

R6_TA(2008)0445

Отговорност на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия *II**

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. относно общата позиция на Съвета с оглед приемане на регламент на Европейския парламент и на Съвета относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия (6389/2/2008 – С6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: второ четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид общата позиция на Съвета (6389/2/2008 – С6-0227/2008)¹,
 - като взе предвид своята позиция на първо четене² относно предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2005)0592),
 - като взе предвид измененото предложение на Комисията (COM(2007)0645),
 - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
 - като взе предвид член 62 от своя правилник,
 - като взе предвид препоръката за второ четене на Комисията по транспорт и туризъм (A6-0333/2008),
1. Одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
 2. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

R6_TC2-COD(2005)0241

Позиция на Европейския парламент, приета на второ четене на 24 септември 2008 г. с оглед приемането на Регламент (ЕО) № .../2008 на Европейския парламент и на Съвета относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествие

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

¹ ОВ С 190 Е, 29.7.2008 г., стр. 17.

² ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 562.

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,
в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора³,
като имат предвид, че:

- (1) В рамките на общата транспортна политика е необходимо приемането на допълнителни мерки с цел подобряване на безопасността на морския транспорт. Тези мерки включват правила за отговорност за вреди, причинени на пътници, тъй като е важно да се гарантира подходяща степен на обезщетяване на пътниците, претърпели произшествия по море.
- (2) Протоколът от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г. беше приет на 1 ноември 2002 г. под егидата на Международната морска организация (ИМО). Общността и нейните държави-членки са в процес на вземане на решение за евентуалното им присъединяване към или ратифициране на този протокол.
- (3) Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола към нея от 2002 г. (по-долу наричана „Атинската конвенция“), се прилага единствено към международния транспорт. Разграничението между национален и международен транспорт бе премахнато в рамките на вътрешния пазар на услуги в областта на морския транспорт и следователно е уместно да се постигне еднакво равнище и еднакъв характер на отговорността както в международния, така и в националния транспорт в рамките на Общността.
- (4) *Застрахователните договорености, изискуеми по Атинската конвенция, трябва да съответстват на финансовите възможности на корабособствениците и застрахователните дружества. Корабособствениците трябва да бъдат в състояние да управляват своите застрахователни договорености по икономически приемлив начин и по-специално в случая на малки корабни предприятия, извършващи национални транспортни услуги, трябва да се отчита сезонният характер на техните операции. Преходният период, предвиден за прилагането на настоящия регламент, трябва да бъде достатъчно дълъг, за да позволи да бъде приложена задължителната застраховка, предвидена от Атинската конвенция, без да се засегнат съществуващите застрахователни схеми.*
- (5) *Целесъобразно е превозвачът да бъде задължен да изплати авансово плащане в случай на смърт или телесна повреда на пътник, като авансовото плащане не представлява признаване на отговорност.*
- (6) *Преди пътуването пътниците следва да бъдат подходящо, пълно и разбираемо информирани за новите права, които им се предоставят.*

¹ ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр.195.

² ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр.38.

³ Позиция на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 562), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 190 Е, 29.7.2008 г., стр. 17) и Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г.

- (7) *Всяко изменение на Атинската конвенция ще бъде инкорпорирано в общностното законодателство, освен ако съответното изменение е изключено по реда на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет за морска безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК)¹.*
- (8) *На 19 октомври 2006 г. Правният комитет на ИМО прие Резерва и Насоки за прилагане на Атинската конвенция на ИМО (|| „Насоки на ИМО“), с цел разглеждане на определени въпроси в рамките на Атинската конвенция, по-специално обезщетенията за вреди, свързани с тероризъм. Като такива, Насоките на ИМО могат да бъдат считани за *lex specialis*.*
- (9) *Настоящият регламент *инкорпорира* и придава обвързващ характер на части от Насоките на ИМО. За тази цел в разпоредбите на Насоките на ИМО, по-специално, глаголят „следва“ трябва да се разбира във формата на съответния глагол в сегашно време.*
- (10) *Разпоредбите на Атинската конвенция (приложение I) и || Насоките на ИМО (приложение II) следва да се тълкуват *mutatis mutandis* в контекста на законодателството на Общността.*
- (11) *Въпросите, обхванати от членове 17 и 17а на Атинската конвенция, са от изключителната компетентност на *Общността*, доколкото тези членове засягат правилата, установени с Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела². Доколкото е така, тези две разпоредби ще съставляват част от правния ред на Общността, когато *тя* се присъедини към Атинската конвенция.*
- (12) *За целите на настоящия регламент изразът „или е регистриран в държава-членка“ следва да се тълкува в смисъл, че държавата на знамето за целите на понятието за беърбоут чартърна регистрация е или държава-членка или договаряща страна по Атинската конвенция. Държавите-членки и Комисията следва да предприемат необходимите стъпки, за да приканят ИМО да разработи насоки относно понятието беърбоут чартърна регистрация.*
- (13) *За целите на настоящия регламент изразът „оборудване за подпомагане на двигателната способност“ не следва да *обхваща* нито || багаж, нито || превозни средства по смисъла на член 8 от Атинската конвенция.*
- (14) *Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията³.*
- (15) *По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да изменя настоящия регламент, с цел *инкорпориране* на последващите изменения на свързаните с него международни конвенции, протоколи, кодекси и резолюции. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени*

¹ *ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.*

² *ОВ L 12, 16.1.2001 г., стр. 1. ||*

³ *ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. ||*

елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

- (16) Европейска агенция за морска безопасност („Агенцията“), създадена с Регламент (ЕО) №1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г.¹ следва да подпомага Комисията при подготовката и изготвянето на проекта на доклад за напредъка по отношение на действието на новите правила.
- (17) *Поради необходимостта от по-засилени консултации между държавите-членки по въпросите на морската безопасност е жизненоважно да се направи повторна оценка на правомощията на Агенцията и по възможност да се обмисли разширяване на нейните правомощия.*
- (18) *Националните органи, по-специално пристанищните власти, играят основна и жизненоважна роля при определянето и управлението на различните рискове, свързани с морската безопасност.*

■

(19) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно установяването на единен набор от правила, уреждащи правата на морските превозвачи и техните пътници в случай на произшествие, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат, поради необходимостта от осигуряване на еднакви граници на отговорността при произшествие във всички държави-членки, да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1
Предмет

Настоящият регламент установява режима на Общността по отношение на отговорността и застраховката във връзка с превоза на пътници по море, както е посочено в приложимите разпоредби на:

- а) Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола към нея от 2002 г., („Атинската конвенция“), *съдържащи се* в приложение I, както и
- б) Резервата и Насоките за прилагане на Атинската конвенция на ИМО, приети от Правния комитет на ИМО на 19 октомври 2006 г., („Насоки на ИМО“), *съдържащи се* в приложение II.

Освен това настоящият регламент разширява приложението на тези разпоредби до превоза на пътници по море в рамките на една държава-членка ■ и установява някои допълнителни изисквания.

¹ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1. ||

Член 2 Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за всички международни превози по смисъла на член 1, точка 9 от Атинската конвенция, както и за превоза по море в рамките на една държава-членка **■** ако:

- а) корабът плава под знамето на или е регистриран в държава-членка; **||**
- б) договорот за превоз е *сключен* в държава-членка; или
- в) отправното пристанище или пристанището по местоназначение според договора за превоз се намира в държава-членка.

■

Член 3 Отговорност и застраховане

1. Режимът на отговорност по отношение на пътниците, личния им багаж и превозните им средства и правилата относно застраховката или друго финансово обезпечение се уреждат от настоящия регламент и от членове 1 и 1а, член 2, параграф 2, членове 3—16, **с изключение на член 7, параграф 2, и членове 18, 20 и 21** от Атинската конвенция, *съдържаща се* в приложение I, както и от разпоредбите на Насоките на ИМО, *съдържащи се* в приложение II.

Член 7, параграф 2 от Атинската конвенция не се прилага за превоза на пътници, попадащ в приложното поле на настоящия регламент, освен ако Европейският парламент и Съветът изменят настоящия регламент за тази цел, като действат в съответствие с процедурата по член 251 от Договора.

2. Насоките на ИМО, *съдържащи се* в приложение II, имат обвързващ характер.

Член 4

Обезщетение по отношение на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на друго специално оборудване

В случай на погиване или повреда на оборудване за подпомагане на двигателната способност или на друго специално оборудване, използвано от пътник с намалена двигателна способност, отговорността на превозвача се урежда от член 3, параграф 3 от Атинската конвенция. Обезщетението съответства на възстановителната стойност на съответното оборудване или, когато е приложимо, на разходите, свързани с ремонта му.

■

Член 5 Авансови плащания

Когато *смъртта* или *телесната* повреда на пътник е **||** причинена от морски инцидент, **■** превозвачът, който действително е извършил ***целия превоз или част от него***, по време на който е настъпил инцидентът, извършва авансово плащане, достатъчно за покриване на

непосредствените икономически нужди, пропорционално на причинената вреда, в 15-дневен срок от установяване на самоличността на лицето, което има право на обезщетение. При смърт *или при пълна и трайна инвалидност на пътника, или при телесни повреди, засягащи 75 % или повече от тялото на пътника, считани за много сериозни от клинична гледна точка*, размерът на това плащане е не по-малко от 21 000 EUR.

Настоящият член се прилага и в случаите, когато превозвачът е установен в Общността.

Авансовото плащане не съставлява признание на отговорността и може да бъде приспаданото от всякакви последващи плащания, извършени на основата на настоящия регламент, но не може да бъде възстановено, освен в случаите, посочени в член 3, параграф 1 или член 6 от Атинската конвенция, или приложение А към Насоките на ИМО, или когато лицето, получило авансовото плащане, се окаже различно от лицето, имащо право на обезщетение.

Плащането или съответно получаването на авансовото плащане дава право на превозача, фактическия превозвач или пътника да започнат съдебни действия за установяване на отговорност и вина.

Член 6

Информация, предоставяна на пътниците

Превозвачът и/или фактическият превозвач гарантират, че пътниците са получили подходяща, *пълна и разбираема* информация относно правата им по настоящия регламент *преди* отпътуването. Доколкото задължението за предоставяне на информация по настоящия член е изпълнено от превозача или от фактическия превозвач, другият не е задължен да предоставя информация. ***Информацията се предоставя в подходяща, пълна и разбираема форма и в случай на предоставяне на информацията от туроператори, е в съответствие с член 4 от Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки¹.***

С цел спазване на това изискване за предоставяне на информация, превозвачът и фактическият превозвач могат да използват резюме на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено от Комисията и направено обществено достояние.

Член 7

Доклад

До ..*. Комисията съставя доклад за неговото прилагане, в който *inter alia* се отчитат икономическото развитие и развитието в рамките на международните форуми.

Този доклад може да бъде придружен от предложение за изменение на настоящия регламент или от проектопредложение, което да бъде внесено от страна на Общността на съответните международни форуми.

¹ ***ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59.***

* *Три години от началната дата на прилагане на настоящия регламент.*

Член 8
Процедура

Мерките, предназначени да изменят несъществените елементи на настоящия регламент, свързани с включването на изменения на границите, предвидени в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от Атинската конвенция, и предприети, за да бъдат взети предвид решения, приети съгласно член 23 от Атинската конвенция и съответстващите актуализации на приложение I, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в *член 9*, параграф 2.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, свързани с отразяване на измененията на Насоките на ИМО, посочени в приложение II, се приемат съгласно процедурата за регулиране с контрол, посочена в *член 9*, параграф 2.

Член 9
Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. ||
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5а, параграфи 1 - 4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 10
Преходна разпоредба

По отношение на превоза по море в рамките на една държава-членка **■**, държавите-членки могат да решат да отложат прилагането на настоящия регламент **до две години след началната дата на прилагането му за превоз с редовни фериботни линии, а за превоз с редовни фериботни линии в регионите, обхванати от член 299, параграф 2 от Договора**, до четири години след началната дата на прилагане на настоящия регламент.

Член 11
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от датата на влизането в сила на Атинската конвенция за Общността.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в ... на

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

РАЗПОРЕДБИ НА АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ ОТНОСНО ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ЛИЧНИЯ ИМ БАГАЖ ПО МОРЕ ОТ ЗНАЧЕНИЕ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ

(Консолидиран текст на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г. и на протокола към нея от 2002 г.)

Член 1 Определения

В настоящата конвенция следните понятия имат посоченото по-долу значение:

- 1) а) „превозвач“ означава лице, което е сключило или от името на което е сключен договор за превоз, независимо дали превозът фактически се осъществява от това лице или от фактически превозвач;
- б) „фактически превозвач“ означава лице, различно от превозвача, било то корабособственик, наемател на кораб или корабен оператор, което фактически осъществява целия превоз или част от него; както и
- в) „превозвач, който фактически осъществява целия превоз или част от него“ означава фактическият превозвач или превозвачът, доколкото превозът фактически се осъществява от превозвача;
- 2) „договор за превоз“ означава договор, сключен от или от името на превозвача, за морски превоз на пътник, или в зависимост от случая, на пътник и личния му багаж;
- 3) „кораб“ означава единствено морски плавателен съд, с изключение на превозно средство на въздушна възглавница;
- 4) „пътник“ означава всяко лице, превозвано на кораб:
 - а) по силата на договор за превоз; или
 - б) което, със съгласието на превозвача, съпровожда превозно средство или живи животни, предмет на договор за превоз на товари, който не се урежда от настоящата конвенция;
- 5) „багаж“ означава всяка вещь или превозно средство, превозвани от превозвача по силата на договор за превоз, с изключение на:
 - а) вещи и превозни средства, които се превозват по силата на договор за наем на кораб, товарителница или друг договор, който се отнася предимно до превоз на товари; както и
 - б) живи животни;
- 6) „ръчен багаж“ означава багаж, който пътникът държи в каютата си или по друг начин държи, пази или контролира. Освен за целите на прилагането на параграф 8 на настоящия член и член 8, ръчният багаж включва багажа на пътника, намиращ се в или върху превозното му средство;
- 7) „погиване или повреда на багаж“ включва имуществени вреди вследствие на недоставянето на багажа обратно на пътника в разумен срок след пристигането на

кораба, на който багажът е бил или е следвало да бъде превозен, но не включва закъснения вследствие на трудови спорове;

- 8) „превоз“ обхваща следните периоди:
- а) по отношение на пътника и ръчния му багаж - периодът, през който пътникът и/или ръчният му багаж се намират на борда на кораба, или периодът на качване или слизане от борда на кораба, както и периодът, през който пътникът и ръчния му багаж се превозват по вода от сушата до кораба или обратно, ако разходите за този превоз са включени в цената на билета или ако плавателният съд, използван за този допълнителен превоз, е предоставен на разположение на пътника от превозвача. Въпреки това по отношение на пътника, превозът не включва периода, през който същият се намира на морски терминал, морска гара, кей или каквото и да е друго пристанищно съоръжение;
 - б) по отношение на ръчния багаж - също така и периода, през който пътникът се намира на морски терминал, морска гара, кей или каквото и да е друго пристанищно съоръжение, ако съответният багаж е бил приет за превоз от превозвача, негов служител или представител, и не е бил доставен обратно на пътника;
 - в) по отношение на друг, различен от ръчен, багаж - периодът от приемането на багажа за превоз от превозвача, негов служител или представител на брега или на борда, до обратното му доставяне от превозвача, негов служител или представител;
- 9) „международен превоз“ означава всеки превоз, при който съгласно договора за превоз отправното пристанище и пристанището по местоназначение се намират в две различни държави или в една държава, ако съгласно договора за превоз или планирания маршрут има междинно пристанище за акостиране в друга държава;
- 10) „Организация“ означава Международната морска организация;
- 11) „генерален секретар“ означава генералният секретар на Организацията.

Член 1а Приложение

Приложението към настоящата конвенция съставлява неразделна част от нея.

Член 2 Прилагане

1. [..]*
2. Независимо от разпоредбите на параграф 1 от настоящия член, настоящата конвенция не се прилага, когато по силата на друга международна конвенция относно превоза на пътници или багаж с друг вид транспорт, превозът е подчинен на режим на гражданска отговорност съгласно разпоредбите на съответната конвенция, доколкото прилагането на тези разпоредби е задължително за превоза по море.

* Разпоредбата не е възпроизведена.

Член 3
Отговорност на превозвача

1. Превозвачът отговаря за претърпени вреди вследствие на смърт или телесна повреда на пътник, причинена от морски инцидент, доколкото вредите, свързани с пътника, във всеки отделен случай не надвишават 250 000 разчетни единици, освен ако превозвачът докаже, че инцидентът е:
 - а) настъпил вследствие на война, враждебни действия, гражданска война, бунт или природно явление от изключителен, неизбежен и непреодолим характер; или
 - б) е изцяло причинен от действие или бездействие на трето лице, допуснато с намерение да се причини произшествието.

Ако и доколкото вредите надвишават посочените граници, превозвачът отговаря и за горницата, освен ако докаже, че инцидентът, от който произтичат вредите, не е настъпил по негова вина, включително небрежност.

2. Превозвачът е отговорен за претърпените вреди вследствие на смърт или телесна повреда на пътник, които не са причинени от морски инцидент, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача. Тежестта на доказване на вина, включително небрежност, се носи от ищеца.
3. Превозвачът е отговорен за вредите от погиване или повреда на ръчен багаж, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача. Вината, включително небрежността, на превозвача за вреди, причинени от морски инцидент, се предполага.
4. Превозвачът е отговорен за вредите от погиване или повреда на багаж, различен от ръчен багаж, ако инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по вина, включително небрежност, на превозвача.
5. За целите на настоящия член:
 - а) „морски инцидент“ означава корабокрушение, преобръщане, сблъскване или засядане на кораба, експлозия или пожар, или неизправност на кораба;
 - б) „вина, включително небрежност, на превозвача“ включва вина, включително небрежност, на служителите на превозвача, действащи в рамките на служебните си задължения;
 - в) „неизправност на кораба“ означава всяка неизправност, повреда или неспазване на приложимите норми за безопасност по отношение на която и да е част на кораба или неговото оборудване, когато тази част се използва за напускане на кораба, евакуация, качване или слизане на пътници от борда; или за задвижване, управление, безопасна навигация, приставане, поставяне на котва, пристигане или напускане на котвена стоянка, или извършване на действия за ограничаване на щетите при корабно наводнение; или за спускане на спасителни съоръжения; както и
 - г) понятието „вреди“ не включва наказателното или назидателното обезщетение

за вреди.

6. Отговорността на превозвача по настоящия член се отнася единствено за вреди, произтичащи от инциденти, настъпили по време на превоза. Тежестта на доказване, че инцидентът, от който произтичат вредите, е настъпил по време на превоза, както и на размера на вредите, е възложена на ответника.
7. Настоящата конвенция не засяга правата на превозвача срещу трети лица или правото му да се позовава на съпричиняване съгласно член 6 от настоящата конвенция. Разпоредбите на настоящия член не засягат правото на ограничаване на отговорността съгласно членове 7 или 8 от настоящата конвенция.
8. Презумпцията за вина, включително небрежност, на определена страна или възлагането на тежестта на доказване на определена страна не са пречка за разглеждане на доказателства в полза на тази страна.

Член 4

Фактически превозвач

1. Ако осъществяването на превоза или на част от него е възложено на фактически превозвач, превозвачът въпреки това продължава да носи отговорност за целия превоз съгласно разпоредбите на настоящата конвенция. Освен това фактическият превозвач упражнява правата и изпълнява задълженията, предвидени в разпоредбите на настоящата конвенция, за осъществената от него част от превоза.
2. По отношение на превоза, осъществен от фактическия превозвач, превозвачът е отговорен за действията и бездействията на фактическия превозвач и неговите служители и представители при изпълнение на служебните им задължения.
3. Всички специални уговорки, съгласно които превозвачът поема задължения, които не са предвидени в настоящата конвенция, както и всеки отказ от предоставени от настоящата конвенция права, произвеждат действие за фактическия превозвач, само ако са изрично и писмено приети от него.
4. Когато и доколкото и превозвачът и фактическия превозвач носят отговорност, те отговарят солидарно.
5. Разпоредбите на настоящия член не засягат правата на превозвача срещу фактическия превозвач и обратно.

Член 4а

Задължително застраховане

1. При превоз на пътници на борда на кораб, регистриран в държава - страна по конвенцията, който има издадено разрешително за превоз на повече от дванадесет пътника, и в случаите, когато се прилага настоящата конвенция, всеки превозвач, който фактически осъществява целия превоз или част от него, сключва договор за застраховка или друго финансово обезпечение, като например банкова гаранция или гаранция от подобна финансова институция, за покриване на отговорността съгласно настоящата конвенция при смърт и телесна повреда на пътници. Границата на задължителната застраховка или на другото финансово обезпечение е не по-малко от 250 000 разчетни единици на пътник за всеки отделен случай.

2. За всеки кораб се издава удостоверение за сключена валидна застраховка или друго финансово обезпечение в съответствие с разпоредбите на настоящата конвенция, след като съответният орган на държава - страна по конвенцията е установил, че са спазени изискванията по параграф 1. За кораб, регистриран в държава - страна по конвенцията, съответното удостоверение се издава или заверява от съответния орган на държавата по мястото на регистрация на кораба; за кораб, който не е регистриран в държава - страна по конвенцията, удостоверението може да бъде издадено или заверено от съответния орган на всяка държава - страна по конвенцията. Удостоверението се съставя по образца, посочен в приложението към настоящата конвенция, и съдържа следните данни:
- а) наименование, отличителен номер или букви и пристанище на регистрация на кораба;
 - б) наименование и основно място на стопанска дейност на превозвача, който фактически осъществява целия превоз или част от него;
 - в) определен от ИМО идентификационен номер на кораба;
 - г) вид и срок на действие на обезпечението;
 - д) наименование и основно място на дейност на застрахователя или на друго лице, предоставящо финансово обезпечение, и, където е уместно, мястото на стопанска дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго финансово обезпечение; както и
 - е) срок на валидност на удостоверението, който не е по-дълъг от срока на валидност на застраховката или на друго финансово обезпечение.
3. а) Държава - страна по конвенцията, може да оправомощи призната от нея институция или организация да издаде удостоверението. Тази институция или организация информира съответната държава за всяко издадено удостоверение. Във всички случаи държавата - страна по конвенцията изцяло гарантира пълнотата и точността на така издадените удостоверения и се задължава да осигури предприемането на необходимите мерки за изпълнение на това задължение.
- б) Държавите - страни по конвенцията уведомяват генералния секретар за:
- (i) конкретните отговорности и условия на правомощията, делегирани на признатата от нея институция или организация;
 - (ii) оттеглянето на тези правомощия; както и
 - (iii) датата, от която влиза в сила упражняването на тези правомощия или тяхното оттегляне.
- Делегирането на правомощия не поражда действие, преди да са изтекли три месеца от датата на уведомяването в тази връзка на генералния секретар.
- в) Институцията или организацията, оправомощена да издава удостоверения съгласно разпоредбите на настоящия параграф, е най-малкото оправомощена да отнема тези удостоверения при неспазване на условията, при които същите са издадени. Във всички случаи институцията или организацията докладват за

отнемането на удостоверението на държавата, от чието име то е издадено.

4. Удостоверението се съставя на официалния език/езици на държавата, която го издава. Ако използваният език не е английски, френски или испански, текстът трябва да съдържа превод на един от тези езици и, ако държавата реши така - нейният официален език може да не бъде използван.
5. Удостоверението се държи на борда на кораба и екземпляр от него се предоставя на съответните органи, които поддържат корабните регистри, или ако корабът не е регистриран в държава - страна по конвенцията, на съответния орган на държавата, издала или завершила удостоверението.
6. Застраховка или друго финансово обезпечение не отговарят на изискванията на настоящия член, ако действието им може да бъде прекратено на основания, различни от изтичане на посочения в удостоверението срок на валидност на застраховката или обезпечението, преди да са изтекли три месеца от датата, на която органите по параграф 5 са получили предизвестие за прекратяването им, освен ако удостоверението е било върнато на тези органи или е издадено ново удостоверение преди изтичането на посочения срок. Предходните разпоредби се прилагат съответно за всяко изменение, вследствие на което застраховката или другото финансово обезпечение престанат да отговарят на изискванията, определени в настоящия член.
7. Съгласно разпоредбите на настоящия член държавата по месторегистрация на кораба определя условията на издаване и срока на валидност на удостоверението.
8. Разпоредбите на настоящата конвенция не могат да се тълкуват като препятстващи държава - страна по конвенцията, да разчита на информация, получена от други държави, Организацията или други международни организации, свързана с финансовото състояние на предоставящите застраховки или друго финансово обезпечение за целите на настоящата конвенция. В тези случаи държавата - страна по конвенцията, която разчита на такава информация, не се освобождава от отговорност в качеството ѝ на държава, издала удостоверението.
9. Издадените или заверени от компетентен орган на държава - страна по конвенцията удостоверения се приемат от други държави - страни по конвенцията, за целите на настоящата конвенция и се зачитат от другите държави - страни по конвенцията, за равностойни на издадени или заверени от тях самите удостоверения, дори да са издадени или заверени по отношение на кораб, който не е регистриран в държава - страна по конвенцията. Държава - страна по конвенцията може по всяко време да поиска провеждането на консултация с държавата, издала или завершила удостоверението, ако счете, че посоченият в застрахователното удостоверение застраховател или поръчител финансово не е във състояние да изпълни задълженията, възложени с настоящата конвенция.
10. Всеки иск за обезщетение, който е покрит от застраховка или друго финансово обезпечение съгласно разпоредбите на настоящия член, може да се предявява пряко срещу застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение. В този случай определената в параграф 1 сума се прилага като граница на отговорността на застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение, дори ако превозвачът или фактическият превозвач нямат право да ограничават отговорността. Освен това ответникът може да предяви възраженията (освен несъстоятелност или

ликвидация), които превозвачът по параграф 1 би имал право да предяви в съответствие с настоящата конвенция. Освен това, ответникът може да предяви възражението, че вредите са произтекли от умишлени нарушения на застрахованото лице, но не може да предяви други възражения, които ответникът би имал право да предяви по иск на застрахования срещу ответника. Във всички случаи ответникът има право да поиска превозвачът и фактическият превозвач да бъдат привлечени в съдебното производство.

11. Всички суми по застраховка или друго финансово обезпечение, сключени в съответствие с разпоредбите на параграф 1, се предоставят изключително за удовлетворяване на искове, предявени съгласно настоящата конвенция, а плащането на такива суми освобождава от всяка произтичаща от разпоредбите на настоящата конвенция отговорност до размера на изплатените суми.
12. Държава - страна по конвенцията, не разрешава експлоатацията на кораб, плаващ под нейно знаме, за който се прилагат разпоредбите на настоящия член, освен ако за същия има издадено удостоверение по параграфи 2 или 15.
13. При спазване на разпоредбите на настоящия член всяка държава - страна по конвенцията гарантира съгласно националното си законодателство, че е сключена валидна застраховка или друго финансово обезпечение до посочения в параграф 1 размер за всеки кораб, който притежава разрешително за превоз на повече от дванадесет пътника, независимо от мястото на регистрацията му, и който влиза във или напуска пристанище на територията на тази държава, доколкото се прилага настоящата конвенция.
14. Независимо от разпоредбите на параграф 5, държава - страна по конвенцията, може да уведоми генералния секретар, че за целите на параграф 13 не се изисква от корабите да носят на борда си или да представят удостоверението по параграф 2, когато влизат във или напускат пристанища, намиращи се на нейна територия, при условие че държавата - страна по конвенцията, която издава удостоверението, е уведомила генералния секретар, че разполага с достъпна за всички държави - страни по конвенцията документация в електронна форма, доказваща наличието на такова удостоверение и даваща възможност на държавите - страни по конвенцията да изпълнят задълженията си по параграф 13.
15. При липса на застраховка или друг вид финансово обезпечение в полза на кораб, собственост на държава - страна по конвенцията, съответните разпоредби от настоящия член не се прилагат за този кораб, но корабът следва да притежава удостоверение, издадено от компетентните органи на държавата по месторегистрация на кораба, удостоверяващо, че корабът е собственост на тази държава и отговорността му е обезпечена до размера, определен в съответствие с параграф 1. Удостоверението следва възможно най-точно определения в параграф 2 образец.

Член 5 Ценни предмети

Превозвачът не носи отговорност при погиване или повреда на наличности, прехвърлими ценни книжа, злато, сребърни изделия, бижута, украшения, произведения на изкуството или други ценности, освен когато такива ценности са били предадени с уговорка за пазене на превозвача, като в този случай превозвачът отговаря до границите, посочени в член 8,

параграф 3, освен ако е уговорена по-висока граница в съответствие с член 10, параграф 1.

Член 6 Съпричиняване

В случай че превозвачът докаже, че смъртта или телесната повреда на пътник или погиването или повредата на багажа му е причинена от пътника или за тяхното причиняване е допринесла вина, включително небрежност на пътника, съдът, сезиран със спора, може да освободи изцяло или частично превозвача от отговорност в съответствие с разпоредбите на правото на съда.

Член 7 Граници на отговорността при смърт и телесна повреда

1. Отговорността на превозвача при смърт или телесна повреда на пътник съгласно член 3 при никакви обстоятелства не може да превишава 400 000 разчетни единици за пътник за всеки отделен случай. В случай че съгласно правото на съда, сезиран със спора, обезщетението може да се определи под формата на периодични плащания, като капиталовата стойност на тези плащания не може да превишава посочената граница.
2. Държава - страна по конвенцията може да уреди определената в параграф 1 граница на отговорността с конкретни разпоредби в националното право, при условие че границата на отговорността съгласно националното право, ако такава е предвидена, не е по-ниска от определената в параграф 1. Държава - страна по конвенцията, която се възползва от предвидената в настоящия параграф възможност, уведомява генералния секретар за приетата граница на отговорността или за обстоятелството, че не е установена такава граница.

Член 8 Граница на отговорността при погиване или повреда на багаж или превозни средства

1. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на ръчен багаж при никакви обстоятелства не може да превишава 2 250 разчетни единици за пътник и за превоз.
2. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на превозни средства, включително целия превозван в или върху превозното средство багаж, при никакви обстоятелства не може да превишава 12 700 разчетни единици за превозно средство и за превоз.
3. Отговорността на превозвача при погиване или повреда на багаж, различен от посочения в параграфи 1 и 2, при никакви обстоятелства не може да превишава 3 375 разчетни единици за пътник и за превоз.
4. Превозвачът и пътникът могат да се споразумеят, че по отношение на отговорността на превозвача се прилага самоучастие в размер до 330 разчетни единици в случай на причиняване на вреда на превозно средство и до 149 разчетни единици за пътник в случай на погиване или повреда на друг багаж, като тази сума се приспада от стойността на погиналото или повредено имущество.

Член 9 Разчетна единица и превръщане

1. Посочената в настоящата конвенция разчетна единица е специалното право на тираж (СПТ), определено от Международния валутен фонд. Посочените в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 суми се превръщат в националната парична единица на държавата на съда, пред когото е представен спорът, по стойността на тази парична единица спрямо специалното право на тираж към датата на решението или датата, уговорена между страните. Стойността на националната парична единица, изразена в специално право на тираж, на държава - страна по конвенцията, която е член на Международния валутен фонд, се изчислява по метода за оценка, прилаган от Международния валутен фонд, в сила за неговите операции и трансакции към съответната дата. Стойността на националната парична единица, изразена в специално право на тираж, на държава - страна по конвенцията, която не е член на Международния валутен фонд, се изчислява по начин, определен от тази държава.
2. Въпреки това, държава, която не е член на Международния валутен фонд и чието право не позволява прилагането на разпоредбите на параграф 1, може в момента на ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване към настоящата конвенция или по всяко време след това да заяви, че разчетната единица по параграф 1 се равнява на 15 златни франка. Златният франк по настоящия параграф съответства на тежест шестдесет и пет и половина милиграма злато при проба деветстотин на хиляда. Превръщането на златния франк в национална парична единица се извършва съгласно правото на съответната държава.
3. Посоченото в последното изречение на параграф 1 изчисляване и превръщането по параграф 2 се извършват по такъв начин, че да се изрази в националната парична единица на държавите - страни по конвенцията, доколкото е възможно, същата действителна стойност на сумите по член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1, и член 8, каквато би се получила при прилагането на първите три изречения от параграф 1. Държавите съобщават на генералния секретар начина на изчисляване съгласно параграф 1 или резултата от превръщането по параграф 2, в зависимост от случая, при депозиране на документите за ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване към настоящата конвенция, както и при всяка настъпила промяна в който и да е от тях.

Член 10

Допълнителни разпоредби относно границите на отговорност

1. Превозвачът и пътникът могат да се споразумеят изрично и в писмена форма за високи граници на отговорност от определените в членове 7 и 8.
2. Лихвите върху обезщетението и съдебните разноски не се включват в границите на отговорност, определени в членове 7 и 8.

Член 11

Възражения и граници на отговорност на служители на превозвача

В случай на предявяване на иск срещу служител или представител на превозвача или фактическия превозвач въз основа на причинена вреда, обхваната от настоящата конвенция, ако съответният служител или представител докаже, че е действал в изпълнение на служебните си задължения, той има право да се възползва от възраженията и границите на отговорност, на които има право да се позоват превозвачът или фактическият превозвач съгласно настоящата конвенция.

Член 12

Съвкупност от искове

1. При влизането им в сила определените в членове 7 и 8 граници на отговорност се прилагат по отношение на съвкупността от обезщетенията по всички искове, произтичащи от смърт или телесна повреда на пътник или при погиване или повреда на багаж.
2. По отношение на извършения от фактически превозвач превоз, съвкупността от обезщетенията, дължими от превозвача и фактическия превозвач, както и от техните служители и представители, действащи в рамките на служебните си задължения, не може да превишава най-голямата сума, която може да бъде присъдена срещу превозвача или фактическия превозвач съгласно настоящата конвенция, като нито едно от тези две лица не носи отговорност над приложимата за него граница.
3. Във всички случаи, когато служител или представител на превозвача или фактическия превозвач има право съгласно член 11 от настоящата конвенция да се позовава на границите на отговорност, определени в членове 7 и 8, съвкупността от обезщетенията, дължими от превозвача или от фактическия превозвач, в зависимост от случая, както и от съответния служител или представител, не може да превишава тези граници.

Член 13

Загубване на правото на ограничаване на отговорността

1. Превозвачът няма право да се ползва от определените в членове 7 и 8 и в член 10, параграф 1 граници на отговорност, ако се докаже, че вредата е настъпила поради действие или бездействие на превозвача, допуснато с намерение да се причини такава вреда или самонадеяно и със съзнанието, че подобна вреда вероятно би настъпила.
2. Служител или представител на превозвача или фактическия превозвач не може да се ползва от тези граници, ако се докаже, че вредата е настъпила поради действие или бездействие на въпросния служител или представител, допуснато с намерение да се причини такава вреда или самонадеяно и със съзнанието, че подобна вреда вероятно би настъпила.

Член 14

Основание на исковете

Исковите за обезщетение при смърт или телесна повреда на пътник или за погиване или повреда на багаж могат да бъдат предявявани срещу превозвача или фактическия превозвач само на основание на настоящата конвенция.

Член 15

Уведомяване за погиване или повреда на багаж

1. Пътникът уведомява писмено превозвача или негов представител:
 - а) в случай на очевидна повреда на багаж:
 - (i) за ръчен багаж — преди или по време на слизване на пътника от плавателния съд;

- (ii) за останалия багаж — преди или по време на неговото доставяне обратно на пътника;
 - б) в случай на повреда на багаж, която не е очевидна, или при погиване на багаж — в рамките на петнадесет дни от датата на слизане от плавателния съд или доставяне обратно на пътника или от деня, в който доставянето е трябвало да бъде извършено.
2. При неизпълнение от страна на пътника на разпоредбите на настоящия член се предполага, до доказване на противното, че багажът е получен без повреда.
 3. Писменото уведомление не е необходимо, ако състоянието на багажа в момента на получаването е било подложено на съвместен оглед или проверка.

Член 16

Срокове за предявяване на исковете

1. Всеки иск за обезщетение за вреди, произтичащи от смърт или телесна повреда на пътник или от погиване или повреда на багаж, се погасява с изтичането на двегодишен срок.
2. Давностният срок тече, както следва:
 - а) в случай на телесна повреда — от датата на слизане на пътника от плавателния съд;
 - б) в случай на смърт, настъпила по време на превоза — от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от плавателния съд, а в случай на телесна повреда, настъпила по време на превоза и причинила смъртта на пътника след напускане на превозното средство — от датата на смъртта, но не по-късно от три години от датата на слизане от плавателния съд;
 - в) в случай на погиване или повреда на багаж — от датата на слизане от плавателния съд или от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от превозното средство, която от двете дати е по-късна.
3. Правото на съда, сезиран със спора, урежда основанията за спиране и прекъсване на давността, но при никакви обстоятелства не може да бъде предявен иск съгласно настоящата конвенция след изтичане на някой от следните срокове:
 - а) пет години, считано от датата на слизане на пътника от плавателния съд или от датата, на която пътникът е трябвало да слезе от плавателния съд, която от двете дати е по-късна; или, ако този срок изтече по-рано,
 - б) три години, считано от датата, на която ответникът е узнал или обективно е трябвало да узнае за телесната повреда, погиването или повредата, причинени от инцидента.
4. Независимо от разпоредбите на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член, давностният срок може да бъде удължен чрез декларация на превозвача или по споразумение между страните, сключено след настъпване на вредата. Декларацията или споразумението се съставят в писмена форма.

Член 17
Компетентен съд*

Член 17 а
Признаване и изпълнение*

Член 18
Недействителност на договорните разпоредби

Недействителни са договорености, сключени преди настъпване на инцидента, причинил смърт или телесна повреда на пътник, или погиване или повреда на негов багаж, които целят освобождаването на всяко отговорно съгласно разпоредбите на настоящата конвенция лице от отговорност по отношение на пътника или да установи по-ниска граница на отговорността от определената в настоящата конвенция, с изключение на предвиденото в член 8, параграф 4, както и всички договорености, целяща преместването на доказателствената тежест, възложена на превозвача или на фактическия превозвач, или ограничаването на възможностите за избор, предвидени в член 17, параграфи 1 и 2. Недействителността на тези договорености обаче не води до недействителност на договора за превоз, който остава подчинен на разпоредбите на настоящата конвенция.

Член 20
Ядрена вреда

По настоящата конвенция не възниква отговорност за вреда, причинена от ядрена авария:

- а) ако операторът на ядрена инсталация е отговорен за такава вреда или по силата на Парижката конвенция от 29 юли 1960 г. за гражданска отговорност в областта на ядрената енергия, изменена с Допълнителния протокол към нея от 28 януари 1964 г., или по силата на Виенската конвенция от 21 май 1963 г. за гражданска отговорност за ядрена вреда, или по силата на всяко влязло в сила изменение или протокол към тях; или
- б) ако операторът на ядрената инсталация е отговорен за такава вреда по силата на национално право, уреждащо отговорността за такава вреда, при условие че това право установява във всички отношения също толкова благоприятно третиране за лицата, които могат да претърпят вреда, колкото Парижката или Виенската конвенции, или всяко влязло в сила изменение или протокол към тях.

Член 21
Търговски превоз, извършван от органи на публичната власт

Настоящата конвенция се прилага за търговски превоз, извършван от държави или органи на публичната власт по силата на договор за превоз по смисъла на член 1.

[Членове 22 и 23 от Протокола от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г.]

Член 22

* Разпоредбата не е възпроизведена.

Ревизия и изменение*

Член 23

Изменение на границите

1. Без да се засягат разпоредбите на член 22, специалната процедура по настоящия член се прилага единствено с цел изменение на границите, посочени в член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от конвенцията, ревизирана с настоящия протокол.
2. По искане на най-малко половината от държавите - страни по настоящия протокол, но във всички случаи на не по-малко от шест от тях, всяко предложение за изменение на границите, включително и на размера на самоучастието по член 3, параграф 1, член 4а, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8 от конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, се разпространява от генералния секретар до всички членове на Организацията и до всички държави - страни по конвенцията.
3. Всяко изменение, предложено или разпространено по посочения по-горе начин, се предава на Правния комитет на Организацията (по-долу наричан „Правният комитет“) за разглеждане в срок най-малко шест месеца от датата на разпространението му.
4. Всички държави - страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, независимо дали са членки на Организацията или не, имат право да участват в разискванията на Правния комитет за разглеждане и приемане на предложения за изменения.
5. Измененията се приемат с мнозинство от две трети от държавите - страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, които присъстват и гласуват в Правния комитет, разширен съгласно параграф 4, при условие че най-малко половината от държавите - страни по конвенцията, ревизирана с настоящия протокол, присъстват по време на гласуването.
6. Когато се произнася по предложение за изменение на границите, Правният комитет взема под внимание настъпилите застрахователни събития и по-специално размера на произтеклите от тях вреди, промените в паричните стойности и влиянието на предложеното изменение върху стойността на застраховките.
7. а) Измененията на границите съгласно настоящия член не могат да бъдат разглеждани преди изтичане на срок от пет години от датата, на която настоящият протокол е открит за подписване, нито преди изтичане на срок от пет години от влизането в сила на предходно изменение, прието съгласно настоящия член.
б) Границите не могат да бъдат завишавани до степен, че да надвишат сумата, съответстваща на границата, заложенa в ревизираната с настоящия протокол конвенция, увеличена със сложна шестпроцентна годишна лихва, начислена от датата, на която настоящият протокол е открит за подписване.

* Разпоредбата не е възпроизведена.

- в) Границите не могат да бъдат завишавани до степен, че да надвишават сумата, съответстваща на трикратния размер на границата, заложен в конвенцията, ревизирана с настоящия протокол.
8. Организацията уведомява всички държави - страни по конвенцията, за всяко изменение, прието в съответствие с параграф 5. Изменението се счита за прието след изтичане на срок от осемнадесет месеца от датата на уведомлението, освен ако в рамките на този срок не по-малко от една четвърт от държавите, които са били страни по конвенцията към момента на приемането на изменението, са съобщили на генералния секретар, че не приемат изменението. В този случай изменението се отхвърля и не поражда действие.
 9. Изменение, счетено за прието в съответствие с параграф 8, влиза в сила осемнадесет месеца след приемането му.
 10. Всички държави - страни по конвенцията са обвързани от изменението, освен ако денонсират настоящия протокол в съответствие с член 21, параграфи 1 и 2, най-малко шест месеца преди влизането в сила на изменението. Това денонсиране влиза в действие при влизането в сила на изменението.
 11. Ако се приеме изменение, но не е изтекъл осемнадесетмесечният срок за одобрението му, държава, която през този период е станала страна по конвенцията, е обвързана от изменението, ако то влезе в сила. Държава, която става страна по конвенцията след този период, е обвързана от изменение, прието в съответствие с параграф 8. В случаите, посочени в настоящия параграф, една държава е обвързана от определено изменение, когато то влезе в сила или когато настоящият протокол влезе в сила за тази държава, която от двете дати настъпи по-късно.

**ПРИЛОЖЕНИЕ КЪМ АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ
УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ЗАСТРАХОВКА ИЛИ ДРУГО ФИНАНСОВО ОБЕЗПЕЧЕНИЕ
ВЪВ ВРЪЗКА С ОТГОВОРНОСТТА В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ ТЕЛЕСНА ПОВРЕДА
НА ПЪТНИК**

Издадено в съответствие с разпоредбите на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименовани е на кораба	Отличителен номер или букви	Идентификаци онен номер на кораба, определен от ИМО	Пристанище на регистрация	Наименование и пълен адрес на основното място на стопанска дейност на превозвача, който фактически осъществява превоза

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб съществува застрахователна полица или друго финансово обезпечение, изпълняващи изискванията на

член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Вид
обезпечение.....
Срок на действие на обезпечението

Име и адрес на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя (ите)

Име

Адрес

Настоящото удостоверение е валидно до

Издадено или заверено от правителството на

(пълно обозначение на държавата)

ИЛИ

В случаите, когато държава - страна по конвенцията, прилага член 4а, параграф 3, следва да се използва следният текст:

Настоящото удостоверение е издадено по оповомощване от правителството на.....

(пълно обозначение на държавата) от(имена институцията или организацията)

в.....на.....

..... (Място) (Дата):

.....

(Подпис и длъжност на издаващото или заверяващото длъжностно лице)

Обяснителни бележки:

- 1 Обозначението на държавата може по желание да включва и посочване на компетентния орган на публичната власт на държавата, в която е издадено удостоверението.
- 2 Ако общия размер на обезпечението е осигурен от повече от един източник, следва да се посочи размерът за всеки от тях.
- 3 Ако са предоставени няколко вида обезпечение, те следва да се изброят.
- 4 В графата „Срок на действие на обезпечението“ трябва да се посочи датата, на която влиза в сила обезпечението.
- 5 В графата „Адрес“ на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя (ите) трябва да се посочи основното място на дейност на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/поръчителя (ите). Ако е необходимо, се посочва мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго обезпечение.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОТКЪС ОТ РЕЗЕРВАТА И НАСОКИТЕ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ ОТ 2002 Г. НА ИМО, ПРИЕТИ ОТ ПРАВНИЯ КОМИТЕТ НА МЕЖДУНАРОДНАТА МОРСКА ОРГАНИЗАЦИЯ НА 19 ОКТОМВРИ 2006 Г.

РЕЗЕРВА И НАСОКИ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА АТИНСКАТА КОНВЕНЦИЯ НА ИМО

Резерва

- 1 Атинската конвенция следва да се ратифицира със следната резерва или декларация със същото действие:

„[1.1] Резерва във връзка с ратификацията от правителството на ... на Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г. („Конвенцията“)

Ограничаване на отговорността на превозвачи и др.

[1.2] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи отговорността по член 3, параграфи 1 и 2 от конвенцията, ако такава възниква, по отношение на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, до по-малката от следните суми:

- 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;

или

- 340 милиона разчетни единици общо на кораб за всеки отделен случай.

[1.3] Освен това правителството на ... запазва правото и поема задължението да прилага *mutatis mutandis* към случаите на такава отговорност параграфи 2.1.1 и 2.2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция.

[1.4] По същия начин се ограничават отговорността на фактическия превозвач по член 4 от конвенцията, отговорността на служители и представители на превозвача или фактическия превозвач по член 11 от конвенцията и границите по отношение на съвкупността от дължимите обезщетения по член 12 от конвенцията.

[1.5] Резервата и задължението по параграф 1.2 се прилагат независимо от основанието на отговорността по член 3, параграфи 1 или 2, и независимо от всякакви разпоредби в противен смисъл на членове 4 и 7 от конвенцията; тази резерва и това задължение обаче не засягат действието на членове 10 и 13.

Задължително застраховане и ограничаване на отговорността на застрахователите

[1.6] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи изискването по член 4а, параграф 1, за поддържане на застраховка или друго финансово обезпечение в случай на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, до по-малката от следните суми:

- 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен

случай;

или

– 340 милиона разчетни единици общо на кораб за всеки отделен случай.

- [1.7] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да ограничи отговорността на застрахователя или друго лице, предоставящо финансово обезпечение по член 4а, параграф 10, по отношение на смърт или телесна повреда на пътник, причинени от които и да било от рисковете, посочени в параграф 2.2 от Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, най-много до границата на сумата на застраховката или другото финансово обезпечение, което превозвачът е задължен да поддържа съгласно параграф 1.6 от настоящата резерва.
- [1.8] Правителството на ... също така запазва правото и поема задължението да прилага Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, включително разпоредбите, посочени в параграфи 2.1 и 2.2 от Насоките, към всяко задължително застраховане по конвенцията.
- [1.9] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да освободи лицето, предоставящо застраховка или друго финансово обезпечение по член 4а, параграф 1, от всяка отговорност, за която то не е поело задължение.

Издаване на удостоверения

- [1.10] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да издава удостоверения за застраховка съгласно член 4а, параграф 2 от конвенцията, с цел:
- да отрази ограничаването на отговорността и изискванията за застрахователно покритие, посочени в параграфи 1.2, 1.6, 1.7 и 1.9; както и
 - да включи други подобни ограничения, изисквания и освобождавания, които прецени за необходими в зависимост от условията на застрахователния пазар към момента на издаване на удостоверението.
- [1.11] Правителството на ... запазва правото и поема задължението да приема застрахователни удостоверения, издадени от други държави - страни по конвенцията, съобразно подобна резерва.
- [1.12] Всякакви подобни ограничения, изисквания и освобождавания се отразяват ясно в удостоверението, издадено или заверено съгласно член 4а, параграф 2 от конвенцията.

Отношение между настоящата резерва и Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция.

- [1.13] Правата, запазени посредством настоящата резерва, се упражняват при дължимото отчитане на Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция и на всякакви изменения в тях, с цел да се осигури последователност. Ако предложение за изменение на Насоките на ИМО за прилагане на Атинската конвенция, включително и на ограниченията, бъде одобрено от Правния комитет на Международната морска организация, измененията се прилагат от датата, определена от комитета. Това не засяга разпоредбите на международното право по

отношение на правото на дадена държава да оттегли или измени своята резерва.“

Насоки

2. При настоящото състояние на застрахователния пазар държавите - страни по конвенцията следва да издават застрахователни удостоверения въз основа на поето задължение от застраховател, покриващ рискове, свързани с военни действия, и друг застраховател, покриващ рискове, несвързани с военни действия. Всеки застраховател следва да носи отговорност само за своята част. Следва да се прилагат следните правила (посочените клаузи са установени в приложение А):
 - 2.1 Както спрямо свързаните, така и спрямо несвързаните с военни действия застраховки могат да се прилагат следните клаузи:
 - 2.1.1 Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с радиоактивно замърсяване, химически, биологически, биохимически и електромагнитни оръжия (Институтска клауза № 370);
 - 2.1.2 Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с кибернетична атака (Институтска клауза № 380);
 - 2.1.3 Възраженията и границите, прилагани по отношение на лице, предоставящо задължително финансово обезпечение съгласно конвенцията, изменена от настоящите насоки, по-специално границата от 250 000 разчетни единици по отношение на всеки пътник за всеки отделен случай;
 - 2.1.4 Условието, че застраховката покрива само отговорности съгласно конвенцията, изменена от настоящите насоки; както и
 - 2.1.5 Условието, че всякакви суми, заплатени съгласно конвенцията, служат за намаляване на непогасени задължения на превозвача и/или на неговия застраховател съгласно член 4а от конвенцията, дори и в случаите, когато те не са заплатени или поискани от съответните застрахователи за съответните свързани или несвързани с военни действия рискове.
 - 2.2 Застраховката срещу военни действия покрива отговорност, ако е предвидена такава; за вреди, претърпяни в резултат на смърт или телесна повреда на пътник, причинена от:
 - война, гражданска война, революция, въстание, бунт или произтичащи от тях граждански вълнения, или каквото и да е враждебно действие от или срещу воюваща сила;
 - пленяване, изземване, арест, принуда или задържане и последствията от тях или опитите за извършването им;
 - изоставени мини, торпеда, бомби или други изоставени военни оръжия;
 - акт на терорист или на лице, действащо злонамерено или по политически подбуди, и действие, предприето за предотвратяване или противодействие на такъв риск;
 - конфискация и отчуждаване на собственост;

и може да бъде предмет на следните освобождавания, ограничения и изисквания:

2.2.1 Клауза за автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия

2.2.2 В случай, че исковете на отделни пътници съвкупно надхвърлят сумата от 340 милиона разчетни единици общо за кораб във всеки отделен случай, превозвачът има правото да поиска ограничаване на отговорността му до 340 милиона разчетни единици, като винаги се прилага условието че:

- тази сума следва да се разпредели между ищците пропорционално на приетите им искове;
- тази сума може да се разпредели между ищците, известни към момента на разпределението, под формата на един или повече траншове; както и че
- тази сума може да бъде разпределена от застрахователя, съда или друг компетентен орган, към които застрахователят се е обърнал във всяка държава - страна по конвенцията, в която е образувано съдебно производство по отношение на искове, за които се твърди, че са покрити от застраховката.

2.2.3 клауза за 30-дневно предизвестие за случаите, които не са обхванати от 2.2.1.

2.3 Застраховката срещу несвързани с военни действия рискове следва да покрива всички рискове, предмет на задължително застраховане, които са различни от рисковете, изброени в 2.2, независимо дали същите подлежат на освобождаванията, ограниченията или изискванията, посочени 2.1 и 2.2.

3. В приложение Б е даден пример за два случая на поемане на задължение от застрахователи (сини карти) и за застрахователно удостоверение, съответстващи на настоящите насоки.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

КЛАУЗИ, ПОСОЧЕНИ В НАСОКИ 2.1.1, 2.1.2 И 2.2.1

Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с радиоактивно замърсяване, химически, биологически, биохимически и електромагнитни оръжия (Клауза 370, 10/11/2003 г.)

Тази клауза е от първостепенно значение и се прилага с предимство пред всяка уговорка в настоящата застраховка, която ѝ противоречи

1. При никакви обстоятелства настоящата застраховка не покрива вреди, отговорности или разходи, които са пряко или непряко причинени или резултат от:
 - 1.1 йонизираща радиация или замърсяване с радиоактивност от ядрено гориво или отпадъци, или от изгарянето на ядрено гориво.
 - 1.2 радиоактивни, токсични, избухливи или други опасни или замърсяващи свойства на ядрена инсталация, реактор или друго ядрено съоръжение или ядрен компонент от тях
 - 1.3 всяко оръжие или устройство, в което се използва атомно или ядрено деление и/или

синтез или друга подобна реакция или радиоактивна сила или вещество.

- 1.4 радиоактивни, токсични, избухливи или други опасни или замърсяващи свойства на ядрено вещество. Изключението в тази подклауза не обхваща радиоактивните изотопи, различни от ядреното гориво, когато тези изотопи се произвеждат, пренасят, съхраняват или използват за търговски, селскостопански, медицински, научни или други подобни мирни цели.
- 1.5 всякакво химическо, биологическо, биохимическо или електромагнитно оръжие.

Институтска клауза за изключване на застрахователни рискове, свързани с кибернетична атака (Клауза 380, 10/11/2003 г.)

1. При спазване на клауза 10.2 по-долу, при никакви обстоятелства настоящата застраховка не покрива вреди, отговорности или разходи, които са пряко или непряко причинени или резултат от употребата или експлоатацията, като средство за нанасяне на вреди, на компютър, компютърна система, компютърна софтуерна програма, зловреден код, компютърен вирус или процес, или всяка друга електронна система.
2. В случаите, в които настоящата клауза се включва в полици, покриващи рискове от война, гражданска война, революция, въстание, бунт или граждански вълнения, произтичащи от тях, или враждебно действие от или срещу воюваща сила, или тероризъм или лице, действащо по политически подбуди, клауза 10.1 не се прилага с цел да бъдат изключени вредите (които иначе биха били покрити), причинени от използването на компютър, компютърна система или компютърна софтуерна програма, или всяка друга електронна система в задействащата и/или направляващата система, и/или огнестрелния механизъм на оръжие или снаряд.

Клауза за автоматично прекратяване на застрахователно покритие и за изключване на застрахователни рискове, свързани с военни действия

1.1 Автоматично прекратяване на застрахователното покритие

Независимо дали е дадено предизвестие за прекратяване, застрахователното покритие съгласно настоящото се ПРЕКРАТЯВА АВТОМАТИЧНО

- 1.1.1 при избухването на война (независимо дали е обявена война или не) между която и да е от следните държави: Обединеното кралство, Съединените американски щати, Франция, Руската федерация, Китайската народна република;
- 1.1.2 по отношение на всеки плавателен съд, във връзка с който е осигурено застрахователно покритие съгласно настоящото, в случай че същият плавателен съд е иззет принудително за владение или ползване.

1.2 Война на петте сили

Настоящата застраховка изключва

- 1.2.1 *отговорността за вреди или разходи*, причинени от избухването на война (независимо дали е обявена война или не) между които и да е от следните държави: Обединеното кралство, Съединените американски щати, Франция, Руската федерация, Китайската народна република;

1.2.2 принудително изземване за владение или ползване.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

I. Примери за поемане на задължение от застрахователи (сини карти), посочени в насока 3

Синя карта, издадена от застраховател за рискове, свързани с военни действия

Удостоверението е представено като доказателство за наличие на застраховка по член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба:

Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО:

Пристанище на регистрация:

Име и адрес на собственика:

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб за периода, в който принадлежи на горепосочения собственик, действа застрахователна полица, изпълняваща изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г., *при спазване на всички изключения и ограничения, позволени при задължителното застраховане срещу рискове, свързани с военни действия, по конвенцията и насоките за прилагането ѝ, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г., включително по-специално следните клаузи: [На това място, по преценка на съставителя, могат да бъдат добавени съответните части на текста на конвенцията и на насоките с допълненията]*

Срок на застраховката от: 20 февруари 2007 г.

до: 20 февруари 2008 г.

Като се приема, че застрахователят може да обезсили настоящото удостоверение с подаването на 30-дневно писмено предизвестие до посочения орган, при което отговорността на застрахователя съгласно настоящето се прекратява от датата на изтичане на този срок на предизвестие, но само по отношение на инциденти, възникващи след това.

Дата:

Настоящото удостоверение е издадено от:

War Risks, Inc

[Адрес]

.....

Като агент единствено на *War Risks, Inc.*

Подпис на застрахователя

Синя карта, издадена от застраховател за рискове, несвързани с военни действия

Удостоверението е представено като доказателство за наличието на застраховка съгласно

член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба:

Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО:

Пристанище на регистрация:

Име и адрес на собственика:

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб за периода, в който принадлежи на посочения собственик, действа застрахователна полица, изпълняваща изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г., при спазване на всички изключения и ограничения, позволени на застрахователите срещу рискове, несвързани с военни действия, по конвенцията и насоките за прилагането ѝ, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г., включително по-специално следните клаузи: [На това място, по преценка на съставителя, могат да бъдат добавени съответните части на текста на конвенцията и на насоките с допълненията]

Срок на застраховката от: 20 февруари 2007 г.

до: 20 февруари 2008 г.

Като се приема, че застрахователят може да обезсили настоящото удостоверение с подаването на тримесечно писмено предизвестие до посочения орган, при което отговорността на застрахователя съгласно настоящето се прекратява от датата на изтичане на този срок на предизвестие, но само по отношение на инциденти, възникващи след това.

Дата:

Настоящото удостоверение е издадено от:

PANDI P&I

[Адрес]

.....

Като агент единствено на *PANDI P&I*

Подпис на застрахователя

II. Образец на удостоверение за застраховка, посочен в насока 3

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ЗАСТРАХОВКА ИЛИ ДРУГО ФИНАНСОВО ОБЕЗПЕЧЕНИЕ

ОТНОСНО ОТГОВОРНОСТТА В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ ТЕЛЕСНА ПОВРЕДА НА
ПЪТНИК

Издадено в съответствие с разпоредбите на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Наименование на кораба	Отличителен номер или букви	Идентификационен номер на кораба, определен от ИМО	Пристанище на регистрация	Наименование и пълен адрес на основното място на стопанска дейност на превозвача, който фактически осъществява превоза
------------------------	-----------------------------	--	---------------------------	--

С настоящото се удостоверява, че по отношение на посочения по-горе кораб съществува застрахователна полица или друго финансово обезпечение, изпълняващи изискванията на член 4а от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 2002 г.

Вид обезпечение.....

Срок на действие на обезпечението

Име и адрес на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/ поръчителя (ите)

Застрахователното покритие, за което се издава настоящото удостоверение, се разделя на част, касаеща застрахователни рискове, свързани с военни действия, и част, касаеща застрахователни рискове, несвързани с военни действия, съгласно Насоките за прилагане, приети от Правния комитет на Международната морска организация през октомври 2006 г. Към всяка от тези части на застрахователното покритие са приложими всички изключения и ограничения, позволени съгласно конвенцията и Насоките за прилагане. Застрахователите не носят солидарна отговорност. Застрахователите са:

За рискове, свързани с военни действия: War Risks, Inc, [адрес]

За рискове, несвързани с военни действия: Pandi P&I, [адрес]

Настоящото удостоверение е валидно до
.....
Издадено или заверено от правителството на
.....

(пълно обозначение на държавата)

ИЛИ

В случаите, когато държава - страна по конвенцията, прилага член 4а, параграф 3, следва да се използва следният текст:

Настоящото удостоверение е издадено по оправомощаване от правителството на..... (пълно обозначение на държавата) от
(наименование на институцията или организацията)

В..... На.....

(Място).....(Дата)

.....

(Подпис и длъжност на издаващото или заверяващото длъжностно лице

Обяснителни бележки:

1. Обозначението на държавата може по желание да включва и посочване на компетентния орган на публична власт на държавата, в която е издадено удостоверението.
2. Ако общият размер на обезпечението е осигурен от повече от един източник, следва да се посочи размерът за всеки от тях.
3. Ако са предоставени няколко вида обезпечение, те следва да се изброят.
4. В графата „Срок на действие на обезпечението“ трябва да се посочи датата, на която влиза в сила обезпечението.
5. В графата „Адрес“ на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/ поръчителя (ите)поръчителя (ите) трябва да се посочи основното място на дейност на застрахователя (ите) и/или на гаранта(ите)/ поръчителя (ите)поръчителя (ите). Ако е необходимо, се посочва мястото на дейност, където е сключена застраховката или е учредено друго обезпечение.