

# ZBIERKA ZÁKONOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2015

Vyhlásené: 30.06.2015

Časová verzia predpisu účinná od: 30.06.2015

**Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.**

**146**

## **OZNÁMENIE**

### **Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky**

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že 1. novembra 2002 bol v Londýne prijatý Protokol z roku 2002 k Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 (PAL PROT 2002). Národná rada Slovenskej republiky s protokolom vyslovila súhlas uznesením č. 1302 z 10. septembra 2014 a rozhodla o tom, že ide o medzinárodnú zmluvu, ktorá má podľa čl. 7 ods. 5 Ústavy Slovenskej republiky prednosť pred zákonmi. Prezident Slovenskej republiky podpísal listinu o prístupe 10. marca 2015. Listina o prístupe bola 13. apríla 2015 uložená u depozitára, ktorým je generálny tajomník Medzinárodnej námornej organizácie. Slovenská republika urobila k protokolu nasledovné vyhlásenia a výhrady: Protokol nadobudol platnosť 23. apríla 2014 v súlade s článkom 20 ods. 1. Pre Slovenskú republiku nadobudne platnosť 13. júla 2015 v súlade s článkom 20 ods. 2.

„Vyhlásenie a výhrada Slovenskej republiky k Protokolu z roku 2002 k Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974 (PAL PROT 2002) sa uplatňujú v znení vyhlásení a výhrad Európskej únie, mutatis mutandis.“

**ATÉNSKY DOHOVOR O PREPRAVE CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINY PO MORI, 2002**  
**(konsolidovaný text Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z**  
**roku 1974 a Protokolu dohovoru z roku 2002)**

**ČLÁNOK 1**

**Definície**

Nasledujúce výrazy v tomto dohovore majú význam uvedený nižšie:

1.
  - (a) „dopravca“ znamená osobu, 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) „vykonávajúci dopravca“ znamená inú osobu ako dopravcu, ktorá je vlastníkom, nájomcom alebo prevádzkovateľom lode a skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť;
  - (c) „dopravca, ktorý skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť“ znamená vykonávajúceho dopravcu, alebo ak dopravca skutočne vykonáva prepravu;
2. „zmluva o preprave“ znamená zmluvu o preprave po mori cestujúceho, prípadne cestujúceho a jeho batožiny, uzatvorenú dopravcom alebo v jeho mene;
3. „loď“ znamená len námorné plavidlo, s výnimkou vznášadiel;
4. „cestujúci“ znamená akúkoľvek osobu prepravovanú na lodi,
  - (a) na základe zmluvy o preprave, alebo
  - (b) osobu, ktorá so súhlasom dopravcu sprevádza vozidlo alebo živé zvieratá, na ktoré sa vzťahuje zmluva o preprave tovaru, na ktorý sa nevzťahuje tento dohovor;
5. „batožina“ znamená akýkoľvek predmet alebo vozidlo prepravované dopravcom na základe zmluvy o preprave okrem:
  - (a) predmetov a vozidiel prepravovaných na základe zmluvy o prenájme lodi, konosamentu alebo inej zmluvy primárne zameranej na prepravu tovaru; a
  - (b) živých zvierat;
6. „príručná batožina“ znamená batožinu, ktorú cestujúci má vo svojej kajute, alebo ktorá sa inak nachádza v jeho vlastníctve, úschove alebo pod jeho dohľadom. S výnimkou uplatnenia odseku 8 tohto článku a článku 8 príručná batožina zahŕňa aj batožinu, ktorú cestujúci má vo svojom alebo na svojom vozidle;
7. „strata alebo poškodenie batožiny“ zahŕňa finančnú stratu v dôsledku nedodania batožiny cestujúcemu v primeranej lehote po príchode lode, na ktorej batožina bola alebo mala byť prepravená, ale nezahŕňa oneskorenia spôsobené pracovnými spormi;
8. „preprava“ zahŕňa nasledujúce obdobia:
  - (a) vzhľadom k cestujúcemu a jeho príručnej batožine: obdobie, počas ktorého je cestujúci a/alebo jeho príručná batožina na palube lode, alebo v priebehu jeho nalodenia alebo vylodenia, a obdobie, počas ktorého je cestujúci a jeho príručná batožina prepravovaná po vode z pevniny na loď a naopak, pokiaľ sú náklady na túto prepravu zahrnuté do cestovného alebo pokiaľ bolo plavidlo použité na tento účel pomocnej prepravy poskytnuté cestujúcemu dopravcom. Vzhľadom k cestujúcemu však preprava nezahŕňa obdobie, počas ktorého sa cestujúci nachádza v prístavnom termináli alebo v prístavnej stanici, na môle alebo v ľubovoľnom inom prístavnom zariadení;
  - (b) vzhľadom k príručnej batožine: aj obdobie, počas ktorého sa cestujúci nachádza v prístavnom termináli, v prístavnej stanici, na môle alebo v ľubovoľnom prístavnom zariadení, ak táto batožina bola prevzatá dopravcom alebo jeho pracovníkom alebo zástupcom a nebola vrátená cestujúcemu;
  - (c) vzhľadom k batožine inej ako príručná batožina: obdobie od okamihu jej prevzatia dopravcom alebo jeho pracovníkom alebo zástupcom na pobreží alebo na palube do okamihu jej spätného odovzdania dopravcom alebo jeho pracovníkom alebo zástupcom;

9. „medzinárodná preprava“ znamená akúkoľvek prepravu, pri ktorej podľa zmluvy o preprave miesto odjazdu a miesto určenia sa nachádzajú v dvoch rôznych štátoch, alebo v tom istom štáte, pokiaľ podľa zmluvy o preprave alebo plánovanej cestovnej trasy má dôjsť k medzipristátii v prístave ležiacom v inom štáte;
10. „organizácia“ znamená Medzinárodnú námornú organizáciu;
11. „generálny tajomník“ znamená generálneho tajomníka organizácie.

### **ČLÁNOK 1 bis**

#### **Príloha**

Príloha tohto dohovoru bude tvoriť jeho neoddeliteľnú súčasť.

### **ČLÁNOK 2**

#### **Uplatňovanie**

1. Tento dohovor sa bude vzťahovať na akúkoľvek medzinárodnú prepravu, ak:
  - (a) loď pláva pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou tohto dohovoru, alebo je v ňom zaregistrovaná, alebo
  - (b) zmluva o doprave bola uzatvorená v štáte, ktorý je zmluvnou stranou tohto dohovoru, alebo
  - (c) miesto odjazdu alebo miesto určenia podľa zmluvy o preprave sa nachádza v štáte, ktorý je zmluvnou stranou tohto dohovoru.
2. Napriek odseku 1 tohto článku tento dohovor sa nepoužije, ak preprava podlieha, podľa iných medzinárodných dohovorov o preprave cestujúcich alebo batožiny, inými spôsobmi prepravy, režimu občianskej zodpovednosti v zmysle ustanovení príslušného dohovoru, pokiaľ sa príslušné ustanovenia povinne použijú na prepravu po mori.

### **ČLÁNOK 3**

#### **Zodpovednosť dopravcu**

1. Za stratu, ktorá nastala v dôsledku smrti alebo ujmy na zdraví cestujúceho spôsobenej námornou nehodou, musí byť dopravca zodpovedný v takom rozsahu, aby škoda vzhľadom k príslušnému cestujúcemu v každom jednotlivom prípade nepresiahla 250 000 účtovných jednotiek, pokiaľ dopravca nedokáže, že príslušná nehoda:
  - a) nastala v dôsledku vojnového aktu, nepriateľského aktu, občianskej vojny, povstania alebo prírodného javu výnimočnej, nevyhnutnej a neodvratiteľnej povahy; alebo
  - b) bola v plnom rozsahu spôsobená konaním tretej strany alebo jej opomenutím konať s úmyslom spôsobiť nehodu.

Doprovca zodpovedá za škodu aj v rozsahu, ktorý presahuje uvedený limit, pokiaľ nepreukáže, že udalosť, ktorá škodu spôsobila, nenastala v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu.
2. Doprovca zodpovedá za škodu v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho, ktorá nebola spôsobená mimoriadnou udalosťou lode, ak bola udalosť, ktorá zapríčinila škodu, spôsobená zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu. Dôkazné bremeno týkajúce sa zavinenia alebo nedbanlivosti znáša osoba, ktorá si uplatňuje nárok.
3. Doprovca zodpovedá za škodu spôsobenú v prípade straty alebo poškodenia príručnej batožiny, ak udalosť, ktorá škodu spôsobila, nastala zavinením alebo nedbanlivosťou dopravcu. V prípade škody spôsobenej mimoriadnou udalosťou lode sa predpokladá zavinenie alebo nedbanlivosť dopravcu.
4. Doprovca zodpovedá za škodu spôsobenú v prípade straty alebo poškodenia inej ako príručnej batožiny, pokiaľ nepreukáže, že udalosť, ktorá spôsobila škodu, nenastala v dôsledku zavinenia alebo nedbanlivosti dopravcu.
5. Pre účely tohto článku:

- (a) „námorná nehoda“ znamená stroskotanie, potopenie alebo zrážku lode, jej uviaznutie na plytčine, výbuch alebo požiar na lodi alebo poruchu lode;
  - (b) „zavinenie alebo nedbanlivosť dopravcu“ znamená zavinenie alebo nedbanlivosť zamestnancov dopravcu, konajúcich v rozsahu svojich pracovných povinností;
  - (c) „porucha lode“ znamená akékoľvek zlyhanie, nefunkčnosť alebo neplnenie platných bezpečnostných predpisov vzhľadom k ľubovoľnej časti lode alebo jej vybavenia, pokiaľ je použitá pre únik, evakuáciu, nalodenie alebo vyloďenie cestujúcich, alebo pokiaľ je použitá pre pohon, riadenie, bezpečnú plavbu, uväzovanie, kotvenie, príjazd alebo odjazd z prístaviska alebo kotvišťa, alebo pre kontrolu škôd po zaplavení; alebo pri spúšťaní záchranných prostriedkov; a
  - (d) „strata“ nebude zahŕňať peňažné alebo exemplárne škody.
6. Zodpovednosť dopravcu podľa tohto článku sa vzťahuje len na škody v dôsledku nehôd, ktoré nastali v priebehu prepravy. Dôkazné bremeno, že udalosť, ktorá spôsobila škodu, nastala v priebehu prepravy a dôkazné bremeno týkajúce sa rozsahu škody znáša osoba, ktorá si uplatňuje nárok.
7. Žiadnym ustanovením tohto protokolu nie je dotknuté právo dopravcu vymáhať náhradu od tretej strany alebo práva na obhajobu založenú na spoluzavinení z nedbanlivosti podľa článku 6 tohto dohovoru. Žiadnym ustanovením tohto protokolu nie je dotknuté právo na obmedzenie zodpovednosti podľa článkov 7 alebo 8 tohto dohovoru.
8. Prezumpcia zavinenia alebo nedbanlivosti strany alebo skutočnosť, že strana nesie dôkazné bremeno, nebráni tomu, aby sa zväzili dôkazy v prospech tejto strany.

#### ČLÁNOK 4

##### Vykonávajúci dopravca

1. Ak bol výkonom prepravy alebo jej časti poverený vykonávajúci dopravca podľa ustanovení tohto dohovoru, za celú prepravu zostáva napriek tomu zodpovedný dopravca. Okrem toho sa na vykonávajúceho dopravcu vzťahujú ustanovenia tohto dohovoru na ním vykonanú časť prepravy.
2. Vzhľadom na prepravu vykonanú vykonávajúcim dopravcom musí byť dopravca zodpovedný za konanie a opomenutia vykonávajúceho dopravcu a jeho pracovníkov a zástupcov konajúcich v rámci svojich povinností.
3. Akékoľvek zvláštne dohody, podľa ktorých dopravca preberá záväzky neuložené týmto dohovorom, alebo akékoľvek vzdanie sa práv udelených týmto dohovorom sa dotknú vykonávajúceho dopravcu len v prípade, že vykonávajúci dopravca ich výslovne a písomne odsúhlasí.
4. V prípadoch a v rozsahu, v akom sú zodpovední ako dopravca, tak aj vykonávajúci dopravca, je ich zodpovednosť spoločná a nerozdielna.
5. Nič v tomto článku sa nedotýka práva na postih medzi dopravcom a vykonávajúcim dopravcom.

#### ČLÁNOK 4bis

##### Povinné poistenia

1. Ak sú cestujúci prepravovaní na palube lode registrovanej v zmluvnom štáte, ktorá má licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, a ak sa uplatňuje tento dohovor, každý dopravca je poistený alebo iným spôsobom finančne zabezpečený, napríklad formou záruky banky alebo podobnej finančnej inštitúcie, na pokrytie zodpovednosti podľa tohto dohovoru pre prípad smrti a zranenia cestujúcich. Limit povinného poistenia alebo iného finančného zabezpečenia nesmie byť nižší ako 250 000 účtovných jednotiek za cestujúceho v každom jednotlivom prípade.
2. Osvedčenie, ktorým sa potvrdzuje, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie je platné v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru, sa vydáva pre každú loď po tom, ako príslušný orgán zmluvného štátu rozhodne, že požiadavky podľa odseku 1 boli splnené. Pokiaľ ide o loď zaregistrovanú v zmluvnom štáte, takéto osvedčenie vydáva alebo potvrdzuje príslušný orgán štátu, v ktorom je loď registrovaná; pokiaľ ide o loď, ktorá nie je zaregistrovaná v zmluvnom

štáte, môže ho vydať alebo potvrdiť príslušný orgán ktoréhokoľvek zmluvného štátu. Toto osvedčenie je vo formáte podľa vzoru uvedeného v prílohe k tomuto dohovoru a obsahuje tieto údaje:

- (a) meno lode, rozlišujúce číslo alebo písmená a registračný prístav;
- (b) meno a hlavné sídlo dopravcu, ktorý skutočne vykonáva celú prepravu alebo jej časť;
- (c) IMO identifikačné číslo lode;
- (d) typ a trvanie zabezpečenia;
- (e) názov a hlavné miesto podnikania poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, a v prípade potreby miesto podnikania, kde bolo uzatvorené poistenie alebo dohodnuté iné finančné zabezpečenie; a
- (f) trvanie platnosti osvedčenia, ktorá nesmie byť dlhšia ako trvanie platnosti poistenia alebo iného finančného zabezpečenia.

3.

- (a) Zmluvný štát môže splnomocniť na vydávanie osvedčení ním uznanú inštitúciu alebo organizáciu. Táto inštitúcia alebo organizácia informuje tento štát o vydaní každého osvedčenia. Zmluvný štát vo všetkých prípadoch ručí v plnom rozsahu za úplnosť a správnosť takto vydaného osvedčenia a zaväzuje sa, že prijme opatrenia potrebné na splnenie tejto povinnosti.
- (b) Zmluvný štát, oznámi generálnemu tajomníkovi:
  - (i) špecifické zodpovednosti a podmienky oprávnenia delegované inštitúcii alebo ním uznanej organizácii;
  - (ii) odňatie takého oprávnenia; a
  - (iii) dátum nadobudnutia účinnosti oprávnenia alebo jeho odňatia.

Delegované oprávnenie nadobudne účinnosť najskôr tri mesiace od dátumu jeho oznámenia generálnemu tajomníkovi.

- (c) Inštitúcia alebo organizácia oprávnená na vydávanie osvedčení v súlade s týmto odsekom musí byť oprávnená minimálne na odňatie týchto osvedčení v prípade, keď podmienky, za ktorých boli osvedčenia vydané, nie sú splnené. Vo všetkých prípadoch musí oprávnená inštitúcia alebo organizácia oznámiť odňatie osvedčenia štátu, ktorého menom boli osvedčenia vydané.
4. Osvedčenie sa vystavuje v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho štátu. Ak použitým jazykom nie je angličtina, francúzština alebo španielčina, text musí obsahovať preklad do jedného z týchto jazykov, a ak sa tak štát rozhodne, jeho úradný jazyk nie je potrebný.
  5. Osvedčenie musí byť na lodi 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 osvedčenie vydal alebo osvedčil.
  6. Poistenie alebo iné finančné zabezpečenie nespĺňa požiadavky podľa tohto článku v prípade, že môže zaniknúť z iných dôvodov, ako je uplynutie doby platnosti poistenia alebo zabezpečenia uvedenej v osvedčení, pred uplynutím troch mesiacov od dátumu, keď bolo orgánom uvedeným v odseku 5 doručené oznámenie o jeho skončení, ak nebolo týmto orgánom osvedčenie odovzdané alebo ak nebolo v uvedenom období vydané nové osvedčenie. Predchádzajúce ustanovenia sa obdobne vzťahujú na akúkoľvek zmenu, ktorá má za následok, že poistenie alebo iné finančné zabezpečenie prestane spĺňať požiadavky podľa tohto článku.
  7. Štát, v ktorom je loď zaregistrovaná, určí v súlade s ustanoveniami tohto článku podmienky vydávania a platnosti osvedčenia.
  8. Nič v tomto dohovore nie je možné vykladať tak, aby to bránilo zmluvnému štátu spoliehať sa na informácie získané od iných štátov, organizácie alebo od iných medzinárodných organizácií, ktoré sa týkajú finančnej situácie poskytovateľov poistenia alebo iného finančného zabezpečenia na účely tohto dohovoru. V takých prípadoch nie je zmluvný štát, ktorý sa spolieha na také informácie, zbavený zodpovednosti, ktorá sa naň vzťahuje ako na štát, ktorý vydal osvedčenie.

9. Ostatné zmluvné štáty uznávajú na účely tohto dohovoru osvedčenia vydané alebo osvedčené na základe splnomocnenia zmluvného štátu a priznávajú im rovnaký účinok ako nimi vydaným alebo osvedčeným osvedčeniam, a to aj v prípade, ak boli vydané alebo osvedčené v súvislosti s loďou nezaregistrovanou v zmluvnom štáte. Zmluvný štát môže kedykoľvek požiadať o konzultáciu štát, ktorý vydal alebo osvedčil osvedčenie, ak sa domnieva, že poisťovateľ alebo ručiteľ uvedený v poisťovacom osvedčení nie je finančne spôsobilý splniť záväzky, ktoré ukladá tento dohovor.
10. Akýkoľvek nárok na odškodné pokryté poistením alebo iným finančným zabezpečením v súlade s týmto článkom je možné priamo uplatniť u poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie. V takom prípade sa ako limit zodpovednosti poisťovateľa alebo inej osoby, ktorá poskytla finančné zabezpečenie, uplatňuje suma stanovená v odseku 1, a to aj vtedy, ak dopravca alebo vykonávajúci dopravca nemá nárok na obmedzenie zodpovednosti. Odporca si ďalej môže uplatniť námietky (iné ako úpadok alebo likvidácia), ktoré by v súlade s týmto dohovorom mohol uplatniť dopravca uvedený v odseku 1. Okrem toho môže odporca uplatniť námietku, že škoda bola spôsobená v dôsledku úmyselného zneužitia zo strany poisteného, nemôže však uplatniť inú námietku, ktorú by mohol uplatniť odporca v konaní, ktoré by bolo začaté na podnet poisteného proti odporcovi. 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 predstavuje plnenie záväzku vyplývajúceho z tohto dohovoru do výšky vyplatenej sumy.
12. Zmluvný štát nepovolí prevádzku lode plviacej sa pod jeho vlajkou, na ktorú sa vzťahuje tento článok, kým nie je vydané osvedčenie podľa odseku 2 alebo 15.
13. Ak v tomto článku nie je ustanovené inak, každý zmluvný štát musí vo svojom vnútroštátnom práve zabezpečiť, aby poistenie alebo iné finančné zabezpečenie v rozsahu stanovenom v odseku 1 platilo pre každú loď, ktorá má licenciu na prepravu viac ako dvanástich cestujúcich, bez ohľadu na to, kde je registrovaná, a ktorá vstupuje do prístavu alebo odchádza z prístavu na jeho území.
14. Bez ohľadu na ustanovenia odseku 5 môže zmluvný štát oznámiť generálnemu tajomníkovi, že na účely odseku 13 sa od lodí nevyžaduje, aby mali na palube alebo aby predkladali osvedčenie vyžadované podľa odseku 2, keď vstupujú do prístavu alebo opúšťajú prístav na jeho území pod podmienkou, že zmluvný štát, ktorý vydal osvedčenie, informoval generálneho tajomníka, že vedie záznamy v elektronickej forme, ktoré sú dostupné všetkým zmluvným štátom, a ktorými sa potvrdzuje existencia osvedčenia a zmluvným štátom umožňuje plniť povinnosti podľa odseku 13.
15. Ak loď, ktorá je vo vlastníctve zmluvného štátu, nemá uzavreté poistenie alebo iné finančné zabezpečenie, ustanovenia tohto článku, ktoré sa toho týkajú, sa na takú loď nevzťahujú, loď však musí mať na palube osvedčenie vydané príslušnými orgánmi štátu registrácie, v ktorom je uvedené, že loď je vo vlastníctve tohto štátu a že zodpovednosť je pokrytá do výšky predpísanej v súlade s odsekom 1. Takéto osvedčenie v čo najväčšej miere zodpovedá vzoru predpísanému v odseku 2.

## ČLÁNOK 5

### Cennosti

Doprovca nie je zodpovedný za stratu alebo poškodenie peňazí, prevoditeľných cenných papierov, zlata, striebra, klenotov, dekorácií, umeleckých predmetov alebo iných cenností s výnimkou prípadov, keď boli cennosti uložené u dopravcu za dohodnutým účelom ich úschovy; v takom prípade je dopravca zodpovedný až do výšky obmedzenia stanovenej v článku 8 odsek 3, ak nie je dohodnuté vyššie obmedzenie v zmysle článku 10 odsek 1.

## **ČLÁNOK 6**

### **Spoluzavinenie**

Ak dopravca dokáže, že smrť alebo ujma na zdraví cestujúceho alebo strata či poškodenie jeho batožiny bolo spôsobené spoluzavinením alebo spoluzavinenou nedbanlivosťou cestujúceho alebo bolo jeho dôsledkom, súd poverený daným prípadom môže úplne alebo čiastočne zbaviť dopravcu zodpovednosti v súlade s ustanoveniami práva príslušného 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 súdu, ktorý vo veci koná, poskytuje náhrada škody vo forme pravidelných platieb, nesmie kapitálová hodnota takýchto platieb presiahnuť uvedený limit.
2. Zmluvný štát môže osobitnými ustanoveniami vnútroštátneho práva upraviť obmedzenie zodpovednosti stanovené v odseku 1 pod podmienkou, že prípadné vnútroštátne obmedzenie zodpovednosti nie je nižšie ako obmedzenie stanovené v odseku 1. Zmluvný štát, ktorý využije možnosť ustanovenú v tomto odseku, informuje generálneho tajomníka o prijatom obmedzení zodpovednosti alebo o skutočnosti, že žiadne obmedzenie nie je stanovené.

## **ČLÁNOK 8**

### **Obmedzenie zodpovednosti za stratu alebo poškodenie batožiny a vozidiel**

1. Zodpovednosť 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 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 za cestujúceho v prípade straty alebo poškodenia inej batožiny, taká suma sa odpočíta zo škody spôsobenej stratou alebo poškodením.

## **ČLÁNOK 9**

### **Účtovná jednotka a prepočet**

1. Účtovnou jednotkou uvádzanou v tomto dohovore sú zvláštne práva čerpania vymedzené Medzinárodným menovým fondom. Sumy uvedené v článku 3 ods. 1, článku 4bis ods. 1, článku 7 ods. 1 a článku 8 sa prepočítavajú na národnú menu štátu súdu, ktorý koná vo veci, na základe hodnoty tejto meny vo vzťahu k zvláštnym právam čerpania v deň vydania rozhodnutia súdu alebo v deň, na ktorom sa strany dohodnú. Hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočíta podľa metódy oceňovania uplatňovanej Medzinárodným menovým fondom na jeho operácie a transakcie, ktorá platí v príslušný deň. Hodnota národnej meny zmluvného štátu, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená vo zvláštnych právach čerpania, sa vypočíta spôsobom, ktorý stanoví tento zmluvný štát.
2. Napriek tomu štát, ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu a ktorého právo neumožňuje uplatňovanie ustanovení odseku 1, môže v čase ratifikácie, prijatia alebo schválenia tohto dohovoru alebo pristúpenia k nemu alebo kedykoľvek neskôr vyhlásiť, že účtovná jednotka uvedená v odseku 1 sa rovná 15 zlatým frankom. Zlatý frank uvedený v tomto odseku zodpovedá šesťdesiatpäť a pol miligramu zlata s rýdzosťou deväťsto tisícín. Prepočet zlatého franku na národnú menu sa uskutočňuje podľa práva dotknutého štátu.

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

#### **ČLÁNOK 10**

##### **Doplňujúce ustanovenia o obmedzení zodpovednosti**

1. Dopravca a cestujúci sa môžu výslovne a písomne dohodnúť na vyššom obmedzení zodpovednosti, než je stanovené v článku 7 a článku 8.
2. Úroky a právne náklady nesmú byť zahrnuté do obmedzenia zodpovednosti stanoveného v článku 7 a článku 8.

#### **ČLÁNOK 11**

##### **Obhajoba a obmedzenie pre pracovníkov dopravcu**

Ak je proti pracovníkom alebo zástupcovi dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu vznesená žaloba vo veci škody, na ktorú sa vzťahuje tento dohovor, tento pracovník alebo zástupca bude môcť využiť pre seba obhajobu a obmedzenie zodpovednosti, ktoré je oprávnený dopravca alebo vykonávajúci dopravca využiť podľa tohto dohovoru, ak tento pracovník alebo zástupca preukáže, že konal v rozsahu svojich povinností.

#### **ČLÁNOK 12**

##### **Kumulácia nárokov**

1. V prípadoch, v ktorých sa uplatnia obmedzenia zodpovednosti stanovené v článku 7 a článku 8, sa tieto obmedzenia vzťahujú na kumulované sumy vymáhateľné za účelom splnenia všetkých nárokov, ktoré vznikli v dôsledku smrti alebo ujmy na zdraví ktoréhokoľvek cestujúceho alebo straty či poškodenia jeho batožiny.
2. Vo vzťahu k preprave vykonanej vykonávajúcim dopravcom nesmie kumulovaná suma vymáhateľná od dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu a od ich pracovníkov a zástupcov konajúcich v rámci svojich pracovných povinností presiahnuť najvyššiu čiastku, ktorá by mohla byť priznaná v konaní proti dopravcovi alebo vykonávajúcemu dopravcovi podľa tohto dohovoru, avšak žiadna z týchto osôb nesmie byť zodpovedná za čiastky presahujúce obmedzenia, ktoré sú pre ne použiteľné.
3. V každom prípade, keď je pracovník alebo zástupca dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu oprávnený podľa článku 11 tohto dohovoru využiť pre seba obmedzenia zodpovednosti stanovené v článku 7 a článku 8, nesmie kumulovaná čiastka vymáhateľná od dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu a od príslušných pracovníkov alebo zástupcov presiahnuť uvedené obmedzenia.

#### **ČLÁNOK 13**

##### **Strata práva na obmedzenie zodpovednosti**

1. Dopravca nie je oprávnený využiť obmedzenia zodpovednosti stanovené v článku 7, článku 8 a článku 10 ods. 1, ak sa ukáže, že škodu zaviniť svojím konaním alebo svojou nedbanlivosťou s úmyslom spôsobiť škodu, alebo nedbanlivosťou s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.
2. Pracovníci alebo zástupcovia dopravcu alebo vykonávajúceho dopravcu nie sú oprávnení využívať tieto obmedzenia, ak sa ukáže, že škodu zaviniť svojím konaním alebo nedbanlivosťou s úmyslom spôsobiť škodu, alebo nedbanlivosťou s vedomím, že takáto škoda pravdepodobne vznikne.



## **ČLÁNOK 14**

### **Základ pre nároky**

Proti dopravcovi alebo vykonávajúcemu dopravcovi nesmie byť vznesená žiadna žaloba o odškodnenie za smrť alebo ujmu na zdraví cestujúceho alebo za stratu alebo poškodenie batožiny inak než v súlade s týmto dohovorom.

## **ČLÁNOK 15**

### **Oznámenie straty alebo poškodenia batožiny**

1. Cestujúci musí písomne oznámiť dopravcovi alebo jeho zástupcovi stratu alebo poškodenie batožiny:
  - (a) v prípade zjavného poškodenia batožiny:
    - (i) v prípade príručnej batožiny, v čase vylodenia cestujúceho alebo pred ním;
    - (ii) v prípade ostatnej batožiny, v čase jej vrátenia cestujúcemu alebo pred ním;
  - (b) v prípade poškodenia batožiny, ktoré nie je zjavné, alebo v prípade straty batožiny do pätnástich dní odo dňa vylodenia cestujúceho alebo dňa vrátenia batožiny alebo dňa, keď batožina mala byť vrátená.
2. Ak cestujúci nespĺní ustanovenie tohto článku, predpokladá sa, že dostal batožinu späť nepoškodenú, ak nie je dokázaný opak.
3. Písomné oznámenie nie je potrebné, ak stav batožiny bol v čase jej odovzdania skontrolovaný v prítomnosti cestujúceho.

## **ČLÁNOK 16**

### **Časové obmedzenie pre podávanie žalôb**

1. Podanie akejkoľvek žaloby o odškodnenie za smrť alebo ujmu na zdraví cestujúceho alebo za stratu alebo poškodenie batožiny musí byť časovo obmedzené po uplynutí obdobia dvoch rokov.
2. Toto obmedzenie obdobia sa vypočíta nasledovne:
  - (a) v prípade ujmy na zdraví odo dňa vylodenia cestujúceho;
  - (b) v prípade smrti cestujúceho, ktorá nastala počas prepravy, odo dňa vylodenia cestujúceho, a v prípade ujmy na zdraví, ktorá nastala počas prepravy, a ktorá viedla k smrti cestujúceho po jeho vylodení, odo dňa úmrtia za predpokladu, že toto obdobie neprekročí tri roky odo dňa vylodenia;
  - (c) v prípade straty alebo poškodenia batožiny odo dňa vylodenia alebo odo dňa, keď malo dôjsť k vylodeniu, rozhoduje neskorší dátum.
3. Dôvody pre neplynutie a prerušenie premlčacích lehôt sa riadia právom súdu, ktorý vo veci koná, v žiadnom prípade však nie je možné podať žalobu podľa dohovoru po uplynutí ktorejkoľvek z týchto lehôt:
  - (a) päť rokov od dátumu vylodenia cestujúceho alebo od dátumu, keď sa vylodenie malo uskutočniť, podľa toho, ktorý dátum je neskorší, alebo, ak nasledujúca lehota uplynie skôr,
  - (b) tri roky od dátumu, keď sa žalobca dozvedel, alebo sa možno odôvodnene domnievať, že sa musel dozvedieť o zranení, strate alebo škode spôsobenej nehodou.
4. Napriek odsekom 1, 2 a 3 tohto článku môže byť toto obdobie obmedzenia predĺžené vyhlásením dopravcu alebo dohodou strán po vzniku predmetu žaloby. Takéto vyhlásenie alebo takáto dohoda musí mať písomnú formu.

## **ČLÁNOK 17**

### **Príslušnosť súdu**

1. Žalobu podľa článku 3 a článku 4 tohto dohovoru môže žalobca podať k jednému zo súdov uvedených nižšie za predpokladu, že oprávnený súd sídli v zmluvnom štáte tohto dohovoru, a že príslušné miesto v týchto štátoch s viacerými možnými súdmi sa určí podľa vnútroštátneho práva:

- (a) súd v štáte trvalého pobytu žalovaného alebo hlavného miesta podnikania žalovaného, alebo
  - (b) súd v štáte, v ktorom sa podľa zmluvy o preprave nachádza miesto vyplávania alebo miesto určenia; alebo
  - (c) súd v štáte, v ktorom má bydlisko alebo trvalé sídlo žalobca pod podmienkou, že v tomto štáte má sídlo podniku aj žalovaný a že podlieha jurisdikcii v tomto štáte; alebo
  - (d) súd v štáte, v ktorom bola uzatvorená zmluva o preprave, ak sa v tomto štáte nachádza miesto podnikania žalovaného a žalovaný podlieha súdnej právomoci tohto štátu.
2. Žaloby podľa článku 4bis 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 vzniku nehody, ktorou bola spôsobená škoda, sa zmluvné štáty môžu dohodnúť na súde alebo rozhodcovskom súde, na ktorom sa uplatní nárok na náhradu škody.

### **ČLÁNOK 17bis**

#### **Uznávanie a vynucovanie**

1. Akékoľvek rozhodnutie súdu so súdnou právomocou v zmysle článku 17, ktoré je vynútiteľné v štáte pôvodu, kde už nepodlieha bežným formám preskúmania, musí byť uznané v každom zmluvnom štáte tohto dohovoru s výnimkou prípadu, ak:
- (a) rozhodnutie bolo dosiahnuté podvodom; alebo
  - (b) žalovaný nebol primerane informovaný a nebola mu poskytnutá možnosť predložiť svoj prípad.
2. Rozhodnutie uznané podľa odseku 1 musí byť vynútiteľné v každom zmluvnom štáte dohovoru, len čo sú splnené formálne náležitosti požadované v príslušnom štáte. Formálne náležitosti nesmú umožniť znovuotvorenie vecnej stránky prípadu.
3. Zmluvný štát tohto protokolu môže uplatniť iné predpisy pre uznávanie a vynucovanie rozhodnutí za predpokladu, že ich účinkom je zabezpečiť, aby rozhodnutia boli uznané a vynútené aspoň v rovnakom rozsahu, ako je uvedené v odsekoch 1 a 2.

### **ČLÁNOK 18**

#### **Neplatnosť zmluvných ustanovení**

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

### **ČLÁNOK 19**

#### **Iné dohovory o obmedzení zodpovednosti**

Tento dohovor nemení práva a povinnosti dopravcu, vykonávajúceho dopravcu a ich pracovníkov a zástupcov stanovenú 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 o zodpovednosti tretích strán v oblasti jadrovej energie z 29. júla 1960 v znení

Dodatkového protokolu z 28. januára 1964, alebo podľa Viedenského dohovoru o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené jadrovou udalosťou z 21. mája 1963, alebo podľa akýchkoľvek jeho zmien alebo doplnení alebo protokolu k nemu, ktoré nadobudli platnosť alebo

- (b) ak za takú škodu zodpovedá prevádzkovateľ jadrového zariadenia na základe vnútroštátneho právneho predpisu upravujúceho zodpovednosť za takú škodu za predpokladu, že taký právny predpis je v každom ohľade rovnako priaznivý pre osoby, ktoré môžu utrpieť škodu, ako Parížsky alebo Viedenský dohovor alebo akékoľvek jeho zmeny alebo doplnenia alebo protokol k nemu, ktoré nadobudli platnosť.

## **ČLÁNOK 21**

### **Komerčná preprava verejnými orgánmi**

Tento dohovor sa vzťahuje na komerčnú prepravu vykonávanú štátnymi alebo verejnými orgánmi v rámci zmluvy o preprave v zmysle článku 1.

## **ČLÁNOK 22**

### **Vyhlásenie o neuplatňovaní**

1. Ktorákoľvek zmluvná strana môže v čase podpisu, ratifikácie, prijatia, schválenia tohto dohovoru alebo pristúpenia k nemu písomne vyhlásiť, že nepoužije tento dohovor, ak sú cestujúci a dopravca subjektmi alebo štátnymi príslušníkmi príslušnej strany.
2. Akékoľvek vyhlásenie urobené podľa odseku 1 tohto článku môže byť kedykoľvek odvolané písomným oznámením generálnemu tajomníkovi.

## **ČLÁNOK 22bis**

### **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 uvedeného 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 vedenia organizácie od 1. mája 2003 do 30. apríla 2004 a potom zostane 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 ako zmluvná strana vypovie:
- Aténsky dohovor o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori, uzatvorený v Aténach 13 decembra 1974;
  - Protokol k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori, uzatvorený v Londýne 19. novembra 1976; a
  - Protokol k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori, uzatvorený v Londýne 29. marca 1990, s účinkom ku dňu nadobudnutia platnosti tohto protokolu pre daný štát v súlade s článkom 20.

## ČLÁNOK 18

### Štáty s viac ako jedným právnym systémom

- Ak má štát dva územné celky alebo viacero územných celkov, 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 celky alebo iba na jeden alebo viaceré z nich, a toto vyhlásenie môže kedykoľvek zmeniť tým, že predloží iné vyhlásenie.
- Každé také vyhlásenie sa oznámi generálnemu tajomníkovi a výslovne sa v ňom uvedú územné celky, na ktoré sa vzťahuje tento protokol.
- Vo vzťahu k zmluvnému štátu, ktorý vydal takéto vyhlásenie:
  - odkazy na štát, v ktorom je loď zaregistrovaná, a v súvislosti s osvedčením o povinnom poistení, odkazy na štát, ktorý osvedčenie vydal alebo osvedčil, sa považujú v prvom prípade za odkazy na územný celok, v ktorom je loď registrovaná, a v druhom prípade za odkazy na územný celok, ktorý osvedčenie vydáva alebo osvedčuje;
  - odkazy na požiadavky podľa vnútroštátneho práva, na vnútroštátne obmedzenie zodpovednosti a na národnú menu sa považujú za odkazy na požiadavky podľa práva, na obmedzenie zodpovednosti a na menu príslušného územného celku; a
  - odkazy na súdy a na rozhodnutia, ktoré musia byť uznané v zmluvných štátoch, sa považujú za odkazy na súdy príslušného územného celku a na rozhodnutia, ktoré musia byť uznané v príslušnom územnom celku.

## ČLÁNOK 19

### Organizácie regionálnej hospodárskej integrácie

- Tento protokol môže podpísať, ratifikovať, prijať, schváliť alebo k nemu pristúpiť organizácia regionálnej hospodárskej integrácie, ktorú tvoria suverénne štáty, ktoré na túto organizáciu preniesli v určitých záležitostiach upravených týmto protokolom právomoc. 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.
- 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.
- V prípadoch, v ktorých je v tomto protokole relevantným faktorom počet zmluvných štátov, vrátane prípadov podľa článkov 20 a 23 tohto protokolu, nie však výlučne len v týchto prípadoch, sa organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce nepočíta medzi zmluvné strany popri členských štátoch, ktoré sú zmluvnými štátmi.
- Organizácia regionálnej hospodárskej spolupráce vydá v čase podpísania, ratifikácie, prijatia, schválenia alebo pristúpenia vyhlásenie pre generálneho tajomníka, v ktorom spresní 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 každé také vyhlásenie sprístupní podľa článku 24 tohto protokolu.

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 vydané 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 nadobudne platnosť protokol v súlade s odsekom 1.

## **ČLÁNOK 21**

### **Vypovedanie**

1. Tento protokol môže vypovedať ktorýkoľvek zmluvným štátom kedykoľvek po dátume tohto protokolu.
2. Vypovedanie sa uskutoční uložením príslušnej listiny u generálneho tajomníka.
3. Vypovedanie nadobudne platnosť dvanásť mesiacov od uloženia listiny o vypovedaní u generálneho tajomníka alebo uplynutím dlhšej lehoty uvedenej v listine o vypovedaní.
4. Vypovedanie dohovoru ktorýmkoľvek zmluvným štátom tohto protokolu podľa článku 25 nesmie byť považované za vypovedanie dohovoru v znení tohto protokolu.

## **ČLÁNOK 22**

### **Revízia a zmeny**

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

## **ČLÁNOK 23**

### **Zmena limitov**

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 22, osobitný postup v tomto článku sa uplatňuje výhradne na účely zmeny limitov stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4bis ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru v znení revidovanom týmto protokolom.
2. Na žiadosť najmenej polovice zmluvných štátov tohto protokolu, v žiadnom prípade však nie menej ako šiestich zmluvných štátov tohto protokolu, zašle generálny tajomník všetkým členom organizácie a všetkým zmluvným štátom každý návrh na zmenu limitov vrátane spoluúčastí stanovených v článku 3 ods. 1, článku 4bis ods. 1, článku 7 ods. 1 a v článku 8 dohovoru v znení revidovanom týmto protokolom.
3. Každá zmena navrhnutá a rozoslaná tak, ako je uvedené vyššie, sa predkladajú právnomu výboru organizácie (ďalej len „právny výbor“) na posúdenie najneskôr šesť mesiacov od ich rozoslania.
4. Všetky zmluvné štáty dohovoru v znení revidovanom týmto protokolom bez ohľadu na to, či už sú členmi organizácie, sú oprávnené zúčastňovať sa na konaní právneho výboru na účely posúdenia a prijatia zmien.
5. Zmeny sa prijímajú dvojtretinovou väčšinou zmluvných štátov dohovoru v znení revidovanom týmto 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 revidovanom týmto protokolom.

6. Pri rozhodovaní o návrhu na zmenu limitov právny výbor zohľadňuje skúsenosti vyplývajúce z udalostí, a najmä rozsah nimi spôsobených škôd, zmeny v peňažných hodnotách a vplyv navrhovaných zmien na náklady poistenia.
7.
  - a) Zmeny 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 podľa tohto článku.
  - b) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval sumu, ktorá zodpovedá limitu stanovenému v dohovore v znení revidovanom týmto protokolom, zvýšenému o šesť percent ročne vypočítanému na zloženom základe od dátumu, kedy bol tento protokol otvorený na podpis.
  - c) Limit nie je možné zvýšiť tak, aby presahoval sumu, ktorá zodpovedá trojnásobku limitu stanoveného v dohovore v znení revidovanom týmto protokolom.
8. Organizácia oznamuje všetkým zmluvným štátom všetky zmeny prijaté v súlade s odsekom 5. Zmeny sa považujú za schválené po uplynutí osemnásťmesačnej lehoty od dátumu oznámenia, pokiaľ najmenej jedna štvrtina štátov, ktoré boli zmluvnými štátmi v čase schválenia zmien, v tejto lehote neoznámia generálnemu tajomníkovi, že zmeny neschvaľuje; v takom prípade sú zmeny zamietnuté a nemajú žiadny účinok.
9. Zmeny, ktoré sa považujú za schválené v súlade s odsekom 8, nadobúdajú platnosť osemnásť mesiacov po ich schválení.
10. Všetky zmluvné štáty sú zmenami viazané, pokiaľ nevyviedajú protokol v súlade s článkom 21 ods. 1 a 2 najmenej šesť mesiacov pred tým, ako zmeny nadobudnú platnosť. Také vypovedanie nadobudne účinnosť, keď zmeny nadobudnú platnosť.
11. Ak bola prijatá zmena, ale ešte neuplynula osemnásťmesačná lehota na jej schválenie, štát, ktorý sa stal zmluvným štátom počas tejto lehoty, bude viazaný zmenou, ak nadobudne platnosť. Štát, ktorý sa stane zmluvným štátom po uplynutí tejto lehoty, je viazaný zmenou, ktorá bolo schválená v súlade s odsekom 8. V prípadoch uvedených v tomto odseku sa štát stáva viazaný zmenou, keď taká zmena nadobudne platnosť alebo keď pre tento štát nadobudne platnosť tento protokol, ak je tento dátum neskorší.

## ČLÁNOK 24

### Depozitár

1. Tento protokol a všetky zmeny prijaté podľa článku 23 sa uložia u generálneho tajomníka.
2. Generálny tajomník:
  - (a) informuje všetky štáty, ktoré podpísali protokol alebo k nemu pristúpili, o:
    - (i) každom novom podpise 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 revidovanom týmto protokolom;
    - (iii) dátume nadobudnutia platnosti tohto protokolu;
    - (iv) každom návrhu na zmenu limitov, ktorý bol podaný v súlade s článkom 23 ods. 2 tohto protokolu;
    - (v) všetkých zmenách, ktoré boli prijaté v súlade s článkom 23 ods. 5 tohto protokolu;
    - (vi) všetkých zmenách, ktoré sa považujú za schválené podľa článku 23 ods. 8 tohto protokolu, a o dátume nadobudnutia platnosti týchto zmien 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) odovzdať kópie tohto protokolu overené ako správne všetkým štátom, ktoré ho podpísali alebo ktoré k nemu pristúpili.
3. Po nadobudnutí platnosti tohto protokolu, generálny tajomník zašle text protokolu sekretariátu Organizácie Spojených národov na zaregistrovanie a uverejnenie v súlade s článkom 102 Charty Organizácie Spojených národov.

## **ČLÁNOK 25**

### **Jazyky**

Tento protokol je vyhotovený v jedinom origináli v anglickom, arabskom, čínskom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom všetky znenia majú rovnakú platnosť.

V Londýne prvého novembra 2002.

NA DÔKAZ TOHO podpísaní zástupcovia splnomocnení svojimi vládami podpísali tento protokol.

**PRÍLOHA OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ TÝKAJÚCOM SA ZODPOVEDNOSTI ZA SMRŤ alebo ZA UJMU NA ZDRAVÍ CESTUJÚCICH**

Strana 1164

Zbierka zákonov 2015

Príloha k čiasťke 45

**PRÍLOHA  
OSVEDČENIE O POISTENÍ ALEBO INOM FINANČNOM ZABEZPEČENÍ TÝKAJÚCOM SA  
ZODPOVEDNOSTI ZA SMRŤ ALEBO ZA UJMU NA ZDRAVÍ CESTUJÚCICH**

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

Meno lode	Rozlišovacie číslo alebo písmená	Identifikačné číslo lode pridelené IMO	Registračný prístav	Meno a úplná adresa hlavného sídla podniku dopravcu, ktorý skutočne vykoná prepravu

Týmto sa osvedčuje, že vzhľadom na lode uvedené vyššie existuje platná zmluva o poistení alebo inom finančnom zabezpečení zodpovedajúcom požiadavkám článku 4bis Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002.

Typ zabezpečenia .....

Obdobie trvania zabezpečenia .....

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

Meno .....

Adresa .....

Toto osvedčenie platí do .....

Vydané alebo osvedčené vládou štátu .....  
(úplné označenie štátu)

ALEBO

Text uvedený nižšie by mal byť použitý v prípade, že zmluvný štát využíva článok 4bis ods. 3:

Toto osvedčenie je vydané z úradnej moci vlády

(úplné označenie štátu) ..... (názov organizácie alebo inštitúcie) .....

V ..... dňa .....  
(miesto) (dátum)

(podpis a titul vydávajúceho alebo osvedčujúceho úradníka)



**Vysvetľujúce poznámky:**

- 1 Ak je to potrebné, určenie štátu môže zahŕňať aj odkaz na príslušný verejný orgán krajiny, kde bolo osvedčenie vydané.
- 2 Ak bola celková čiastka zabezpečenia poskytnutá z viac ako jedného zdroja, je potrebné uviesť dielčie čiastky poskytované každým z týchto zdrojov.
- 3 Ak je zabezpečenie poskytované v niekoľkých formách, je potrebné vymenovať tieto formy.
- 4 Položka „Trvanie zabezpečenia“ musí uvádzať dátum, ku ktorému toto zabezpečenie nadobúda účinnosť.
- 5 Položka „Adresa“ poisťovateľa/poisťovateľov a/alebo ručiteľa/ručiteľov musí uvádzať hlavné miesto podnikania poisťovateľa/poisťovateľov a/alebo ručiteľa/ručiteľov.  
Vo vhodných prípadoch musí byť uvedené miesto podniku, kde je príslušné poistenie alebo zabezpečenie zriadené.

**ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002**

(Consolidated text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Convention)

**ARTICLE 1****Definitions**

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1

- (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
  - (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
  - (c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier;
- 2 "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
- 3 "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
- 4 "passenger" means any person carried in a ship,
- (a) under a contract of carriage, or
  - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
- 5 "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
- (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
  - (b) live animals;
- 6 "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7 "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8 "carriage" covers the following periods:

- (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;
  - (b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;
  - (c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;
- 9 "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;
- 10 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

**ARTICLE 1 bis****Annex**

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.

**ARTICLE 2****Application**

1 This Convention shall apply to any international carriage if:

- (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
- (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
- (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2 Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

**ARTICLE 3****Liability of the carrier**

1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of

the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5 For the purposes of this article:

- (a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;
- (b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;
- (c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and
- (d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.

8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

**ARTICLE 4****Performing carrier**

1 If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2 The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4 Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5 Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

#### ARTICLE 4bis

##### Compulsory insurance

1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
- (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3

- (a) A State Party may authorize an institution or an organization recognised by it to issue the

certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the

financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

- 9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
- 10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.
- 11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.
- 12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.
- 13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.
- 14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the

certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

- 15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

#### **ARTICLE 5**

##### **Valuables**

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

#### **ARTICLE 6**

##### **Contributory fault**

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

#### **ARTICLE 7**

##### **Limit of liability for death and personal injury**

- 1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.
- 2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform

the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

#### **ARTICLE 8**

##### **Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles**

- 1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.
- 2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.
- 3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.
- 4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

#### **ARTICLE 9**

##### **Unit of Account and conversion**

- 1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.
- 2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the

national currency shall be made according to the law of the State concerned.

- 3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

#### **ARTICLE 10**

##### **Supplementary provisions on limits of liability**

- 1 The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.
- 2 Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

#### **ARTICLE 11**

##### **Defences and limits for carriers' servants**

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

#### **ARTICLE 12**

##### **Aggregation of claims**

- 1 Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.
- 2 In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.
- 3 In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11

of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

#### ARTICLE 13

##### Loss of right to limit liability

- 1 The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.
- 2 The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

#### ARTICLE 14

##### Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

#### ARTICLE 15

##### Notice of loss or damage to luggage

- 1 The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:
  - (a) in the case of apparent damage to luggage:
    - (i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
    - (ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;
  - (b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.
- 2 If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.
- 3 The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

#### ARTICLE 16

##### Time-bar for actions

- 1 Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or

damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

- 2 The limitation period shall be calculated as follows:
  - (a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
  - (b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
  - (c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
- 3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:
  - (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier
  - (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.
- 4 Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

#### ARTICLE 17

##### Competent jurisdiction

- 1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:
  - (a) the Court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
  - (b) the Court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
  - (c) the Court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
  - (d) the Court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2 Actions under article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

#### **ARTICLE 17bis**

##### **Recognition and enforcement**

1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

#### **ARTICLE 18**

##### **Invalidity of contractual provisions**

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

#### **ARTICLE 19**

##### **Other conventions on limitation of liability**

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

#### **ARTICLE 20**

##### **Nuclear damage**

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

#### **ARTICLE 21**

##### **Commercial carriage by public authorities**

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contract of carriage within the meaning of Article 1.

#### **ARTICLE 22**

##### **Declaration of non-application**

- 1 Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.
- 2 Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General.

#### **ARTICLE 22bis**

##### **Final clauses of the Convention**

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

#### **FINAL CLAUSES**

[Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.]

#### **ARTICLE 17**

##### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003



until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

- (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
- (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
- (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990, with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

#### ARTICLE 18

##### States with more than one system of law

1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

- (a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

- (b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

- (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

#### ARTICLE 19

##### Regional Economic Integration Organizations

1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have

competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

#### **ARTICLE 20**

##### **Entry into force**

- 1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
- 2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

#### **ARTICLE 21**

##### **Denunciation**

- 1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
- 4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

#### **ARTICLE 22**

##### **Revision and Amendment**

- 1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
- 2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

#### **ARTICLE 23**

##### **Amendment of limits**

- 1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1,

Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.
- 3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
- 4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.
- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
- 7
  - (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.
  - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
  - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to

the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

#### **ARTICLE 24**

##### **Depositary**

1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
  - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
  - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) any communication called for by any Article of this Protocol;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### **ARTICLE 25**

##### **Languages**

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this first day of November 2002.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

**ANNEX  
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF  
LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....

(Place)

(Date)

.....  
(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.









