

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 19/2008

przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2008 z dnia ... r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 190 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu morskiego. Środki te obejmują zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu odszkodowań pasażerom, którzy ulegli wypadkom na morzu.
- (2) W dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjęty został protokół z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. Wspólnota i państwa członkowskie są w trakcie podejmowania decyzji w sprawie przystąpienia do tego protokołu lub ratyfikowania go.
- (3) Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r., zmieniona protokołem z 2002 r. (zwana dalej „konwencją ateńską”), ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim zlikwidowano rozróżnienie między krajowym a międzynarodowym rynkiem usług transportowych i dlatego celowe jest, by zapewnić taki sam poziom i charakter odpowiedzialności na obszarze Wspólnoty, zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym.
- (4) Komitet Prawny IMO przyjął w dniu 19 października 2006 r. zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej (zwane dalej „wytycznymi

IMO”), by odnieść się do niektórych kwestii wchodzących w zakres konwencji ateńskiej, a zwłaszcza odszkodowań za szkody związane z aktami terrorystycznymi, i jako takie, wytyczne IMO mogą być uznawane za *lex specialis*.

- (5) Niniejsze rozporządzenie obejmuje część wytycznych IMO i nadaje im moc wiążącą. W tym celu w postanowieniach wytycznych IMO — w szczególności — czasownik „powinien” należy rozumieć jako „należy”.
- (6) Postanowienia konwencji ateńskiej (załącznik I) i wytycznych IMO (załącznik II) należy interpretować odpowiednio w kontekście prawodawstwa wspólnotowego.
- (7) Kwestie objęte art. 17 i art. 17a konwencji ateńskiej należą do wyłącznych kompetencji Wspólnoty Europejskiej w zakresie, w jakim artykuły te mają wpływ na przepisy ustanowione rozporządzeniem Rady WE nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych ⁽⁴⁾. W tym zakresie, te dwa przepisy staną się częścią porządku prawnego Wspólnoty w momencie przystąpienia Wspólnoty do konwencji ateńskiej.
- (8) Do celów niniejszego rozporządzenia sformułowanie „lub” został w nim zarejestrowany w państwie członkowskim” należy rozumieć w ten sposób, że państwo bandery w przypadku czarteru bare-boat musi być państwem członkowskim lub państwem-stroną konwencji ateńskiej. Państwa członkowskie i Komisja powinny podjąć niezbędne kroki, by zachęcić IMO do opracowania wytycznych dotyczących rejestracji statków w czarterze bare-boat.
- (9) Do celów niniejszego rozporządzenia „sprzęt do poruszania się” nie obejmuje bagażu ani pojazdów w rozumieniu art. 8 konwencji ateńskiej.
- (10) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r., wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363, z 20.12.2006, s. 1).⁽⁵⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200, z 22.7.2006, s. 11).

- (11) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do wprowadzania zmian w niniejszym rozporządzeniu, tak by możliwe było wprowadzanie przyszłych zmian do konwencji międzynarodowych, związanych z nimi protokołach, kodeksach i rezolucjach. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i ich celem jest zmiana innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i, między innymi, przez dodanie nowych, innych niż istotne elementów, należy je przyjmować zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (12) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 27 czerwca 2002 r.⁽¹⁾ powinna wspomagać Komisję w przygotowaniu i sporządzeniu sprawozdania z postępów w stosowaniu nowych zasad.
- (13) Aby wypełnić swoje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą rozważyć ratyfikowanie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. zmienionej protokołem z 1996 r. oraz wykorzystanie, przewidzianej w art. 15 ust. 3a tej konwencji, możliwości uregulowania za pomocą szczegółowych przepisów niniejszego rozporządzenia systemu ograniczeń odpowiedzialności, odnoszącego się do pasażerów.
- (14) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie stworzenie jednolitego zbioru zasad regulujących prawa przewoźników na morzu i ich pasażerów w razie wypadku, nie może być zrealizowany w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, lecz — ze względu na konieczność zapewnienia identycznych granic odpowiedzialności w razie wypadku we wszystkich państwach członkowskich — może zostać lepiej zrealizowany na szczeblu Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morzem, zgodny ze stosownymi przepisami:

- a) Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej protokołem z 2002 r. zwanej dalej „konwencją ateńską”, zamieszczonymi w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, oraz

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, s. 1).

- b) zastrzeżenia i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej przyjętych przez Komitet Prawny IMO dnia 19 października 2006 r., zwanych dalej „wytycznymi IMO”, zamieszczonymi w załączniku II.

Ponadto, niniejsze rozporządzenie rozszerza zakres stosowania tych przepisów na przewóz morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁽²⁾ i określa pewne dodatkowe wymogi.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego przewozu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 ust. 9 konwencji ateńskiej lub do przewozu morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, jeżeli:

- a) statek podnosi banderę państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany; lub
- b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim; lub
- c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia zgodnie z umową przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenia do wszystkich krajowych podróży morskich.

Artykuł 3

Odpowiedzialność i ubezpieczenie

1. System odpowiedzialności w odniesieniu do pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów oraz zasady ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego podlegają przepisom niniejszego rozporządzenia, postanowieniom art. 1 i 1a, art. 2 ust. 2, art. 3 — 16, art. 18, 20 i 21 konwencji ateńskiej zamieszczonymi w załączniku I oraz wytycznym IMO zamieszczonym w załączniku II.

2. Wytyczne IMO zamieszczone w załączniku II uznaje się za prawnie wiążące.

Artykuł 4

Rekompensata za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny szczególny sprzęt

W przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub innego szczególnego sprzętu używanego przez pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, odpowiedzialność przewoźnika podlega art. 3 ust. 3 konwencji ateńskiej. Wysokość odszkodowania odpowiada kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztom jego naprawy.

⁽²⁾ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, s.1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/75/WE (Dz.U. L 190 z 30.7.2003, s. 6).

Artykuł 5

Ogólne ograniczenie odpowiedzialności

Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw ani obowiązków przewoźnika lub wykonującego przewóz określonych w ustawodawstwie krajowym wdrażającym międzynarodową Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. zmienioną protokołem z 1996 r., w tym do jakichkolwiek przyszłych zmian tej konwencji.

Odpowiedzialność przewoźnika i wykonującego przewóz za roszczenia z tytułu utraty życia lub szkody na osobie pasażera, które zostały spowodowane którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO, może być przez nich ograniczona zgodnie z przepisami, o których mowa w ust. 1, o ile granica odpowiedzialności obliczona zgodnie z tymi przepisami nie przekracza, w każdym odrębnym przypadku, niższej z dwu kwot: kwoty 340 000 000 specjalnych praw ciągnięcia (SDR) dla jednego zdarzenia lub 250 000 SDR na pasażera.

Artykuł 6

Wypłata zaliczki

W przypadku gdy śmierć lub szkoda na osobie pasażera nastąpiły wskutek wypadku statku w obrębie terytorium państwa członkowskiego lub też miały miejsce na pokładzie statku podnoszącego banderę państwa członkowskiego lub zarejestrowanego w państwie członkowskim, o ile to właściwe, przewoźnik, który faktycznie wykonał przewóz, podczas którego doszło do wypadku, wypłaca zaliczkę wystarczającą na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych proporcjonalnie do odniesionej szkody, w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W razie śmierci kwota ta wynosi co najmniej 21 000 EUR.

Ten przepis ma zastosowanie również w sytuacji, gdy przewoźnik ma siedzibę na terenie Wspólnoty.

Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich późniejszych kwot wypłaconych na podstawie niniejszego rozporządzenia, lecz nie podlega zwrotowi, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 3 ust. 1 lub art. 6 konwencji ateńskiej, lub w dodatku A do wytycznych IMO, lub gdy osoba, której wypłacono zaliczkę, nie była osobą uprawnioną do odszkodowania.

Artykuł 7

Informowanie pasażerów

Przewoźnik lub wykonujący przewóz zapewniają, aby pasażerowie otrzymali stosowne i zrozumiałe informacje dotyczące ich

praw gwarantowanych niniejszym rozporządzeniem najpóźniej w chwili wyjazdu. O ile przewoźnik lub wykonujący przewóz wypełnił wynikające z niniejszego artykułu obowiązki dotyczące udzielania informacji, drugi z tych podmiotów nie jest już do tego zobowiązany. Informacje te dostarczane są w najwłaściwszej formie.

Aby spełnić wymóg informowania pasażerów, przewoźnik lub wykonujący przewóz mogą wykorzystać streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane przez Komisję i udostępnione publicznie.

Artykuł 8

Sprawozdanie

Nie później niż w ciągu 3 lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja sporządza sprawozdanie z jego stosowania, w którym uwzględnia między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz wydarzenia na forach międzynarodowych.

Artykuł 9

Procedura

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, związane z przyjęciem zmian granic odpowiedzialności ustalonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 konwencji ateńskiej w celu uwzględnienia decyzji podjętych na mocy art. 23 konwencji ateńskiej i odpowiadających jej aktualizacji załącznika I, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 10 ust. 2.

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, związane z przyjęciem zmian do wytycznych IMO określonych w załączniku II, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 10 ust. 2.

Artykuł 10

Procedura Komitetu

1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS), ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 z dnia 5 listopada 2002 r. (1).

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust.1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.

(1) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s.1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, s. 12).

Artykuł 11

Przepis przejściowy

W odniesieniu do przewozu morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, państwa członkowskie mogą, w terminie do 4 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, podjąć decyzję o odroczeniu jego stosowania.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia wejścia w życie w stosunku do Wspólnoty konwencji ateńskiej.

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Postanowienia Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu istotne dla stosowania niniejszego rozporządzenia.

(tekst ujednoczony Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. oraz protokołu z 2002 r. do tej konwencji)

Artykuł 1

Definicje

W niniejszej konwencji następujące wyrażenia mają znaczenie określone niżej:

1. a) „przewoźnik” — oznacza osobę, która zawarła umowę przewozu lub w której imieniu została zawarta taka umowa, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią, czy przez wykonującego przewóz;
- b) „wykonujący przewóz” — oznacza osobę inną niż przewoźnik, będącą właścicielem, czarterującym lub armatorem statku, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu; oraz
- c) „przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu” — oznacza wykonującego przewóz lub jeżeli przewoźnik faktycznie wykonuje przewóz, przewoźnika;
2. „umowa przewozu” — oznacza umowę zawartą przez przewoźnika lub w jego imieniu na przewóz morzem pasażera lub pasażera i jego bagażu, w zależności od sytuacji;
3. „statek” — oznacza jedynie statek morski, z wyłączeniem poduszkowca;
4. „pasażer” — oznacza każdą osobę przewożoną statkiem:
 - a) na mocy umowy przewozu, albo
 - b) która za zgodą przewoźnika towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom, objętym umową przewozu ładunku nie podlegającą postanowieniom niniejszej konwencji;
5. „bagaż” — oznacza każdą rzecz lub pojazd przewożony przez przewoźnika na mocy umowy przewozu, z wyłączeniem:
 - a) rzeczy i pojazdów przewożonych na podstawie czarteru, konosamentu lub innej umowy, przede wszystkim dotyczącej przewozu ładunku, i
 - b) żywych zwierząt;
6. „bagaż kabinowy” — oznacza bagaż, który pasażer ma w swojej kabine lub który w inny sposób znajduje się w jego posiadaniu, pod jego opieką lub kontrolą; z wyłączeniem stosowania pkt 8 niniejszego artykułu i artykułu 8, bagaż kabinowy obejmuje bagaż, który pasażer ma w pojeździe lub na nim;
7. „utrata lub uszkodzenie bagażu” — obejmuje również straty pieniężne wynikające z niedostarczenia pasażerowi bagażu w rozsądnym czasie po przybyciu statku, na którym bagaż był lub powinien być przewieziony; nie obejmuje jednak opóźnień wynikających ze sporów ze stosunku pracy;
8. „przewóz” — obejmuje następujące okresy:
 - a) w odniesieniu do pasażera i jego bagażu kabinowego — czas, w którym pasażer i (lub) jego bagaż kabinowy znajdują się na pokładzie statku lub w trakcie załadunku albo wyładunku, oraz czas, w którym pasażer i jego bagaż kabinowy przewożone są drogą wodną z lądu na statek lub odwrotnie, jeżeli koszt takiego przewozu jest włączony do opłaty za przewóz lub jeżeli środek transportu używany do przewozu pomocniczego został przez przewoźnika postawiony do dyspozycji pasażera; jednakże w odniesieniu do pasażera przewóz nie obejmuje czasu, w którym pasażer znajduje się na terminalu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym;
 - b) w odniesieniu do bagażu kabinowego — również czas, w którym pasażer znajduje się na terminalu morskim, na stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym, jeżeli bagaż ten został przejęty przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta i nie został przekazany pasażerowi;
 - c) w odniesieniu do innego bagażu, który nie jest bagażem kabinowym — czas od momentu przejścia bagażu przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta na lądzie lub na pokładzie aż do momentu ponownego jego przekazania pasażerowi przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta;
9. „przewóz międzynarodowy” — oznacza każdy przewóz, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajdują się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie, jeżeli zgodnie z umową przewozu lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie;
10. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
11. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

Artykuł 1a**Załącznik**

Załącznik do niniejszej konwencji stanowi jej integralną część.

Artykuł 2**Zastosowanie**

1. (...) (*)

2. Niezależnie od postanowień ust. 1, niniejszej konwencji nie stosuje się, gdy przewóz podlega jakiegokolwiek innej międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu pasażerów lub bagażu innym środkiem transportu lub przepisom o odpowiedzialności cywilnej, wynikającym z postanowień takiej konwencji, jeśli istnieje obowiązek stosowania tych postanowień do przewozu morzem.

Artykuł 3**Odpowiedzialność przewoźnika**

1. W razie strat wynikających ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, spowodowanych wypadkiem morskim granica odpowiedzialności przewoźnika wobec jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku nie przekracza 250 000 jednostek obliczeniowych, chyba że przewoźnik udowodni, że wypadek ten:

- a) nastąpił na skutek działań wojennych lub wrogich, wojny domowej, powstania albo na skutek zjawiska przyrodniczego w swej naturze wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do opanowania; lub
- b) był w całości wynikiem działania lub zaniechania, jakiego dopuściła się strona trzecia z zamiarem spowodowania wypadku.

Jeżeli straty przekraczają powyższą granicę, przewoźnik ponosi również odpowiedzialność w zakresie, w jakim ją przekroczył, chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika.

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, niespowodowane wypadkiem morskim, jeżeli do wypadku, który spowodował straty, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. Ciężar udowodnienia winy lub niedbalstwa spoczywa na powodzie.

3. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego, jeżeli do wypadku, który spowodował straty, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. W razie strat spowodowanych wypadkiem morskim wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane.

4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż kabinowy, chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika.

5. Do celów niniejszego artykułu:

- a) „wypadek morski” oznacza rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie lub jego wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku albo uszkodzenie statku;
- b) „wina lub niedbalstwo przewoźnika” obejmują winę lub niedbalstwo załogi przewoźnika podczas wykonywania obowiązków służbowych;
- c) „uszkodzenie statku” oznacza jakąkolwiek dysfunkcję, awarię lub niezgodność z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa dotyczącą jakichkolwiek części statku lub jego wyposażenia, które wykorzystywane są jako drogi ucieczki lub drogi ewakuacyjne, w celu umożliwienia pasażerom wejścia na statek i opuszczenie go; do zapewnienia napędu, sterowności i bezpieczeństwa żeglugi, do cumowania, kotwiczenia, przybijania do lub odbijania od nabrzeża lub kotwiczniska, do opanowywania szkód po zatopieniu; lub do uruchamiania środków ratunkowych; oraz
- d) „strata” nie obejmuje odszkodowań o charakterze karnym.

6. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy niniejszego artykułu obejmuje wyłącznie straty poniesione w następstwie zdarzeń, do których doszło w trakcie przewozu. Ciężar udowodnienia, że do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło w trakcie przewozu, oraz ciężar udowodnienia zakresu strat spoczywają na powodzie.

7. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza prawa przewoźnika do roszczeń regresowych wobec strony trzeciej ani jego prawa do wykazania niedbalstwa pasażera zgodnie z art. 6 niniejszej konwencji. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie narusza praw wynikających z granic odpowiedzialności określonych w art. 7 lub 8 niniejszej konwencji.

8. Domniemanie winy lub niedbalstwa którejs z stron lub przeniesienie ciężaru dowodu na którąś z stron nie wyklucza rozpatrzenia dowodów świadczących na korzyść tej strony.

(*) Niezamieszczony.

Artykuł 4

Wykonujący przewóz

1. Jeżeli wykonanie przewozu lub jego części zostało powierzony wykonującemu przewóz, przewoźnik jest nadal odpowiedzialny za całość przewozu zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji. Ponadto wykonujący przewóz będzie podlegał postanowieniom niniejszej konwencji oraz będzie uprawniony do korzystania z postanowień tej konwencji w zakresie części przewozu wykonanej przez niego.
2. W odniesieniu do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz, przewoźnik jest odpowiedzialny za działania i zaniechania wykonującego przewóz, jego pracowników i agentów działających w ramach ich zatrudnienia.
3. Każde specjalne porozumienie, na którego mocy przewoźnik podejmie zobowiązanie nienależone niniejszą konwencją, lub też jakiegokolwiek zrzeczenie się uprawnień wynikających z niniejszej konwencji będzie obowiązywało wykonującego przewóz, jeżeli wyrazi na nie zgodę wyraźnie i na piśmie.
4. W razie gdy zarówno przewoźnik, jak i wykonujący przewóz ponoszą odpowiedzialność, ich odpowiedzialność jest solidarna.
5. Nic w niniejszym artykule nie uszczupla jakichkolwiek praw do roszczeń regresowych między przewoźnikiem a wykonującym przewóz.

Artykuł 4a

Obowiązkowe ubezpieczenie

1. Gdy pasażerowie przewożeni są na pokładzie statku, który zarejestrowany jest w Państwie-Stronie i który posiada zezwolenie na przewóz ponad dwunastu pasażerów, a niniejsza konwencja ma zastosowanie, to każdy przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, będzie posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, od, wynikającej z niniejszej konwencji, odpowiedzialności za śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie. Granica ubezpieczenia obowiązkowego lub innego zabezpieczenia finansowego wynosi co najmniej 250 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku.
2. Certyfikat potwierdzający, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe są zawarte zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji, zostanie wydany każdemu statkowi po stwierdzeniu przez właściwe władze Państwa-Strony, że zostały spełnione wymogi określone w ust. 1. W przypadku statku zarejestrowanego w Państwie-Stronie taki certyfikat zostanie wydany lub poświadczony przez właściwe władze państwa, w którym jest on zarejestrowany; w przypadku statku niezarejestrowanego w Państwie-Stronie może on zostać wydany lub poświadczony przez właściwe władze którejkolwiek z Państw-Stron. Certyfikat ten będzie miał formę określoną w załączniku do niniejszej konwencji i będzie zawierać następujące dane:
 - a) nazwę statku, wyróżniający numer lub litery oraz nazwę portu macierzystego;
 - b) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
 - c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
 - d) rodzaj i okres ważności zabezpieczenia;
 - e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe oraz w stosownych przypadkach siedzibę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe zostały ustanowione; oraz
 - f) okres ważności certyfikatu, który nie może przekraczać okresu ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.
3. a) Państwo-Strona może upoważnić uznaną przez siebie instytucję lub organizację do wydania certyfikatu. Taka instytucja lub organizacja będzie każdorazowo informować to państwo o wydaniu certyfikatu. W każdym przypadku Państwo-Strona ponosi całkowitą odpowiedzialność za kompletność wydanego w ten sposób certyfikatu i jego zgodność ze stanem faktycznym oraz zobowiązuje się przeprowadzić niezbędne działania zapewniające spełnienie tego obowiązku.
 - b) Państwo-Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o:
 - (i) szczegółowym zakresie oraz warunkach upoważnienia nadanego uznawanej przez siebie instytucji lub organizacji;
 - (ii) cofnięciu takiego upoważnienia; oraz
 - (iii) dniu, w którym takie upoważnienie lub jego cofnięcie staje się skuteczne.Nadane upoważnienie staje się skuteczne najwcześniej po 3 miesiącach od dnia powiadomienia o nim Sekretarza Generalnego.

- c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania certyfikatu zgodnie z postanowieniami niniejszego ustępu będzie co najmniej uprawniona do cofania tych certyfikatów, jeżeli warunki, pod jakimi zostały one wydane, nie będą spełniane. W każdym przypadku instytucja lub organizacja będzie powiadamiać o cofnięciu certyfikatu państwo, w którego imieniu został on wydany.
4. Certyfikaty sporządzane są w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa wydającego. Jeżeli jest to język inny niż angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawierać będzie tłumaczenie na jeden z tych języków, przy czym tekst w języku urzędowym danego państwa może zostać pominięty, jeżeli państwo to tak zdecyduje.
5. Certyfikat będzie znajdować się na statku, a jego odpis zostanie złożony władzom, które prowadzą rejestr statków, lub jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie-Stronie — władzom państwa wydającego lub poświadczającego certyfikat.
6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie spełnia wymogów niniejszego artykułu, jeżeli z przyczyn innych niż upływanie terminu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia określonego w certyfikacie może ono stracić skuteczność przed upływem trzech miesięcy od dnia, w którym jego wygaśnięcie zapowiedziano zostało władzom określonym w ust. 5, chyba że w okresie tym certyfikat został tym władzom zwrócony lub wydany został nowy certyfikat. Powyższe postanowienia mają analogicznie zastosowanie do każdej zmiany powodującej, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe przestają spełniać wymogi niniejszego artykułu.
7. Państwo, w którym zarejestrowany jest statek, określa warunki wydawania oraz ważności certyfikatu, uwzględniając postanowienia niniejszego artykułu.
8. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może być interpretowane w sposób uniemożliwiający Państwu-Stronie opieranie się na informacjach o sytuacji finansowej wystawcy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, uzyskanych na użytek niniejszej konwencji od innych państw lub od Organizacji lub od innych organizacji międzynarodowych. Opieranie się na takich informacjach nie zwalnia jednak Państwa-Strony z odpowiedzialności jako państwa wydającego certyfikat.
9. Certyfikaty wydane lub poświadczane z upoważnienia Państwa-Strony będą na użytek niniejszej konwencji uznawane przez inne Państwa-Strony oraz będą traktowane przez te państwa tak, jakby posiadały tę samą skuteczność, co certyfikaty wydawane lub poświadczane przez nie same, nawet gdy certyfikaty te zostały wydane lub poświadczane w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w Państwie-Stronie. W każdej chwili Państwo-Strona może się zwrócić do państwa wydającego lub poświadczającego certyfikat z prośbą o konsultację, jeżeli uzna, że ubezpieczyciel lub poręczyciel określony z nazwy na certyfikacie ubezpieczenia nie posiada środków finansowych pozwalających na spełnienie zobowiązań nałożonych przez niniejszą konwencję.
10. Z każdym roszczeniem o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego wydanego zgodnie z niniejszym artykułem można wystąpić bezpośrednio do ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe. W takim przypadku kwota określona w ust. 1 stanowi granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe, nawet jeżeli przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz nie przysługuje ograniczenie odpowiedzialności. Pozwany może następnie stosować środki obrony (ale bez powoływania się na upadłość lub zakończenie działalności), do których zgodnie z niniejszą konwencją byłby uprawniony przewoźnik, o którym mowa w ust. 1. Ponadto pozwany może w ramach obrony powołać się na to, że szkoda powstała w wyniku umyślnego działania ubezpieczonego; pozwany nie będzie jednak stosował żadnych środków obrony innych niż te, do których byłby uprawniony w postępowaniu wszczętym na żądanie ubezpieczonego przeciwko pozwanemu. W każdym wypadku pozwany będzie miał prawo wnosić, by do postępowania zostali włączeni przewoźnik i wykonujący przewóz.
11. Wszelkie kwoty należne z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego ważnego zgodnie z ust. 1 będą służyć wyłącznie do pokrycia roszczeń powstałych na podstawie niniejszej konwencji, a każda wypłata takich kwot będzie zmniejszać wszelką odpowiedzialność wynikającą z niniejszej konwencji o wysokość wypłaconych kwot.
12. Państwo-Strona w żadnym wypadku nie zezwoli na działalność statku podnoszącego jego banderę, do którego stosuje się niniejszy artykuł, jeżeli nie został wydany certyfikat zgodnie z ust. 2 lub 15.
13. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, każde Państwo-Strona zapewnia w swoich przepisach krajowych, aby każdy statek, który posiada zezwolenie na przewóz ponad dwunastu pasażerów niezależnie od miejsca jego rejestracji i który wchodzi do lub wychodzi z portu na jego terytorium i to w takim zakresie, w jakim ma zastosowanie niniejsza konwencja — posiadał ubezpieczenia lub inne zabezpieczenia finansowe o zakresie określonym w ust. 1.
14. Niezależnie od postanowień ust. 5, Państwo-Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że do celów ust. 13 certyfikat wymagany na podstawie ust. 2 nie musi być przewożony na pokładzie ani okazywany przy wejściu do lub wyjściu z portu na jego terytorium, pod warunkiem że Państwo-Strona wydając taki certyfikat powiadomiło Sekretarza Generalnego o prowadzeniu rejestru w formie elektronicznej — dostępnego dla wszystkich Państw-Stron, potwierdzającego istnienie certyfikatu i pozwalającego Państwom-Stronom wywiązywać się z ich obowiązków określonych w ust. 13.

15. Jeżeli statek będący własnością Państwa-Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, odnośne postanowienia niniejszego artykułu nie mają zastosowania do takiego statku, lecz statek taki powinien posiadać certyfikat wydany przez stosowne władze państwa, w którym jest on zarejestrowany, i stanowiące, że statek ten jest własnością tego państwa, a odpowiedzialność ponoszona jest do kwoty określonej w ust. 1. Certyfikat taki powinien tak dalece jak to możliwe odpowiadać wzorowi określonemu w ust. 2.

Artykuł 5

Kosztowności

Przewoźnik nie odpowiada za utratę lub uszkodzenie pieniędzy, papierów wartościowych, złota, wyrobów ze srebra, biżuterii, ozdób, dzieł sztuki lub innych kosztowności, z wyjątkiem sytuacji, gdy te kosztowności zostały przekazane przewoźnikowi do depozytu w celu przechowania, przy czym odpowiada on do wysokości przewidzianej w art. 8 ust. 3, jeżeli nie zostanie ustalona wyższa granica odpowiedzialności zgodnie z art. 10 ust. 1.

Artykuł 6

Przyczynienie się

Sąd rozpatrujący sprawę może uwolnić przewoźnika całkowicie lub częściowo od odpowiedzialności zgodnie z prawem tego sądu, jeżeli przewoźnik udowodni, że do śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo do utraty lub uszkodzenia jego bagażu przyczyniły się lub je spowodowały wina albo niedbalstwo pasażera.

Artykuł 7

Granica odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie

1. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy art. 3 z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie w żadnym wypadku nie przekracza 400 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku. Jeżeli zgodnie z prawem sądu rozpatrującego sprawę odszkodowanie jest przyznane w formie okresowych wypłat, równowaznik kwotowy tych wypłat nie może przekroczyć tej granicy.
2. Państwo-Strona może w drodze szczegółowych przepisów prawa krajowego regulować granicę odpowiedzialności określoną w ust. 1, pod warunkiem że krajowa górna granica odpowiedzialności, jeżeli istnieje, nie jest niższa od granicy określonej w ust.1. Państwo-Strona, które skorzysta z możliwości wskazanej w niniejszym ustępie, poinformuje Sekretarza Generalnego o przyjętej granicy odpowiedzialności lub o jej braku.

Artykuł 8

Granica odpowiedzialności z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu i pojazdów

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego nie może w żadnym wypadku przekroczyć 2 250 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.
2. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia pojazdów łącznie z całym bagażem w nich lub na nich przewożonym, w żadnym wypadku nie przekracza 12 700 jednostek obliczeniowych na pojazd za przewóz.
3. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż wymieniony w ust. 1 i 2 w żadnym wypadku nie przekracza 3 375 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.
4. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, że odpowiedzialność przewoźnika będzie podlegać potrąceniu (franszyzie redukcyjnej) nieprzekraczającemu 330 jednostek obliczeniowych w razie uszkodzenia pojazdu i nieprzekraczającemu 149 jednostek obliczeniowych na pasażera w razie utraty lub uszkodzenia innego bagażu, które to kwoty te będą potrącane od należności za utratę lub uszkodzenie.

Artykuł 9

Jednostka obliczeniowa i przeliczenie

1 Jednostką obliczeniową wymienioną w niniejszej konwencji jest specjalne prawo ciągnięcia określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty, wymienione w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 będą przeliczane na walutę krajową państwa, w którym znajduje się sąd rozpatrujący sprawę, według kursu tej waluty wyrażonego w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia i obowiązującego w dniu wydania orzeczenia lub w dniu uzgodnionym przez strony. Kurs waluty krajowej Państwa-Strony, które jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, jest ustalany w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w danym dniu w swoich operacjach i transakcjach. Kurs waluty krajowej Państwa-Strony, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, ustalany będzie w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia w sposób określony przez to Państwo-Stronę.

2. Państwo, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego prawo nie zezwala na stosowanie postanowień ust. 1, może jednak w momencie ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia niniejszej konwencji lub przystąpienia do niej albo w dowolnym późniejszym terminie oświadczyć, że jednostka obliczeniowa wymieniona w ust. 1 będzie równa 15 frankom w złocie. Frank w złocie, o którym mowa w niniejszym ustępie, odpowiada sześćdziesięciu pięciu i pół miligramom złota próby dziewięćset. Przeliczanie franka w złocie na walutę krajową odbywa się zgodnie z prawem danego państwa.

3. Operacja, o której mowa w ust. 1 zdanie ostatnie, i przeliczanie, o którym mowa w ust. 2, będą przeprowadzone w taki sposób, aby w walucie krajowej Państw-Stron możliwie dokładnie wyrazić taką samą realną wartość kwot wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8, jaka wynikałaby z zastosowania ust. 1 trzy pierwsze zdania. Zależnie od stosowanej metody państwa powiadomią Sekretarza Generalnego o sposobie dokonywania operacji określonej w ust. 1 lub o wyniku przeliczenia określonego w ust. 2 podczas składania dokumentu potwierdzającego ratyfikację, przyjęcie, zatwierdzenie niniejszej konwencji lub przystąpienie do niej, a także każdorazowo o dokonywanych zmianach.

Artykuł 10

Dodatkowe postanowienia dotyczące granicy odpowiedzialności

1. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, wyraźnie i w formie pisemnej, wyższą granicę odpowiedzialności niż przewidziana w art. 7 i 8.
2. Odsetki od odszkodowania i koszty sądowe nie będą wliczane do granicy odpowiedzialności przewidzianej w art. 7 i 8.

Artykuł 11

Środki obrony i granice przewidziane dla pracowników przewoźnika

Jeżeli przeciwko pracownikowi lub agentowi przewoźnika albo wykonującemu przewóz zostanie wytoczone powództwo w związku ze szkodą przewidzianą w niniejszej konwencji, pracownik ten lub agent, gdy udowodni, że działał w ramach zakresu swego zatrudnienia, będzie uprawniony do skorzystania ze środków obrony i ograniczenia odpowiedzialności, do jakich jest uprawniony przewoźnik lub wykonujący przewóz na podstawie niniejszej konwencji.

Artykuł 12

Zbieg roszczeń

1. Przewidziane w art. 7 i 8 granice odpowiedzialności będą miały zastosowanie do zbiegu kwot należnych z tytułu wszystkich roszczeń wynikających ze śmierci każdego pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia jego bagażu.
2. Odnośnie do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz zbieg kwot należnych od przewoźnika i wykonującego przewóz oraz ich pracowników i agentów działających w ramach zakresu ich zatrudnienia nie przekracza najwyższej kwoty, która mogłaby być zasądzona od przewoźnika lub wykonującego przewóz na mocy niniejszej konwencji, ale żadna z wymienionych osób nie będzie odpowiadać powyżej kwoty stanowiącej granicę ponoszonej przez nią odpowiedzialności.
3. W każdym wypadku, gdy pracownik albo agent przewoźnika lub wykonującego przewóz jest uprawniony zgodnie z art. 11 niniejszej konwencji do skorzystania z granic odpowiedzialności przewidzianych w art. 7 i 8, zbieg kwot należnych od przewoźnika lub wykonującego przewóz, w zależności od sytuacji, oraz od tego pracownika lub agenta nie może przekroczyć tych granic.

Artykuł 13

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

1. Przewoźnik nie jest uprawniony do korzystania z prawa do ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej w art. 7 i 8 i art. 10 ust. 1, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania przewoźnika, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.
2. Pracownik lub agent przewoźnika lub wykonującego przewóz nie są uprawnieni do korzystania z uprawnień wynikających z tych granic, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania tego pracownika albo agenta, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

Artykuł 14

Podstawa roszczeń

Powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu nie może być wniesione przeciwko przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz inaczej niż zgodnie z niniejszą konwencją.

Artykuł 15

Zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu bagażu

1. Pasażer powinien zawiadomić w formie pisemnej przewoźnika lub jego agenta:
 - a) w razie widocznego uszkodzenia bagażu:
 - (i) w odniesieniu do bagażu kabinowego — przed opuszczeniem statku przez pasażera lub w trakcie tej czynności;
 - (ii) w odniesieniu do każdego innego bagażu — przed jego odbiorem lub w trakcie;
 - b) w razie uszkodzenia bagażu, które nie jest widoczne, lub utraty bagażu — w ciągu piętnastu dni od dnia opuszczenia statku lub odbioru bagażu albo od dnia, w którym taki odbiór bagażu powinien być nastąpić.
2. W razie gdy pasażer nie zastosuje się do postanowień niniejszego artykułu, domniemywa się, że otrzymał swój bagaż nieuszkodzony, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej.
3. Zawiadomienie w formie pisemnej nie jest konieczne, gdy stan bagażu w czasie jego przyjmowania był przedmiotem wspólnych oględzin lub inspekcji.

Artykuł 16

Przedawnienie roszczeń

1. Każde powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu ulega przedawnieniu z upływem dwóch lat.
2. Termin przedawnienia jest liczony w następujący sposób:
 - a) w razie szkody na osobie — od dnia opuszczenia statku przez pasażera;
 - b) w razie śmierci pasażera, która nastąpiła w czasie przewozu — od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, a w razie odniesienia w czasie przewozu szkód na osobie powodujących śmierć pasażera po opuszczeniu statku — od dnia śmierci, z tym że okres ten nie może przekroczyć trzech lat od daty opuszczenia statku;
 - c) w razie utraty lub uszkodzenia bagażu — od dnia opuszczenia statku lub od dnia, w którym powinno było ono nastąpić, w zależności od tego, który z nich jest późniejszy.
3. Prawo sądu rozpatrującego sprawę będzie decydować o podstawie zawieszenia i przerwania biegu przedawnienia, ale w żadnym wypadku powództwo nie może być wniesione, zgodnie z niniejszą konwencją, po upływie któregokolwiek z poniższych terminów:
 - a) terminu pięciu lat od dnia opuszczenia statku przez pasażera lub od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, zależnie od tego, która z tych dat będzie późniejsza, lub, o ile nastąpi wcześniej —
 - b) terminu trzech lat od dnia, w którym powód dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć się o szkodzie na osobie, o utracie lub szkodzie spowodowanej danym zdarzeniem.
4. Niezależnie od ust. 1, 2 i 3 termin przedawnienia może być przedłużony w drodze oświadczenia złożonego przez przewoźnika lub przez porozumienie stron, po powstaniu przyczyny powodującej możliwość powództwa. Oświadczenie lub porozumienie powinno mieć formę pisemną.

Artykuł 17

Właściwa jurysdykcja (*)

Artykuł 17a

Uznanie i wykonanie (*)

(*) Niezamieszczony.

Artykuł 18

Nieważność postanowień umownych

Żadne z postanowień umowy zawartej przed wypadkiem, który spowodował śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, stanowiące o zwolnieniu jakiegokolwiek osoby z przewidzianej niniejszą konwencją odpowiedzialności wobec pasażera lub ustalające niższą granicę odpowiedzialności niż określona w niniejszej konwencji, chyba, że zgodnie z ust. 4 art. 8, ani żadne postanowienie zmierzające do zdjęcia ciężaru dowodu z przewoźnika lub wykonującego przewóz lub skutkujące ograniczeniem opcji określonych w art. 17 ust. 1 lub 2 nie mają mocy prawnej, jednak nieważność takiego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

Artykuł 20

Szkody nuklearne

Niniejsza konwencja nie przewiduje odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku wypadku jądrowego:

- a) jeżeli osoba eksploatująca urządzenie jądrowe ponosi odpowiedzialność za takie szkody na mocy konwencji paryskiej o odpowiedzialności osób trzecich w dziedzinie energii jądrowej z dnia 29 lipca 1960 r. zmienionej protokołem dodatkowym z dnia 28 stycznia 1964 r. lub na mocy konwencji wiedeńskiej o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową z dnia 21 maja 1963 r. lub na mocy jakiegokolwiek obowiązującej zmiany w nich lub jakiegokolwiek obowiązującego protokołu do nich; lub
- b) jeżeli osoba eksploatująca urządzenie jądrowe ponosi odpowiedzialność za taką szkodę na podstawie prawa krajowego regulującego zasady odpowiedzialności za takie szkody, pod warunkiem że prawo to jest pod każdym względem tak samo korzystne dla osób, które mogą ponieść szkody, jak konwencja paryska lub wiedeńska lub jakakolwiek obowiązująca zmiana w nich lub jakikolwiek obowiązujący protokół do nich.

Artykuł 21

Przewóz handlowy przez instytucje rządowe

Niniejsza konwencja ma zastosowanie do przewozu handlowego podejmowanego przez państwa lub instytucje rządowe na podstawie umów przewozu w rozumieniu art. 1.

(Art. 22 i 13 Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.)

Artykuł 21

Rewizja i zmiany (*)

Artykuł 23

Zmiana ograniczeń

1. Nie naruszając postanowień art. 22, specjalna procedura ustalona w niniejszym artykule będzie miała zastosowanie wyłącznie w celu zmiany granic określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 konwencji zmienionej niniejszym protokołem.
2. Na wniosek co najmniej połowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż sześciu Państw-Stron niniejszego protokołu każda propozycja zmiany granic, w tym potrażeń (fransyz redukcyjnych), określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 konwencji zmienionej niniejszym protokołem, zostanie rozesłana przez Sekretarza Generalnego do wszystkich członków Organizacji oraz do wszystkich Państw-Stron.
3. Każda zmiana zaproponowana i rozesłana w powyższy sposób zostaje przedłożona Komitetowi Prawnemu Organizacji (zwanemu dalej „Komitetem Prawnym”) do rozpatrzenia co najmniej sześć miesięcy po dacie jej rozesłania.
4. Wszystkie Państwa-Strony konwencji zmienionej niniejszym protokołem, niezależnie od tego, czy są one członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach komitetu Prawnego przy rozpatrywaniu i przyjmowaniu zmian.
5. Zmiany będą przyjmowane większością dwóch trzecich głosów Państw-Stron konwencji zmienionej niniejszym protokołem obecnych i biorących udział w głosowaniu na posiedzeniu Komitetu Prawnego rozszerzonego zgodnie z ust. 4, pod warunkiem, że co najmniej połowa Państw-Stron konwencji zmienionej niniejszym protokołem będzie obecna w czasie głosowania.

(*) Niezamieszczony.

6. Rozpatrując propozycję zmiany granic, Komitet Prawny bierze pod uwagę przeszłe zdarzenia, a w szczególności wielkość wynikających z nich szkód, zmiany wartości pieniężnej oraz wpływ proponowanej zmiany na koszt ubezpieczenia.
7. a) Zmiany granic na mocy niniejszego artykułu nie można rozpatrywać przed upływem pięciu lat od otwarcia niniejszego protokołu wyłożono do podpisu, ani też przed upływem pięciu lat od dnia wejścia poprzedniej zmiany w życie na mocy niniejszego artykułu.
b) Granice nie mogą być zwiększone do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada granicom określonym w konwencji zmienionej niniejszym protokołem powiększonym o sześć procent rocznie kumulowanych od dnia otwarcia niniejszego protokołu do podpisu.
c) Granice nie mogą być zwiększone do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada granicom określonym w konwencji zmienionej niniejszym protokołem pomnożonemu przez trzy.
8. O wszelkich zmianach przyjętych zgodnie z ust. 5 Organizacja powiadamia wszystkie Państwa-Strony. Uznaje się, że zmiana została zaakceptowana, po upływie osiemnastu miesięcy od daty powiadomienia, chyba że w tym czasie co najmniej jedna czwarta państw, które w chwili przyjęcia zmiany były Państwami-Stronami, powiadomi Sekretarza Generalnego, że zmiany nie akceptuje; w takim przypadku zmiana zostaje odrzucona i nie ma skutków prawnych.
9. Zmiana uznana za zaakceptowaną zgodnie z ust. 8 wchodzi w życie po upływie osiemnastu miesięcy od jej akceptacji.
10. Zmiana jest wiążąca dla wszystkich Państw-Strony, chyba że wypowiedzą one niniejszy protokół zgodnie z art. 21 ust. 1 i 2, co najmniej sześć miesięcy przed wejściem zmiany w życie. Takie wypowiedzenie staje się skuteczne z chwilą wejścia zmiany w życie.
11. Jeżeli zmiana została przyjęta, ale nie upłynął jeszcze osiemnastomiesięczny okres przeznaczony na jej akceptację, państwo, które podczas tego okresu staje się Państwem-Stroną, jest związane zmianą, o ile wejdzie ona w życie. Państwo, które staje się Państwem-Stroną po tym okresie, jest związane zmianą, która została zaakceptowana zgodnie z ust. 8. W przypadkach, o których mowa w niniejszym ustępie, państwo zostaje związane zmianą z chwilą jej wejścia w życie lub z chwilą wejścia niniejszego protokołu w życie w odniesieniu do tego państwa, jeżeli ta druga data jest późniejsza.

Załącznik do Konwencji ateńskiej

Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku	Wyróżniający numer lub litery	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i)

Nazwa

Adres

Niniejszy certyfikat zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez rząd
(pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo-Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy zamieścić następujący tekst:

Niniejszy certyfikat został wydany z upoważnienia rządu

(pełna nazwa państwa) przez (nazwa instytucji lub organizacji)

Sporządzono w w dniu
(miejsce) (data)

.....
(podpis i stanowisko wydającego lub poświadczającego urzędnika)

Objaśnienia:

- 1 Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie państwa może zawierać przywołanie stosownych organów publicznych w kraju, gdzie certyfikat jest wydawany.
- 2 Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia pochodzi z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę otrzymaną z każdego z tych źródeł.
- 3 Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
- 4 Pozycja „Okres ważności zabezpieczenia” musi określać datę, od której zabezpieczenie zaczyna obowiązywać.
- 5 Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

ZAŁĄCZNIK II

Wyjątki z zastrzeżenia i wytycznych dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r. przyjętych przez komitet prawny międzynarodowej organizacji morskiej w dniu 19 października 2006 r.**Zastrzeżenie i wytyczne imo dotyczące wdrożenia Konwencji ateńskiej**

Zastrzeżenie

1. Należy ratyfikować konwencję ateńską z następującym zastrzeżeniem lub wraz z równoważnym mu oświadczeniem:

„[1.1.] Zastrzeżenie w związku z ratyfikacją przez Rząd ... Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. (zwaney dalej »konwencją«)

Ograniczenie odpowiedzialności przewoźników itd.

- [1.2.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia odpowiedzialności i ogranicza tę odpowiedzialność określoną na mocy art. 3 ust. 1 lub ust. 2 konwencji — o ile w ogóle ograniczenie jest stosowane — z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do niższej z następujących kwot:

— 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku

lub

— 340 000 000 jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku.

- [1.3.] Ponadto Rząd ... zastrzega sobie prawo do stosowania i stosuje do tej odpowiedzialności, *mutatis mutandis*, pkt 2.1.1 i 2.2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej.

- [1.4.] Odpowiedzialność wykonującego przewóz zgodnie z art. 4 konwencji, odpowiedzialność pracowników i agentów przewoźnika lub wykonującego przewóz zgodnie z art. 11 konwencji oraz granica najwyższej łącznej kwoty, która mogłaby być zasądzona, zgodnie z art. 12 konwencji ogranicza się w ten sam sposób.

- [1.5.] Zastrzeżenie i zastosowanie środków określonych w pkt 1.2 będzie miało zastosowanie niezależnie od podstawy odpowiedzialności zgodnie z art. 3 ust. 1 lub ust. 2 i niezależnie od wszelkich postanowień art. 4 lub art. 7 konwencji, które mogłyby stanowić inaczej; niniejsze zastrzeżenie i zastosowanie środków nie wpływa jednak na stosowanie art. 10 i art. 13.

Obowiązkowe ubezpieczenie i ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczycieli

- [1.6.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia wymagań i ogranicza wymagania nałożone na mocy art. 4a ust. 1, by utrzymywać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe na wypadek śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do niższej z następujących kwot:

— 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku

lub

— 340 000 000 jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku.

- [1.7.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia odpowiedzialności i ogranicza odpowiedzialność ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej zabezpieczenia finansowego na mocy art. 4a ust. 10 z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do maksymalnej granicy równoważnej kwocie ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, które przewoźnik jest zobowiązany utrzymać na mocy pkt 1.6 niniejszego zastrzeżenia.

- [1.8.] Ponadto Rząd ... zastrzega sobie prawo do stosowania i stosuje wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej, w tym klauzule, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2 tych wytycznych, do wszystkich obowiązkowych na mocy konwencji ubezpieczeń.

- [1.9.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do zwolnienia i zwalnia ubezpieczyciela lub inną osobę udzielającą zabezpieczenia finansowego na mocy art. 4a ust. 1 z wszelkiej odpowiedzialności, do której ubezpieczyciel lub inna osoba udzielająca zabezpieczenia finansowego się nie zobowiązała.

Certyfikaty

- [1.10.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do wydawania i wydaje certyfikaty ubezpieczenia na mocy art. 4a ust. 2 konwencji w celu:

— odzwierciedlenia ograniczeń odpowiedzialności i wymogów ubezpieczenia, o których mowa w pkt 1.2, 1.6, 1.7 i 1.9 oraz

— włączenia innych takich ograniczeń, wymogów i zwolnień zgodnie z warunkami na rynku ubezpieczeń w chwili wydawania certyfikaty.

- [1.11.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do akceptowania i akceptuje certyfikaty ubezpieczenia wydawane przez inne Państwa-Strony na mocy podobnych zastrzeżeń.

- [1.12.] Wszystkie takie ograniczenia, wymogi i zwolnienia zostaną jasno wskazane w certyfikacie wydanym lub poświadczonym na mocy art. 4a ust. 2 konwencji.

Związek niniejszego zastrzeżenia z wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej

- [1.13.] Prawa utrzymane w związku z niniejszym zastrzeżeniem będą wykonywane z należytym uwzględnieniem wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej lub wszelkich zmian tych wytycznych, by zagwarantować jednolite podejście. Jeżeli wniosek o zmianę wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, w tym o zmianę ograniczeń, zostanie zatwierdzony przez Komitet Prawny IMO, zmiany te będą stosowane od daty określonej przez ten Komitet. Nie narusza to przepisów prawa międzynarodowego w zakresie prawa państwa do wycofania lub zmiany zgłoszonego przez nie zastrzeżenia.”

Wytyczne

2. W obecnej sytuacji na rynku ubezpieczeń Państwa-Strony powinny wydawać certyfikaty ubezpieczenia na podstawie polisy wystawionej przez jednego ubezpieczyciela i obejmującej ryzyka wojenne oraz polisy wystawionej przez innego ubezpieczyciela obejmującej ryzyka niezwiązane z wojną. Każdy z ubezpieczycieli jest odpowiedzialny wyłącznie za stosowną część ubezpieczenia. Należy stosować następujące zasady (przywoływane klauzule zostały przedstawione w dodatku A):
 - 2.1. Zarówno ubezpieczenie na wypadek wojny, jak i ubezpieczenie niezwiązane z wojną może podlegać następującym klauzulom:
 - 2.1.1. Klauzula instytucyjowa wyłączająca ryzyko skażenia radioaktywnego oraz działania broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej i elektromagnetycznej (klauzula instytucyjowa nr 370);
 - 2.1.2. Klauzula instytucyjowa wyłączająca atak informatyczny (klauzula instytucyjowa nr 380);
 - 2.1.3. Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności podmiotu zapewniającego obowiązkowe zabezpieczenie finansowe na mocy konwencji z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszymi wytycznymi, w szczególności granicę 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku;
 - 2.1.4. Warunek, że ubezpieczenie pokrywa wyłącznie zobowiązania objęte konwencją z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszymi wytycznymi; oraz
 - 2.1.5. Warunek, że wszelkie kwoty wypłacone na mocy konwencji służą zmniejszeniu pozostałej części zobowiązania przewoźnika lub jego ubezpieczyciela na mocy art. 4a konwencji, nawet jeżeli nie zostały wypłacone przez stosownych ubezpieczycieli na wypadek wojny oraz ryzyk niezwiązanych z wojną ani nie były od nich wymagane.
 - 2.2. Ubezpieczenie na wypadek wojny obejmuje ewentualne zobowiązania za straty poniesione w wyniku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, spowodowanych:
 - wojną, wojną domową, rewolucją, rebelią, powstaniem bądź wynikającymi z nich zamieszkami społecznymi lub jakimkolwiek wrogim działaniem ze strony państwa prowadzącego wojnę lub przeciwko temu państwu,
 - zaborem, zajęciem, zatrzymaniem, ograniczeniem swobody lub przetrzymaniem oraz skutkami tych aktów bądź jakichkolwiek usiłowań ich dokonania,
 - porzuconymi minami, torpedami, bombami lub inną porzuconą bronią wojenną,
 - przez jakiegokolwiek terrorystę lub jakąkolwiek osobę działającą z pobudek politycznych lub jakimkolwiek działaniem podjętym w celu zapobieżenia lub zaradzenia takiemu ryzyku,
 - konfiskatą i wywłaszczeniem,i może podlegać następującym wyłączeniom, ograniczeniom i wymogom:
 - 2.2.1. Klauzula automatycznego zakończenia i wyłączenia wojny
 - 2.2.2. Jeżeli roszczenia poszczególnych pasażerów przekraczają ogólną kwotę 340 000 000 jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku, przewoźnik jest uprawniony do powołania się na ograniczenie swojej odpowiedzialności do kwoty 340 000 000 jednostek obliczeniowych, pod warunkiem że:
 - ta kwota zostanie rozdzielona pomiędzy strony roszczące proporcjonalnie do ich ustalonych roszczeń,
 - podział tej kwoty pomiędzy strony roszczące znane w chwili dokonywania podziału może być jedno- lub wieloetapowy, oraz
 - podziału tej kwoty może dokonać ubezpieczyciel, sąd lub inny właściwy organ, do którego zwróci się ubezpieczyciel w jakimkolwiek państwie członkowskim, w którym rozpoczęto postępowanie prawne odnośnie do roszczeń, które uważa się za objęte ubezpieczeniem.
 - 2.2.3. Klauzula o powiadomieniu z 30-dniowym wyprzedzeniem w przypadkach nieobjętych pkt 2.2.1.
 - 2.3. Ubezpieczenie niezwiązane z wojną powinno obejmować wszystkie ryzyka podlegające obowiązkowemu ubezpieczeniu inne niż ryzyka wymienione w pkt 2.2, niezależnie od tego, czy podlegają one wyłączeniom, ograniczeniom lub wymogom określonym w pkt 2.1 i 2.2.
3. Przykładowy zestaw polis ubezpieczeniowych (Blue Cards) oraz wzór certyfikatu ubezpieczenia, przygotowane na podstawie niniejszych wytycznych, określone zostały w dodatku B.

Dodatek A

Klauzule, o których mowa w wytycznych 2.1.1, 2.1.2 oraz 2.2.1

Klauzula instytucyjowa wyłączająca ryzyko skażenia radioaktywnego oraz działanie broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej i elektromagnetycznej (klauzula instytucyjowa nr 370 z 10.11.2003 r.)

Niniejsza klauzula ma pierwszeństwo i unieważnia wszystkie niezgodne z nią postanowienia niniejszej umowy ubezpieczenia.

1. W żadnym wypadku niniejsze ubezpieczenie nie pokrywa strat, uszkodzeń, odpowiedzialności ani wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez albo w całości lub w części wynikających z:
 - 1.1. promieniowania jonizującego lub skażenia radioaktywnego pochodzącego z jakiegokolwiek paliwa jądrowego lub jakichkolwiek odpadów radioaktywnych, lub ze spalania paliwa jądrowego;
 - 1.2. radioaktywnych, toksycznych, wybuchowych lub innych niebezpiecznych lub wywołujących skażenia właściwości jakiejkolwiek instalacji nuklearnej, reaktora albo innego zestawu jądrowego lub ich nuklearnego składnika;
 - 1.3. jakiejkolwiek broni lub urządzenia o działaniu opartym na rozszczepieniu atomowym lub jądrowym lub fuzji albo innej podobnej reakcji albo sile lub substancji radioaktywnej;
 - 1.4. radioaktywnych, toksycznych, wybuchowych lub w inny sposób niebezpiecznych lub wywołujących skażenia właściwości jakiejkolwiek substancji radioaktywnej. Wyłączenie to nie obejmuje radioaktywnych izotopów, innych niż paliwo jądrowe, podczas gdy izotopy te są przygotowywane, przewożone, składowane lub używane w celach handlowych, rolniczych, medycznych, naukowych lub temu podobnych celach pokojowych;
 - 1.5. jakiejkolwiek broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej lub elektromagnetycznej.

Klauzula instytucyjowa wyłączająca atak informatyczny (klauzula instytucyjowa nr 380 z 10.11.2003 r.)

1. Wyłącznie z zastrzeżeniem klauzuli zamieszczonej poniżej w ust. 2 niniejsze ubezpieczenie w żadnym wypadku nie obejmuje odpowiedzialności za szkody lub uszkodzenia lub wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez albo w całości lub w części wynikających z użycia lub eksploatacji — jako środka powodującego szkodę — jakiegokolwiek komputera, systemu komputerowego, programu komputerowego, złośliwego kodu źródłowego, wirusa komputerowego, procesu lub jakiegokolwiek innego systemu elektronicznego.
2. W przypadkach gdy niniejsza klauzula dotyczy polis obejmujących ryzyko wojny, wojny domowej, rewolucji, rebelii, powstania bądź wynikających z nich zamieszek społecznych lub jakichkolwiek wrogich działań ze strony państwa prowadzącego wojnę lub przeciwko temu państwu, lub też terroryzmu lub aktów jakiejkolwiek osoby działającej z pobudek politycznych, klauzula zamieszczone w ust. 1 nie wyłącza strat (które w przeciwnym wypadku byłyby objęte ubezpieczeniem) wynikających z użycia jakiegokolwiek komputera, systemu komputerowego, programu komputerowego lub jakiegokolwiek innego systemu elektronicznego stanowiącego element wyrzutni lub systemu naprowadzania lub systemu odpalania jakiejkolwiek broni lub pocisku.

Klauzula automatycznego zakończenia i wyłączenia wojny

1.1. Automatyczne zakończenie ubezpieczenia

Niezależnie od tego, czy wystosowano powiadomienie o unieważnieniu, ubezpieczenie ZAKOŃCZY SIĘ AUTOMATYCZNIE:

- 1.1.1. wraz z wybuchem wojny (wypowiedzianej lub nie) pomiędzy którymkolwiek z następujących państw: Zjednoczone Królestwo, Stany Zjednoczone Ameryki, Francja, Federacja Rosyjska, Chińska Republika Ludowa;
- 1.1.2. w odniesieniu do każdego statku, którego dotyczy to ubezpieczenie, w przypadku jego zajęcia, w tym do faktycznego użytku.
- 1.2. Wojna pięciu mocarstw
Niniejsze ubezpieczenie wyłącza:
 - 1.2.1. odpowiedzialność za szkody lub uszkodzenia lub wydatki wynikające z wybuchu wojny (wypowiedzianej lub nie) pomiędzy którymkolwiek z następujących państw: Zjednoczone Królestwo, Stany Zjednoczone Ameryki, Francja, Federacja Rosyjska, Chińska Republika Ludowa;
 - 1.2.2. zajęcie, w tym do faktycznego użytku.

Dodatek B

I. Przykłady polis ubezpieczeniowych (Blue Cards), o których mowa w wytycznej nr 3

Certyfikat Blue Card wydany przez ubezpieczyciela na wypadek wojny

Certyfikat wydany jako dowód ubezpieczenia zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku:

Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO:

Port macierzysty:

Nazwisko (nazwa) i adres właściciela:

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek, o ile nie nastąpi zmiana właściciela, posiada polisę ubezpieczeniową spełniającą wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. z zastrzeżeniem wszystkich wyłączeń i ograniczeń dozwolonych w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia na wypadek wojny na mocy wspomnianej konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia przyjętych przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r., obejmujących w szczególności następujące klauzule: [Tu można wstawić tekst konwencji i wytycznych wraz z dodatkami w zakresie uznanym za stosowny]

Okres ubezpieczenia od: 20 lutego 2007 r.

do: 20 lutego 2008 r.

Ubezpieczyciel ma prawo unieważnić niniejsze certyfikaty z zachowaniem trzydziestodniowego okresu od powiadomienia wyżej wspomnianego urzędu, zaś odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia wygasa z dniem upłynięcia wspomnianego okresu od daty powiadomienia wyłącznie w tym, co się tyczy wypadków mających miejsce po tym terminie.

Data:

Certyfikat wydany przez:

War Risks, Inc

[Adres]

.....
(Podpis ubezpieczyciela)

Jako wyłączny agent War Risks, Inc.

Certyfikat Blue Card wydany przez ubezpieczyciela niezwiązanego z wojną

Certyfikat wydany jako dowód ubezpieczenia zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku:

Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO:

Port macierzysty:

Nazwisko (nazwa) i adres właściciela:

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek, o ile nie nastąpi zmiana właściciela, posiada polisę ubezpieczeniową spełniającą wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. z zastrzeżeniem wszystkich wyłączeń i ograniczeń dozwolonych ubezpieczycielom niezwiązanym z wojną na mocy wspomnianej konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia przyjętych przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r., obejmujących w szczególności następujące klauzule: [Tu można wstawić tekst konwencji i wytycznych wraz z dodatkami w zakresie uznanym za stosowny]

Okres ubezpieczenia od: 20 lutego 2007 r.

do: 20 lutego 2008 r.

Ubezpieczyciel ma prawo unieważnić niniejszy certyfikat z zachowaniem trzymiesięcznego okresu od powiadomienia wyżej wspomnianego urzędu, zaś odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia wygasa z dniem upływu wspomnianego okresu od daty powiadomienia wyłącznie w tym, co się tyczy wypadków mających miejsce po tym terminie.

Data:

Certyfikat wydany przez:

PANDI P&I

[Adres]

.....

(Podpis ubezpieczyciela)

Jako wyłączny agent PANDI P&I

II. Wzór certyfikatu ubezpieczenia, o którym mowa w wytycznej nr 3

Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku	Wyróżniający numer lub litery	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) lub poręczyciela(i)

Ubezpieczenie, którego dotyczy niniejszy certyfikat, zostało podzielone na ubezpieczenie na wypadek wojny oraz ubezpieczenie niezwiązane z wojną, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi wdrożenia konwencji przyjętymi przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r. Do obydwu tych części ubezpieczenia stosują się wszystkie wyłączenia i ograniczenia dozwolone na mocy konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia. Ubezpieczyciele nie ponoszą odpowiedzialności solidarnie. Ubezpieczycielami są:

Dla ryzyk na wypadek wojny: War Risks, Inc., [adres]

Dla ryzyk niezwiązanych z wojną: Pandi P&I, [adres]

Niniejszy certyfikat zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez rząd
(Pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo-Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy zamieścić następujący tekst:

Niniejszy certyfikat został wydany z upoważnienia rządu

(pełna nazwa państwa) przez (nazwa instytucji lub organizacji)

Sporządzono w w dniu
(miejsce) (data)

.....
(podpis i stanowisko wydającego lub poświadczającego urzędnika)

Objaśnienia:

1. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie państwa może zawierać wskazanie stosownych organów publicznych w kraju, gdzie świadectwo jest wydawane.
 2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia pochodzi z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę otrzymaną z każdego z tych źródeł.
 3. Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
 4. Pozycja „Okres ważności zabezpieczenia” musi określać datę, od której zaczyna ono obowiązywać.
 5. Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

W listopadzie 2005 r. Komisja przyjęła wniosek ⁽¹⁾ dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków. W dniu 24 lutego 2006 r. wniosek ten przedstawiono Radzie.

Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w dniu 13 września 2006 r. ⁽²⁾

Komitet Regionów przyjął swoją opinię w dniu 15 czerwca 2006 r. ⁽³⁾

W dniu 30 listopada 2007 r. w procedurze współdecyzji (art. 251 TWE) Rada osiągnęła porozumienie polityczne co do projektu rozporządzenia. Po analizie prawno-językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 6 czerwca 2008 r.

II. CEL

Proponowane rozporządzenie ma służyć głównie temu, by do prawa Wspólnoty włączyć konwencję ateńską z roku 1974 w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, zmienionej protokołem z roku 2002 (dalej zwanej „konwencją ateńską”).

Ponadto wniosek Komisji przewiduje kilka modyfikacji konwencji ateńskiej oraz dodatkowe kroki, np. rozszerzenie zakresu jej stosowania na ruch krajowy i ruch na wodach śródlądowych, zniesienie możliwości, jaką państwom członkowskim daje konwencja ateńska, by ustalać limity odpowiedzialności wyższe od określonych w tej konwencji. Wniosek zawiera również przepis mówiący, że za uszkodzenie lub utratę sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub sprzętu medycznego należącego do pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, wysokość odszkodowania odpowiada najwyżej kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu. I analogicznie do uregulowań w sektorze transportu lotniczego i kolejowego wniosek przewiduje wypłatę zaliczek w przypadku śmierci pasażera lub szkody na jego osobie oraz udzielanie informacji pasażerom przed podróżą.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Ogólnie

W myśl wspólnego stanowiska uzgodnionego przez Radę w sprawie wniosku, rozporządzenie ulega zmianie, m.in. jeżeli chodzi o przepisy o zakresie stosowania, wzajemny status rozporządzenia i innych konwencji międzynarodowych o ogólnym ograniczeniu odpowiedzialności, wypłatę zaliczek oraz przepisy przejściowe.

We wspólnym stanowisku uwzględniono wiele poprawek, które Parlament Europejski zgłosił w pierwszym czytaniu (poprawki 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16–27 przedstawione w dok. 8724/07); zachowano je albo w dosłownym brzmieniu, albo w części, albo przynajmniej co do meritum. Dzięki nim tekst proponowanego rozporządzenia stał się lepszy lub jaśniejszy. Inne poprawki nie zostały ujęte we wspólnym stanowisku (poprawki 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15). Zdaniem Rady, podobnie jak i zdaniem Komisji, omawiane rozporządzenie nie powinno dotyczyć weryfikacji zadań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, gdyż jest to odrębna tematyka (poprawka 4). Powody odrzucenia pozostałych poprawek są wyjaśnione w dalszej części.

Wspólne stanowisko obejmuje także zmiany inne od tych, które Parlament Europejski przewidział w swojej opinii po pierwszym czytaniu; mianowicie niekiedy przepisy zawarte w pierwotnym wniosku Komisji zastąpiono nowymi elementami lub całkowicie przeredagowano, dodano także całkiem nowe przepisy.

Ponadto wprowadzono pewne poprawki redakcyjne mające doprecyzować tekst lub zapewnić ogólną jego spójność.

Poniżej przedstawiono zmiany merytoryczne wynikające ze wspólnego stanowiska oraz odpowiedź Rady na poprawki Parlamentu Europejskiego.

⁽¹⁾ Dok. 6827/06 — COM(2005) 592 wersja ostateczna.

⁽²⁾ Dz.U. C 2006/318 z 23.12.2006.

⁽³⁾ Dz.U. C 2006/229 z 22.9.2006.

Szczegółowo

(1) Zakres stosowania

Rada zgodziła się całkowicie z Parlamentem Europejskim (poprawki 16–27) i odrzuciła pierwotną propozycję Komisji, by zastosowanie konwencji ateńskiej rozszerzyć na przewóz międzynarodowy i krajowy prowadzony na wodach śródlądowych. Rozumowanie Rady jest takie samo jak Parlamentu Europejskiego: uważa ona, że konwencja ateńska dotyczy przewozu na morzu i że rozszerzanie jej na przewóz wodami śródlądowymi może nie być celowe i może niedostatecznie uwzględniać specyfikę sektora przewozów śródlądowych.

Ponadto Rada — w przeciwieństwie do Komisji i Parlamentu Europejskiego — sądzi, że co do przewozu morskiego w obrębie jednego państwa członkowskiego rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do statków należących do klasy A według art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

(2) Włączenie konwencji ateńskiej i innych aktów IMO do prawa Wspólnoty

Rada, podobnie jak i Parlament Europejski (poprawka 6), jest zdania, że rozporządzeniem należy objąć nie tylko samą konwencję ateńską, ale też zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej (zwane dalej „wytycznymi IMO”), przyjęte przez Komitet Prawny IMO w dniu 19 października 2006 r., by rozstrzygnąć niektóre kwestie zawarte w konwencji ateńskiej, a zwłaszcza kwestię odszkodowań za szkody związane z aktami terrorystycznymi. Dlatego Rada, zgadzając się z Parlamentem Europejskiego, umieściła tekst wytycznych IMO w nowym załączniku do rozporządzenia.

Należy jednak zauważyć, że zdaniem Rady włączenie całego tekstu konwencji ateńskiej do rozporządzenia może zrodzić wątpliwości prawne, gdyż niektóre postanowienia konwencji nie dotyczą bezpośrednio przedmiotu rozporządzenia. Dlatego Rada, w przeciwieństwie do Parlamentu Europejskiego, postanowiła wymienić w art. 3 ust. 1 rozporządzenia odnośne postanowienia konwencji ateńskiej, które będą miały zastosowanie w ramach rozporządzenia. Natomiast postanowienia konwencji ateńskiej, które są merytorycznie odrębne lub mogą rodzić wątpliwości, zostały dla jasności usunięte z załącznika do rozporządzenia.

(3) Przewidywane pułapy

Zmieniając wniosek Komisji, Rada zdecydowała o niestosowaniu art. 7 ust. 2 konwencji ateńskiej. W myśl tego artykułu państwo będące stroną konwencji może ustalić granicę odpowiedzialności wyższą niż przewidziana w konwencji ateńskiej. Rada postanowiła zachować obowiązywanie tego postanowienia konwencji ateńskiej w jego obecnym brzmieniu i nie wprowadzać szczególnego mechanizmu wspólnotowego, który odwołuje się do zgody na stosowanie art. 7 ust. 2 oraz został przedstawiony przez Komisję w jej wniosku i przez Parlament Europejski w poprawce nr 7.

(4) Równoczesne stosowanie innych konwencji międzynarodowych dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków

Rada bierze pod uwagę fakt, że kilka państw członkowskich ratyfikowało już międzynarodową konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z roku 1976, zmienioną protokołem z roku 1996 (dalej zwaną LLMC 1996), i dlatego nie może zgodzić się z Parlamentem Europejskim co do niestosowania art. 19 konwencji ateńskiej (poprawka 8). Art. 5 wspólnego stanowiska Rady doprecyzowuje wzajemny status konwencji ateńskiej i konwencji LLMC 1996, tak by rozwiązać wątpliwości prawne.

(5) Wypłata zaliczki

Rada, idąc dokładnie za propozycją Parlamentu Europejskiego (poprawka 9), popiera pomysł, aby w razie wypadku morskiego powodującego śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie wypłacana była zaliczka. Aby przepis ten faktycznie mógł mieć zastosowanie w praktyce, Rada wyjaśniła, że ma on zastosowanie, gdy do wypadku morskiego doszło na terytorium państwa członkowskiego lub na pokładzie statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego lub zarejestrowanego w państwie członkowskim. Co do samego wypadku morskiego Rada jest zdania, że termin „wypadek morski” (ang. *shipping incident*) jest dostatecznie i obszernie zdefiniowany w konwencji ateńskiej. Dlatego nie ma potrzeby, żeby wprowadzać inny termin (ang. *shipping accident*).

Rada w pełni popiera Parlament Europejski (poprawka 10), jeżeli chodzi o doprecyzowanie, że wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich później wypłaconych kwot. Niemniej Rada dodatkowo podaje, w jakich przypadkach zaliczka może podlegać zwrotowi zgodnie z konwencją ateńską i wytycznymi IMO.

(6) *Informowanie pasażerów*

Rada zgadza się z Parlamentem Europejskim co do cech informacji (mają być stosowne i zrozumiałe), które należy podać pasażerom najpóźniej na początku podróży. Podobnie jak to jest w sektorze lotniczym, Rada proponuje, by w tym celu można było posługiwać się streszczeniem. Niemniej zdaniem Rady nie trzeba powoływać się na przepisy dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (poprawka 12), gdyż dyrektywa ta już ma zastosowanie i działa niezależnie od proponowanego rozporządzenia.

(7) *Odroczenie stosowania*

Podobnie jak Parlament Europejski (poprawka 13, 14, 15) Rada wprowadziła przepis przejściowy, dzięki któremu państwa członkowskie mogą odroczyć stosowanie rozporządzenia maksymalnie o 4 lata od dnia jego wejścia w życie. Jednak zmiana, którą Rada wprowadziła do wniosku Komisji, dotyczy przewozu morskiego w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A według art. 4 dyrektywy 98/18/WE, a nie jak to proponował Parlament Europejski — przewozu krajowego regularnymi liniami promowymi (w regionach objętych art. 299 ust. 2 TWE)

IV. **PODSUMOWANIE**

Rada jest przekonana, że wspólne stanowisko jest wyrazem realistycznego podejścia, gdyż odpowiednio odzwierciedla realne szanse przyjęcia wniosku i dodatkowo zaproponowanych przepisów oraz potrzebę jasności prawnej.

Rada oczekuje na konstruktywną dyskusję z Parlamentem Europejskim, pozwalającą szybko przyjąć omawiane rozporządzenie.
