

Odpowiedzialność przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków *I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków (COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0592)¹,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0057/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Prawnej (A6-0063/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków

(Tekst mający znaczenia dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek *Komisji*,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴,

a także, mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej istnieje potrzeba przyjęcia dodatkowych środków w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów morskich i na wodach śródlądowych. Środki te obejmują zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie stosownego poziomu odszkodowań dla pasażerów, którzy ulegli wypadkom na *morzu*.
- (2) Protokół z 2002 r. do Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. został przyjęty w dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*IMO*). [Wspólnota przystąpiła do tego Protokołu⁵].
- (3) Konwencja Ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmieniona Protokołem z 2002 r. (dalej zwana „Konwencją Ateńską 2002”) ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim wyeliminowano rozróżnienie między transportem krajowym a międzynarodowym i dlatego właściwe jest zapewnienie takiego samego poziomu i charakteru odpowiedzialności zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym na terenie *Wspólnoty*.
- (4) *Ubezpieczenie wymagane w ramach Konwencji Ateńskiej 2002 musi być dostosowane do środków finansowych armatorów i towarzystw ubezpieczeniowych. Armatorzy muszą być w stanie dotrzymać warunków ubezpieczenia w rozsądny z ekonomicznego punktu widzenia sposób. W szczególności w przypadku niewielkich towarzystw żeglugowych wykonujących krajowe usługi transportowe należy wziąć*

² Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

³ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁴ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r.

⁵ Należy wstawić odniesienie do publikacji decyzji Rady o przystąpieniu.

pod uwagę sezonowy charakter ich działalności. Okres przejściowy na stosowanie niniejszego rozporządzenia powinien być dostatecznie długi, aby zapewnić wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń przewidzianych w Konwencji Ateńskiej 2002 bez uszczerbku dla obowiązujących systemów ubezpieczeń.

- (5) Uznaje się za właściwe, zobowiązanie przewoźnika do wypłacenia zaliczki w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera, **przy czym zaliczka nie oznacza uznania odpowiedzialności.**
- (6) Stosowne, **wyczerpujące i zrozumiałe** informacje na temat nowych praw przyznanych pasażerom powinny być im dostarczane przed podróżą.
- (7) Wszystkie zmiany w Konwencji *Ateńskiej* będą włączane do prawodawstwa Wspólnoty, chyba że zmiana zostanie wyłączona na mocy procedury określonej w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniającego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki⁶.
- (8) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002⁷ powinna pomóc Komisji w przygotowaniu i sporządzeniu sprawozdania *o wdrażaniu* nowych zasad, a także w przygotowaniu propozycji zmian do Konwencji Ateńskiej 2002.
- (9) **Z uwagi na konieczność szerszych konsultacji między państwami członkowskimi w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa na morzu konieczna jest ponowna ocena uprawnień EMSA i ewentualne rozpatrzenie ich rozszerzenia.**
- (10) **Władze krajowe, a w szczególności portowe, odgrywają zasadniczą rolę w identyfikacji różnego rodzaju zagrożeń dla bezpieczeństwa na morzu i reagowaniu na nie.**
- (11) Z uwagi na fakt, że cel *niniejszego rozporządzenia*, czyli stworzenie jednolitego zestawu zasad regulujących prawa przewoźników i ich pasażerów w razie wypadku, nie może być osiągnięty w sposób zadowalający przez *państwa członkowskie* oraz ponieważ konieczne jest zapewnienie identycznych granic odpowiedzialności we wszystkich *państwach członkowskich*, cel ten może zostać lepiej zrealizowany na poziomie Wspólnoty, która przyjmie środki zgodne z zasadą pomocniczości, jak to zostało określone w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia *tego celu*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Przedmiot

⁶ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie *ostatnio* zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str.12).

⁷ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie *ostatnio* zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system jednolitej odpowiedzialności dla przewoźników pasażerskich na *morzu*.

W tym celu niniejsze rozporządzenie włącza stosowne przepisy Konwencji Ateńskiej dotyczącej przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej Protokołem z 2002 r., dalej zwanej „Konwencją Ateńską 2002” i rozszerza zakres zastosowania tych przepisów na przewóz morzem w obrębie jednego *państwa członkowskiego*.

Artykuł 2

Zakres

Rozporządzenie stosuje się do wszelkich form międzynarodowego lub krajowego przewozu *morzem, jeśli*:

- a) statek pływa pod banderą *państwa członkowskiego*,
- b) umowa przewozu została zawarta w *państwie członkowskim*, lub
- c) miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu, znajduje się na terenie *państwa członkowskiego*.

Artykuł 3

Odpowiedzialność przewoźnika

Odpowiedzialność przewoźnika i wykonującego przewóz w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega wszystkim postanowieniom konwencji ateńskiej 2002 określającym tę odpowiedzialność, *łącznie z zastrzeżeniem i wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej 2002, przyjętymi przez Komitet Prawny IMO w dniu 19 października 2006 r. (dalej zwany „zastrzeżeniem IMO 2006”). Konwencja Ateńska oraz zastrzeżenie IMO są załączone do niniejszego rozporządzenia.*

Terminy „przewoźnik” oraz „wykonujący przewóz” należy rozumieć zgodnie z definicjami określonymi w art. 1 *ust. 1(a) i (b)* Konwencji Ateńskiej 2002.

Artykuł 4

Granice odpowiedzialności

Art. 7 ust. 2 Konwencji Ateńskiej 2002 ma zastosowanie w odniesieniu do przewozu pasażerów podlegającego zakresowi niniejszego rozporządzenia, *chyba że Parlament Europejski i Rada, działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, wprowadzi w tym celu odpowiednie zmiany* do niniejszego rozporządzenia.

Art. 19 konwencji ateńskiej 2002 nie ma zastosowania do przewozu pasażerów w przypadkach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia.

W przypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia sprzętu medycznego/umożliwiającego poruszanie się, należącego do pasażera o ograniczonej zdolności ruchowej, odszkodowanie może być równe, ale nie może przekroczyć wartości pozwalającej na zastąpienie sprzętu.

Artykuł 5

Zaliczki

W przypadku zgonu lub szkody na osobie pasażera *w wyniku wypadku lub kolizji statków*

przewoźnik **lub wykonujący przewóz** dokonuje wypłaty zaliczki w kwocie wystarczającej na pokrycie natychmiastowych potrzeb finansowych w terminie 15 dni od chwili ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W przypadku zgonu **lub całkowitej i trwałej niepełnosprawności pasażera, lub uszkodzeń ciała pasażera w 75% lub więcej, uznanych klinicznie za bardzo poważne** ta wypłata nie może być niższa niż 21 000 EUR.

Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich późniejszych kwot wypłaconych na podstawie niniejszego rozporządzenia i nie podlega ona zwrotowi, z wyjątkiem przypadku, gdy osoba, która otrzymała płatność zaliczkową nie była osobą uprawnioną do odszkodowania lub przewoźnik został uznany za niewinnego.

Wpłacenie lub otrzymanie zaliczki, zależnie od sytuacji, umożliwia przewoźnikowi, wykonującemu przewóz lub pasażerowi wszczęcie postępowania sądowego w celu ustalenia odpowiedzialności i winy.

Artykuł 6 Udzielanie informacji pasażerom

Przewoźnik, wykonujący przewóz i/lub organizator wycieczki dostarcza pasażerom, przed ich odjazdem, **stosowne, wyczerpujące i zrozumiałe** informacje dotyczące ich praw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności na temat granic odpowiedzialności w przypadku zgonu, szkody na osobie lub utraty i uszkodzenia bagażu pasażerów, na temat ich prawa do dochodzenia swoich roszczeń bezpośrednio na ubezpieczycielu lub osobie udzielającej zabezpieczenia finansowego oraz na temat przysługującego im prawa do płatności zaliczkowych.

Informacje te są dostarczane **we właściwej, wyczerpującej i zrozumiałej** formie **a w przypadku informacji dostarczanych przez organizatorów wycieczek, są zgodne z art. 4 dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek**⁸.

Artykuł 7 Sprawozdanie i zmiany w Konwencji Ateńskiej 2002

Nie później niż w dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja sporządzi sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia, które uwzględni między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz rozwój prac na forum międzynarodowym.

Temu sprawozdaniu może towarzyszyć wniosek o wprowadzenia zmian do niniejszego rozporządzenia lub wniosek, który Komisja Europejska powinna przedstawić na stosownym forum międzynarodowym.

W swych działaniach Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Zmiany w Konwencji Ateńskiej 2002 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

⁸ *Dz.U. L 158 z 23.6.1990, str. 59.*

Artykuł 8
Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ...*.

W odniesieniu do krajowego przewozu regularnymi liniami promowymi niniejsze rozporządzenie stosuje się po dwóch latach od ...*

W odniesieniu do przewozu na wodach śródlądowych niniejsze rozporządzenie stosuje się po czterech latach od [daty jego wejścia w życie lub od ...]*

W odniesieniu do krajowego przewozu regularnymi liniami promowymi w regionach objętych art. 299 ust. 2 Traktatu niniejsze rozporządzenie stosuje się po czterech latach od ...*

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

* *Data jego wejścia w życie lub data wejścia w życie Konwencji Ateńskiej na terenie Wspólnoty w zależności od tego, która z tych dat będzie późniejsza.*

* *Data jego wejścia w życie lub data wejścia w życie Konwencji Ateńskiej 2002 na terenie Wspólnoty w zależności od tego, która z tych dat będzie późniejsza.*

ZAŁĄCZNIK 1

KONWENCJA ATEŃSKA W SPRAWIE PRZEWOZU MORZEM PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU, 2002

(Tekst skonsolidowany Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974 oraz Protokół z 2002 r. do Konwencji)

ARTYKUŁ 1

Definicje

W niniejszej konwencji następujące wyrażenia mają znaczenie określone niżej:

1. a) „przewoźnik” oznacza osobę, która zawarła umowę przewozu lub w której imieniu została zawarta taka umowa, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią, czy przez wykonującego przewóz;
 - b) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik, będącą właścicielem, czarterującym lub armatorem statku, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
 - c) „przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu” oznacza wykonującego przewóz, lub jeśli przewoźnik faktycznie wykonuje przewóz, przewoźnika;
2. „umowa przewozu” oznacza umowę zawartą przez przewoźnika lub w jego imieniu na przewóz morzem pasażera lub pasażera i jego bagażu, w zależności od sytuacji;
 3. „statek” oznacza jedynie statek morski, z wyłączeniem poduszkiowca;
 4. „pasażer” - oznacza każdą osobę przewożoną statkiem:
 - a) na mocy umowy przewozu, albo
 - b) która za zgodą przewoźnika towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom, objętym umową przewozu towarów niepodlegającą postanowieniom niniejszej konwencji;
 5. „bagaż” oznacza każdą rzecz lub pojazd przewożony przez przewoźnika na mocy umowy przewozu, z wyłączeniem:
 - a) rzeczy i pojazdów przewożonych na podstawie czarteru, konosamentu lub innej umowy, przede wszystkim dotyczącej przewozu ładunku, i
 - b) żywych zwierząt;
 6. „bagaż kabinowy” - oznacza bagaż, który pasażer ma w swojej kabine lub który w inny sposób znajduje się w jego posiadaniu, pod jego opieką lub kontrolą; z wyłączeniem stosowania pkt 8 niniejszego artykułu i artykułu 8, bagaż kabinowy obejmuje bagaż, który pasażer ma w pojeździe lub na nim;
 7. „utrata lub uszkodzenie bagażu” obejmuje również straty pieniężne wynikające z niedostarczenia pasażerowi bagażu w rozsądnym czasie po przybyciu statku, na którym bagaż był lub powinien być przewieziony; nie obejmuje jednak opóźnień wynikających ze sporów ze stosunku pracy;

8. „przewóz” obejmuje następujące okresy:
- a) w odniesieniu do pasażera i jego bagażu kabinowego - czas, w którym pasażer i (lub) jego bagaż kabinowy znajdują się na pokładzie statku lub w trakcie załadunku albo wyładunku, oraz czas, w którym pasażer i jego bagaż kabinowy przewożone są drogą wodną z lądu na statek lub odwrotnie, jeżeli koszt takiego przewozu jest włączony do opłaty za przewóz lub jeżeli środek transportu używany do przewozu pomocniczego został przez przewoźnika postawiony do dyspozycji pasażera; jednakże w odniesieniu do pasażera przewóz nie obejmuje czasu, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym;
 - b) w odniesieniu do bagażu kabinowego - również czas, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim, na stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym, jeżeli bagaż ten został przejęty przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta i nie został przekazany pasażerowi;
 - c) w odniesieniu do innego bagażu, który nie jest bagażem kabinowym, czas od momentu przejęcia bagażu przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta na lądzie lub na pokładzie aż do momentu ponownego jego przekazania pasażerowi przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta;
9. „przewóz międzynarodowy” oznacza każdy przewóz, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajduje się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie, jeżeli zgodnie z umową przewozu lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie;
10. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
11. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

ATRYKUŁ 1a

Załącznik

Załącznik do niniejszej Konwencji stanowi jej integralną część.

ATRYKUŁ 2

Stosowanie

1. Niniejsza konwencja ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego, jeżeli:
 - a) statek podnosi banderę Państwa-Strony niniejszej konwencji albo jest w nim zarejestrowany lub
 - b) umowa przewozu została zawarta w *państwie członkowskim*, lub
 - c) miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu znajduje się w Państwie-Stronie niniejszej konwencji.
2. Niezależnie od ust. 1 niniejszej konwencji nie stosuje się, gdy przewóz podlega jakiegokolwiek innej międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu pasażerów lub bagażu innym środkiem transportu lub przepisom o odpowiedzialności cywilnej, wynikającym z postanowień takiej konwencji, jeśli istnieje obowiązek stosowania tych

postanowień do przewozu morzem.

ARTYKUŁ 3 Odpowiedzialność przewoźnika

1. Za straty poniesione w wyniku śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowane w wyniku wypadku morskiego, przewoźnik odpowiada w takim stopniu, w jakim straty te w odniesieniu do jednego pasażera w każdym oddzielnym przypadku nie przekraczają 250 000 jednostek obliczeniowych, chyba że przewoźnik udowodni, że wypadek ten:
 - a) nastąpił na skutek działań wojennych lub wrogich, wojny domowej, powstania lub na skutek działania zjawiska przyrodniczego o charakterze wyjątkowym, nieuniknionym, którego nie można powstrzymać; lub
 - b) został w całości spowodowany przez czyn lub zaniechanie takowego z zamiarem spowodowania wypadku przez stronę trzecią.

Przewoźnik ponosi również odpowiedzialność jeżeli straty przekraczają powyższy limit i w takim zakresie, w jakim przekraczają one powyższy limit, chyba że przewoźnik udowodni, iż wypadek, który był przyczyną strat powstał bez winy lub niedbalstwa ze strony przewoźnika.

2. Za straty poniesione w wyniku śmierci lub szkody na osobie pasażera a nie powstałe na skutek wypadku morskiego, przewoźnik ponosi odpowiedzialność jeżeli zdarzenie, które było przyczyną strat powstało z winy lub niedbalstwa przewoźnika. Ciężar udowodnienia winy lub niedbalstwa spoczywa na powodzie.
3. Za straty poniesione w wyniku utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego przewoźnik ponosi odpowiedzialność jeżeli zdarzenie, które było przyczyną strat powstało z winy lub niedbalstwa przewoźnika. W przypadku utraty bagażu kabinowego w następstwie wypadku morskiego wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane.
4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty poniesione w wyniku utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż kabinowy, chyba że udowodni, iż zdarzenie, które było przyczyną strat powstało bez winy lub niedbalstwa przewoźnika.
5. Do celów niniejszego artykułu:
 - a) „wypadek morski” oznacza rozbicie, wywrócenie, zderzenie lub wejście na mieliznę statku, wybuch lub pożar na statku lub uszkodzenie statku;
 - b) „wina albo niedbalstwo przewoźnika” obejmuje winę albo niedbalstwo załogi przewoźnika przy wykonywaniu obowiązków służbowych;
 - c) „uszkodzenie statku” oznacza jakąkolwiek awarię, wadliwe działanie lub niezgodność z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa w jakiegokolwiek części statku lub jego wyposażenia wykorzystywanego jako drogi ucieczki, ewakuacyjne, przy zaokrętowaniu i wyokrętowaniu pasażerów lub w celu zapewnienia napędu, sterowności, bezpieczeństwa żeglugi, cumowania, kotwiczenia, przybijania lub odbijania od nabrzeża czy kotwiczowiska, zabezpieczenia szkód po zatopieniu; lub stosowanego dla uruchomienia urządzeń służących ratowaniu życia; oraz

- d) „strata” nie obejmuje szkód powstałych w wyniku działań karnych lub odstraszających.
6. Odpowiedzialność przewoźnika z mocy niniejszego artykułu obejmuje wyłącznie straty poniesione w następstwie zdarzeń, które miały miejsce w trakcie przewozu. Ciężar udowodnienia, że zdarzenie, które stało się przyczyną straty miało miejsce w trakcie przewozu oraz określenie zakresu strat spoczywa na powodzie.
 7. Żaden z zapisów niniejszej Konwencji nie powoduje ograniczenia jakichkolwiek praw przewoźnika do roszczeń regresowych wobec strony trzeciej lub prawa do obrony w przypadku zawinionego przyczynienia się poszkodowanego na mocy art. 6 niniejszej Konwencji. Żaden z zapisów niniejszego artykułu nie powoduje ograniczenia praw wynikających z granic odpowiedzialności określonych w art. 7 lub 8 niniejszej Konwencji.
 8. Domniemanie winy lub niedbalstwa strony lub przeniesienie ciężaru udowodnienia na inną stronę nie wyklucza rozpatrzenia dowodów świadczących na korzyść tej strony.

ARTYKUŁ 4 Wykonujący przewóz

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

ARTYKUŁ 4a Ubezpieczenie obowiązkowe

1. Gdy pasażerowie przewożeni są na pokładzie statku zarejestrowanego w Państwie-Stronie, który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów, a niniejsza Konwencja ma zastosowanie, każdy przewoźnik, który rzeczywiście wykonuje całość lub część przewozu posiadać będzie ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, na mocy niniejszej Konwencji pokrywające odszkodowanie na wypadek śmierci lub szkody na osobie pasażerów. Limit ubezpieczenia obowiązkowego lub innego zabezpieczenia finansowego nie będzie niższy niż 250 000 jednostek obliczeniowych na jednego

pasażera w każdym przypadku.

2. Świadcstwo będące dowodem spełnienia obowiązku posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji zostanie wydane każdemu statkowi po upewnieniu się przez stosowne władze Państwa-Strony, że wymogi określone w ust. 1 zostały spełnione. W przypadku statku zarejestrowanego w Państwie-Stronie, świadcstwo takie zostanie wydane lub potwierdzone przez stosowne władze Państwa, w którym jest on zarejestrowany; w przypadku statku nie zarejestrowanego w Państwie-Stronie, może ono zostać wydane lub potwierdzone przez stosowne władze któregośkolwiek z Państw-Stron. Świadcstwo to będzie miało formę określoną w Załączniku do niniejszej Konwencji i zawierać będzie następujące szczegółowe informacje:
 - a) nazwę statku, numer administracji morskiej lub sygnał rozpoznawczy oraz port macierzysty;
 - b) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
 - c) identyfikacyjny numer statku według IMO;
 - d) rodzaj i okres ważności zabezpieczania;
 - e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie, oraz tam gdzie stosowne, również miejsce prowadzenia działalności, w którym ubezpieczenie lub zabezpieczenie zostało wystawione; oraz
 - f) okres ważności świadcstwa, który nie może być dłuższy niż okres ważności ubezpieczenia lub innej gwarancji finansowej.
- 3
 - a) Państwo-Strona może upoważnić uznaną przez nie instytucję lub organizację do wydania świadcstwa. Taka instytucja lub organizacja będzie każdorazowo informować to Państwo o wydaniu świadcstwa. W każdym przypadku, Państwo-Strona ponosi całkowitą odpowiedzialność za treść wydanego w ten sposób świadcstwa pod względem jego kompletności i dokładności, oraz zobowiązuje się wprowadzić niezbędne procedury zapewniające spełnienie tego warunku.
 - b) Państwo-Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o:
 - i) szczegółowym zakresie odpowiedzialności oraz warunkach na jakich uprawnienie do wydawania świadcstw zostało przekazane uznawanej przez nie instytucji lub organizacji;
 - ii) cofnięciu takiego upoważnienia; oraz
 - iii) dacie, od której takie upoważnienie lub jego cofnięcie wchodzi w życie.Takie upoważnienie nie nabiera mocy przed upływem 3 miesięcy od daty powiadomienia o powyższym Sekretarza Generalnego.
 - c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania świadcstw stosownie do postanowień niniejszego ustępu, będzie co najmniej uprawniona do cofania tych upoważnień w przypadku, gdy warunki na jakich zostały one wydane nie będą

wypełniane. W każdym przypadku, instytucja lub organizacja będzie powiadamiać Państwo, w imieniu którego wydano świadectwo, o jego cofnięciu.

4. Świadectwa sporządza się w urzędowym języku lub językach wydającego Państwa. Jeżeli jest to język inny niż angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawierać będzie tłumaczenie na jeden z tych języków, a w wypadku gdy dane Państwo tak zadecyduje, tekst w języku urzędowym Państwa może zostać pominięty.
5. Świadectwo będzie przewożone na pokładzie statku, a jego odpis zostanie złożony u władz, które prowadzą rejestr statków lub, jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie-Stronie, u władz Państwa, które wydaje lub potwierdza świadectwo.
6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie spełnia wymogów niniejszego artykułu, jeżeli może ono wygasnąć z przyczyn innych niż upływanie terminu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia określonego na świadectwie, przed upływem trzech miesięcy od dnia, w którym powiadomienie o jego wygaśnięciu przekazane zostało władzom, o których mowa w ustępie 5, chyba że świadectwo zostało zwrócone tym władzom lub nowe świadectwo zostało wydane w trakcie tego okresu. Określone powyżej postanowienia na podobnych zasadach mają zastosowanie do każdej zmiany, na skutek której ubezpieczenie lub zabezpieczenie przestanie spełniać wymogi niniejszego artykułu.
7. Państwo, w którym zarejestrowany jest statek określa warunki wydawania oraz ważność świadectwa z uwzględnieniem postanowień niniejszego artykułu.
8. Żaden z zapisów niniejszej Konwencji nie daje podstaw do wykluczenia wykorzystania przez Państwo-Stronę informacji uzyskanych od innych Państw, lub Organizacji lub innych międzynarodowych organizacji na temat sytuacji finansowej ubezpieczycieli lub zabezpieczeń finansowych wydawanych na potrzeby niniejszej Konwencji. W takich przypadkach, Państwo-Strona opierające się na takich informacjach nadal ponosi odpowiedzialność jako Państwo wydające świadectwo.
9. Świadectwa wydane lub poświadczone za zgodą Państwa-Strony będą dla potrzeb niniejszej Konwencji uznawane przez inne Państwa-Strony jako posiadające tę samą moc prawną co świadectwa wydawane lub poświadczone przez nie, nawet gdy są one wydawane lub poświadczone w odniesieniu do statków nie zarejestrowanych w Państwie-Stronie. W każdej chwili Państwo Strona może zwrócić się z prośbą o konsultacje do Państwa wydającego lub poświadczającego jeżeli uzna ono, że ubezpieczyciel lub gwarant określony z nazwy na świadectwie nie posiada środków finansowych pozwalających na spełnienie zobowiązań nałożonych przez niniejszą Konwencję.
10. Każde roszczenie o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego wydanego zgodnie z niniejszym artykułem może być zgłoszone bezpośrednio do ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe. W takim przypadku, kwota określona w ust. 1 stosowana jest jako ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczyciela lub innej osoby wydającej zabezpieczenie finansowe, nawet jeżeli przewoźnik lub wykonujący przewóz nie posiada prawa do ograniczenia odpowiedzialności. Pozwany może nadal wnosić zarzuty przeciwko powództwu (inne niż upadłość lub zakończenie działalności), do których przewoźnik, o którym mowa w ust. 1, posiadałby prawo zgodnie z niniejszą Konwencją. Ponadto, pozwany może zgłosić zarzut przeciw powództwu twierdząc, że szkoda powstała w wyniku działania w złej wierze ubezpieczonego, ale pozwany nie

może wnosić żadnych innych zarzutów, do których pozwany byłby uprawniony w postępowaniu wniesionym przez ubezpieczonego przeciwko pozwanemu. W każdym wypadku pozwany będzie miał prawo do złożenia wniosku o włączenie do postępowania przewoźnika oraz wykonującego przewóz.

11. Wszelkie kwoty należne z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego zapewnionego zgodnie z ust. 1, będą wykorzystywane wyłącznie na pokrycie roszczeń na mocy niniejszej Konwencji, a każda wypłata z takich kwot zmniejszać będzie wszelką odpowiedzialność wynikającą z mocy niniejszej Konwencji o wysokość wypłaty.
12. Państwo-Strona nie zezwoli w żadnym wypadku statkowi pływającemu pod jego banderą, do którego niniejszy artykuł ma zastosowanie, na działalność, jeżeli nie zostało wydane świadectwo zgodnie z ust. 2 lub 15.
13. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, każde Państwo-Strona zapewnia, na mocy przepisów krajowych, ważność ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia w zakresie określonym w ust. 1, w odniesieniu do każdego statku, który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów, niezależnie od miejsca jego rejestracji, wchodzącego lub wychodzącego z portu na jego terytorium w takim zakresie, w jakim niniejsza Konwencja ma zastosowanie.
14. Niezależnie od postanowień ust. 5, Państwo-Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że dla celów ust. 13, świadectwo wymagane zgodnie z ust. 2 nie musi być przewożone na pokładzie lub okazywane przy wejściu do lub wyjściu z portu na jego terytorium, pod warunkiem, że Państwo-Strona, wydające świadectwo powiadomiło Sekretarza Generalnego o prowadzeniu rejestru w formie elektronicznej, dostępnego dla wszystkich Państw-Stron, który potwierdza istnienie świadectwa i pozwala Państwom-Stronom wywiązywać się ze zobowiązań określonych w ust. 13.
15. Jeżeli statek będący własnością Państwa-Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, odpowiednie postanowienia niniejszego artykułu nie mają zastosowania względem takiego statku. Statek taki posiada świadectwo wydane przez stosowne władze Państwa, w którym jest on zarejestrowany, stanowiące, że statek ten jest własnością tego Państwa, a zakres odpowiedzialności pokrywa kwotę określoną w ust. 1 Świadectwo takie jest w możliwie największym stopniu spójne ze wzorem określonym w ust. 2.

ARTYKUŁ 5

Kosztowności

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

ARTYKUŁ 6

Przyczynienie się

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

ARTYKUŁ 7

Granica odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera z mocy art. 3 nie może w żadnym wypadku przekraczać 400 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym przypadku. Jeżeli zgodnie z prawem sądu właściwego do rozpoznania sprawy, odszkodowanie zostaje zasądzone w formie świadczeń okresowych, równoważnik kwotowy tych świadczeń nie może przekroczyć tej granicy.
2. Państwo-Strona może w drodze szczegółowych postanowień przepisów prawa krajowego regulować ograniczenie odpowiedzialności określone w ust. 1, pod warunkiem jednak że krajowa górna granica odszkodowania, jeżeli istnieje, nie jest niższa od granicy określonej w ust. 1. Państwo-Strona, które skorzysta z możliwości, wskazanej w niniejszym ustępie, poinformuje Sekretarza Generalnego o przyjętym ograniczeniu odpowiedzialności lub o jego braku.

ARTYKUŁ 8

Granice odpowiedzialności z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu i pojazdów

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego nie może w żadnym wypadku przekroczyć 2 250 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.
2. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia pojazdów łącznie z całym przewożonym bagażem w pojeździe lub na pojeździe, nie może w żadnym wypadku przekroczyć 12 700 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.
3. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż wymieniony w ust. 1 i 2 nie może w żadnym wypadku przekroczyć 3 375 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.
4. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, że odpowiedzialność przewoźnika będzie podlegać potrąceniu nieprzekraczającemu 330 jednostek obliczeniowych w przypadku uszkodzenia pojazdu i nieprzekraczającemu 149 jednostek obliczeniowych na pasażera w przypadku straty lub uszkodzenia innego bagażu, przy czym kwoty te będą potrącane od straty lub szkody.

ARTYKUŁ 9

Jednostka Obliczeniowa i przeliczenie

1. Jednostką Obliczeniową wymienioną w niniejszej Konwencji jest Specjalne Prawo Ciągnięcia określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty, wymienione w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 będą przeliczane na walutę krajową Państwa, w którym znajduje się sąd właściwy do rozpoznania sprawy, na podstawie kursu tej waluty w odniesieniu do Specjalnego Prawa Ciągnięcia obowiązującego w dniu wydania orzeczenia lub w dniu uzgodnionym przez strony. Kurs waluty krajowej Państwa-Strony będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, jest ustalany w stosunku do Specjalnego Prawa Ciągnięcia zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy obowiązującą w danym dniu względem jego operacji i transakcji. Kurs waluty krajowej Państwa-Strony, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, ustalany jest w stosunku do Specjalnego Prawa Ciągnięcia przez dane

Państwo-Stronę.

2. Jednakże, Państwo, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego ustawodawstwo nie zezwala na stosowanie postanowień ustępu 1 może, w czasie ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji lub w dowolnym terminie późniejszym zadeklarować, że jednostka obliczeniowa, wymieniona w ust. 1, będzie równa 15 frankom w złocie. Frank w złocie, wymieniony w niniejszym ustępie odpowiada sześćdziesięciu pięciu i pół miligramom złota próby dziewięćset. Przeliczanie franka w złocie na walutę krajową odbywa się zgodnie z ustawodawstwem danego Państwa.
3. Obliczanie, określone w ostatnim zdaniu ustępu 1 i przeliczanie, wymienione w ustępie 2 zostaną wykonane w taki sposób, aby jak najpełniej wyrażały w walucie krajowej Państw-Stron taką samą rzeczywistą wartość kwot wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8, która wynikłaby z zastosowania pierwszych trzech zdań z ust. 1. Państwa poinformują Sekretarza Generalnego zależnie od przypadku, o sposobie obliczania zgodnie z ust. 1 lub o wyniku przeliczenia zgodnie z ust. 2, w czasie składania dokumentu ratyfikacyjnego, w momencie przyjmowania lub zatwierdzania go, lub w momencie przystępowania do niniejszej Konwencji, a także każdorazowo o dokonywanych zmianach.

ATRYKUŁ 10

Dodatkowe postanowienia dotyczące granicy odpowiedzialności

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

ATRYKUŁ 11

Środki obrony i granice przewidziane dla pracowników przewoźnika

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

ATRYKUŁ 12

Zbieg roszczeń

1. Przewidziane w art. 7 i 8 granice odpowiedzialności będą miały zastosowanie do zbiegu kwot podlegających zwrotowi z tytułu wszystkich roszczeń wynikających ze śmierci albo szkody na osobie każdego pasażera albo utraty lub uszkodzenia jego bagażu.
2. Odnośnie do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz zbieg kwot podlegających zwrotowi od przewoźnika i wykonującego przewóz oraz ich pracowników i agentów działających w ramach zakresu ich zatrudnienia nie przekracza najwyższej kwoty, która mogłaby być zasądzona od przewoźnika lub wykonującego przewóz na mocy niniejszej konwencji, ale żadna z wymienionych osób nie będzie odpowiadać powyżej kwoty stanowiącej granice ponoszonej przez nią

odpowiedzialności.

3. W każdym wypadku, gdy pracownik albo agent przewoźnika lub wykonujący przewóz jest uprawniony zgodnie z art. 11 niniejszej Konwencji do skorzystania z granic odpowiedzialności przewidzianych w art. 7 i 8, zbieg kwot podlegających zwrotowi od przewoźnika lub wykonującego przewóz, w zależności od sytuacji, oraz od tego pracownika lub agenta nie może przekroczyć tych granic.

ARTYKUŁ 13

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

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

ARTYKUŁ 14

Podstawa roszczeń

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

ARTYKUŁ 15

Zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu bagażu

1. Pasażer powinien zawiadomić w formie pisemnej przewoźnika lub jego agenta:
 - a) w razie widocznego uszkodzenia bagażu:
 - i) w odniesieniu do bagażu kabinowego - przed albo w czasie opuszczenia statku przez pasażera;
 - ii) w odniesieniu do każdego innego bagażu - przed albo w czasie przekazywania go pasażerowi;
 - b) w razie uszkodzenia bagażu, które nie jest widoczne, lub utraty bagażu - w ciągu piętnastu dni od dnia opuszczenia statku lub otrzymania bagażu albo od dnia, w którym takie przekazanie bagażu przez przewoźnika powinno było nastąpić.
2. W razie gdy pasażer nie zastosuje się do przepisów niniejszego artykułu, domniemywa się, że otrzymał swój bagaż nieuszkodzony, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej.
3. Zawiadomienie w formie pisemnej nie jest konieczne, gdy stan bagażu w czasie jego przyjmowania był przedmiotem wspólnych oględzin lub inspekcji.

ARTYKUŁ 16 Przedawnienie roszczeń

1. Każde powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci albo szkody na osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu ulega przedawnieniu z upływem dwóch lat.
2. Termin przedawnienia jest liczony w następujący sposób:
 - a) w razie szkody na osobie - od dnia opuszczenia statku przez pasażera;
 - b) w razie śmierci, która nastąpiła w czasie przewozu - od dnia, w którym pasażer powinien opuścić statek, a w razie odniesienia w czasie przewozu obrażeń ciała powodujących śmierć pasażera po opuszczeniu statku - od dnia śmierci, z tym że okres ten nie może przekroczyć trzech lat od daty opuszczenia statku;
 - c) w razie utraty lub uszkodzenia bagażu - od dnia opuszczenia statku lub od dnia, w którym powinno być ono nastąpić, w zależności od tego, który z nich jest późniejszy.
3. Prawo sądu rozpatrującego sprawę będzie decydować o podstawie zawieszania i przerwania biegu przedawnienia, ale w żadnym wypadku sprawa nie może być wniesiona zgodnie z niniejszą Konwencją po upływie jednego z poniższych terminów:
 - a) okres pięciu lat od dnia wykretowania pasażera lub od dnia, w którym wykretowanie powinno nastąpić, zależnie od tego, która z tych dat będzie późniejsza, lub
 - b) okres trzech lat od dnia, w którym powód dowiedział się lub w racjonalny sposób powinien dowiedzieć się o szkodzie na osobie, o stracie lub szkodzie spowodowanych przez wypadek, o ile upływa on wcześniej niż okres określony w pkt a).
4. Niezależnie od ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu termin przedawnienia może być przedłużony w drodze oświadczenia złożonego przez przewoźnika lub przez porozumienie stron, po powstaniu przyczyny powodującej możliwość powództwa. Oświadczenie lub porozumienie powinno mieć formę pisemną.

ARTYKUŁ 17 Właściwość sądów

1. Powództwo zgodnie z art. 3 i 4 niniejszej Konwencji, powinno z wyboru powoda, być wnoszone do jednego z niżej wymienionych sądów, pod warunkiem, że sąd ten ma swoją siedzibę w Państwie-Stronie niniejszej Konwencji oraz z zastrzeżeniem przepisów krajowych każdego z Państw-Stron dotyczących odpowiedniej właściwości miejscowej w Państwach gdzie istnieją inne możliwości wyboru:
 - a) sąd właściwy dla Państwa miejsca stałego pobytu lub głównej siedziby pozwanego, albo
 - b) sąd właściwy dla Państwa miejsca wyjazdu lub miejsca przeznaczenia zgodnie z umową przewozu, albo
 - c) sąd właściwy dla Państwa zamieszkania lub stałego pobytu powoda, jeżeli pozwany prowadzi w tym Państwie działalność gospodarczą i podlega

jurysdykcji tego Państwa, albo

- d) sąd właściwy dla Państwa, w którym zawarta została umowa przewozu, jeżeli pozwany prowadzi w tym Państwie działalność gospodarczą i podlega jurysdykcji tego Państwa.
2. Powództwa z mocy art. 4a niniejszej Konwencji, z wyboru powoda, wnoszone będą do jednego z sądów, do których możliwe jest wniesienie powództwa przeciw przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz zgodnie z ust. 1.
 3. Po powstaniu wypadku, który spowodował szkodę, strony mogą uzgodnić, że roszczenie o odszkodowanie zostanie wniesione do dowolnego sądu lub będzie poddane arbitrażowi.

ATRYKUŁ 17 a

Uznanie i moc prawna orzeczeń

1. Jakiegokolwiek orzeczenie sądu właściwego dla sprawy zgodnie z art. 17, prawomocne w Państwie, gdzie zostało ono wydane i niepodlegające już innym formom rewizji, zostanie uznane przez każde Państwo-Stronę, z wyjątkiem przypadku gdy:
 - a) orzeczenie takie zostało uzyskane w wyniku oszustwa lub
 - b) pozwanego nie powiadomiono odpowiednio wcześniej i nie zapewniono mu należytej możliwości przedstawienia sprawy.
2. Orzeczenie uznane zgodnie z ust. 1 jest egzekwowane w każdym Państwie-Stronie, od momentu spełnienia wszystkich formalności wymaganych w tym Państwie. Formalności te nie mogą zezwalać na ponowne otwarcie sprawy.
3. Państwo-Strona niniejszego Protokołu może stosować inne zasady uznawania i egzekucji orzeczeń pod warunkiem, że ich wynikiem jest zapewnienie, że orzeczenia są uznawane i podlegają egzekucji w co najmniej takim samym stopniu jak wskazany w ust. 1 i 2.

ATRYKUŁ 18

Nieważność postanowień umownych

Żadne z postanowień umowy zawartej przed wypadkiem, który spowodował śmierć lub szkodę na osobie pasażera, albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, którego celem jest zwolnienie jakiegokolwiek osoby odpowiedzialnej z mocy niniejszej Konwencji z odpowiedzialności wobec pasażera, lub które ustala niższą granicę odpowiedzialności niż określona w niniejszej Konwencji, z wyłączeniem postanowień ust. 4 art. 8, oraz każde postanowienie zmierzające do przesunięcia ciężaru udowodnienia spoczywającego na przewoźniku lub wykonującym przewóz, lub w wyniku którego nastąpi ograniczenie opcji określonych w ust. 1 lub 2 art. 17, nie ma mocy prawnej, jednak nieważność takiego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega postanowieniom niniejszej Konwencji.

ATRYKUŁ 19

Inne konwencje dotyczące ograniczenia odpowiedzialności

Niniejsza konwencja nie narusza praw i obowiązków przewoźnika wykonującego przewóz,

ich pracowników lub agentów, przewidzianych w międzynarodowych konwencjach dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

ARTYKUŁ 20 Szkody nuklearne

Niniejsza Konwencja nie przewiduje odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku wypadku nuklearnego:

- a) jeżeli kierujący urządzeniem nuklearnym ponosi odpowiedzialność za takie szkody na mocy Konwencji paryskiej z dnia 29 lipca 1960 r. w sprawie odpowiedzialności stron trzecich w dziedzinie energii jądrowej z poprawkami zawartymi w protokole dodatkowym z dnia 28 stycznia 1964 r., lub na mocy Konwencji wiedeńskiej z dnia 21 maja 1963 r. w sprawie odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową, lub na mocy jakiegokolwiek obowiązującej ich nowelizacji lub protokołu do nich; lub
- b) jeżeli operator instalacji jądrowej ponosi odpowiedzialność za taką szkodę na podstawie prawa krajowego regulującego zasady odpowiedzialności za takie szkody, z zastrzeżeniem, że prawo to jest pod wszystkimi względami tak samo korzystne dla osób które mogą ponieść szkody, jak Konwencja paryska lub wiedeńska lub jakakolwiek obowiązująca do nich nowelizacja lub protokół.

ARTYKUŁ 21 Przewóz handlowy przez instytucje rządowe

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

ARTYKUŁ 22 Oświadczenie o niestosowaniu

1. Każda Strona może w chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej konwencji oświadczyć na piśmie, że nie będzie stosowała niniejszej Konwencji, w razie gdy pasażer i przewoźnik podlegają tej Stronie lub mają jej obywatelstwo.
2. Oświadczenie złożone na podstawie ust. 1 może być w każdej chwili wycofane w drodze pisemnego powiadomienia Sekretarza Generalnego Organizacji.

ARTYKUŁ 22 a Klauzule końcowe Konwencji

Artykułami końcowymi niniejszej Konwencji będą artykuły od 17 do 25 Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974 r. Przywołania w niniejszej Konwencji Państw-Stron będą oznaczać przywołania Państw-Stron tego Protokołu.

KLAUZULE KOŃCOWE

[Artykuły 17 do 25 Protokołu z 2002 r. do Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974 r.]

ARTYKUŁ 17 Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejszy Protokół pozostanie otwarty do podpisania w siedzibie Organizacji od dnia 1 maja 2003 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r., a następnie pozostanie otwarty do przystąpienia.
2. Państwa mogą wyrażać swoją zgodę na związanie niniejszym Protokołem przez:
 - a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; lub
 - b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub
 - c) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie zostanie dokonane przez złożenie dokumentu o tym skutku na ręce Sekretarza Generalnego.
4. Uznaje się, że każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po wejściu w życie nowelizacji do niniejszego Protokołu w odniesieniu do wszystkich istniejących Państw-Stron, lub po zakończeniu wszelkich działań koniecznych aby nowelizacja zaczęła obowiązywać w odniesieniu do tych Państw-Stron będzie miał zastosowanie do niniejszego Protokołu z jego zmianami.
5. Państwo nie może wyrazić zgody na związanie niniejszym Protokołem dopóki, jako Strona, nie wypowie:
 - a) Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach w dniu 13 grudnia 1974 r.;
 - b) Protokołu do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonego w Londynie w dniu 19 listopada 1976 r.; oraz
 - c) Protokołu z 1990 r. dotyczącego zmian w Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonego w Londynie w dniu 29 marca 1990 r.,

ze skutkiem od chwili, gdy niniejszy Protokół wejdzie w życie w stosunku do tego Państwa zgodnie z art. 20.

ATRYKUŁ 18

Państwa z więcej niż jednym systemem prawnym

1. Jeżeli w Państwie funkcjonują dwie lub więcej jednostki terytorialne z różnymi systemami prawa stosowanego w kwestiach określonych niniejszym Protokołem, może ono w momencie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożyć deklarację, iż niniejszy Protokół obowiązywał będzie na terenie wszystkich jego jednostek terytorialnych, lub tylko na terenie jednej lub kilku z nich, a także może zmodyfikować taką deklarację przez złożenie nowej deklaracji w dowolnym czasie.
2. Sekretarz Generalny zostanie powiadomiony o każdej takiej deklaracji, zaś deklaracja wyraźnie określi jednostki terytorialne, na terenie których będzie miał zastosowanie niniejszy Protokół.
3. Jeżeli chodzi o Państwo-Stronę, które złożyło taką deklarację:

- a) odniesienia do Państwa gdzie statek został zarejestrowany, oraz w związku ze świadectwem obowiązkowego ubezpieczenia, do Państwa wydającego lub poświadczającego takie świadectwo, będą interpretowane jako odniesienia odpowiednio do jednostki terytorialnej, w której zarejestrowany jest statek i do tej która wydaje lub potwierdza świadectwo;
- b) odniesienia do wymogów prawa krajowego, krajowej granicy odpowiedzialności oraz do waluty krajowej będą interpretowane odpowiednio jako odniesienia do wymogów prawa, limitu odpowiedzialności i do waluty odpowiedniej jednostki terytorialnej; oraz
- c) odniesienia do sądów oraz orzeczeń, które muszą być uznawane przez Państwa-Strony, będą interpretowane odpowiednio jako odniesienia do sądów oraz orzeczeń, które muszą być uznawane przez odpowiednią jednostkę terytorialną.

ATRYKUŁ 19

Regionalne Organizacje Integracji Gospodarczej

1. Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej, która tworzona jest przez suwerenne Państwa, które przekazały Organizacji kompetencje odnośnie określonych kwestii, będących przedmiotem niniejszego Protokołu może go podpisać, ratyfikować, przyjąć, zatwierdzić lub może przystąpić do niniejszego Protokołu. Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej, która jest Stroną niniejszego Protokołu posiada te same prawa i obowiązki co Państwo-Strona, w zakresie, w jakim przekazano jej kompetencje odnośnie kwestii będących przedmiotem niniejszego Protokołu.
2. Gdy Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej korzysta z prawa głosu w sprawach, w których przekazano jej kompetencje, liczba przynależnych jej głosów jest równa liczbie jej *państw członkowskich*, które są Stronami niniejszego Protokołu i które przekazały jej kompetencje w danej kwestii. Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej nie korzysta z prawa głosu, jeżeli jej *państwa członkowskie* z niego korzystają i odwrotnie.
3. W przypadkach, gdy w niniejszym Protokole odgrywa znaczenie liczba Państw-Stron, w tym ale nie wyłącznie w przypadku jego art. 20 i 23, Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej nie jest liczona jako Państwo-Strona obok jej *państw członkowskich*, które są Państwami-Stronami.
4. W chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia Protokołu lub przystąpienia do niego Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej składa na ręce Sekretarza Generalnego deklarację określającą kwestie, które są przedmiotem niniejszego Protokołu, a odnośnie których *państwa członkowskie* będące sygnatariuszami lub Stronami niniejszego protokołu przekazały jej kompetencje, a także wszelkie odpowiednie ograniczenia zakresu takich kompetencji. Regionalna Organizacja Integracji Gospodarczej natychmiast powiadamia Sekretarza Generalnego o wszelkich zmianach w zakresie podziału kompetencji, łącznie z przekazaniem nowych kompetencji określonych w deklaracji zgodnie z niniejszym ustępem. Każda taka deklaracja zostanie udostępniona Sekretarzowi Generalnemu na mocy art. 24 niniejszego Protokołu.
5. Państwa-Strony będące *państwami członkowskimi* Regionalnej Organizacji Integracji Gospodarczej, która jest Stroną niniejszego Protokołu są uznawane za właściwe we wszelkich sprawach, które są przedmiotem niniejszego Protokołu, a odnośnie których

kompetencje zgodnie z deklaracją lub powiadomieniem wymienionymi w ust. 4 nie zostały przekazane Organizacji.

ARTYKUŁ 20 Wejście w życie

1. Niniejszy Protokół wchodzi w życie z upływem dwunastu miesięcy od daty, w której 10 Państw podpisze go bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia lub złoży dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia na ręce Sekretarza Generalnego.
2. Wobec każdego Państwa, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza niniejszy Protokół lub przystępuje do niego po spełnieniu warunków poprzedzających jego wejście w życie wymienionych w ust. 1, niniejszy Protokół wchodzi w życie z upływem trzech miesięcy od daty złożenia przez to Państwo stosownego dokumentu, ale nie wcześniej niż od momentu wejścia w życie niniejszego Protokołu zgodnie z ust. 1.

ARTYKUŁ 21 Wypowiedzenie

1. Niniejszy Protokół może zostać wypowiedziany przez każde Państwo-Stronę, w każdej chwili od daty jego wejścia w życie wobec tego Państwa.
2. Wypowiedzenie zostaje dokonane przez złożenie dokumentu o tym skutku na ręce Sekretarza Generalnego.
3. Wypowiedzenie nabiera mocy prawnej z upływem dwunastu miesięcy lub dłuższego okresu, który może zostać określony w dokumencie wypowiedzenia, od jego złożenia na ręce Sekretarza Generalnego.
4. Pomiędzy Państwami-Stronami niniejszego Protokołu, wypowiedzenie przez jakiegokolwiek z nich Konwencji zgodnie z jej art. 25 nie jest w żaden sposób interpretowane jako wypowiedzenie Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.

ARTYKUŁ 22 Rewizja i zmiany

1. Organizacja może zwołać konferencję, w celu rewizji lub wprowadzenia zmian do niniejszego Protokołu.
2. Organizacja zwoła konferencję Państw-Stron niniejszego Protokołu w celu jego rewizji lub wprowadzenia do niego zmian na wniosek nie mniej niż jednej trzeciej Państw-Stron.

ARTYKUŁ 23 Zmiana ograniczeń

1. Nie naruszając postanowień art. 22, specjalna procedura wynikająca z niniejszego artykułu ma zastosowanie wyłącznie dla celów zmiany ograniczeń określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.
2. Na wniosek co najmniej połowy, ale w żadnym wypadku nie mniej niż sześciu

Państw-Stron niniejszego Protokołu, każda propozycja zmiany ograniczeń, łącznie z odliczeniami, określonymi w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem zostaje rozesłana przez Sekretarza Generalnego do wszystkich Członków Organizacji oraz do wszystkich Państw-Stron.

3. Każda zmiana w powyższy sposób zaproponowana i rozesłana zostaje przedłożona do rozpatrzenia przez Komitet Prawny Organizacji (zwany dalej „Komitetem Prawnym”) co najmniej sześć miesięcy po dacie jej rozesłania.
4. Wszystkie Państwa-Strony Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, niezależnie czy są one Członkami Organizacji czy też nie, są uprawnione do udziału w pracach Komitetu Prawnego przy rozpatrywaniu i przyjmowaniu zmian.
5. Zmiany są wprowadzane większością dwóch trzecich głosów Państw-Stron Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem obecnych i biorących udział w głosowaniu na posiedzeniach Komitetu Prawnego rozszerzonego zgodnie z ust. 4, pod warunkiem że co najmniej połowa Państw-Stron Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem jest obecna w czasie głosowania.
6. Rozpatrując propozycję zmiany ograniczeń, Komitet Prawny bierze pod uwagę doświadczenia z wypadków, a w szczególności wielkość szkód z nich wynikających, zmiany w wartości pieniężnej oraz wpływ proponowanej zmiany na koszt ubezpieczenia.
7.
 - a) Żadna ze zmian ograniczeń z mocy niniejszego artykułu nie może być rozpatrywana wcześniej niż pięć lat od daty, w której niniejszy Protokół wyłożono do podpisu, ani też wcześniej niż pięć lat od daty wejścia w życie poprzedniej zmiany na mocy niniejszego artykułu.
 - b) Żadne z ograniczeń nie może być zwiększone do poziomu wyższego niż kwota odpowiadająca ograniczeniu określonemu w Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, powiększona o sześć procent rocznie liczonych metodą procentu składanego od daty, w której niniejszy Protokół wyłożono do podpisu.
 - c) Żadne z ograniczeń nie może być zwiększone do poziomu wyższego niż kwota odpowiadająca ograniczeniu określonemu w Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem pomnożona przez trzy.
8. Wszystkie Państwa-Strony są powiadomione przez Organizację o wszelkich zmianach wprowadzonych zgodnie z ust. 5. Zmiana zostaje uznana za przyjętą z upływem osiemnastu miesięcy od daty powiadomienia, o ile w tym czasie nie mniej niż jedna czwarta Państw, które były Państwami-Stronami w chwili przyjęcia zmiany, nie powiadomi Sekretarza Generalnego o braku akceptacji zmiany, w którym to przypadku zmiana zostaje odrzucona i nie pociąga za sobą skutków prawnych.
9. Zmiana uznana za zaakceptowaną zgodnie z ust. 8 wchodzi w życie z upływem osiemnastu miesięcy od jej akceptacji.
10. Wszystkie Państwa-Strony są związane zmianą, o ile nie wypowiedzą niniejszego Protokołu zgodnie z art. 21, ust. 1 i 2 na co najmniej sześć miesięcy przed wejściem zmiany w życie. Takie wypowiedzenie zaczyna obowiązywać w chwili wejścia zmiany w życie.
11. Gdy zmiana została przyjęta, ale nie upłynął jeszcze osiemnastomiesięczny okres

przeznaczony na jej akceptację, Państwo, które podczas tego okresu staje się Państwem-Stroną jest związane zmianą jeżeli wchodzi ona w życie. Państwo, które staje się Państwem-Stroną po tym okresie jest związane zmianą, która została zaakceptowana zgodnie z ust. 8. W przypadkach, o których mowa w niniejszym ustępie, Państwo zostaje związane zmianą w chwili wejścia tej zmiany w życie lub w chwili wejścia w życie niniejszego Protokołu, jeżeli jest to data późniejsza.

ARTYKUŁ 24 Depozytariusz

1. Niniejszy Protokół oraz wszelkie zmiany przyjęte stosownie do art. 23 zostanie złożony u Sekretarza Generalnego.
2. Sekretarz Generalny:
 - a) informuje wszystkie Państwa, które podpisały niniejszy Protokół lub przystąpiły do niego o:
 - i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia podając jego datę;
 - ii) każdej deklaracji lub informacji na mocy art. 9 ust. 2 i 3, art. 18 ust. 1 i art. 19 ust. 4 Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem;
 - iii) dacie wejścia niniejszego Protokołu w życie;
 - iv) każdej propozycji zmiany ograniczeń, złożonej stosownie do art. 23 ust. 2 niniejszego Protokołu;
 - v) każdej zmianie przyjętej zgodnie z art. 23 ust. 5 niniejszego Protokołu;
 - vi) każdej zmianie uznanej za zaakceptowaną z mocy art. 23 ust. 8 niniejszego Protokołu, podając datę wejścia tej zmiany w życie zgodnie z ust. 9 i 10 tego artykułu;
 - vii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszego Protokołu, podając datę złożenia oraz datę nabrania mocy prawnej;
 - viii) wszelkich informacjach wymaganych na mocy któregokolwiek z artykułów niniejszego Protokołu;
 - b) przekazuje uwierzytelnione kopie niniejszego Protokołu wszystkim Państwom, które podpisały niniejszy Protokół lub do niego przystąpiły.
3. Z chwilą wejścia niniejszego Protokołu w życie, jego tekst zostaje przekazany przez Sekretarza Generalnego do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych celem rejestracji i publikacji zgodnie z Artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 25 Języki

Niniejszy Protokół został sporządzony w jednym oryginalnym egzemplarzu w językach arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, z których każdy zachowuje jednakową moc.

SPORZĄDZONO W LONDYNIE pierwszego dnia listopada dwa tysiące drugiego roku.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, stosownie w tym celu upoważnieni przez własne Rządy, podpisali niniejszy Protokół.

ZAŁĄCZNIK DO KONWENCJI ATEŃSKIEJ

ŚWIADECTWO UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO W
ODNIESIENIU DO ODPOWIEDZIALNOŚCI Z TYTUŁU ŚMIERCI LUB SZKODY NA
OSOBACH PASAŻERÓW

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

Nazwa Statku	Oznaczenie literowe lub cyfrowe	Numer Identyfikacji Statku wg IMO	Port Macierzysty	Nazwa i pełny adres głównego miejsca działalności przewoźnika, który w rzeczywistości wykonuje przewóz.

Niniejszym potwierdza się, że dla określonego wyżej statku obowiązuje polisa ubezpieczeniowa lub inne zabezpieczenie finansowe spełniające wymogi artykułu 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 2002.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) oraz/lub gwaranta(ów)

Nazwa

Adres

Niniejsze świadectwo zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez Rząd.....

.....
(Pełna nazwa Państwa)

LUB

Jeżeli Państwo-Strona korzysta z możliwości określonych w art.4a ust. 3 należy zamieścić następującą treść:

Niniejsze świadectwo jest wydane z upoważnienia rządu

(pełna nazwa Państwa) przez

(nazwa instytucji lub organizacji).

Sporządzono w w dniu

(Miejsce)

(Data)

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

Objaśnienia :

1. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie Państwa może zawierać przywołanie kompetentnych władz publicznych w kraju, gdzie świadectwo jest wydawane.
2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia została wypłacona z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę każdego z nich.
3. Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
4. Pozycja „Okres ważności świadectwa” musi określać datę, od której zaczyna ono obowiązywać.
5. Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(i) i/lub gwaranta(ów) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(i) i/lub gwaranta(ów). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

ZAŁACZNIK II
Zastrzeżenie IMO 2006