva o preprave, ak sa v tomto štáte nachádza sídlo podniku odporcu a odporca podlieha súdnej právomoci tohto štátu.
- 2 Nároky podľa článku 4a tohto dohovoru si žalobca môže na základe vlastnej voľby uplatniť na jednom zo súdov, na ktorom je možné uplatniť nárok proti dopravcovi alebo vykonávajúcemu dopravcovi podľa odseku 1.
- 3 Po tom, čo došlo k udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, sa zmluvné štáty môžu dohodnúť, že nárok na náhradu škody sa uplatní v rámci ktorejkoľvek súdnej právomoci alebo rozhodcovského konania.

ČLÁNOK 17a **Uznávanie a výkon rozhodnutí**

- 1 Každé rozhodnutie súdu príslušného podľa článku 17, ktoré je vykonateľné v štáte pôvodu, v ktorom už nepodlieha obvyklým formám preskúmania, sa uznáva v každom zmluvnom štáte, okrem prípadu, ak
- a) sa k rozhodnutiu dospelo podvodným spôsobom, alebo

- b) odporcovi nebolo poskytnuté oznámenie v primeranom čase a možnosť konať pred súdom.
- 2 Rozhodnutie uznané podľa odseku 1 je vykonateľné v každom zmluvnom štáte po tom, čo boli splnené formálne požiadavky vyžadované v tomto štáte. Formálnymi požiadavkami sa nesmie pripustiť nové rozhodnutie vo veci.
- 3 Zmluvný štát tohto protokolu, môže uplatňovať iné pravidlá uznávania a výkonu rozhodnutí za predpokladu, že na základe ich účinku sa zabezpečí, že rozhodnutia sa uznávajú a vykonávajú prinajmenšom v tom istom rozsahu ako podľa odsekov 1 a 2.

ČLÁNOK 18

Neplatnosť zmluvných ustanovení

Akékoľvek zmluvné ustanovenie prijaté predtým, ako došlo k udalosti, ktorou bola spôsobená smrť alebo zranenie cestujúceho alebo strata 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 odsek 4, a akékoľvek také ustanovenie, ktorého cieľom je presunúť dôkazné bremeno, ktoré spočíva na dopravcovi alebo na vykonávajúcom dopravcovi, alebo ustanovenie s takým účinkom, na základe ktorého sa obmedzujú možnosti stanovené v článku 17 ods. 1 alebo 2, je absolútne neplatné, neplatnosť tohto ustanovenia však nemá za následok neplatnosť zmluvy o preprave, ktorá naďalej podlieha ustanoveniam tohto dohovoru.

ČLÁNOK 19

Iné dohovory o obmedzení zodpovednosti

Týmto dohovorom sa nemenia práva alebo povinnosti dopravcu, vykonávajúceho dopravcu a ich zamestnancov alebo zástupcov stanovené v medzinárodných dohovoroch týkajúcich sa obmedzenia zodpovednosti vlastníkov námorných lodí.

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 zodpovednosti tretej strany v oblasti jadrovej energie v znení Dodatkového protokolu z 28. januára 1964, alebo podľa Viedenského dohovoru z 21. mája 1963 o občianskej zodpovednosti za škodu spôsobenú jadrovou haváriou, alebo podľa akýchkoľvek zmien alebo protokolu k nemu, ktoré nadobudli platnosť, alebo
- b) ak za takú škodu zodpovedá prevádzkovateľ jadrového zariadenia na základe vnútroštátneho práva upravujúceho zodpovednosť za takú škodu za predpokladu, že taká právna úprava je v každom ohľade priaznivá pre osoby, ktoré môžu utrpieť škodu, v rovnakej miere ako Parížsky alebo Viedenský dohovor alebo akékoľvek zmeny alebo protokol k nemu, ktoré nadobudli platnosť.

ČLÁNOK 21

Komerčná preprava uskutočňovaná orgánmi verejnej moci

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

ČLÁNOK 22

Vyhlásenie o neuplatňovaní

- 1 Každá zo zmluvných strán môže v čase podpisu, ratifikácie, prijatia, schválenia tohto dohovoru alebo prístupu k nemu v písomnej forme vyhlásiť, že nebude uplatňovať tento dohovor, ak sú cestujúci a dopravca subjektami alebo štátnymi príslušníkmi tejto strany.
- 2 Každé vyhlásenie podľa odseku 1 tohto článku je možné kedykoľvek odvolať na základe písomného oznámenia doručeného generálnemu tajomníkovi.

ČLÁNOK 22a

Záverečné ustanovenia dohovoru

Záverečnými ustanoveniami tohto dohovoru sú články 17 až 25 protokolu z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974. Odkazy na zmluvné štáty, ktoré sú uvedené v tomto dohovore, sa považujú za odkazy na zmluvné štáty tohto protokolu.

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

[Články 17 až 25 protokolu z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974.]

ČLÁNOK 17

Podpis, ratifikácia, prijatie, schválenie a pristúpenie

- 1 Tento protokol je otvorený na podpis v sídle organizácie od 1. mája 2003 do 30. apríla 2004 a potom zostáva otvorený na pristúpenie.
- 2 Štáty môžu vyjadriť svoj súhlas s tým, že budú viazané týmto protokolom:
 - a) podpisom bez výhrady ratifikácie, prijatia alebo schválenia; alebo
 - b) podpisom s výhradou ratifikácie, prijatia alebo schválenia, po ktorom nasleduje ratifikácia, prijatie alebo schválenie; alebo
 - c) pristúpením.
- 3 Ratifikácia, prijatie, schválenie alebo pristúpenie sa uskutoční uložením príslušnej listiny u generálneho tajomníka.
- 4 Každá listina o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení uložená po nadobudnutí platnosti zmien a doplnení k tomuto protokolu pre všetky existujúce zmluvné štáty alebo po uskutočnení všetkých opatrení potrebných na nadobudnutie platnosti zmien

a doplnení pre tieto zmluvné štáty sa považuje za listinu, ktorá sa vzťahuje na tento protokol v znení jeho zmien a doplnení.

5 Štát môže vyjadriť svoj súhlas s tým, že bude viazaný týmto protokolom len vtedy, ak v prípade, že je zmluvnou stranou, ako zmluvná strana vypovie:

- a) Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori uzatvorený v Aténach dňa 13. decembra 1974,
- b) Protokol k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori uzatvorený v Londýne dňa 19. novembra 1976 a
- c) Protokol z roku 1990, ktorým sa mení a dopĺňa Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori uzatvorený v Londýne dňa 29. marca 1990,

s účinnosťou od dátumu, ktorým tento protokol vstupuje do platnosti pre tento štát v súlade s článkom 20.

ČLÁNOK 18

Štáty s viac ako jedným právnym systémom

1 Ak má štát dve územné jednotky alebo viacero územných jednotiek, v ktorých sa na záležitosti, ktoré sú predmetom úpravy tohto protokolu, uplatňujú rôzne právne systémy, môže taký štát v čase podpisu, ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia vyhlásiť, že tento protokol sa vzťahuje na všetky jeho územné jednotky alebo iba na jednu alebo viaceré z nich a toto vyhlásenie môže zmeniť tým, že kedykoľvek predloží iné vyhlásenie.

2 Každé také vyhlásenie sa musí oznámiť generálnemu tajomníkovi a musia v ňom byť výslovne uvedené územné jednotky, na ktoré sa vzťahuje tento protokol.

3 V súvislosti so zmluvným štátom, ktorý urobil také vyhlásenie:

- a) sa odkazy na štát, v ktorom je loď zaregistrovaná, a v súvislosti s certifikátom o povinnom poistení, odkazy na štát, ktorý vydal alebo osvedčil certifikát, považujú v prvom prípade za odkazy na územnú jednotku, v ktorej je loď registrovaná, a v druhom prípade za odkazy na územnú jednotku, ktorá vydáva alebo osvedčuje certifikát;
- b) sa odkazy na požiadavky podľa vnútroštátneho práva, na vnútroštátne obmedzenie zodpovednosti a na vnútroštátne menu považujú za odkazy na požiadavky podľa práva, na obmedzenie zodpovednosti a na menu príslušnej územnej jednotky v uvedenom poradí a
- c) sa odkazy na súdy a na rozhodnutia, ktoré musia byť uznané v zmluvných štátoch, považujú v prvom prípade za odkazy na súdy príslušnej územnej jednotky a v druhom prípade na rozhodnutia, ktoré musia byť uznané v príslušnej územnej jednotke.

ČLÁNOK 19

Organizácie regionálnej hospodárskej integrácie

- 1 Organizácia regionálnej hospodárskej integrácie, ktorú tvoria suverénne štáty, ktoré na túto organizáciu preniesli v určitých záležitostiach upravených týmto protokolom právomoc, môže podpísať, ratifikovať, prijať, schváliť tento protokol alebo k nemu pristúpiť. Organizácia regionálnej hospodárskej integrácie, ktorá je zmluvnou stranou tohto protokolu, má práva a povinnosti štátu, ktorý je zmluvnou stranou, v takom rozsahu, v akom má táto organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce právomoc v záležitostiach upravených týmto protokolom.
- 2 Ak organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce vykonáva svoje hlasovacie právo v záležitostiach, ktoré patria do jej právomoci, jej počet hlasov sa rovná počtu jej členských štátov, ktoré sú zmluvnými stranami tohto protokolu a ktoré na ňu preniesli v príslušnej záležitosti právomoc. Organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce nevykonáva svoje hlasovacie právo, ak hlasovacie právo vykonávajú jej členské štáty, a naopak.
- 3 V prípadoch, v ktorých je v tomto protokole relevantný počet zmluvných štátov, vrátane prípadov podľa článkov 20 a 23 tohto protokolu, nie však výlučne len v týchto prípadoch, sa organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce nepripočítava ako zmluvná strana k jej členským štátom, ktoré sú zmluvnými štátmi.
- 4 Organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce urobí v čase podpísania, ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia vyhlásenie pre generálneho tajomníka, v ktorom upresní záležitosti upravené týmto protokolom, v súvislosti s ktorými na ňu jej členské štáty, ktoré sú signatármi alebo zmluvnými stranami tohto protokolu, preniesli právomoc a uvedie aj akékoľvek iné relevantné obmedzenia rozsahu tejto právomoci. Organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce bezodkladne informuje generálneho tajomníka o akýchkoľvek zmenách v rozdelení právomoci vymedzenej vo vyhlásení podľa tohto odseku, vrátane nových prípadov prenesenia právomoci. Generálny tajomník sprístupní podľa článku 24 tohto protokolu každé také vyhlásenie.
- 5 V prípade zmluvných štátov, ktoré sú členskými štátmi organizácie regionálnej hospodárskej integrácie, ktorá je zmluvnou stranou tohto protokolu, sa predpokladá, že tieto štáty majú právomoc vo všetkých záležitostiach upravených týmto protokolom, v súvislosti s ktorými nebolo urobené osobitné vyhlásenie o prenesení právomoci na organizáciu podľa odseku 4.

ČLÁNOK 20

Nadobudnutie platnosti

- 1 Tento protokol nadobúda platnosť dvanásť mesiacov od dátumu, keď 10 štátov podpísalo tento protokol bez výhrady ratifikácie, prijatia alebo schválenia, alebo uložilo listiny o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení u generálneho tajomníka.
- 2 Pre každý štát, ktorý ratifikuje, prijme, schváli tento protokol alebo k nemu pristúpi po tom, čo boli splnené podmienky pre nadobudnutie platnosti podľa odseku 1, nadobudne tento protokol platnosť tri mesiace od dátumu, keď taký štát uloží

príslušnú listinu, nie však skôr, ako dôjde k nadobudnutiu platnosti tohto protokolu v súlade s odsekom 1.

ČLÁNOK 21

Vypovedanie

- 1 Ktorýkoľvek zmluvný štát môže vypovedať tento protokol kedykoľvek po dátume, ktorým tento protokol nadobudol pre tento štát platnosť.
- 2 Vypovedanie sa uskutoční uložením príslušnej listiny u generálneho tajomníka.
- 3 Vypovedanie nadobudne účinnosť dvanásť mesiacov od uloženia listiny o vypovedaní u generálneho tajomníka alebo uplynutím dlhšej lehoty uvedenej v listine o vypovedaní.
- 4 Vo vzťahu medzi zmluvnými štátmi tohto protokolu sa vypovedanie dohovoru v súlade s jeho článkom 25 ktorýmkoľvek zo zmluvných štátov nepovažuje za vypovedanie dohovoru v znení tohto protokolu.

ČLÁNOK 22

Revízia a zmeny a doplnenia

- 1 Organizácia môže zvolať konferenciu na účely revízie alebo pozmenenia a doplnenia tohto protokolu.
- 2 Organizácia zvolá konferenciu zmluvných štátov tohto protokolu na účely revízie alebo pozmenenia a doplnenia tohto protokolu na žiadosť najmenej jednej tretiny zmluvných štátov.

ČLÁNOK 23

Zmeny a doplnenia limitov

- 1 Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 22, osobitný postup v tomto článku sa uplatňuje výhradne na účely pozmenenia a doplnenia limitov stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru v znení tohto protokolu.
- 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 spoluúčastí stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4a ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru v znení tohto protokolu.
- 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 zúčastniť 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 protokolom, 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 v znení tohto protokolu.
- 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 účinok navrhovaných zmien a doplnení na náklady poistenia.
- 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 čiastku, ktorá zodpovedá limitu ustanovenému v dohovore v znení tohto protokolu, zvýšenému o šesť percent ročne vypočítanému na zloženom základe od dátumu, ktorým bol tento protokol otvorený na podpis.
 - c) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval čiastku, ktorá zodpovedá trojnásobku limitu ustanoveného v dohovore v znení tohto protokolu.
- 8 Organizácia oznamuje všetkým zmluvným štátom všetky zmeny a doplnenia prijaté v súlade s odsekom 5. Zmeny a doplnenia sa považujú za prijaté po uplynutí osemnásťmesačnej lehoty od dátumu oznámenia, okrem prípadu, že najmenej jedna štvrtina štátov, ktoré boli zmluvnými štátmi v čase schválenia zmien a doplnkov, oznámi v tejto lehote generálnemu tajomníkovi, že neprijíma zmeny a doplnenia; v takom prípade sú zmeny a doplnenia zamietnuté a nemajú žiadny účinok.
- 9 Zmeny a doplnenia, ktoré sa považujú za prijaté v súlade s odsekom 8, nadobúdajú platnosť osemnásť mesiacov od ich schválenia.
- 10 Všetky zmluvné štáty sú viazané zmenami a doplneniami, pokiaľ nevypovedajú protokol v súlade s článkom 21 odseky 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 nadobudnutie platnosti zmeny a doplnenia, štát, ktorý sa stal zmluvným štátom počas tejto lehoty, bude viazaný zmenou a doplnením, keď nadobudne platnosť. Štát, ktorý sa stal zmluvným štátom po uplynutí tejto lehoty, bude viazaný zmenou a doplnením, ktoré boli prijaté v súlade s odsekom 8. V prípadoch uvedených v tomto odseku bude štát viazaný zmenou a doplnením, keď taká zmena a doplnenie nadobudne platnosť alebo keď nadobudne platnosť tento protokol, ak je tento dátum neskorší.

ČLÁNOK 24

Depozitár

- 1 Tento protokol a všetky zmeny a doplnenia prijaté podľa článku 23 sú uložené u generálneho tajomníka.

2 Generálny tajomník:

- a) informuje všetky štáty, ktoré podpísali protokol alebo k nemu pristúpili o:
- (i) každom novom podpísaní alebo uložení listiny o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení a o ich dátume;
 - (ii) každom vyhlásení a oznámení podľa článku 9 ods. 2 a 3, článku 18 ods. 1 a článku 19 ods. 4 dohovoru v znení tohto protokolu;
 - (iii) dátume nadobudnutia platnosti tohto protokolu;
 - (iv) každom návrhu na zmenu a doplnenie limitov, ktorý bol podaný v súlade s článkom 23 ods. 2 tohto protokolu;
 - (v) všetkých zmenách a doplneniach, ktoré boli prijaté v súlade s článkom 23 ods. 5 tohto protokolu;
 - (vi) všetkých zmenách a doplneniach, ktoré sa považujú za schválené podľa článku 23 ods. 8 tohto protokolu a o dátume nadobudnutia platnosti týchto zmien a doplnení v súlade s odsekmi 9 a 10 uvedeného článku;
 - (vii) uložení každej listiny o vypovedaní tohto protokolu spoločne s dátumom uloženia a dátumom, kedy nadobúda účinnosť;
 - (viii) každom oznámení, ktoré sa vyžaduje podľa ktoréhokoľvek článku tohto protokolu;
- b) rozošle overené kópie tohto protokolu všetkým štátom, ktoré podpísali tento protokol alebo k nemu pristúpili.

3 Hneď ako tento protokol nadobudne platnosť, generálny tajomník zašle text protokolu Sekretariátu Organizácie Spojených národov na zaregistrovanie a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty Spojených národov.

ČLÁNOK 25

Jazyky

Tento protokol je vyhotovený v jedinom origináli v jazyku arabskom, čínskom, anglickom, francúzskom, ruskom a španielskom, všetky texty sú rovnako autentické.

V LONDÝNE prvého novembra 2002.

NA DÔKAZ TOHO podpísali riadne splnomocnení zástupcovia tento protokol.

**PRÍLOHA K ATÉNSKEMU DOHOVORU
POISTNÝ CERTIFIKÁT ALEBO INÉ FINANČNÉ ZABEZPEČENIE**

V SÚVISLOSTI SO ZODPOVEDNOSŤOU ZA SMRŤ A ZRANENIE CESTUJÚCICH

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

Meno lode	Rozlišovacie číslo alebo písmená	Identifikačné číslo lode MNO	Domovský prístav	Názov a úplná adresa hlavného miesta podnikania dopravcu, ktorý skutočne vykonáva dopravu.

Týmto sa potvrdzuje, že uvedená loď má platnú poistnú zmluvu alebo iné finančné zabezpečenie, ktoré spĺňa požiadavky článku 4a Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori v znení z roku 2002.

Druh zabezpečenia.....

Trvanie zabezpečenia.....

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

Meno

Adresa

Tento certifikát je platný do

Vydaný alebo osvedčený vládou

(úplný označenie štátu)

ALEBO

Tento text by sa mal použiť, ak zmluvný štát využije článok 4a ods. 3:

Tento certifikát sa vydáva na základe splnomocnenia vlády

(úplný označenie štátu) (názov inštitúcie alebo organizácie)

V

(miesto)

(dátum)

.....
(podpis a titul vydávajúceho alebo osvedčujúceho úradníka)

Vysvetlivky:

- 1 V prípade potreby môže určenie štátu obsahovať odkaz na príslušný orgán verejnej moci krajiny, v ktorej sa certifikát vydal.
- 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 zázname „trvanie zabezpečenia“ sa musí stanoviť deň, ktorým takéto zabezpečenie nadobúda účinnosť.
- 5 V zázname „adresa“ poistiteľa (poistiteľov) a/alebo ručiteľa (ručiteľov) sa musí uviesť sídlo podniku poistiteľa (poistiteľov) a/alebo ručiteľa (ručiteľov). V prípade potreby sa uvedie sídlo podniku, kde sa poistenie alebo iné zabezpečenie uzatvorilo.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU:

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd

2. RÁMEC ABM/ABB (riadenie/vypracovanie rozpočtu podľa činností)

Príslušné oblasti politiky: Energetika a doprava

Činnosti: Námorná a riečna doprava, intermodalita

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky (prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (ex – položky B..A)) vrátane ich názvov: bezpredmetné

3.2. Trvanie činnosti a finančných dôsledkov: bezpredmetné

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v prípade potreby pridajte riadky): bezpredmetné

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky od kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhlade
	Povinné/ Nepovinné	Dif. ¹ / Nedif. ²				
	Povinné/ Nepovinné	Dif. ¹ / Nedif. ²	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	č. [...]
	Povinné/ Nepovinné	Dif./ Nedif.	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	č. [...]

¹ Diferencované rozpočtové prostriedky.

² Nediferencované rozpočtové prostriedky (ďalej len „NRP”).

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.	Spolu
---------------	-----------	--	-------	-------	-------	-------	-------	---------------	-------

Prevádzkové výdavky³

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume⁴

Technická a administratívna pomoc (NRP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

Viazané rozpočtové prostriedky		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume⁵

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Administratívne náklady okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov nezahrnuté v referenčnej sume (NRP)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Výdavky, ktoré nespádajú pod kapitolu xx 01 príslušnej hlavy xx.

⁴ Výdavky v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

⁵ Výdavky v rámci kapitoly xx 01 okrem článkov xx 01 04 alebo xx 01 05.

Celkové orientačné náklady na intervenciu

VRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0
PRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0

Podrobnosti o spolufinancovaní

Legislatívny návrh nezahŕňa spolufinancovanie zo strany členských štátov.

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Orgán podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.	Spolu
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
VRP SPOLU vrátane spolufinancovania	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

- Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním
- Návrh si vyžiada zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhľade
- Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení Medziinštitucionálnej dohody⁶ (t. j. flexibilný nástroj alebo revíziu finančného výhľadu)

⁶ Pozri body 19 a 24 Medziinštitucionálnej dohody.

4.1.3. Finančné dôsledky na príjmy

- Návrh nemá žiadne finančné dôsledky na príjmy
- Návrh má finančné dôsledky na príjmy, a to s nasledujúcim účinkom:

Poznámka: Všetky podrobnosti a pripomienky týkajúce sa spôsobu výpočtu vplyvu na príjmy je treba uviesť v samostatnej prílohe.

miliónov eur (zaokrúhlené na jedno desatinné miesto)

Rozpočtová položka	Príjmy	Pred činnosťou [Rok n-1]	Situácia po činnosti					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Príjmy v absolútnom vyjadrení		0	0	0	0	0	0
	b) Zmena v príjmoch	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Ľudské zdroje na plný úväzok FTE (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – podrobnosti pozri v bode 8.2.1.

Žiadny vplyv na náklady na zamestnancov. Riadenie existujúcimi pracovníkmi.

Ročné požiadavky	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a ďalšie
Celkový počet ľudských zdrojov	0	0	0	0	0	0

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

5.1. Potreby, ktoré sa musia splniť krátkodobo alebo dlhodobo

Nariadenie sa musí začať vykonávať čo najskôr, aby sa cestujúcim poskytla primeraná ochrana.

Uplatnená metóda je dvojaká: na jednej strane sa členské štáty a Spoločenstvo stávajú zmluvnými stranami Aténskeho dohovoru z roku 2002. Na strane druhej Spoločenstvo zahrnie tento Aténsky dohovor z roku 2002 do práva Spoločenstva.

⁷ V prípade potreby pridajte riadky, napr. ak trvanie činnosti presiahne 6 rokov.

Úroveň týchto ambícií harmonizácie režimov zodpovednosti je samozrejme vysoká. Z tohto hľadiska slúži režim zavedený Aténskym dohovorom z roku 2002 ako referenčný. Budú však nevyhnutné niektoré úpravy tohto režimu.

5.2. Pridaná hodnota zapojenia Spoločenstva a spojitosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možné synergie

Skutočnosť, že sa Spoločenstvo stane zmluvnou stranou Aténskeho dohovoru z roku 2002, umožní zabezpečiť jednotnú interpretáciu tohto protokolu Súdnym dvorom, čo medzinárodné verejné právo neumožňuje.

Zahrnutie Aténskeho dohovoru z roku 2002 okrem iného umožní rozšíriť využitie týchto ustanovení na vnútroštátnu dopravu každého členského štátu a na vnútrozemskú vodnú dopravu. Ten istý prístup sa uplatnil v leteckej oblasti zahrnutím Montrealského dohovoru⁸.

Komisia využije príležitosť tohto zahrnutia, aby vniesla niektoré úpravy do režimu zavedeného Aténskym dohovorom z roku 2002: spravodlivé odškodnenie za výbavu osôb s obmedzenou pohyblivosťou, záloha za platbu všetkým cestujúcim a povinnosť informovanosti pre cestujúcich.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM

Cieľom je poskytnúť rovnaký regulačný rámec v oblasti občianskoprávnej zodpovednosti, ktorý osvetlí práva a povinnosti cestujúcich ako aj dopravcov na úrovni Európskej únie.

5.4. Spôsob implementácie (orientačne)

Uved'te vybraný spôsob⁹ implementácie činnosti.

- Centralizované hospodárenie**
 - priamo na úrovni Komisie
 - nepriamo delegovaním na:
 - výkonné agentúry
 - subjekty zriadené Spoločenstvami ako uvádza článok 185 rozpočtových pravidiel

⁸ Spomenuté nariadenie (ES) č. 889/2002.

⁹ V prípade, že uvediete viac spôsobov, uved'te ďalšie podrobnosti v časti „Príslušné poznámky“ tohto bodu.

- vnútroštátne verejné subjekty/subjekty, ktoré poskytujú verejnoprospešné služby
- Zdieľané alebo decentralizované hospodárenie**
 - za účasti členských štátov
 - za účasti tretích krajín
- Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (bližšie uveďte)**

Príslušné poznámky:

6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Nariadenie bude v prípade potreby uplatňované národnými súdmi.

Európska námorná bezpečnostná agentúra prispeje k monitorovaniu vykonávania nariadenia členskými štátmi.

6.1. Hodnotenie

6.1.1. Hodnotenie ex-ante

Potenciálne dosahy akcie sú nasledujúce:

Dosah na cestujúcich: Je zrejmé, že z prijatia tohto nariadenia budú mať najväčší úžitok cestujúci. Treba poznamenať, že početné výmeny názorov s predstaviteľmi priemyslu nevedli k záveru, že zvýšenie úrovne odškodnenia v porovnaní sú súčasným stavom bude mať za následok zvýšenie ceny cestovných lístkov.

Dosah na priemysel: Záujmy jednotlivých prevádzkovateľov v námornej oblasti sa stretávajú za predpokladu, že dopravcovia (zmluvné strany cestujúcich) sú najčastejšie vlastníkami plavidiel a že vzájomné poisťovacie spoločnosti (kluby P&I) vznikli z podnetu samotných vlastníkov lodí. Treba si uvedomiť, že samotné uplatnenie Aténskeho dohovoru bez akejkoľvek úpravy bude mať dosah na priemysel. Priemysel preto vyslovil svoje obavy zo súm ustanovených v dohovore, ktoré pokladá za príliš vysoké. Priemysel inak presadil, že dohovor by sa mal revidovať, aby sa zohľadnili osobitosti rizík spojených s terorizmom.

Dosah na orgány: Vlajkové štáty a štáty prístavu sa návrh týka do tej miery, že musia zaviesť systém udeľovania osvedčení o finančnej záruke a kontroly týchto osvedčení. Toto správne zaťaženie vyplýva už z uplatnenia dohovoru a bude výrazne väčšie po úpravách odporúčaných Komisiou.

6.1.2. *Opatrenia prijaté po čiastočnom hodnotení/hodnotení ex-post (poučenia získané z podobných skúseností v minulosti)*

Bezpredmetné

6.1.3. *Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení*

Bezpredmetné

7. OPATRENIA PROTI PODVODOM

Bezpredmetné

8. PODROBNOSTI O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov: bezpredmetné

Viazané rozpočtové prostriedky v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Je potrebné uviesť názvy cieľov, činností a výstupov)	Druh výstupu	Priemerné náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a nasl.		SPOLU	
			Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady
OPERATÍVNY CIEĽ č. 1 ¹⁰																
Činnosť 1																
- Výstup 1																
- Výstup 2																
Činnosť 2																
- Výstup 1																
Medzisúččet Cieľ 1																
OPERATÍVNY CIEĽ č. 2																
Činnosť 1																
- Výstup 1																
Medzisúččet Cieľ 2																

¹⁰ Ako je uvedené v oddieli 5.3.

OPERATÍVNY CIEĽ č. n																
Medzisúčť Cieľ n																
CELKOVÉ NÁKLADY																

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci, ktorí majú riadiť činnosť za použitia existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/plné pracovné úväzky)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci alebo dočasní zamestnanci ¹¹ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Zamestnanci financovaní ¹² podľa článku XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Iní zamestnanci ¹³ financovaní podľa článku XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
SPOLU		0	0	0	0	0	0

8.2.2. Opis úloh súvisiacich s činnosťou

Bezpredmetné

8.2.3. Zdroje ľudských zdrojov (štatutárne)

- Pracovné miesta pridelené v súčasnosti na riadenie programu, ktoré sa majú nahradiť alebo predĺžiť
- Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci vykonávania RPS/PNR (ročnej politickej stratégie/predbežného návrhu rozpočtu) na rok n
- Pracovné miesta, ktoré sa majú požadovať v ďalšom procese RPS/PNR
- Pracovné miesta, ktoré sa majú opätovne prideliť za použitia existujúcich zdrojov v rámci riadenia útvaru (vnútorná reorganizácia)
- Pracovné miesta požadované na rok n, avšak neplánované v rámci vykonávania RPS/PNR daného roku

¹¹ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

¹² Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

¹³ Tieto náklady sú zahrnuté v referenčnej sume.

8.2.4. *Iné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a názov)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	SPOLU
1 Technická a administratívna pomoc (vrátane súvisiacich personálnych nákladov)							0
Výkonné agentúry ¹⁴							0
Iná technická a administratívna pomoc							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Iná technická a administratívna pomoc spolu							0

8.2.5. *Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady nezahrnuté v referenčnej sume*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, VNE (vyslaní národní experti), zmluvní zamestnanci atď.) (konkrétna rozpočtová položka)	0	0	0	0	0	0
Náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady spolu (nezahrnuté v referenčnej sume)	0	0	0	0	0	0

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

Bezpredmetné

Výpočet – *Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02*

Bezpredmetné

¹⁴ Je treba uviesť odkaz na konkrétny legislatívny finančný výkaz týkajúci sa príslušných výkonných agentúr.

8.2.6. *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Misie	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Stretnutia a konferencie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Výbory ¹⁵	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Štúdie a konzultácie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy	0	0	0	0	0	0	0
2 Iné výdavky na riadenie spolu (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Iné výdavky administratívnej povahy (upresnite vložением odkazu na rozpočtovú položku)	0	0	0	0	0	0	0
Administratívne náklady spolu, okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov (<u>nezahrnutých</u> v referenčnej sume)	0	0	0	0	0	0	0

* bez vplyvu na súčasný rozpočet na misie

Výpočet – *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

Bezpredmetné

¹⁵ Uvedte druh výboru a skupinu, ku ktorej patrí.