

Oznámení č.	Obsah	Strana
III	<i>Přípravné akty</i>	
	RADA	
2008/C 190 E/01	Společný postoj (ES) č. 18/2008 ze dne 6. června 2008 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí (přepracované znění) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Společný postoj (ES) č. 19/2008 ze dne 6. června 2008 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod ⁽¹⁾	17

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 18/2008

přijatý Radou dne 6. června 2008

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2008 ze dne ..., kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí (přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 190 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ⁽⁴⁾, byla několikrát podstatně změněna. Jelikož má být uvedena směrnice znovu změněna, měla by být z důvodu přehlednosti přepracována.

(2) Vzhledem k povaze ustanovení směrnice 94/57/ES se její jako vhodné přepracovat ustanovení této směrnice tak, že budou přijaty dva právní akty Společenství, a to směrnice a nařízení.

(3) Toto nařízení je třeba chápat a vykládat v souladu s mezinárodními závazky Společenství, včetně Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu ze dne 10. prosince 1982.

(4) Subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí by měly být schopné nabízet své služby v celém Společenství a navzájem si konkurovat a zároveň poskytovat rovnocennou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Proto by v celém Společenství měly být jednotně stanoveny a používány nezbytné odborné normy pro jejich činnost.

(5) Tohoto cíle by mělo být dosaženo prostřednictvím opatření, která odpovídajícím způsobem navazují na práci Mezinárodní námořní organizace (IMO) a případně ji rozvíjejí a doplňují. Kromě toho by měly členské státy a Komise podpořit vypracování mezinárodního předpisu pro uznané subjekty ze strany IMO.

(6) Měla by být stanovena minimální kritéria pro uznávání subjektů, a to s cílem zvýšit bezpečnost lodí a zabránit znečišťování jimi způsobovanému. Minimální kritéria stanovená ve směrnici 94/57/ES by proto měla být zpřísněna.

(7) Za účelem udělení počátečního uznání subjektům, které si přejí být pověřeny jednat jménem členských států, by mělo být dodržování minimálních kritérií stanovených v tomto nařízení účinněji posuzováno harmonizovaným a centralizovaným způsobem Komisí spolu se členskými státy, které o uznání žádají.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. dubna 2007 (Úř. věst. C 74 E, 20.3.2008, s. 632), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20. Směrnice naposledy pozměněna směrnicí 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

- (8) Uznání by mělo být udělováno pouze na základě kvality a bezpečnosti, kterou subjekt poskytuje. Mělo by být zabezpečeno, aby rozsah uznání vždy odpovídal skutečné kapacitě dotčeného subjektu. Uznávání by dále mělo zohledňovat rozdíl v právní formě a organizační struktuře uznaných subjektů a zároveň nadále zabezpečovat jednotné používání minimálních kritérií stanovených v tomto nařízení a účinnost kontrol Společenství. Bez ohledu na svou organizační strukturu by subjekt, jenž má být uznán, měl poskytovat služby na celosvětové úrovni a podléhat globální společné a nerozdílné odpovědnosti.
- (9) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (10) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám tohoto nařízení v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí, k aktualizaci minimálních kritérií v příloze I a k přijetí kritérií pro měření účinnosti pravidel a postupů, jakož i výkonnosti uznaných subjektů, pokud jde o bezpečnost jimi klasifikovaných lodí a zabránění znečišťování způsobované těmito loděmi. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijímána regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (11) Je mimořádně důležité, aby nesplnění povinností ze strany uznaného subjektu bylo možné řešit rychle, účinně a přiměřeně. Prvořadým cílem by měla být náprava jakýchkoli nedostatků s cílem odstranit každou potenciální hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí v raném stadiu. Komise by proto měla být zmocněna k tomu, aby mohla od uznaného subjektu vyžadovat provedení všech potřebných preventivních a nápravných opatření a aby mohla ukládat pokuty a penále jako donucovací opatření. Komise by měla při výkonu svých pravomocí dodržovat základní práva a zaručit právo uznaného subjektu vyjadřovat své názory v průběhu řízení.
- (12) V souladu s přístupem na úrovni Společenství musí být rozhodnutí o zrušení uznání subjektu, který nedodržuje povinnosti podle tohoto nařízení, v případě, že se uvedená opatření ukáží být neúčinná nebo subjekt jiným způsobem představuje nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, přijato na úrovni Společenství, a tudíž Komisí na základě postupu projednávání ve výborech.
- (13) Soustavné následné sledování uznaných subjektů za účelem hodnocení, zda dodržují toto nařízení, je možné účinněji provádět harmonizovaným a centralizovaným způsobem. Proto je vhodné, aby tímto úkolem byla pověřena v zastoupení celého Společenství Komise spolu s členskými státy, který o uznání žádá.
- (14) Při sledování činnosti uznaných subjektů je podstatné, aby inspektoři Komise měli přístup k lodím a dokumentaci o lodích bez ohledu na vlajku lodi, aby se mohli ujistit, zda uznané subjekty dodržují minimální kritéria stanovená tímto nařízením ve vztahu ke všem lodím v rámci třídy, do které patří.
- (15) Schopnost uznaných subjektů rychle odhalit a napravit nedostatky vlastních pravidel, postupů a vnitřní kontroly je rozhodující pro bezpečnost lodí, u nichž provádějí inspekce a kterým vydávají osvědčení. Tato schopnost by se měla posílit prostřednictvím útvaru pro hodnocení a osvědčování kvality, který bude nezávislý na obchodních či politických zájmech a jehož účelem je navrhnout společné akce v zájmu trvalého zlepšování všech uznaných subjektů a zabezpečení produktivní spolupráce s Komisí.
- (16) Pravidla a postupy uznaných subjektů jsou klíčovým prvkem pro zvyšování bezpečnosti a předcházení nehodám a znečištění. Uzané subjekty zahájily proces, který by měl vést k harmonizaci jejich pravidel a postupů. Právní předpisy Společenství by měly uvedený proces podporovat a napomáhat mu vzhledem k tomu, že by měl mít kladný dopad na námořní bezpečnost, jakož i na konkurenceschopnost evropského loďářského průmyslu.
- (17) Harmonizace pravidel uznaných subjektů pro projektování, konstrukci a pravidelné prohlídky obchodních lodí je probíhající proces. Povinnost mít soubor vlastních pravidel nebo prokázaná schopnost tato pravidla přijmout by proto měly být vnímány v kontextu procesu harmonizace a neměly by představovat překážku činnosti uznaných subjektů nebo možných uchazečů o uznání.
- (18) Uzané subjekty by měly mít povinnost aktualizovat a soustavně prosazovat své technické normy za účelem harmonizace bezpečnostních pravidel a zajišťovat jednotné uplatňování mezinárodních pravidel v rámci Společenství. V případě totožnosti nebo velké podobnosti technických norem uznaných subjektů by ve vhodných případech mělo být zvažováno vzájemné uznávání osvědčení týkajících se materiálů, vybavení a součástí, přičemž by jako vzor měly sloužit nejpřísnější a nejdůslednější normy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí pozměněné rozhodnutím 2006/512/ES

- (19) Ačkoli by měl být každý uznaný subjekt v zásadě odpovědný pouze a výlučně ve vztahu k částem, pro něž vydává osvědčení, odpovědnost uznaných subjektů a výrobců se bude v každém jednotlivém případě řídit dohodnutými podmínkami nebo případně příslušnými právními předpisy.
- (20) Vzhledem k tomu, že transparentnost a výměna informací mezi zúčastněnými stranami a právo veřejnosti na informace jsou základními nástroji k předcházení nehodám na moři, měly by uznané subjekty poskytovat veškeré příslušné zákonem stanovené informace o stavu jimi klasifikovaných lodí orgánům státní přístavní inspekce a dát je k dispozici veřejnosti.
- (21) Uznané subjekty by si měly navzájem vyměňovat všechny užitečné informace o stavu lodí, které mění třídu, a zapojit stát vlajky, pokud je to nutné, s cílem zabránit lodím změnit třídu za účelem vyhnouti se provedení nezbytných oprav.
- (22) Ochrana práv k duševnímu vlastnictví loděnic, dodavatelů vybavení a majitelů lodí by neměla bránit běžným obchodním transakcím a smluvně dohodnutým službám mezi těmito stranami.
- (23) Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) zřízená nařízením (ES) č. 1406/2002⁽¹⁾ by měla poskytovat nezbytnou podporu pro zajištění uplatňování tohoto nařízení
- (24) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení opatření pro subjekty pověřené inspekcemi lodí, jejich prohlídkami a vydáváním lodních osvědčení a působící ve Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.
- (25) Opatření, jimiž se mají členské státy řídit ve vztahu k subjektům pověřeným inspekcemi a prohlídkami lodí, jsou stanovena směrnici Evropského parlamentu a Rady .../.../ES ze dne ..., kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy⁽²⁾.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Tímto nařízením se stanoví opatření pro subjekty pověřené inspekcemi lodí, jejich prohlídkami a vydáváním lodních osvědčení v souladu s mezinárodními úmluvami o bezpečnosti na moři a o zabránění znečištění moří, a zároveň podporuje cíl volného pohybu služeb. To zahrnuje rozvoj a uplatňování bezpečnostních požadavků pro trup, strojní a elektrická zařízení a řídicí systémy lodí, na které se vztahují mezinárodní úmluvy.

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení se:

- a) „lodí“ rozumí plavidlo, na které se vztahují mezinárodní úmluvy;
- b) „mezinárodními úmluvami“ rozumějí Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (SOLAS 74) s výjimkou kapitoly XI-2 přílohy, Mezinárodní úmluva o nákladové značce ze dne 5. dubna 1966 a Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí ze dne 2. listopadu 1973 (MARPOL), včetně protokolů a změn těchto úmluv a souvisejících předpisů, které jsou závazné ve všech členských státech, v platném znění;
- c) „subjektem“ rozumí právnická osoba, její dceřiné společnosti a jiné jí ovládané subjekty, které společně nebo jednotlivě vykonávají úkony v oblasti působnosti tohoto nařízení;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1891/2006 (Úř. věst. L 304, 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L ...

- | | |
|--------------------------|---|
| d) „ovládáním“ | rozumí pro účely písmene c) práva, smlouvy nebo jiné právní nebo faktické prostředky, které jednotlivě nebo společně umožňují vykonávat rozhodující vliv na právní osobu nebo umožňují této osobě vykonávat úkoly v oblasti působnosti tohoto nařízení; |
| e) „uznaným subjektem“ | rozumí subjekt uznaný v souladu s tímto nařízením; |
| f) „oprávněním“ | rozumí akt, kterým členský stát uděluje oprávnění uznanému subjektu nebo na něj přenáší pravomoci; |
| g) „zákonným osvědčením“ | rozumí osvědčení vydané státem vlajky nebo jeho jménem v souladu s mezinárodními úmluvami; |
| h) „pravidly a postupy“ | rozumí požadavky uznaného subjektu týkající se projektování, konstrukce, vybavení, údržby a prohlídek lodí; |
| i) „osvědčením o třídě“ | rozumí doklad vydaný uznaným subjektem, který osvědčuje způsobilost loď k určitému použití nebo službě v souladu s pravidly a postupy stanovenými a zveřejněnými uvedeným uznaným subjektem; |
| j) „sídlem“ | rozumí statutární sídlo, ústřední správa nebo hlavní místo podnikání subjektu. |

Článek 3

1. Členské státy, které hodlají udělit oprávnění jakémukoli subjektu, který není doposud uznán, podají Komisi žádost o uznání spolu s úplnými informacemi a doklady o splnění minimálních kritérií stanovených v příloze tímto subjektem a o jeho závazku, že bude dodržovat čl. 8 odst. 4 a články 9, 10 a 11.

2. Komise spolu s danými členskými státy, které tuto žádost podávají, provede hodnocení subjektů, za které byla žádost o uznání podána, aby ověřila, že dané subjekty splňují požadavky uvedené v odstavci 1 a zavazují se je dodržovat.

3. Komise regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 odmítne uznat subjekty, které nesplňují požadavky uvedené v odstavci 1, nebo jejichž výkonnost se na základě kritérií stanovených v souladu s článkem 14 považuje za nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí.

Článek 4

1. Komise udělí uznání regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3.

2. Uznání se udělí pouze subjektům, jež splňují požadavky uvedené v článku 3.

3. Uznání se udělí příslušné právnické osobě, jež je mateřskou společností všech právnických osob, z nichž uznaný subjekt sestává. Uznání se vztahuje na všechny právnické osoby,

jež přispívají k zajištění toho, že tento uznaný subjekt zastřešuje jejich služby na celosvětové úrovni.

4. Komise může regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 omezit působnost uznání pro některé druhy lodí, loď určité velikosti, některé činnosti nebo jejich kombinace v souladu s prokázanou kapacitou a odbornou způsobilostí dotčeného subjektu. V takovém případě Komise uvede důvody omezení a podmínky, za nichž bude omezení zrušeno nebo může být rozšířeno. Omezení lze kdykoli přezkoumat.

5. Komise vypracuje a pravidelně aktualizuje seznam subjektů uznaných v souladu s tímto článkem. Seznam se zveřejňuje v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

V případě, že Komise má za to, že uznaný subjekt nesplňuje minimální kritéria stanovená v příloze I nebo své povinnosti vyplývající z tohoto nařízení nebo že se výrazně zhoršila výkonnost uznaného subjektu v oblasti bezpečnosti a zabránění znečištění, aniž by tato skutečnost představovala nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, bude od dotčeného uznaného subjektu vyžadovat, aby ve stanovených lhůtách provedl potřebná preventivní a nápravná opatření s cílem zabezpečit úplný soulad s uvedenými minimálními kritérii a povinnostmi, a zejména odstranit každou potenciální hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, nebo se jiným způsobem zabýval příčinami zhoršené výkonnosti.

Preventivní a nápravná opatření mohou zahrnovat předběžná ochranná opatření v případě bezprostřední potenciální hrozby pro bezpečnost nebo životní prostředí.

Komise však musí předem informovat všechny členské státy, které udělily dotčenému uznanému subjektu oprávnění, o opatřeních, k nimž hodlá přistoupit, aniž je dotčeno jejich okamžité uplatňování.

Článek 6

1. Kromě opatření přijatých podle článku 5 může Komise poradním postupem podle čl. 12 odst. 2 ukládat pokuty uznanému subjektu:

a) který závažným způsobem či opakovaně nespĺňuje minimální kritéria stanovená v příloze nebo své povinnosti podle čl. 8 odst. 4, nebo článků 9, 10 a 11 nebo jehož zhoršující se výkonnost odhalí vážné nedostatky v jeho struktuře, systémech, postupech nebo vnitřní kontrole;

nebo

b) který v průběhu hodnocení podle čl. 8 odst. 1 úmyslně poskytl Komisi nesprávné, neúplné nebo zavádějící informace nebo jiným způsobem mařil uvedené hodnocení.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, v případě, že uznaný subjekt neprovede preventivní a nápravné opatření vyžadované Komisí nebo jedná s neopodstatněným zpožděním, Komise může tomuto uznanému subjektu ukládat penále až do úplného provedení vyžadovaného opatření.

3. Pokuty a penále uvedené v odstavcích 1 a 2 musí být odrazující a přiměřené závažnosti případu a ekonomickým možnostem dotčeného subjektu, s přihlédnutím zejména k rozsahu ohrožení bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí.

Před uložením pokuty nebo penále musí dotčený uznaný subjekt a dotčené členské státy dostat příležitost k vyjádření.

Úhrnná částka pokut a penále nesmí přesáhnout 5 % celkového průměrného obratu, kterého uznaný subjekt dosáhl za předchozí tři hospodářské roky v souvislosti s činnostmi spadajícími do oblasti působnosti tohoto nařízení.

4. Soudní dvůr Evropských společenství má neomezenou pravomoc přezkoumávat rozhodnutí, kterými Komise uložila pokutu nebo penále. Uloženou pokutu nebo penále může zrušit, snížit nebo zvýšit.

Článek 7

1. Komise zruší uznání subjektu:

a) který opakovaně a závažným způsobem nespĺňuje minimální kritéria stanovená v příloze I nebo své povinnosti podle tohoto nařízení a tato skutečnost představuje nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí;

b) jehož opakované a závažné nedostatky v činnosti v oblasti bezpečnosti a zabránění znečišťování představují nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí;

c) který brání hodnocení Komise nebo je opakovaně mařil;

d) který nezaplatí pokuty nebo penále uvedené v čl. 6 odst. 1 a 2; nebo

e) který se snaží získat finanční krytí či úhradu jakýchkoli pokut, jež mu byly uloženy podle článku 6.

2. Rozhodnutí podle odst. 1 písm. a) a b) Komise učiní na základě všech dostupných informací včetně:

a) výsledků vlastního hodnocení dotčeného uznaného subjektu podle čl. 8 odst. 1;

b) zpráv předložených členskými státy podle článku 10 směrnice .../.../ES;

c) analýz nehod týkajících se lodí klasifikovaných uznanými subjekty;

d) každého opakovaného výskytu nedostatků uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. a);

e) rozsahu, v němž jsou dotčeny lodě určité třídy klasifikované uznaným subjektem; a

f) neúčinnosti opatření uvedených v čl. 6 odst. 2.

3. O zrušení uznání rozhoduje Komise z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 a poté, co dotčený subjekt dostane příležitost k vyjádření.

Článek 8

1. Komise spolu s členským státem, který podal žádost o uznání, hodnotí pravidelně a alespoň každé dva roky všechny uznané subjekty s cílem ověřit, zda splňují své povinnosti vyplývající z tohoto nařízení a minimální kritéria uvedená v příloze I. Toto hodnocení se musí týkat pouze těch činností uznaných subjektů, jež spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

2. Při výběru uznaných subjektů pro hodnocení věnuje Komise zvláštní pozornost výkonnosti daného uznaného subjektu v oblasti bezpečnosti a zabránění znečišťování, nehodovosti a zprávám vypracovaným členskými státy podle článku 10 směrnice .../.../ES.

3. Hodnocení může zahrnovat prohlídku regionálních poboček uznaného subjektu a namátkovou inspekci lodí v provozu i ve výrobě za účelem kontroly činnosti uznaného subjektu. V tom případě Komise případně uvědomí členský stát, v němž se regionální pobočka nachází. Komise poskytne členským státům zprávu o výsledcích hodnocení.

4. Každý uznaný subjekt každoročně sděluje výsledky posouzení svého systému řízení kvality výboru uvedenému v čl. 12 odst. 1.

Článek 9

1. Uzané subjekty zajistí Komisi přístup k informacím potřebným pro účely hodnocení uvedeného v čl. 8 odst. 1. Nesmějí se přitom dovolávat smluvních ustanovení, která by omezovala tento přístup.

2. Uzané subjekty zabezpečí, aby smlouvy s majiteli nebo provozovateli o vydání zákonných osvědčení nebo osvědčení o třídě pro určitou loď obsahovaly ustanovení, že tato osvědčení mohou být vydána jen v případě, že tyto strany zajistí inspektorům Komise přístup na palubu uvedené lodi pro účely čl. 8 odst. 1.

Článek 10

1. Uzané subjekty se vzájemně pravidelně konzultují, aby zachovaly rovnocennost a směřovaly k harmonizaci svých pravidel a postupů a jejich uplatňování. Vzájemně spolupracují s cílem dosáhnout jednotného výkladu mezinárodních úmluv, aniž jsou dotčeny pravomoci států vlajky. Uzané subjekty se ve vhodných případech dohodnou na technických a procedurálních podmínkách vzájemného uznávání osvědčení pro materiál, vybavení a součásti na základě rovnocenných norem, přičemž by jako vzor měly sloužit nejpřísnější a nejdůslednější normy.

V případě, že se ze závažných bezpečnostních důvodů nelze dohodnout na vzájemném uznávání, uznané subjekty tyto důvody jasně uvedou.

Pokud uznaný subjekt během inspekce či jinak zjistí, že určitý materiál, část vybavení nebo součást není v souladu se svým osvědčením, může tento subjekt odmítnout povolit umístění takového materiálu, části vybavení či součásti na loď. Dotyčný uznaný subjekt neprodleně uvědomí ostatní uznané subjekty a uvede důvody svého odmítnutí.

Pro účely klasifikace uznané subjekty uznávají osvědčení vztahující se na námořní zařízení se značkou shody v souladu se směrnicí Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení (*).

Předkládají Komisi a členským státům pravidelné zprávy o základním vývoji v oblasti norem a vzájemného uznávání osvědčení pro materiál, vybavení a součásti.

2. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do ... (*) zprávu, která bude vycházet z nezávislé studie a bude se týkat úrovně dosažené v harmonizaci pravidel a postupů a vzájemného uznávání osvědčení pro materiál, vybavení a součásti.

3. Uzané subjekty spolupracují se správními orgány státní přístavní inspekce, jedná-li se o jimi klasifikovanou loď určité třídy, zejména k usnadnění nápravy hlášených nedostatků nebo jiných nesrovnalostí.

4. Uzané subjekty poskytují správním orgánům všech členských států, které udělily jakékoli oprávnění podle článku 3 směrnice .../.../ES, a Komisi všechny příslušné informace o jimi klasifikovaných lodích, o převodech, změnách, pozastaveních a odejmutích třídy, bez ohledu na stát vlajky.

Informace o převodech, změnách, pozastaveních a odejmutích třídy, včetně informací o všech případech zpožděných prohlídek a nesplněných doporučení a podmínek klasifikační třídy, a o provozních podmínkách nebo provozních omezeních uložených jimi klasifikovaným lodím, bez ohledu na stát vlajky, jsou sdělovány rovněž v elektronické podobě rovněž do společné databáze informací o inspekcích, kterou členské státy využívají při provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady .../.../ES, současně s jejich zaznamenáním do vlastních systémů uznaných subjektů a v žádném případě ne později než 72 hodin po události, na základě které vznikla povinnost oznámit tyto informace. Tyto informace se s výjimkou doporučení a podmínek klasifikační třídy, které mají být splněny teprve v budoucnu, zveřejňují na internetových stránkách těchto uznaných subjektů.

5. Uzané subjekty nevydají zákonné osvědčení lodi, bez ohledu na stát vlajky, které byla snížena nebo změněna třída z bezpečnostních důvodů, dokud neposkytnou příslušnému správnímu orgánu státu vlajky možnost vyjádřit se v přiměřené lhůtě, zda je nezbytná úplná inspekce.

6. V případech převodu lodi z jednoho uznaného subjektu na jiný uznaný subjekt poskytne postupující subjekt bez zbytečného prodlení přijímajícímu subjektu úplnou dokumentaci o uvedené lodi, a zejména jej bude informovat o:

- a) jakýchkoli případech zpožděných prohlídek,
- b) jakýchkoli případech nesplněných doporučení a podmínek klasifikační třídy,

(*) Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

(*) Pět let od vstupu tohoto nařízení v platnost.

- c) provozních podmínkách uložených dané lodi; a
- d) provozních omezeních uložených dané lodi.

Nová osvědčení může přijímající subjekt vydat lodi teprve poté, co všechny zpožděné prohlídky a neprovedená doporučení nebo podmínky klasifikační třídy, které byly vůči dané lodi vydány, byly provedeny a splněny v souladu s údaji postupujícího subjektu.

Před vydáním osvědčení musí přijímající subjekt informovat postupující subjekt o datu vydání osvědčení a potvrdit toto datum, místo a opatření přijatá za účelem provedení zpožděné prohlídky a splnění neprovedeného doporučení a nebo podmínky klasifikační třídy.

Uznané subjekty stanoví a uplatňují vhodné společné požadavky pro případy převodu třídy, ve kterých jsou potřebná zvláštní preventivní opatření. Tyto případy zahrnují minimálně převod třídy lodí starých patnáct let a více a převod ze subjektu, který není uznán, na uznáný subjekt.

Uznané subjekty vzájemně spolupracují při řádném uplatňování tohoto odstavce.

Článek 11

1. Uznané subjekty do ... (*) zřídí a udržují nezávislý útvar pro hodnocení a osvědčování kvality podle příslušných mezinárodních norem kvality, do něhož se mohou zapojit v poradní funkci příslušná profesní sdružení působící v loďařském průmyslu.
2. Úkoly útvaru pro hodnocení a osvědčování kvality jsou:
 - a) pravidelné hodnocení systémů řízení kvality uznaných subjektů, v souladu s kritérii norem kvality ISO 9001;
 - b) osvědčování systémů řízení kvality uznaných subjektů, včetně subjektů, u nichž byla podána žádost o uznání podle článku 3;
 - c) poskytování výkladu mezinárodně uznávaných norem řízení kvality, zejména s cílem zohlednit zvláštní povahu a uznaných subjektů a jejich povinností a
 - d) vypracovávání individuálních a kolektivních doporučení ke zlepšování postupů a mechanismů vnitřní kontroly uznaných subjektů.
3. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality musí mít pravomoci nezbytné k tomu, aby mohl vykonávat činnost nezávisle na uznaných subjektech, a musí mít k dispozici prostředky nezbytné k tomu, aby vykonával své povinnosti účinně a v souladu s nejpřísnějšími odbornými normami. Útvar pro

(*) 24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost.

hodnocení a osvědčování kvality stanoví své pracovní postupy a jednací řád.

4. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality přijímá roční pracovní plány.
5. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality si může vyžádat pomoc od jiných externích subjektů hodnocení kvality.
6. Útvar pro hodnocení a osvědčování kvality poskytuje zúčastněným stranám včetně států vlajky a Komise všechny informace o svém ročním pracovním plánu, jakož i o svých zjištěních a doporučeních, zejména v souvislosti se situacemi, ve kterých mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti.
7. Komise pravidelně hodnotí činnost útvaru pro hodnocení a osvědčování kvality.
8. Komise podává členským státům zprávy o výsledcích a o opatřeních vyplývajících z hodnocení.

Článek 12

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením (ES) č. 2099/2002⁽¹⁾.
 2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
 3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
- Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.
4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 13

1. Toto nařízení může být změněno, aniž by se rozšířila jeho oblast působnosti, za účelem: aktualizace minimálních kritérií stanovených v příloze I, s ohledem zejména na související rozhodnutí IMO.

Uvedená opatření, jež mají za účel je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 4.

(1) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 93/2007 (Úř. věst. L 22, 31.1.2007, s. 12).

2. Změny mezinárodních úmluv uvedených v čl. 2 písm. b) tohoto nařízení mohou být vyjmuty z oblasti působnosti tohoto nařízení na základě článku 5 nařízení (ES) č. 2099/2002.

Článek 14

1. Komise přijme a zveřejní:

- a) kritéria měření účinnosti pravidel a postupů jakož i výkonnosti uznaného subjektu z hlediska bezpečnosti jím klasifikovaných lodí a zabránění znečištění způsobovanému těmito loděmi s přihlédnutím zejména k údajům poskytnutým systémem Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci nebo jinými systémy; a
- b) kritéria pro určení, zda se má tato výkonnost považovat za nepřijatelnou hrozbu pro bezpečnost nebo životní prostředí, jež mohou zohlednit zvláštní okolnosti ovlivňující menší nebo vysoce specializované subjekty.

Uvedená opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 4.

2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, týkající se provádění článku 6 a případně článku 7 se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 2.

3. Aniž je dotčeno bezprostřední použití minimálních kritérií uvedených v příloze I, Komise může regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 přijmout pravidla pro jejich výklad a může zvážit stanovení cílů pro všeobecná minimální kritéria uvedená v bodě 3 části A přílohy I

Článek 15

1. Subjektům, které byly v době vstupu tohoto nařízení v platnost uznány v souladu se směrnicí 94/57/ES, se toto uznání ponechává s výhradou ustanovení odstavce 2.

2. Aniž jsou dotčeny články 5 a 7, Komise na základě čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení do ... (*) přezkoumá všechna omezená uznání udělená podle směrnice 94/57/ES s cílem rozhodnout regulativním postupem podle čl. 12 odst. 3 o tom, zda by se omezení měla nahradit novými nebo by měla být zrušena. Omezení se uplatňují až do přijetí rozhodnutí Komisí.

Článek 16

V průběhu hodnocení podle čl. 8 odst. 1 Komise ověří, zda je držitel uznání oprávněnou právníčkou osobou v rámci subjektu, na něž se vztahují ustanovení tohoto nařízení. Pokud tomu tak není, Komise rozhodne o změně příslušného uznání.

Pokud Komise uznání změní, přizpůsobí členské státy své dohody s uznanými subjekty s cílem zohlednit tuto změnu.

Článek 17

Komise každé dva roky informuje Evropský parlament a Radu o uplatňování tohoto nařízení.

Článek 18

Odkazy na směrnici 94/57/ES v právu Společenství i ve vnitrostátním právu se v případě potřeby považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze II.

Článek 19

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ...dne

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

(*) Dvanáct měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA PRO SUBJEKTY

(podle článku 3)

A. VŠEOBECNÁ MINIMÁLNÍ KRITÉRIA

1. Uznáný subjekt musí mít právní subjektivitu ve státě svého sídla. Jeho účty osvědčují nezávislí auditoři.
2. Uznané subjekty musí být schopné doložit rozsáhlé zkušenosti při posuzování projektů a stavby obchodních lodí.
3. Uznáný subjekt musí mít stále kvalifikovaný personál, který plní řídicí, technické, podpůrné a výzkumné funkce, které odpovídají počtu lodí, které klasifikuje, jejich skladbě a míře zapojení subjektu do stavby a přestavby lodí. Subjekt musí být schopen kdykoli podle potřeby přidělovat každému pracovišti prostředky a pracovníky, kteří odpovídají úlohám, které se mají vykonat v souladu se všeobecnými minimálními kritérii podle bodů 6 a 7 a se zvláštními minimálními kritérii v části B.
4. Uznáný subjekt musí mít a používat soubor vlastních ucelených pravidel a postupů nebo prokázat schopnost tato pravidla a postupy přijmout, pokud jde o projektování, konstrukci a pravidelné prohlídky obchodních lodí, jejichž kvalita odpovídá kvalitě mezinárodně uznávaných norem. Tato pravidla a postupy musí být zveřejněny, průběžně aktualizovány a zdokonalovány v rámci programů výzkumu a vývoje.
5. Uznáný subjekt musí každoročně zveřejnit svůj registr lodí nebo jej udržuje v elektronické databázi přístupné veřejnosti.
6. Uznáný subjekt nesmí být ovládán majiteli nebo staviteli lodí nebo jinými subjekty obchodně zapojenými do výroby, vybavování, oprav nebo provozu lodí. Uznáný subjekt není svými příjmy podstatným způsobem závislý na jednom obchodním podniku. Uznáný subjekt nevykonává klasifikační činnost nebo činnosti vyplývající ze zákona, je-li totožný nebo má obchodní, osobní nebo rodinné vazby s majitelem nebo provozovatelem lodě. Tato neslučitelnost se vztahuje také na inspektory zaměstnané uznaným subjektem.
7. Uznáný subjekt musí vykonávat svou činnost v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze rezoluce IMO A.789 (19) o specifikacích pro kontrolní a certifikační činnosti uznaných subjektů jednajících jménem správního orgánu, pokud se vztahují na záležitosti spadající do působnosti tohoto nařízení.

B. ZVLÁŠTNÍ MINIMÁLNÍ KRITÉRIA

1. Uznáný subjekt musí být schopen zajistit celosvětové pokrytí vlastními výhradními inspektory nebo ve výjimečných a řádně odůvodněných případech prostřednictvím výhradních inspektorů jiných uznaných subjektů.
2. Uznáný subjekt se řídí etickým kodexem.
3. Uznáný subjekt musí být řízen a spravován tak, aby byla zajištěna důvěrnost informací požadovaných správním orgánem.
4. Uznáný subjekt musí poskytovat podstatné informace správnímu orgánu, Komisi a zúčastněným stranám.
5. Uznáný subjekt, jeho inspektoři a technický personál musí vykonávat své činnosti, aniž by byla jakkoli porušována práva duševního vlastnictví loděnic, dodavatelů vybavení a majitelů lodí, včetně patentů, licencí, know-how a jakýchkoli dalších znalostí, na jejichž užívání se vztahuje právní ochrana na úrovni Společenství nebo jednotlivých států; ani uznáný subjekt, ani inspektoři a technický personál, které uznáný subjekt zaměstnává, nesmí v žádném případě, a aniž jsou dotčeny hodnotící pravomoci členských států a Komise, zejména podle článku 9, předávat nebo vyzrazovat údaje významné z obchodního hlediska, které získají při inspekcích, ověřování a dozoru nad stavbou lodí a jejich opravami.
6. Vedení uznaného subjektu vymezuje a dokládá svou politiku, cíle a závazky směřující k co nejvyšší kvalitě a zajišťuje, aby tato politika byla pochopena, prováděna a dodržována na všech úrovních uznaného subjektu. Politika uznaného subjektu musí vycházet z cílů a ukazatelů bezpečnosti a zabránění znečištění.

7. Uznáný subjekt musí zajistit, že:
 - a) jsou jeho pravidla a postupy vytvářeny a udržovány systematickým způsobem;
 - b) jeho pravidla a postupy jsou dodržovány a je zaveden vnitřní systém měření kvality služeb ve vztahu k těmto pravidlům a postupům;
 - c) jsou dodrženy zákonné požadavky na činnost, ke které je uznáný subjekt oprávněn, a zaveden vnitřní systém měření kvality služeb ve vztahu k mezinárodním úmluvám;
 - d) jsou vymezeny a doloženy pravomoci a vzájemné vztahy zaměstnanců, jejichž práce má vliv na kvalitu služeb uznaného subjektu;
 - e) všechny práce se provádějí za kontrolovaných podmínek;
 - f) existuje systém dohledu, který sleduje činnost a práci prováděnou inspektory a technickým a administrativním personálem zaměstnávaným uznaným subjektem;
 - g) inspektoři mají rozsáhlé znalosti o typu lodě, na které vykonávají svou práci týkající se prováděné prohlídky, a o příslušných požadavcích;
 - h) existuje systém zajištění kvalifikace inspektorů a nepřetržité aktualizace jejich znalostí;
 - i) jsou uchovávány záznamy, které prokazují dosažení požadovaných norem v oblastech, ve kterých jsou poskytovány služby, jakož i účinné fungování systému kvality;
 - j) na všech místech je zaveden komplexní systém plánovaných a zaznamenaných vnitřních auditů všech činností ovlivňujících kvalitu;
 - k) jsou prováděny zákonem uložené prohlídky a inspekce vyžadované harmonizovaným systémem prohlídek a vydávání osvědčení, ke kterým je uznáný subjekt oprávněn, podle předpisů uvedených v příloze a v dodatku k rezoluci IMO A.948(23) o pokynech pro prohlídky v rámci harmonizovaného systému prohlídek a vydávání osvědčení;
 - l) jsou vymezeny jasné a přímé hranice působnosti a řízení mezi ústředními a regionálními kanceláři uznaného subjektu a mezi uznanými subjekty a jejich inspektory.
8. Uznáný subjekt musí vyvíjet, zavést a udržovat účinný vnitřní systém kvality založený na příslušných částech mezinárodně uznávaných norem kvality, a to v souladu s normou EN ISO/IEC 17020:2004 (inspekční subjekty) a normou EN ISO 9001:2000 (systémy řízení kvality, požadavky), jak je vykládá a osvědčuje útvar pro hodnocení a osvědčování kvality uvedený v čl. 11 odst. 1.
9. Pravidla a postupy uznaného subjektu se musí uplatňovat tak, že subjekt může na základě vlastních přímých poznatků a vlastního úsudku kdykoli prostřednictvím osvědčení o třídě, na základě kterých lze vydat zákonné osvědčení, vyhotovit spolehlivé a objektivní prohlášení o bezpečnosti dotyčných lodí.
10. Uznáný subjekt musí mít nezbytné prostředky k hodnocení – s využitím kvalifikovaného personálu a v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze rezoluce IMO A.913(22) o hlavních směrech provádění Mezinárodního předpisu pro bezpečné řízení provozu (ISM) správními orgány – uplatňování a udržování systému řízení bezpečnosti jak na pobřeží, tak na palubě lodí, který má být uveden v osvědčení.
11. Uznáný subjekt musí umožnit zástupcům správního orgánu a dalších dotčených stran účast na vývoji svých pravidel a postupů.

PŘÍLOHA II

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 94/57/EC	Směrnice .../.../ES	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1	Článek 1
Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm. a)	Čl. 2 písm.a)
Čl. 2 písm. b)	Čl. 2 písm. b)	–
Čl. 2 písm. c)	Čl. 2 písm. c)	–
Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. d)	Čl. 2 písm. b)
Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. e)	Čl. 2 písm. c)
–	Čl. 2 písm. f)	Čl. 2 písm. d)
Čl. 2 písm. f)	Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. e)
Čl. 2 písm. g)	Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. f)
Čl. 2 písm. h)	Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. g)
Čl. 2 písm. i)	Čl. 2 písm. k)	Čl. 2 písm. i)
–	Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. h)
Čl. 2 písm. j)	Čl. 2 písm. l)	–
Čl. 2 písm. k)	–	Čl. 2 písm. j)
Článek 3	Článek 3	
Čl. 4 odst. 1 první věta	–	Čl. 3 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 druhá věta	–	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 odst. 1 třetí věta	–	–
Čl. 4 odst. 1 čtvrtá věta	–	Čl. 4 odst. 1
–	–	Čl. 3 odst. 3
–	–	Čl. 4 odst. 2 až 4
–	–	Článek 5
–	–	Článek 6
–	–	Článek 7
Čl. 5 odst. 1	Čl. 4 odst. 1	–
Čl. 5 odst. 3	Čl. 4 odst. 2	–
Čl. 6 odst. 1, 2, 3 a 4	Čl. 5 odst. 1 až 4	–
Čl. 6 odst. 5	–	–

Směrnice 94/57/EC	Směrnice .../.../ES	Toto nařízení
Článek 7	Článek 6	Článek 12
Čl. 8 odst. 1 první odrážka	Čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. a)	–
Čl. 8 odst. 1 druhá odrážka	–	Čl. 13 odst. 1
Čl. 8 odst. 1 třetí odrážka	Čl. 7 odst. 1 první pododstavec písm. b)	–
–	Čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 2	Čl. 7 odst. 2	–
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec	–	Čl. 13 odst. 2
Čl. 9 odst. 1	–	–
Čl. 9 odst. 2	–	–
Čl. 10 odst. 1 návětí	Článek 8	–
Čl. 10 odst. 1 písm. a) až c), odst. 2 až 4	–	–
Čl. 11 odst. 1 a 2	Čl. 9 odst. 1 a 2	–
Čl. 11 odst. 3 a 4	–	Čl. 8 odst. 1 a 2
Článek 12	Článek 10	–
Článek 13	–	–
Článek 14	Článek 11 odst. 1 a 2	–
–	Čl. 11 odst. 3	–
–	Článek 12	–
–	–	Článek 9
Čl. 15 odst. 1	–	–
–	–	Čl. 10 odst. 1 a 2
Čl. 15 odst. 2	–	Čl. 10 odst. 3
Čl. 15 odst. 3	–	Čl. 10 odst. 4
Čl. 15 odst. 4	–	Čl. 10 odst. 5
Čl. 15 odst. 5	–	Čl. 10 odst. 6 první, druhý, třetí a pododstavec
–	–	Čl. 10 odst. 6 čtvrtý pododstavec
Článek 16	Článek 13	–
Článek 17	Článek 16	–
–	Článek 14	–
–	Článek 15	–

Směrnice 94/57/EC	Směrnice .../.../ES	Toto nařízení
–	–	Článek 11
–	–	Článek 14
–	–	Článek 15
–	–	Článek 16
–	–	Článek 17
–	–	Článek 18
–	–	Článek 19
Příloha	–	Příloha I
–	Příloha I	–
–	Příloha II	Příloha II

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

V rámci postupu spolurozhodování (článek 251 Smlouvy o ES) Rada dosáhla dne 30. listopadu 2007 politické dohody o dvou samostatných právních nástrojích vycházejících z příslušného návrhu Komise⁽¹⁾: návrhu směrnice, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (přepřacované znění) a nařízení o společných pravidlech a normách pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí (přepřacované znění). Tento dokument se týká části návrhu Komise, která tvoří přepřacované znění nařízení.⁽²⁾

Po právní a jazykové revizi Rada přijala svůj společný postoj dne 6. června 2008.

Při vypracování svého postoje Rada přihlédla ke stanoviskům Evropského hospodářského a sociálního výboru⁽³⁾ a Výboru regionů⁽⁴⁾. Podle daného postoje Rady byly v příslušném znění, ať již tvořilo součást směrnice nebo nařízení, uvedeny nebo zohledněny mnohé změny Evropského parlamentu přijaté v prvním čtení dne 25. dubna 2007⁽⁵⁾.

Cílem návrhu je přepřacování postupně přijímaných změn směrnice 94/57/ES, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a vydáváním lodních osvědčení, takzvané „uznané subjekty“. Dále se některá ustanovení stávající směrnice mění za účelem zjednodušení či harmonizace nebo za účelem posílení stávajících předpisů, například prostřednictvím zesílení kontrol uznaných subjektů a reformy systému sankcí ukládaných subjektům, jež nespĺňují minimální kritéria pro uznání.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

a) Podoba právního aktu

Hlavní otázkou během projednávání v orgánech Rady byla podoba právního aktu navrženého Komisí. Některá ustanovení navrhované směrnice je třeba chápat tak, že buď ukládají povinnosti přímo, nebo přenášejí na Komisi pravomoc tyto povinnosti ukládat jednotlivcům, v tomto případě uznaným subjektům. Tento názor potvrdila právní služba Rady ve svém stanovisku ze dne 8. října 2007 (dokument 13616/07), v němž doporučuje přijmout akt v podobě nařízení nebo případně přepřacovat příslušná ustanovení či rozdělit akt na směrnici a nařízení.

V politické dohodě Rada souhlasila s rozdělením znění do dvou samostatných nástrojů – směrnice a nařízení. Do směrnice byla zařazena ustanovení, která jsou určena členským státům a týkají se jejich vztahu k uznaným subjektům, zatímco nařízení obsahuje všechna ustanovení týkající se uznávání na úrovni Společenství, tj. udělení a odejmutí uznání ze strany Komise, povinnosti a kritéria, jež musí splňovat subjekty, aby mohly být Společenstvím uznány, jakož i případné sankce vůči uznaným subjektům, které tyto podmínky a kritéria nedodržují.

b) Hlavní otázky týkající se nařízení

Kromě rozhodnutí zařadit všechna ustanovení týkající se uznávání subjektů pověřených inspekcemi a prohlídkami lodí ze strany Společenství do nového nařízení považuje Rada za vhodné tato ustanovení pozměnit z důvodů jasnosti nebo s ohledem na tyto otázky:

(1) Komise předložila dne 30. ledna 2006 návrh na přepřacování směrnice, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy (dokument 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

(2) Společný postoj Rady k návrhu směrnice je uveden v dokumentu 5724/08 a s ním související odůvodnění v dokumentu 5724/08 ADD 1.

(3) Dokument CESE 1177/2006 ze dne 13.9.2006 (Úř. věst. C 318 ze dne 23.12.2006, s. 195 – 201).

(4) Dokument CdR 43/2006 ze dne 15.6.2006 (Úř. věst. C 229 ze dne 22.9.2006, s. 38).

(5) Dokument 8724/04 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

1) *Oblast působnosti uznání a minimální kritéria pro uznání*

Rada, stejně jako Evropský parlament, považuje za důležité zdůraznit, že subjekt, jenž má být uznán, by bez ohledu na svou vlastní strukturu měl poskytovat služby na celém světě. Pro případ omezeného uznání společný postoj stanoví transparentnost, pokud jde o odůvodnění omezení a podmínky jeho změny. S cílem zabránit snížení významu minimálních kritérií pro uznání společný postoj předpokládá možnost stanovit prostřednictvím postupu projednání ve výborech pravidla pro výklad těchto kritérií a jejich cíle, zejména pokud jde o počet zaměstnanců těchto uznaných subjektů.

2) *Ukládání pokut uznaným subjektům*

Rada je toho názoru, že členské státy mají být prostřednictvím poradního postupu informovány o všech rozhodnutích, která Komise přijme za účelem uložení pokuty uznaným subjektům, které neplní své povinnosti podle tohoto nařízení.

3) *Harmonizace předpisů a postupů uznaných subjektů a vzájemné uznávání osvědčení, která vydávají*

Rada schvaluje návrh Komise, který má podpořit uznané subjekty, aby více sjednotily své předpisy a postupy a aby posoudily, ve kterých případech vzájemně uznají osvědčení týkající se materiálů, zařízení a součástí. Společný postoj však zahrnuje řadu ochranných ustanovení. Týkají se případů, v nichž se uznané subjekty mezi sebou nemohou dohodnout na vzájemném uznání osvědčení, nebo případů, v nichž se prokáže, že materiál, část zařízení nebo některá součást nejsou s osvědčením v souladu.

V souladu se stanoviskem Evropského parlamentu se Komise vyzývá, aby předložila zprávu o dosažené úrovni průběhu harmonizace předpisů a postupů uznaných subjektů a o vzájemném uznávání osvědčení, která vydávají.

4) *Hodnocení a osvědčování systémů uznaných subjektů pro řízení jakosti*

Rada plně souhlasí s obecným rámcem návrhu Komise, aby uznané subjekty zřídily útvar odpovědný za hodnocení a osvědčování svých systémů řízení jakosti. Převážně v souladu se změnou Evropského parlamentu Rada ve společném postoji zdůrazňuje, že by to mělo probíhat podle platných mezinárodních norem jakosti a na doporučení příslušných profesních sdružení z oblasti lodního průmyslu.

Cílem dalších úprav Rady, pokud jde o ustanovení týkající se systému hodnocení a osvědčování jakosti, je zejména zjednodušení úkolů tohoto útvaru a upřesnění, že musí mít nezbytnou pravomoc a způsobilost k tomu, aby mohl působit nezávisle na uznaných subjektech.

5) *Zavedení regulativního postupu s kontrolou*

V souladu s pozměněným rozhodnutím o projednávání ve výborech ⁽¹⁾ Rada ve společném postoji stanoví regulativní postup s kontrolou určený ke změně nařízení podle změn mezinárodních úmluv, protokolů, kodexů a usnesení, k aktualizaci minimálních kritérií pro uznání a přijetí kritérií pro hodnocení účinnosti předpisů a postupů, jakož i výsledků uznaných subjektů, pokud jde o bezpečnost a předcházení znečištění.

III. ZMĚNY

Společný postoj zahrnuje celou řadu změn přijatých Evropským parlamentem v prvním čtení, a to doslovně, zčásti nebo v zásadě: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 a 74. Příslušná ustanovení jsou často v souladu se změnami, ale nejsou totožná vzhledem k tomu, že bylo nutné upravit znění v důsledku rozdělení původního návrhu do dvou samostatných nástrojů.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ve znění rozhodnutí Rady 2006/512/ES ze dne 17. července 2006 (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11.)

Ostatní změny nemohly být přijaty, protože podle názoru Rady nejsou v souladu s postupy uznávání ze strany Společenství (změna 14), nejsou zcela jasné nebo se zdají být nadbytečné (změny 19, 23, 57 a 67) nebo nejsou v souladu s přístupem Rady, který se týká zřízení útvaru odpovědného za hodnocení a osvědčování systémů uznaných subjektů pro řízení jakosti (změny 63, 65 a zčásti 74).

IV. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že její společný postoj je vhodným způsobem, jak stanovit opatření týkající se uznávání subjektů pověřených inspekcemi a prohlídkami lodí na úrovni Společenství, prostřednictvím přijetí nařízení, které doplňuje směrnice, jež stanoví opatření, která mají členské státy přijmout, pokud jde o jejich vztah k těmto subjektům.

Znění společného postoje zohledňuje celou řadu změn Evropského parlamentu. Rada se zájmem očekává účast na konstruktivních jednáních s Evropským parlamentem, jejichž cílem je dosáhnout co nejdříve dohody.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 19/2008

přijatý Radou dne 6. června 2008

s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2008 ze dne ...
o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 190 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

v souvislosti s terorismem, a v tomto smyslu lze pokyny IMO považovat za *lex specialis*.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

(5) Toto nařízení přebírá části pokynů IMO a činí je závaznými. Proto je třeba v dotýčných ustanoveních pokynů IMO zejména vykládat slova „měl by být“ jako „je/musí“.

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

(6) Ustanovení Athénské úmluvy (příloha I) a pokynů IMO (příloha II) by měla být obdobně chápána v kontextu právních předpisů Společenství.

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

(7) Zálžitosti upravené články 17 a 17a Athénské úmluvy spadají do výlučné pravomoci Evropského společenství, pokud se tyto články dotýkají pravidel stanovených nařízením Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech ⁽⁴⁾. V tomto rozsahu se uvedená dvě ustanovení stanou po přistoupení Evropského společenství k Athénské úmluvě součástí právního řádu Společenství.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V rámci společné dopravní politiky je třeba přijmout další opatření, aby se zvýšila bezpečnost námořní dopravy. Uvedená opatření zahrnují předpisy o odpovědnosti za škodu způsobenou cestujícím, protože je důležité zajistit vhodnou úroveň náhrady škody cestujícím, kteří se stali obětmi nehody v námořní dopravě.

(8) Pro účely tohoto nařízení by slova „nebo je registrována v členském státě“ měla být vykládána v tom smyslu, že stát vlajky v rámci koncepce dočasného zrušení registrace v případě pronájmu lodě bez posádky („bareboat charter-out“) musí být buď členským státem, nebo smluvní stranou Athénské úmluvy. Členské státy a Komise by měly podniknout nezbytné kroky za účelem vyzvání IMO k vypracování pokynů týkajících se zásad dočasného zrušení registrace v případě pronájmu lodě bez posádky („bareboat charter-out“).

(2) Protokol z roku 2002 k Athénské úmluvě o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 byl přijat dne 1. listopadu 2002 pod záštitou Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“). Společenství a jeho členské státy se v současné době rozhodují o přistoupení k tomuto protokolu nebo o jeho ratifikaci.

(9) Pro účely tohoto nařízení by se „vybavením umožňujícím pohyb“ neměla rozumět zavazadla ani vozidla ve smyslu článku 8 Athénské úmluvy.

(3) Athénská úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002 (dále jen „Athénská úmluva“) se vztahuje pouze na mezinárodní dopravu. Na vnitřním trhu služeb námořní dopravy byl zrušen rozdíl mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou, a proto je vhodné zavést v rámci Společenství stejnou úroveň a povahu odpovědnosti ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě.

(10) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽⁵⁾.

(4) Právní výbor IMO přijal dne 19. října 2006 výhradu a pokyny pro provádění Athénské úmluvy (dále jen „pokyny IMO“), aby tak řešil některé otázky v rámci Athénské úmluvy, zejména pokud jde o škody

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. dubna 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008, a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 12, 16.1.2001, s. 1. Nařízením naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (11) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změně tohoto nařízení za účelem začlenění pozdějších změn mezinárodní úmluvy a souvisejících protokolů, kodexů a rezolucí. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (12) Při přípravě a vypracování zprávy o pokroku při uplatňování nových pravidel by měla být Komisi nápomocna Evropská agentura pro námořní bezpečnost, zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002 ⁽¹⁾.
- (13) Za účelem splnění svých povinností vyplývajících z tohoto nařízení mohou členské státy zvážit ratifikaci Mezinárodní úmluvy o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976, ve znění protokolu z roku 1996, a využít možnosti stanovené v čl. 15 odst. 3a uvedené úmluvy k úpravě systému omezení odpovědnosti ve vztahu k cestujícím prostřednictvím zvláštních ustanovení tohoto nařízení.
- (14) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vytvoření jednotného souboru předpisů upravujících práva dopravců a cestujících po moři v případě nehod, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodů nutnosti zajistit stejná omezení odpovědnosti v případě nehod ve všech členských státech lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Tímto nařízením se stanoví režim Společenství týkající se odpovědnosti a pojištění za přepravu osob po moři podle příslušných ustanovení:

- a) Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002 (dále jen „Athénská úmluva“), obsaženém v příloze I, a

⁽¹⁾ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1891/2006 (Úř. věst. L 394, 30.12.2006, s. 1).

- b) výhrady a pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy přijatých právním výborem IMO dne 19. října 2006 (dále jen „pokyny IMO“), obsažených v příloze II.

Dále toto nařízení rozšiřuje působnost těchto ustanovení na přepravu cestujících po moři uvnitř jednoho členského státu na palubě lodí třídy A v souladu s článkem 4 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ⁽²⁾ a stanoví určité dodatečné požadavky.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na jakoukoli mezinárodní přepravu ve smyslu čl. 1 bodu 9 Athénské úmluvy a na přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu na palubě lodí třídy A v souladu s článkem 4 směrnice 98/18/ES, pokud

- a) loď pluje pod vlajkou členského státu nebo je registrována v členském státě; nebo
- b) byla smlouva o přepravě uzavřena v členském státě; nebo
- c) se místo odjezdu nebo místo určení uvedené ve smlouvě o přepravě nachází v členském státě.

Členské státy mohou uplatňovat toto nařízení na veškerou přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu.

Článek 3

Odpovědnost a pojištění

1. Odpovědnost za škodu způsobenou cestujícím, jejich zavazadlům a jejich vozidlům a pravidla pojištění nebo jiné finanční záruky se řídí tímto nařízením, články 1 a 1a, čl. 2 odst. 2, články 3 až 16 a články 18, 20 a 21 Athénské úmluvy uvedené v příloze I a ustanoveními pokynů IMO uvedenými v příloze II.

2. Pokyny IMO obsažené v příloze II jsou závazné.

Článek 4

Odškodnění v souvislosti s vybavením umožňujícím pohyb nebo jiným zvláštním vybavením

V případě ztráty nebo poškození vybavení umožňujícího pohyb nebo jiného zvláštního vybavení, které využívá cestující se sníženou pohyblivostí, se odpovědnost dopravce řídí čl. 3 odst. 3 Athénské úmluvy. Náhrada odpovídá reprodukční hodnotě daného vybavení nebo případně nákladům na opravu.

⁽²⁾ Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/75/ES (Úř. věst. L 190, 30.7.2003, s. 6).

Článek 5

Celkové omezení odpovědnosti

Toto nařízení nemění práva ani povinnosti dopravce nebo provádějího dopravce podle vnitrostátních právních předpisů, kterými se provádí Mezinárodní úmluva o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976, ve znění protokolu z roku 1996, včetně jakýchkoliv budoucích změn uvedené úmluvy.

Pokud jde o nároky na odškodnění v případě smrti nebo zranění cestujícího v důsledku některého z rizik uvedených v bodě 2.2 pokynů IMO, může dopravce a provádějího dopravce omezit svou odpovědnost v souladu s předpisy uvedenými v prvním pododstavci, nepřekročí-li omezení odpovědnosti vypočtené podle uvedených předpisů v každém jednotlivém případě částku 340 milionů ZPČ (zvláštních práv čerpání) na nehodu nebo 250 000 ZPČ na cestujícího, podle toho, která částka je nižší.

Článek 6

Záloha

Způsobí-li nehoda lodi na území členského státu nebo na palubě lodi plující pod vlajkou členského státu nebo případně lodi registrované v členském státě smrt nebo zranění cestujícího, provede dopravce, jenž skutečně prováděl přepravu, během které došlo k nehodě lodi, zálohu ve výši dostačující k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a přiměřené k utrpěné újmě ve lhůtě patnácti dnů od určení osoby s nárokem na náhradu škody. V případě smrti cestujícího činí výše této zálohy nejméně 21 000 EUR.

Toto ustanovení se použije i v případě, že je dopravce usazen ve Společenství.

Záloha nepředstavuje uznání odpovědnosti a může být započtena vůči jakékoli další částce vyplacené na základě tohoto nařízení, je však nevratná, s výjimkou případů stanovených v čl. 3 odst. 1 nebo článku 6 Athénské úmluvy nebo v dodatku A k pokynům IMO nebo v případě, že osoba, která obdržela zálohu, nebyla osobou s nárokem na náhradu škody.

Článek 7

Informace pro cestující

Doprovodce nebo provádějího dopravce zajistí, aby byly cestujícím nejpozději při odjezdu poskytnuty náležitě a srozumitelně infor-

mace o jejich právech podle toho nařízení. V rozsahu, v němž povinnost poskytovat informace podle tohoto článku splnil dopravce, není provádějího dopravce povinnen podávat hlášení, a naopak. Tyto informace se poskytují nejvhodnější formou.

Ke splnění této informační povinnosti může dopravce a provádějího dopravce používat souhrn ustanovení tohoto nařízení vypracovaný Komisí a zveřejněný.

Článek 8

Zpráva

Do tří let ode dne použitelnosti tohoto nařízení vypracuje Komise zprávu o uplatňování tohoto nařízení, která mimo jiné vezme v úvahu hospodářský vývoj a vývoj na mezinárodních fórech.

Článek 9

Postup

Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkají se začlenění změn do omezení stanovených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 Athénské úmluvy s cílem zohlednit rozhodnutí přijatá podle článku 23 Athénské úmluvy a odpovídajících aktualizací přílohy I, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 10 odst. 2.

Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení a týkají se začlenění změn do ustanovení pokynů IMO obsažených v příloze II, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 10 odst. 2.

Článek 10

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002 ⁽¹⁾.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízením naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 93/2007 (Úř. věst. L 22, 31.1.2007, s. 12).

Článek 11

Přechodné ustanovení

Pokud jde o přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu na lodích třídy A v souladu s článkem 4 směrnice 98/18/ES, mohou se členské státy rozhodnout odložit používání tohoto nařízení do čtyř let po dni jeho použitelnosti.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne vstupu Athénské úmluvy v platnost pro Společenství.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

—

PŘÍLOHA I

Ustanovení Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři významná pro účely uplatňování tohoto nařízení

(Konsolidované znění Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 a protokolu k této úmluvě z roku 2002)

Článek 1

Definice

Pro účely této úmluvy mají následující pojmy tento význam:

1. a) „dopravcem“ se rozumí osoba, která uzavřela smlouvu o přepravě nebo jejímž jménem je taková smlouva uzavřena, bez ohledu na to, zda přepravu skutečně provádí tato osoba nebo provádějící dopravce;
- b) „provádějícím dopravcem“ se rozumí osoba jiná než dopravce, která je vlastníkem, nájemcem nebo provozovatelem lodí a která skutečně provádí celou přepravu nebo její část; a
- c) „dopravcem, který skutečně provádí celou přepravu nebo její část,“ se rozumí provádějící dopravce nebo dopravce, pokud skutečně tuto přepravu provádí;
2. „smlouvou o přepravě“ se rozumí smlouva uzavřená dopravcem nebo jeho jménem, jejímž předmětem je přeprava osoby anebo osoby a jejich zavazadel;
3. „lodí“ se rozumí pouze námořní plavidlo, s výjimkou vznášedel na vzduchovém polštáři;
4. „cestujícím“ se rozumí osoba přepravovaná na lodi
 - a) podle smlouvy o přepravě; nebo
 - b) která se souhlasem dopravce doprovází vozidlo nebo živá zvířata, na které se vztahuje smlouva o přepravě zboží, jež se touto úmluvou neřídí;
5. „zavazadlem“ se rozumí jakýkoli předmět nebo vozidlo přepravované dopravcem podle smlouvy o přepravě, vyjma
 - a) předměty a vozidla přepravované podle smlouvy o nájmu lodí, konosamentu nebo jiné smlouvy, jejichž hlavním předmětem je přeprava zboží; a
 - b) živá zvířata;
6. „příručními zavazadly“ se rozumějí zavazadla, která má cestující ve své kajutě nebo jsou jinak v jeho držení či péči nebo pod jeho dohledem. S výjimkou použití bodu 8 tohoto článku a článku 8 zahrnují příruční zavazadla ta zavazadla, která má cestující ve svém vozidle nebo na něm;
7. „ztráta nebo poškození zavazadel“ zahrnuje finanční ztrátu v důsledku nedodání zavazadel cestujícímu v přiměřené době po příjezdu lodí, na níž byla zavazadla přepravována nebo měla být přepravována, ale nezahrnuje zpoždění způsobené pracovními spory;
8. „přeprava“ zahrnuje tato období:
 - a) vzhledem k cestujícímu a jeho příručním zavazadlům: dobu, během níž je cestující nebo jeho příruční zavazadla na palubě lodí, nebo dobu průběhu jeho nalodění nebo vylodění, a dobu, během níž je cestující a jeho příruční zavazadla přepravován po vodě z pevniny na loď a naopak, pokud jsou náklady na tuto přepravu zahrnuty do jízdného nebo pokud bylo plavidlo použito k tomuto účelu pomocné přepravy poskytnuto cestujícímu dopravcem. Vzhledem k cestujícímu však přeprava nezahrnuje dobu, během které se cestující nachází v přístavním terminálu nebo v přístavní stanici, na molu nebo v jakémkoli jiném přístavním zařízení;
 - b) vzhledem k příručním zavazadlům: také dobu, během které se cestující nachází v přístavním terminálu, v přístavní stanici, na molu nebo v jakémkoli jiném přístavním zařízení, jestliže tato zavazadla byla převzata dopravcem, osobou, která pro něj pracuje, nebo jeho zástupcem a nebyla předána zpět cestujícímu;
 - c) vzhledem k zavazadlům jiným než příručním: dobu od okamžiku jejich převzetí dopravcem, osobou, která pro něj pracuje, nebo jeho zástupcem na pobřeží nebo na palubě do okamžiku jejich zpětného předání dopravcem, osobou, která pro něj pracuje, nebo jeho zástupcem;
9. „mezinárodní přepravou“ se rozumí přeprava, při které se místo odjezdu a místo určení podle smlouvy o přepravě nacházejí ve dvou různých státech, nebo ve stejném státě, pokud se podle smlouvy o přepravě nebo plánované cestovní trasy přeprava uskutečňuje přes tranzitní přístav nacházející se v jiném státě;
10. „Organizací“ se rozumí Mezinárodní námořní organizace;
11. „generálním tajemníkem“ se rozumí generální tajemník Organizace.

Článek 1a

Příloha

Příloha této úmluvy je její nedílnou součástí.

Článek 2

Použití

1. [...] (*)
2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku se tato úmluva nepoužije, jestliže přeprava podléhá podle jiných mezinárodních úmluv o přepravě cestujících nebo zavazadel jinými způsoby přepravy režimu občanskoprávní odpovědnosti podle ustanovení dotyčné úmluvy, pokud jsou příslušná ustanovení pro přepravu po moři závazná.

Článek 3

Odpovědnost dopravce

1. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou smrtí nebo zraněním cestujících způsobeným nehodou lodi do výše 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě, pokud neprokáže, že nehoda
 - a) nastala v důsledku válečného činu, nepřátelského činu, občanské války, povstání nebo přírodního jevu výjimečné, nevyhnutelné a neodvratitelné povahy; nebo
 - b) byla zcela způsobena jednáním nebo opomenutím třetí osoby s úmyslem způsobit nehodu.Pokud škoda přesahuje výše uvedené omezení, a v míře, ve které ho přesahuje, je dopravce dále odpovědný, pokud neprokáže, že k nehodě, při které škoda vznikla, došlo bez jeho zavinění nebo nedbalosti.
2. Za škodu v důsledku smrti nebo zranění cestujících, jež nebyly způsobeny nehodou lodi, dopravce odpovídá v případě, že vznikla jeho zaviněním nebo nedbalostí. Důkazní povinnost týkající se zavinění nebo nedbalosti má osoba uplatňující nárok.
3. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku ztráty nebo poškození příručních zavazadel, pokud k nehodě, která škodu způsobila, došlo jeho zaviněním nebo nedbalostí. V případě škod v důsledku nehody lodi se zavinění nebo nedbalost dopravce předpokládá.
4. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou v důsledku ztráty nebo poškození zavazadel jiných než příručních, pokud neprokáže, že k nehodě, která škodu způsobila, došlo bez jeho zavinění nebo nedbalosti.
5. Pro účely tohoto článku se rozumí:
 - a) „nehodou lodi“ ztroskotání, potopení, srážka lodi nebo její najetí na mělčinu, výbuch nebo požár na lodi nebo porucha lodi;
 - b) „zaviněním nebo nedbalostí dopravce“ také zavinění nebo nedbalost osob, které pracují pro dopravce a jednají v rámci svých pracovních povinností;
 - c) „poruchou lodi“ jakákoli závada, porucha nebo nesplnění příslušných bezpečnostních předpisů vzhledem k jakékoli části lodi nebo jejího vybavení, pokud je používáno k úniku, evakuaci, nalodění nebo vylodění cestujících, nebo pokud je používáno k pohonu, řízení, pro bezpečnost plavby, uvazování, kotvení, příplutí k nábreží nebo kotvišti nebo k odplutí od nábreží nebo kotviště nebo ke zjišťování škod po zaplavení lodí, anebo při spouštění záchranných prostředků; a
 - d) „škodou“ škoda, která nezahrnuje odškodnění represivní nebo exemplární povahy.
6. Odpovědnost dopravce podle tohoto článku se vztahuje pouze na škody v důsledku nehod, k nimž došlo během přepravy. Skutečnost, že k nehodě, při které vznikla škoda, došlo během přepravy, a rozsah škody prokazuje osoba uplatňující nárok.
7. Touto úmluvou nejsou dotčena práva dopravce na postihy třetí osoby nebo na uplatnění námitky spoluzavinění z nedbalosti podle článku 6 této úmluvy. Tímto článkem nejsou dotčena práva na omezení odpovědnosti podle článků 7 nebo 8 této úmluvy.
8. Domněnka zavinění nebo nedbalosti určité strany nebo její důkazní povinnost nebrání tomu, aby se přihlíželo k důkazu v její prospěch.

(*) Neuvádí se.

Článek 4

Provádějí dopravce

1. Dopravce odpovídá za celou přepravu podle této úmluvy i v případě, že provedení přepravy nebo její části svěřil provádějícímu dopravci. Kromě toho se tato úmluva vztahuje na část přepravy uskutečněnou provádějícím dopravcem a ten se jí může v této souvislosti rovněž dovolávat.
2. Dopravce odpovídá v souvislosti s přepravou, kterou provádí provádějící dopravce, za jednání a opomenutí provádějícího dopravce, osob, které pro něj pracují, a jeho zástupců jednajících v rámci svých pracovních povinností.
3. Zvláštní ujednání, na jehož základě dopravce přebírá závazky, které mu tato úmluva neukládá, nebo se vzdává práv, která mu tato úmluva zaručuje, se týká provádějícího dopravce pouze tehdy, dal-li k tomu výslovný písemný souhlas.
4. V případě, že jsou odpovědni dopravce i provádějící dopravce, a v rozsahu jejich sdílené odpovědnosti je jejich odpovědnost společná a nerozdílná.
5. Práva dopravce a provádějícího dopravce na vzájemný postih nejsou tímto článkem dotčena.

Článek 4a

Povinné pojištění

1. Jsou-li cestující přepravováni na palubě lodi registrované ve státě, jenž je stranou této úmluvy, a schválené pro přepravu více než dvanácti cestujících a použije-li se tato úmluva, musí mít každý dopravce, který skutečně provádí celou přepravu nebo její část, sjednáno pojištění nebo jinou finanční záruku, například záruku banky nebo obdobné finanční instituce, ke krytí odpovědnosti podle této úmluvy v případě smrti nebo zranění cestujících. Omezení povinného pojištění nebo jiné finanční záruky nesmí být nižší než 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě.
 2. Poté, co příslušný orgán státu, jenž je stranou této úmluvy, ověří, že požadavky odstavce 1 jsou splněny, se každé lodi vydá osvědčení prokazující, že pojištění nebo jiná finanční záruka platí v souladu s touto úmluvou. Pro loď registrovanou ve státě, jenž je stranou této úmluvy, takové osvědčení vydá nebo potvrdí příslušný orgán státu, v němž je loď registrována; pro loď, která není registrována v takovém státě, může takové osvědčení vydat nebo potvrdit příslušný orgán kteréhokoliv státu, jenž je stranou této úmluvy. Toto osvědčení musí odpovídat vzoru uvedenému v příloze této úmluvy a musí obsahovat tyto údaje:
 - a) název lodi, volací znak a rejstříkový přístav;
 - b) jméno a hlavní sídlo hospodářské činnosti dopravce, který skutečně provádí celou přepravu nebo její část;
 - c) identifikační číslo lodi podle IMO;
 - d) typ a dobu platnosti záruky;
 - e) jméno a hlavní sídlo pojistitele nebo jiné osoby poskytující finanční záruku a případně sídlo hospodářské činnosti, kde je pojištění nebo jiná finanční záruka sjednána; a
 - f) dobu platnosti osvědčení, která nesmí být delší než doba platnosti pojištění nebo jiné finanční záruky.
 3. a) Stát, jenž je stranou této úmluvy, může zmocnit jím uznanou instituci nebo organizaci k vydávání těchto osvědčení. Tato instituce nebo organizace informuje dotýčný stát o každém vydaném osvědčení. Ve všech případech dotýčný stát plně ručí za úplnost a správnost takto vydaných osvědčení a zajistí veškeré nezbytné náležitosti ke splnění tohoto požadavku.
 - b) Stát, jenž je stranou této úmluvy, informuje generálního tajemníka
 - i) o konkrétní působnosti a podmínkách zmocnění jím uznané instituce nebo organizace;
 - ii) o zrušení takového zmocnění; a
 - iii) o dni vstupu tohoto zmocnění v platnost nebo jeho zrušení.
- Zmocnění nabývá účinku nejdříve tři měsíce poté, co bylo generálnímu tajemníkovi podáno příslušné oznámení.

- c) Instituce nebo organizace zmocněná k vydávání osvědčení podle tohoto odstavce musí být oprávněna přinejmenším ke zrušení těchto osvědčení, pokud nejsou dodržovány podmínky, za kterých bylo vydáno. Ve všech případech musí oprávněná instituce nebo organizace takové zrušení oznámit státu, jehož jménem bylo osvědčení vydáno.
4. Osvědčení se vyhotovují v úředním jazyce nebo jazycích vydávajícího státu. Není-li použitým jazykem angličtina, francouzština nebo španělština, musí text zahrnovat překlad do jednoho z těchto jazyků; úřední jazyk daného státu může být vynechán, pokud tento stát tak rozhodne.
5. Osvědčení se uchovává na palubě lodi a jeho kopie se uloží u orgánů, které vedou záznamy o registraci lodí, nebo není-li loď registrována ve státě, jenž je stranou této úmluvy, u orgánu státu, který osvědčení vydal nebo potvrdil.
6. Pojištění nebo jiná finanční záruka nespĺňuje požadavky tohoto článku, pokud může být ukončena z důvodů jiných, než je skončení doby platnosti pojištění nebo záruky uvedené v osvědčení, před uplynutím tří měsíců ode dne oznámení jejího ukončení orgánům uvedeným v odstavci 5, pokud nebylo osvědčení v uvedené lhůtě těmto orgánům odevzdáno nebo nebylo vydáno nové osvědčení. Výše uvedená ustanovení se obdobně použijí pro všechny změny, jež mají za následek, že pojištění nebo jiná finanční záruka již nespĺňuje požadavky tohoto článku.
7. S výhradou tohoto článku stanoví podmínky vydání a platnosti osvědčení stát registrace lodí.
8. Nic v této úmluvě nesmí být vykládáno tak, aby to státu, jenž je stranou této úmluvy, bránilo spoléhat se na informace získané od jiných států nebo od Organizace nebo jiných mezinárodních organizací, pokud jde o finanční situaci poskytovatelů pojištění nebo jiné finanční záruky pro účely této úmluvy. V takových případech není stát, jenž je stranou této úmluvy, spoléhající se na takové informace zbaven odpovědnosti, již má jako stát, který osvědčení vydal.
9. Osvědčení vydaná nebo potvrzená jménem státu, jenž je stranou této úmluvy, ostatní státy, jež jsou stranami této úmluvy, pro účely této úmluvy přijímají a považují za osvědčení stejného účinku jako osvědčení vydaná nebo potvrzená jimi samými, a to i pro lodě neregistrované v takovém státě. Stát, jenž je stranou této úmluvy, si může kdykoli vyžádat konzultaci se státem, který osvědčení vydal nebo potvrdil, pokud se domnívá, že pojistitel nebo ručitel uvedený v osvědčení o pojištění není finančně schopen splnit závazky, které ukládá tato úmluva.
10. Jakýkoli nárok na náhradu škody kryté pojištěním nebo jinou finanční zárukou podle tohoto článku může být vznesen přímo vůči pojistiteli nebo jiné osobě poskytující finanční záruku. V takovém případě se částka stanovená v odstavci 1 použije jako omezení odpovědnosti pojistitele nebo jiné osoby poskytující finanční záruku, a to i v případech, ve kterých není dopravce nebo provádějící dopravce oprávněn k omezení odpovědnosti. Žalovaný může dále uplatňovat námitky (jiné než konkurz nebo likvidaci), k jakým by byl oprávněn dopravce uvedený v odstavci 1 v souladu s touto úmluvou. Dále může žalovaný uplatnit námitku, že škoda vznikla v důsledku úmyslného nesprávného jednání pojistěnce, ale nesmí podat žádnou jinou námitku, k jejímuž vznesení by mohl být oprávněn v řízení zahájeném pojistěncem proti žalovanému. Žalovaný má v každém případě právo požadovat, aby byli dopravce a provádějící dopravce účastníky řízení.
11. Veškeré částky poskytnuté z pojištění nebo z jiné finanční záruky zdůvodněné v souladu s odstavcem 1 musí být vyplaceny výhradně k plnění nároků podle této úmluvy a veškeré výplaty těchto částek se započítávají vůči odpovědnosti vyplývající z této úmluvy.
12. Stát, jenž je stranou této úmluvy, nepovolí provoz lodí plující pod jeho vlajkou, na kterou se tento článek vztahuje, dokud pro ni nebylo vydáno osvědčení podle odstavce 2 nebo 15.
13. S výhradou tohoto článku zajistí každý stát, jenž je stranou této úmluvy, v rámci svého vnitrostátního práva platnost pojištění nebo jiné finanční záruky v rozsahu uvedeném v odstavci 1 pro každou loď schválenou k přepravě více než dvanácti cestujících bez ohledu na to, kde byla registrována, která vplouvá do přístavu na jeho území nebo ho opouští, pokud se na ni vztahuje tato úmluva.
14. Bez ohledu na odstavce 5 může stát, jenž je stranou této úmluvy, oznámit generálnímu tajemníkovi, že pro účely odstavce 13 nemusí lodě při vplutí do přístavu nebo při jeho opuštění mít na palubě nebo předložit osvědčení požadované podle odstavce 2 za předpokladu, že stát, jenž je stranou této úmluvy a který osvědčení vydal, oznámil generálnímu tajemníkovi, že vede záznamy o osvědčení v elektronické podobě přístupné všem státům, jež jsou stranami této úmluvy, a potvrzující existenci osvědčení a umožňující takovým státům plnit jejich závazky podle odstavce 13.

15. Pokud loď vlastněná státem, jenž je stranou této úmluvy, nemá pojištění ani jinou finanční záruku, nepoužijí se na ni příslušná ustanovení tohoto článku, ale musí mít na palubě osvědčení vydané příslušným orgánem státu registrace, které prokazuje, že loď je vlastněna dotyčným státem a odpovědnost za loď je kryta do výše stanovené v odstavci 1. Takové osvědčení musí co nejlépe odpovídat vzoru stanovenému v odstavci 2.

Článek 5

Cennosti

Dopravce není odpovědný za ztrátu nebo poškození peněz, obchodovatelných cenných papírů, zlata, stříbra, klenotů, ozdobných předmětů, uměleckých předmětů nebo jiných cenností, ledaže byly uloženy u dopravce za účelem jejich úschovy; v takovém případě je dopravce odpovědný až do výše omezení stanoveného v čl. 8 odst. 3, pokud není dohodnuto vyšší omezení v souladu s čl. 10 odst. 1.

Článek 6

Spoluzavinění

Jestliže dopravce prokáže, že smrt nebo zranění cestujícího nebo ztráta či poškození jeho zavazadel bylo způsobeno zcela nebo zčásti zaviněním nebo nedbalostí cestujícího, může soud v daném případě dopravce zcela či částečně zprostit odpovědnosti v souladu s pravidly práva dotyčného soudu.

Článek 7

Omezení odpovědnosti za smrt a zranění

1. Odpovědnost dopravce za smrt nebo zranění cestujícího podle článku 3 nesmí v žádném případě přesáhnout 400 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě. V případech, kdy je v souladu s právem příslušného soudu uloženo vyplácet odškodnění formou pravidelných plateb, nesmí ekvivalentní jistinná hodnota těchto plateb přesáhnout uvedené omezení.
2. Stát, jenž je stranou této úmluvy, může zvláštními pravidly vnitrostátního práva upravit omezení odpovědnosti stanovené v odstavci 1 za předpokladu, že případné vnitrostátní omezení odpovědnosti není nižší, než je stanoveno v odstavci 1. Stát, jenž využije možnost stanovenou v tomto odstavci, informuje generálního tajemníka o přijatém omezení odpovědnosti nebo o skutečnosti, že žádné takové omezení nebylo přijato.

Článek 8

Omezení odpovědnosti za ztrátu nebo poškození zavazadel a vozidel

1. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození příručních zavazadel v žádném případě nepřesáhne 2 250 zúčtovacích jednotek na cestujícího a přepravu.
2. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození vozidla včetně všech zavazadel přepravovaných v daném vozidle nebo na něm v žádném případě nepřesáhne 12 700 zúčtovacích jednotek na vozidlo a na přepravu.
3. Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zavazadel jiných než uvedených v odstavcích 1 a 2 v žádném případě nepřesáhne 3 375 zúčtovacích jednotek na cestujícího a přepravu.
4. Dopravce a cestující se mohou dohodnout na tom, že odpovědnost dopravce bude podléhat spoluúčasti cestujícího nepřesahující 330 zúčtovacích jednotek v případě poškození vozidla a 149 zúčtovacích jednotek na cestujícího v případě ztráty nebo poškození jiných zavazadel, a uvedená částka bude odečtena od ztráty nebo škody.

Článek 9

Zúčtovací jednotky a přepočítání

1. Zúčtovací jednotky uvedené v této úmluvě představují zvláštní práva čerpání stanovená Mezinárodním měnovým fondem. Částky uvedené v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 se přepočítávají na národní měnu státu, v němž působí soud, kterému pojišťna událost přísluší, a to na základě hodnoty této měny vzhledem ke zvláštním právům čerpání ke dni soudního rozhodnutí nebo ke dni, na kterém se strany dohodly. Hodnota národní měny státu, jenž je stranou této úmluvy a členem Mezinárodního měnového fondu, vyjádřená ve zvláštních právech čerpání, se stanoví v souladu s metodou přepočtu používanou Mezinárodním měnovým fondem k dotyčnému datu pro jeho vlastní operace a transakce. Hodnota národní měny státu, jenž je stranou této úmluvy a není členem Mezinárodního měnového fondu, vyjádřená ve zvláštních právech čerpání, se vypočítá způsobem určeným dotyčným státem.

2. Stát, který není členem Mezinárodního měnového fondu a jehož právo neumožňuje použití odstavce 1, však může při ratifikaci, přijetí či schválení této úmluvy nebo přistoupení k ní anebo kdykoli později prohlásit, že zúčtovací jednotka uvedená v odstavci 1 se rovná 15 zlatým frankům. Zlatý frank uvedený v tomto odstavci odpovídá šedesáti pěti a půl miligramům zlata ryzosti devět set tisícin. Zlaté franky se na národní měnu přepočítávají v souladu s právem daného státu.
3. Výpočet uvedený v poslední větě odstavce 1 a přepočet uvedený v odstavci 2 se uskuteční takovým způsobem, aby byla v národních měnách států, jež jsou stranami této úmluvy, vyjádřena pokud možno stejná reálná hodnota částek uvedených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8, jaká by vyplynula použitím prvních tří vět odstavce 1. Státy informují generálního tajemníka o způsobu přepočtu podle odstavce 1 nebo o výsledku přepočtu podle odstavce 2 při uložení příslušné ratifikační listiny či listiny o přijetí, schválení či přistoupení k této úmluvě, a kdykoli dojde ke změně způsobu nebo výsledku přepočtu.

Článek 10

Doplňující ustanovení o omezení odpovědnosti

1. Dopravce a cestující se mohou výslovně a písemně dohodnout na vyšším omezení odpovědnosti, než jaké je stanoveno v člancích 7 a 8.
2. Do omezení odpovědnosti stanoveného v člancích 7 a 8 nesmějí být zahrnuty úroky a právní výlohy.

Článek 11

Námitky a omezení odpovědnosti pro osoby, které pracují pro dopravce

Jestliže je proti osobě, která pracuje pro dopravce, nebo proti zástupci dopravce nebo provádějícího dopravce vznesena žaloba ve věci náhrady škody, na kterou se vztahuje tato úmluva, je uvedená osoba, prokáže-li se, že jednala v rámci svých pracovních povinností, oprávněna uplatnit námitky a omezení odpovědnosti, kterých se podle této úmluvy může dovolávat dopravce nebo provádějící dopravce.

Článek 12

Kumulace nároků

1. V případech, ve kterých jsou účinná omezení odpovědnosti stanovená v člancích 7 a 8, se tato omezení vztahují na celkové částky vymahatelné ke splnění všech nároků vzniklých v důsledku smrti nebo zranění jakéhokoli cestujícího nebo ztráty či poškození jeho zavazadel.
2. Ve vztahu k přepravě uskutečněné provádějícím dopravcem nesmí celková částka vymahatelná od dopravce nebo provádějícího dopravce a od osob, které pro něj pracují, a jejich zástupců jednajících v rámci svých pracovních povinností přesáhnout nejvyšší částku, která by mohla být přiznána v řízení proti dopravci nebo provádějícímu dopravci podle této úmluvy, avšak žádná z těchto uvedených osob neodpovídá za částky přesahující omezení odpovědnosti pro ni použitelné.
3. V každém případě, kdy je osoba, která pracuje pro dopravce nebo provádějícího dopravce, nebo jeho zástupce oprávněn podle článku 11 této úmluvy využít pro sebe omezení odpovědnosti stanovené v člancích 7 a 8, nesmí celková částka vymahatelná od dopravce nebo provádějícího dopravce a od dotyčných osob, které pro něj pracují, nebo jeho zástupců přesáhnout uvedená omezení.

Článek 13

Ztráta práva na omezení odpovědnosti

1. Dopravce není oprávněn využít omezení odpovědnosti stanovené v člancích 7 a 8 a v čl. 10 odst. 1, jestliže se prokáže, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím s úmyslem takovou škodu přivodit, anebo nedbalostí s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne.
2. Osoba, která pracuje pro dopravce nebo provádějícího dopravce, nebo jeho zástupce není oprávněn využívat tato omezení odpovědnosti, jestliže se prokáže, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím s úmyslem takovou škodu přivodit, anebo nedbalostí s vědomím toho, že taková škoda pravděpodobně vznikne.

Článek 14

Základ pro nároky

Žalobu o náhradu škody proti dopravci nebo provádějícímu dopravci v případě smrti nebo zranění cestujícího nebo v případě ztráty nebo poškození zavazadel lze podat pouze v souladu s touto úmluvou.

Článek 15

Oznámení ztráty nebo poškození zavazadel

1. Cestující musí podat dopravci nebo jeho zástupci písemné oznámení:
 - a) v případě zjevného poškození zavazadel,
 - i) pokud se jedná o příruční zavazadla, v době vylození cestujícího nebo před ním;
 - ii) pokud se jedná o ostatní zavazadla, v době jejich zpětného předání nebo před ním;
 - b) v případě poškození zavazadel, které není zjevné, nebo v případě ztráty zavazadel do patnácti dnů ode dne vylození cestujícího nebo dne zpětného předání zavazadel nebo dne, kdy ke zpětnému předání zavazadel mělo dojít.
2. Pokud cestující nepostupuje v souladu s tímto článkem, má se za to, že zavazadla obdržel nepoškozená, pokud není prokázán opak.
3. Písemné oznámení není nutno podat, je-li stav zavazadel v době jejich předání podroben společné prohlídce nebo kontrole.

Článek 16

Promlčení práva na náhradu škody

1. Právo na náhradu škody v případě smrti nebo zranění cestujícího nebo ztráty nebo poškození zavazadel se promlčuje uplynutím dvou let.
2. Promlčecí doba začíná plynout
 - a) v případě zranění ode dne vylození cestujícího;
 - b) v případě smrti cestujícího, k níž došlo během přepravy, ode dne, kdy se měl cestující vyložit, a v případě zranění, k němuž došlo během přepravy a které vedlo ke smrti cestujícího po jeho vylození, ode dne smrti za předpokladu, že nastala nejvýše tři roky po dni vylození;
 - c) v případě ztráty nebo poškození zavazadel ode dne vylození nebo ode dne, kdy mělo k vylození dojít, podle toho, co nastalo později.
3. Důvody pro stavení a přerušování promlčecí doby se řídí právem soudu, ke kterému je žaloba podána, avšak žaloba podle této úmluvy nesmí být podána po uplynutí jedné z těchto dob:
 - a) doby pěti let počínající dnem vylození cestujícího nebo dnem, ve kterém k jeho vylození mělo dojít, podle toho, co nastalo později; nebo, jestliže uplyne dříve,
 - b) doby tří let počínající dnem, kdy se osoba uplatňující nárok dozvěděla nebo se měla dozvědět o zranění, o ztrátě nebo o škodě způsobené danou nehodou.
4. Bez ohledu na odstavce 1, 2 a 3 tohoto článku může být promlčecí doba prodloužena prohlášením dopravce nebo dohodou stran po vzniku žalobního nároku. Takové prohlášení nebo dohoda musí mít písemnou podobu.

Článek 17

Soudní příslušnost (*)

Článek 17a

Uznání a vymáhání (*)

(*) Neuvádí se.

Článek 18

Neplatnost smluvních ustanovení

Jakékoli smluvní ustanovení uzavřené před tím, než došlo k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění cestujícího nebo ztrátu či poškození jeho zavazadel, jehož účelem je zbavit odpovědnosti jakékoli osoby odpovědné podle této úmluvy nebo stanovit nižší omezení odpovědnosti, než je stanoveno v této úmluvě, s výjimkou čl. 8 odst. 4, a jakékoli ustanovení zaměřené na přenesení důkazní povinnosti dopravce nebo provádějícího dopravce nebo ustanovení omezující možnosti uvedené v čl. 17 odst. 1 a 2 je neplatné od počátku; tato neplatnost však neznamená neplatnost smlouvy o přepravě, na kterou se nadále vztahuje tato úmluva.

Článek 20

Jaderné škody

Podle této úmluvy nevzniká žádná odpovědnost za škody způsobené jadernými nehodami,

- a) je-li provozovatel jaderného zařízení odpovědný za takové škody buď podle Pařížské úmluvy ze dne 29. července 1960 o odpovědnosti vůči třetím stranám v oblasti jaderné energie ve znění dodatkového protokolu k ní ze dne 28. ledna 1964, nebo Vídeňské úmluvy ze dne 21. května 1963 o občanskoprávní odpovědnosti za jaderné škody nebo jakékoli její změny nebo protokolu k ní, které jsou v platnosti; nebo
- b) je-li provozovatel jaderného zařízení odpovědný za takové škody na základě vnitrostátního práva upravujícího odpovědnost za takové škody, je-li toto právo ve všech ohledech tak příznivé pro osoby, které mohou utrpět škodu, jako Pařížská nebo Vídeňská úmluva nebo jejich změny nebo protokoly k nim, které jsou v platnosti.

Článek 21

Obchodní přeprava veřejnými orgány

Tato úmluva se vztahuje na obchodní přepravu uskutečňovanou státy nebo orgány veřejné moci na základě smlouvy o přepravě ve smyslu článku 1.

[Články 22 a 23 Protokolu z roku 2002 k Athénské úmluvě o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974]

Článek 22

Revize a změny (*)

Článek 23

Změny omezení odpovědnosti

1. Aniž je dotčen článek 22, použije se zvláštní postup tohoto článku výhradně ke změně omezení odpovědnosti stanovených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 úmluvy ve znění tohoto protokolu.
2. Na žádost nejméně poloviny, ale v žádném případě ne méně než šesti států, které jsou smluvní stranou tohoto protokolu, zašle generální tajemník všem členům Organizace a všem státům, které jsou smluvní stranou tohoto protokolu, jakýkoli návrh na změnu omezení odpovědnosti, včetně spoluúčasti, stanovených v čl. 3 odst. 1, čl. 4a odst. 1, čl. 7 odst. 1 a článku 8 úmluvy ve znění tohoto protokolu.
3. Veškeré změny navržené a rozeslané výše uvedeným způsobem se postupují právnímu výboru Organizace (dále jen „právní výbor“) k posouzení nejdříve za šest měsíců ode dne jejich rozeslání.
4. Všechny státy, které jsou smluvní stranou úmluvy ve znění tohoto protokolu, bez ohledu na to, zda jsou členy Organizace či nikoli, jsou oprávněny účastnit se jednání právního výboru při posuzování a přijímání změn.
5. Změny se přijímají dvoutřetinovou většinou přítomných a hlasujících států, které jsou smluvní stranou úmluvy ve znění tohoto protokolu, v právním výboru rozšířeném podle odstavce 4 za podmínky, že v době hlasování je přítomna nejméně polovina států, které jsou smluvní stranou úmluvy ve znění tohoto protokolu.

(*) Neuvádí se.

6. Při jednání o návrzích změn omezení odpovědnosti zohledňuje právní výbor zkušenosti z nehod, a zejména rozsah škod při nich vzniklý, změny peněžních hodnot a vliv navržených změn na náklady pojištění.
7. a) Žádná změna omezení odpovědnosti nesmí být podle tohoto článku posuzována dříve než po uplynutí pěti let ode dne, kdy byl tento protokol otevřen k podpisu, a ne dříve než po uplynutí pěti let ode dne, kdy vstoupily v platnost předchozí změny podle tohoto článku.
- b) Žádné omezení odpovědnosti nesmí být zvýšeno tak, aby překročilo částku odpovídající omezení stanovenému v této úmluvě ve znění tohoto protokolu zvýšenému o šest procent ročně, vypočtenému na složeném základě ode dne, kdy byl tento protokol otevřen k podpisu.
- c) Žádné omezení odpovědnosti nesmí být zvýšeno tak, aby překročilo částku odpovídající omezení stanovenému v této úmluvě ve znění tohoto protokolu násobenou třemi.
8. Organizace oznámí všem státům, které jsou smluvní stranou úmluvy, každou změnu přijatou v souladu s odstavcem 5. Tato změna se považuje za přijatou po uplynutí osmnácti měsíců ode dne jejího oznámení, pokud v uvedeném období alespoň jedna čtvrtina států, které jsou smluvní stranou v době přijetí této změny, nesdělí generálnímu tajemníkovi, že ji nepřijímají; v takovém případě je tato změna zamítnuta a nemá žádný účinek.
9. Změna, které se považuje za přijatou podle odstavce 8, vstupuje v platnost za osmnáct měsíců po svém přijetí.
10. Všechny státy, které jsou smluvní stranou, jsou změnou vázány, pokud nevypovědí tento protokol podle čl. 21 odst. 1 a 2 nejméně šest měsíců před tím, než daná změna vstoupí v platnost. Tato vypovězení nabývají účinku dnem vstupu změny v platnost.
11. Jestliže byla určitá změna přijata, ale ještě neuplynulo osmnáctiměsíční období pro její vstup v platnost, je stát, který se stane stranou této úmluvy během tohoto období, touto změnou vázán, jakmile vstoupí v platnost. Stát, který se stane stranou této úmluvy po skončení tohoto období, je vázán změnami, které byly přijaty podle odstavce 8. V případech uvedených v tomto odstavci je stát změnou vázán ode dne, kdy vstoupí v platnost tato změna nebo kdy vstoupí pro daný stát v platnost tento protokol, pokud k tomu dojde později.

Příloha k Athénské úmluvě

Osvědčení o pojištění nebo jiné finanční záruce vzhledem k odpovědnosti za smrt nebo zranění cestujících

Vydáno v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Název lodi	Volací znak	Identifikační číslo lodi podle IMO	Rejstříkový přístav	Jméno a úplná adresa hlavního sídla hospodářské činnosti dopravce, který skutečně provádí přepravu

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď platí pojištění nebo jiná finanční záruka splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Typ záruky

Doba trvání záruky

Jméno a adresa pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů)

Jméno

Adresa

Toto osvědčení je platné do

Vydáno nebo ověřeno vládou
(úplné označení státu)

NEBO

Následující text by se měl použít, pokud stát, jenž je stranou této úmluvy, uplatňuje čl. 4a odst. 3:

Toto osvědčení se vydává na základě zmocnění vládou

(úplné označení státu) (název vydávající instituce nebo organizace)

V dne
(místo) (datum)

.....
(Podpis a funkce vydávajícího nebo potvrzujícího úředníka)

Vysvětlivky:

1. Na požádání může označení státu zahrnovat odkaz na příslušný orgán veřejné moci země, která osvědčení vydává.
2. Pokud je celková částka záruky opatřena z více zdrojů, je třeba uvést částku u každého z těchto zdrojů.
3. Pokud je záruka opatřena ve více formách, je třeba tyto formy vyjmenovat.
4. Položka „Doba trvání záruky“ musí stanovit datum, kterým tato záruka nabývá účinku.
5. Položka „adresa“ pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů) musí uvádět hlavní sídlo hospodářské činnosti pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů). Případně se uvede sídlo hospodářské činnosti, kde byly pojištění nebo jiná záruka sjednány.

PŘÍLOHA II

Výňatek z výhrady a pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy z roku přijatých právním výborem mezinárodní námořní organizace dne 19. října 2006**Výhrada a pokyny mezinárodní námořní organizace k provádění Athénské úmluvy**

Výhrada

1. Athénská úmluva by měla být ratifikována s následující výhradou nebo společně s prohlášením stejného účinku:
- „[1.1] Výhrada v souvislosti s ratifikací Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002 (dále jen ‚Athénská úmluva‘) vládou ...

Omezení odpovědnosti dopravců atd.

- [1.2] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k omezení případné odpovědnosti podle čl. 3 odst. 1 nebo 2 úmluvy vzhledem ke smrti nebo zranění cestujícího v důsledku rizika uvedeného v bodě 2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na nižší z těchto částek:
- 250 000 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího v každém jednotlivém případě,
 - nebo
 - 340 milionů zúčtovacích jednotek celkem na jednu loď v každém jednotlivém případě.
- [1.3] Dále si vláda ... vyhrazuje právo a zavazuje se k obdobnému použití bodů 2.1.1 a 2.2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na případy takové odpovědnosti.
- [1.4] Odpovědnost provádějícího dopravce podle článku 4 úmluvy, odpovědnost osob, které pracují pro dopravce nebo provádějícího dopravce, a jeho zástupců podle článku 11 úmluvy a omezení kumulovaných částek vymahatelných podle článku 12 úmluvy jsou omezeny stejným způsobem.
- [1.5] Výhrada a závazek v bodě 1.2 se použijí bez ohledu na základ, ze kterého odpovědnost podle čl. 3 odst. 1 nebo 2 vychází, a bez ohledu to, zda články 4 nebo 7 úmluvy stanoví jinak; tato výhrada a závazek však neovlivňuje použití článků 10 a 13.

Povinné pojištění a omezení odpovědnosti pojistitelů

- [1.6] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k omezení požadavku podle čl. 4a odst. 1 na existenci pojištění nebo jiné finanční záruky pro případ smrti nebo zranění cestujícího v důsledku rizika uvedeného v bodě 2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na nižší z těchto částek:
- 250 000 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího v každém jednotlivém případě,
 - nebo
 - 340 milionů zúčtovacích jednotek celkem na jednu loď v každém jednotlivém případě.
- [1.7] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k omezení odpovědnosti pojistitele nebo jiné osoby poskytující finanční záruku podle čl. 4a odst. 10 za smrt nebo zranění cestujícího v důsledku rizika uvedeného v bodě 2.2 pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy na maximální úroveň výše pojištění nebo jiné finanční záruky, jež je dopravce povinen mít podle bodu 1.6 této výhrady.
- [1.8] Vláda ... si rovněž vyhrazuje právo a zavazuje se k použití pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy včetně použití ustanovení uvedených v bodech 2.1 a 2.2 pokynů na veškeré povinné pojištění podle úmluvy.
- [1.9] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se zprostit poskytovatele pojištění nebo jiné finanční záruky podle čl. 4a odst. 1 jakékoli odpovědnosti, k níž se nezavázal.

Vydávání osvědčení

- [1.10] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se vydávat osvědčení o pojištění podle čl. 4a odst. 2 úmluvy, tak aby
- uváděla omezení odpovědnosti a požadavky na pojistné krytí podle bodů 1.2, 1.6, 1.7 a 1.9 a
 - zahrnovala takové omezení, požadavky a výjimky, u nichž shledá, že jsou v době vydání osvědčení nezbytné v důsledku podmínek na pojistném trhu.
- [1.11] Vláda ... si vyhrazuje právo a zavazuje se k přijetí osvědčení o pojištění vydaných ostatními smluvními státy na základě podobné výhrady.

- [1.12] Všechny tyto omezení, požadavky a výjimky budou na osvědčeních vydaných nebo ověřených podle čl. 4a odst. 2 úmluvy jasně uvedeny.

Vztah mezi touto výhradou a pokyny IMO k provádění Athénské úmluvy

- [1.13] Práva ponechaná touto výhradou budou uplatňována s náležitým zohledněním pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy nebo všech jejích změn, s cílem zajistit jednotnost. V případě schválení návrhu na změnu pokynů IMO k provádění Athénské úmluvy, včetně omezení, právním výborem Mezinárodní námořní organizace budou tyto změny použitelné ode dne stanoveného výborem. Tím nejsou dotčena pravidla mezinárodního práva týkající se práva státu stáhnout nebo změnit svou výhradu.“

Pokyny

2. S ohledem na současný stav pojistného trhu by měly státy, jež jsou stranami této úmluvy, vydávat osvědčení o pojištění na základě závazku pojistitele, jehož pojištění se vztahuje na válečná rizika, a jiného pojistitele, jehož pojištění vztahuje na jiná než válečná rizika. Každý pojistitel by měl být odpovědný pouze za svou část. Měly by platit tato pravidla (ustanovení, na která se odkazuje, jsou obsažena v dodatku A):
 - 2.1 Pojištění, které se vztahuje na válečná rizika, i pojištění, které tato rizika nezahrnuje, mohou podléhat těmto ustanovením:
 - 2.1.1 standardní doložka o vyloučení radioaktivní kontaminace, chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (doložka č. 370);
 - 2.1.2 standardní doložka o vyloučení kybernetického útoku (doložka č. 380);
 - 2.1.3 námitky a omezení odpovědnosti poskytovatele povinné finanční záruky v rámci úmluvy ve znění těchto pokynů, zejména omezení ve výši 250 000 zúčtovacích jednotek na cestujícího v každém jednotlivém případě;
 - 2.1.4 podmínka, že pojištění se vztahuje pouze na odpovědnost podléhající úmluvě ve znění těchto pokynů; a
 - 2.1.5 podmínka, že jakékoliv částky uhrazené podle úmluvy slouží ke snížení zbývajících odpovědností dopravce nebo jeho pojistitele v souladu s článkem 4a úmluvy, ačkoli nejsou zaplacené nebo nárokovány příslušnými pojistiteli poskytujícími pojištění, které se vztahuje na válečná rizika, nebo pojištění, které tato rizika nezahrnuje.
 - 2.2 Případné pojištění vztahující se na válečná rizika pokrývá škody vzniklé v důsledku smrti nebo zranění cestujícího následkem:
 - války, občanské války, revoluce, povstání, nepokojů nebo z nich vyplývajících občanských konfliktů nebo jakéhokoliv nepřátelského aktu způsobeného válčící stranou nebo namířeného proti válčící straně;
 - zajetí, zabavení, zatčení, omezení svobody nebo zadržení a z nich vyplývajících následků nebo jakéhokoliv pokusu v tomto ohledu;
 - opuštěné miny, torpéda, bomby nebo jiné opuštěné válečné zbraně;
 - jednání teroristů nebo jiných osob jednajících ve zlém úmyslu nebo s politickým motivem a jakékoliv jednání uskutečněného v zájmu předcházení nebo zabránění tomuto riziku;
 - zabavení a vyvlastnění;a může podléhat těmto výjimkám, omezením a požadavkům:
 - 2.2.1 Doložka o vyloučení válečných rizik a automatickém vypovězení smlouvy
 - 2.2.2 V případě, že nároky jednotlivých cestujících celkově přesahují částku 340 milionů zúčtovacích jednotek na jednu loď v každém jednotlivém případě, je dopravce oprávněn se odvolat na omezení své odpovědnosti na částku 340 milionů zúčtovacích jednotek, a to vždy za předpokladu, že
 - tato částka by měla být rozdělena mezi osoby uplatňující nárok úměrně jejich stanoveným nárokům;
 - tato částka může být rozdělena na jeden nebo více podílů mezi osoby, které uplatňují nárok a které jsou známé v době rozdělování; a
 - tato částka může být rozdělena pojistitelem, nebo soudem nebo jiným příslušným orgánem, na který se pojistitel obrátil v jakémkoliv státě, jež je stranou této úmluvy a ve kterém bylo zahájeno soudní řízení s ohledem na uplatňované nároky, na které se údajně vztahuje pojištění.
 - 2.2.3 Ustanovení o 30denní výpovědní lhůtě v případech, na které se nevztahuje bod 2.2.1.
 - 2.3 Pojištění, které se nevztahuje na válečná rizika, by mělo pokrývat všechna nebezpečí, která jsou předmětem povinného pojištění, kromě rizik uvedených v bodě 2.2, bez ohledu na to, zda podléhají výjimkám, omezením nebo požadavkům stanoveným v bodech 2.1 a 2.2 či nikoliv.
3. Příklad několika příslibů pojistného krytí (tzv. modré karty) a osvědčení o pojištění v souladu s těmito pokyny jsou obsaženy v dodatku B.

Dodatek A

Ustanovení uvedená v pokynech 2.1.1, 2.1.2 A 2.2.1

Standardní doložka o vyloučení radioaktivní kontaminace a chemických, biologických, biochemických a elektromagnetických zbraní (doložka č. 370, 10.11.2003)

Toto ustanovení je zásadní a má přednost před jakýmkoliv ustanovením v této pojistné smlouvě, které s ním je v rozporu.

1. Toto pojištění se v žádném případě nevztahuje na škodu, odpovědnost za škodu nebo náklady přímo či nepřímo způsobené skutečnostmi uvedenými níže, s jejich přispěním nebo z nich vyplývajících:
 - 1.1 ionizující záření nebo kontaminace radioaktivitou z jakéhokoliv jaderného paliva nebo jaderného odpadu nebo ze spalování jaderného paliva;
 - 1.2 radioaktivní, toxické, výbušné nebo jiné nebezpečné či kontaminující vlastnosti jakéhokoliv jaderného zařízení, reaktoru nebo jiného jaderného celku nebo jeho jaderné složky;
 - 1.3 jakákoliv zbraň nebo zařízení, které využívají atomového nebo jaderného štěpení nebo jaderné syntézy nebo jiné podobné reakce nebo radioaktivní síly nebo látky;
 - 1.4 radioaktivní, toxické, výbušné nebo jiné nebezpečné nebo kontaminující vlastnosti jakéhokoliv radioaktivního materiálu. Vyloučení v této části se nevztahuje na radioaktivní izotopy jiné než jaderné palivo, pokud jsou tyto izotopy připravovány, přepravovány, uchovávány nebo používány pro obchodní, zemědělské, lékařské, vědecké nebo jiné obdobné mírové účely;
 - 1.5 chemické, biologické, biochemické nebo elektromagnetické zbraně.

Standardní doložka o vyloučení kybernetického útoku (doložka č. 380, 10.11.2003)

1. Pouze s výhradou odstavce 2 níže se toto pojištění v žádném případě nevztahuje na škodu, odpovědnost za škodu nebo náklady přímo či nepřímo způsobené použitím nebo provozem nebo vyplývajících z použití či provozu jakéhokoliv počítače, počítačového systému, počítačového programového vybavení, zákeřného kódu, počítačového viru nebo postupu nebo jakéhokoliv jiného elektronického systému, a to za účelem páčení škody.
2. Je-li toto ustanovení potvrzeno pojistkami, které se vztahují na válečná rizika, občanskou válku, revoluci, povstání, nepokoje nebo z nich vyplývající občanské konflikty nebo jakýkoliv nepřátelský akt způsobený válčící stranou nebo namířený proti válčící straně, nebo nepřátelský akt v důsledku terorismu či politicky motivovaného jednání jakékoliv osoby, odstavec 1 se neuplatní k vyloučení škod (na které by se jinak vztahovalo) vyplývajících z použití jakéhokoliv počítače, počítačového systému, počítačového programového vybavení nebo jakéhokoliv elektronického systému v rámci spouštěcího nebo řídicího systému nebo odpalovacího mechanismu jakékoliv zbraně nebo rakety.

Vyloučení válečných rizik a automatické vypovězení smlouvy

- 1.1 Automatické ukončení krytí

Bez ohledu na skutečnost, zda toto oznámení o zrušení bylo učiněno, krytí podle této dohody AUTOMATICKY KONČÍ v případě

 - 1.1.1 vypuknutí války (bez ohledu na to, zda byla vyhlášena či nikoliv) mezi některými z těchto zemí: Spojené království, Spojené státy americké, Francie, Ruská federace, Čínská lidová republika;
 - 1.1.2 jakéhokoliv plavidla, na které se krytí podle této dohody vztahuje a které je zabaveno z důvodu právního titulu nebo použití.
- 1.2 Válka pěti mocností

Toto pojištění vylučuje

 - 1.2.1 škodu, odpovědnost za škodu nebo náklady vyplývající z vypuknutí války (bez ohledu na to, zda byla vyhlášena či nikoliv) mezi některými z těchto zemí: Spojené království, Spojené státy americké, Francie, Ruská federace, Čínská lidová republika;
 - 1.2.2 zabavení z právního titulu nebo použití.

Dodatek B

I. Příklady příslibů pojistného krytí (modré karty) uvedených v pokynu 3

Modrá karta vydávaná pojistitelem, který poskytuje pojištění vztahující se na válečná rizika

Osvědčení sloužící jako doklad o pojištění v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002

Název lodi:

Identifikační číslo lodi podle IMO:

Rejstříkový přístav:

Jméno a adresa vlastníka:

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď ve vlastnictví výše uvedené osoby platí pojistná smlouva splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002, s výhradou veškerých výjimek a omezení povolených pro povinné pojištění vztahující se na válečná rizika v rámci této úmluvy a prováděcích pokynů přijatých právním výborem Mezinárodní námořní organizace v říjnu roku 2006, včetně zejména těchto ustanovení: [Zde může být vloženo znění úmluvy a pokynů s dodatky v potřebném rozsahu]

Doba pojištění od: 20. února 2007

do: 20. února 2008

Pojistitel může toto osvědčení zrušit písemnou výpovědí ve lhůtě 30 dnů výše uvedenému orgánu, na základě čehož odpovědnost pojistitele za těchto podmínek končí dnem uplynutí uvedené výpovědní lhůty, ovšem pouze ve vztahu k nehodám, ke kterým dojde po tomto dni.

Datum:

Toto osvědčení vydává:

War Risks, Inc

[Adresa]

.....

(Podpis pojistitele)

jako zástupce War Risks, Inc.

Modrá karta vydávaná pojistitelem, který neposkytuje pojištění vztahující se na válečná rizika

Osvědčení sloužící jako doklad o pojištění v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002

Název lodi:

Identifikační číslo lodi podle IMO:

Rejstříkový přístav:

Jméno a adresa vlastníka:

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď ve vlastnictví výše uvedené osoby platí pojistná smlouva splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 2002, s výhradou veškerých výjimek a omezení povolených pro pojistitele, kteří neposkytují pojištění vztahující se na válečná rizika v rámci této úmluvy a prováděcích pokynů přijatých právním výborem Mezinárodní námořní organizace v říjnu roku 2006, včetně zejména těchto ustanovení: [Zde může být vloženo znění úmluvy a pokynů s dodatky v potřebném rozsahu]

Doba pojištění od: 20. února 2007

do: 20. února 2008

Pojistitel může toto osvědčení zrušit písemnou výpovědí ve lhůtě tří měsíců výše uvedenému orgánu, na základě čehož odpovědnost pojistitele za těchto podmínek končí dnem uplynutí uvedené výpovědní lhůty, ovšem pouze ve vztahu k nehodám, ke kterým dojde po tomto dni.

Datum:

Toto osvědčení vydává:

PANDI P&I

[Adresa]

.....

(Podpis pojistitele)

jako zástupce PANDI P&I

II. Vzor osvědčení o pojištění uvedený v pokynu 3

Osvědčení o pojištění nebo jiné finanční záruce v souvislosti s odpovědností za smrt nebo zranění cestujících

Vydáno v souladu s článkem 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Název lodi	Volací znak	Identifikační číslo lodi podle IMO	Rejstříkový přístav	Jméno a úplná adresa sídla hospodářské činnosti dopravce, který skutečně provádí přepravu

Tímto se osvědčuje, že pro výše uvedenou loď platí pojistná smlouva nebo jiná finanční záruka splňující požadavky článku 4a Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři ve znění z roku 2002.

Typ záruky

Doba trvání záruky

Jméno a adresa pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů)

Pojistné krytí, na které se vztahuje toto osvědčení, je rozděleno na pojištění, které se vztahuje na válečná rizika, a na pojištění, které se nevztahuje na válečná rizika, v souladu s prováděcími pokyny přijatými právním výborem Mezinárodní námořní organizace v říjnu roku 2006. Každá z těchto částí pojistného krytí podléhá všem výjimkám a omezením, které úmluva a prováděcí pokyny umožňují. Pojistitelé nenesou společnou a nerozdílnou odpovědnost. Pojistiteli jsou:

v případě pojištění, které se vztahuje na válečná rizika: War Risks, Inc., [adresa]

v případě pojištění, které se nevztahuje na válečná rizika: Pandi P&I, [adresa]

Toto osvědčení je platné do

Vydáno nebo ověřeno vládou
(úplné označení státu)

NEBO

Následující text by se měl použít, pokud stát, jenž je stranou této úmluvy, uplatňuje čl. 4a odst. 3:

Toto osvědčení se vydává na základě zmocnění vládou

(úplné označení státu) (název vydávající instituce nebo organizace)

V dne
(místo) (datum)

.....
(Podpis a funkce vydávajícího nebo potvrzujícího úředníka)

Vysvětlivky:

1. Na požádání může označení státu zahrnovat odkaz na příslušný orgán veřejné moci země, která osvědčení vydává.
 2. Pokud je celková částka záruky opatřena z více zdrojů, je třeba uvést částku u každého z těchto zdrojů.
 3. Pokud je záruka opatřena ve více formách, je třeba tyto formy vyjmenovat.
 4. Položka „Doba trvání záruky“ musí stanovit datum, kterým tato záruka nabývá účinku.
 5. Položka „adresa“ pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů) musí uvádět sídlo hospodářské činnosti pojistitele(ů) a/nebo ručitele(ů). Případně se uvede sídlo hospodářské činnosti, kde byly pojištění nebo jiná záruka sjednány.
-

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

V listopadu roku 2005 Komise přijala návrh nařízení ⁽¹⁾ Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři a na vnitrozemských vodních cestách v případě nehod. Dne 24. února 2006 byl tento návrh předložen Radě.

Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 25. dubna 2007.

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 13. září 2006. ⁽²⁾

Výbor regionů přijal stanovisko dne 15. června 2006. ⁽³⁾

V rámci postupu spolurozhodování (článek 251 Smlouvy o ES) dosáhla Rada dne 30. listopadu 2007 politické dohody o návrhu nařízení. Po právní a jazykové revizi Rada dne 6. června 2008 přijala společný postoj.

II. CÍL

Hlavním cílem navrhovaného nařízení je začlenit do práva Společenství Athénskou úmluvu o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002 (dále jen „Athénská úmluva“).

Návrh Komise dále obsahuje několik úprav Athénské úmluvy a dodatečná opatření, jako jsou rozšíření oblasti působnosti na vnitrostátní přepravu, jakož i na dopravu po vnitrozemských vodních cestách, a vyloučení možnosti stanovené v Athénské úmluvě, aby členské státy stanovily vyšší omezení odpovědnosti, než je stanoveno v úmluvě. Návrh dále obsahuje ustanovení, které stanoví, že v případě poškození nebo ztráty vybavení umožňujícího pohyb/lékařské pomůcky, které náleží cestujícímu se sníženou pohyblivostí, je náhrada stanovena na maximální úrovni odpovídající reprodukční hodnotě daného vybavení. Podobně jako v odvětví letecké a železniční dopravy návrh stanoví zálohy v případě smrti nebo újmy na zdraví cestujících, jakož i informování cestujících před zahájením plavby.

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Obecné poznámky

Společný postoj k výše uvedenému návrhu ve znění dohodnutém Radou nařízení aktualizuje, mimo jiné změnami ustanovení, které se týkají oblasti působnosti, vztahu mezi nařízením a dalšími mezinárodními úmluvami o celkovém omezení odpovědnosti, záloh a přechodného ustanovení nařízení.

Společný postoj zahrnuje celou řadu změn přijatých Evropským parlamentem v prvním čtení (změny 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16-27 ve znění dokumentu 8724/07), a to buď v doslovném znění, z části nebo v podstatě. Tyto změny zlepšují nebo upřesňují znění navrhovaného nařízení. Avšak další změny (4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15) společný postoj neodráží. Rada i Komise jsou toho názoru, že přezkumem úkolů Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) by se nemělo zabývat toto nařízení, protože se jedná o odlišný předmět (změna 4). Zamítnutí dalších změn je podrobněji vysvětleno v následujícím oddíle.

Společný postoj rovněž zahrnuje řadu změn jiných než těch, které jsou obsaženy ve stanovisku Evropského parlamentu přijatém v prvním čtení, protože v řadě případů byla ustanovení původního návrhu Komise doplněna o nové prvky nebo byla zcela přepracována a byla vložena zcela nová ustanovení.

Kromě toho byla provedena řada redakčních změn, jejichž cílem je pouze znění vyjasnit a zajistit celkovou soudržnost nařízení.

V následujícím oddíle jsou popsány podstatné změny společného postoje a reakce Rady na změny Evropského parlamentu.

⁽¹⁾ Dokument 6827/06 – KOM (2005) 592 v konečném znění.

⁽²⁾ Úř. věst. C 2006/318, 23.12.2006

⁽³⁾ Úř. věst. C 2006/229, 22.9.2006

Konkrétní body

1) Oblast působnosti

Rada zcela souhlasí s Evropským parlamentem (změny 16 až 27) a zamítla rozšíření použití Athénské úmluvy na mezinárodní a vnitrostátní přepravu po vnitrozemských vodních cestách, jak navrhuje ve svém návrhu Komise. Rada se připojuje k logice Evropského parlamentu a je rovněž toho názoru, že Athénská úmluva se zabývá přepravou po moři a že rozšíření na přepravu po vnitrozemských vodních cestách nemusí být vhodné a nemusí dostatečně zohledňovat zvláštnosti odvětví přepravy po vnitrozemských vodních cestách.

Kromě toho Rada na rozdíl od Komise a Evropského parlamentu upřesňuje, že v souvislosti s přepravou po moři v rámci jednoho členského státu je vhodné, aby se nařízení vztahovalo na lodě třídy A podle článku 4 směrnice 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě.

2) Začlenění Athénské úmluvy a dalších opatření IMO

Rada i Evropský parlament (změna 6) se domnívají, že do nařízení by měla být začleněna nejen Athénská úmluva, ale rovněž výhrada a pokyny IMO k provádění Athénské úmluvy (dále jen „pokyny IMO“) přijaté právním výborem IMO dne 19. října 2006 za účelem řešení některých otázek v rámci Athénské úmluvy, zejména otázky náhrady škod souvisejících s terorismem. Z tohoto důvodu Rada i Evropský parlament doplnily do nařízení znění pokynů IMO, a to v podobě nové přílohy nařízení.

Je však třeba poznamenat, že Rada se domnívá, že začlenění úplného znění Athénské úmluvy může vést k právní nejistotě, protože několik ustanovení úmluvy přímo nesouvisí s předmětem nařízení. Z tohoto důvodu Rada, na rozdíl od Evropského parlamentu, uvádí v čl. 3 odst. 1 nařízení příslušná ustanovení Athénské úmluvy pro použití v rámci tohoto nařízení. Kromě toho byla v zájmu přehlednosti z přílohy nařízení vypuštěna nepodstatná nebo zavádějící ustanovení Athénské úmluvy.

3) Použitelná omezení

Rada změnila návrh Komise, pokud jde o nepoužití čl. 7 odst. 2 Athénské úmluvy. Tento článek stanoví, že stát, který je smluvní stranou úmluvy, může přijmout vyšší omezení odpovědnosti, než jsou omezení stanovená v Athénské úmluvě. Rada se rozhodla pro uplatnění ustanovení Athénské úmluvy v jeho stávajícím znění bez zavedení zvláštního mechanismu Společenství s cílem dosáhnout dohody o použití čl. 7 odst. 2 tak, jak navrhuje Komise ve svém návrhu, jakož i Evropský parlament ve změně č. 7.

4) Souběžné používání jiných mezinárodních úmluv týkajících se omezení odpovědnosti majitelů lodí

Vzhledem ke skutečnosti, že několik členských států již ratifikovalo Mezinárodní úmluvu o omezení odpovědnosti pro námořní nároky z roku 1976, ve znění protokolu z roku 1996 (LLMC 1996), Rada nemůže podpořit Evropský parlament, pokud jde o nepoužití článku 19 Athénské úmluvy (změna 8). S cílem zaručit právní jistotu je vztah mezi Athénskou úmluvou a LLMC 1996 více upřesněn v článku 5 společného postoje Rady.

5) Záloha

Ve shodě s Evropským parlamentem (změna 9) Rada podporuje myšlenku, že v případě námořní nehody s následkem smrti nebo újmy na zdraví cestujícího by měla být vyplacena záloha. S cílem zajistit použitelnost tohoto ustanovení v praxi Rada upřesnila, že ustanovení se použije v případě, že k námořní nehodě došlo na území členského státu nebo na palubě lodi plující pod vlajkou členského státu nebo registrované v členském státě. Pokud jde o dopravní nehodu, Rada je toho názoru, že pojem „námořní nehoda“ je v Athénské úmluvě definován dostatečně podrobně. Doplnění pojmu „nehoda lodi“ tedy není nutné.

Rada plně podporuje Evropský parlament (změna 10), pokud jde o upřesnění, že záloha nepředstavuje uznání odpovědnosti a může být započtena vůči jakékoli další vyplacené částce. Rada však dále upřesňuje, ve kterých případech může být záloha vratná v souladu s Athénskou úmluvou a pokyny IMO.

6) *Informace pro cestující*

Rada podporuje Evropský parlament, pokud jde o povahu (náležitost a srozumitelnost) informací, které mají být cestujícím poskytovány nejpozději při odjezdu. Rada navrhuje, aby byl k tomuto účelu používán souhrn informací podobně jako v odvětví letectví. Rada se však domnívá, že není třeba odkazovat na směrnici Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy (změna 12), protože tato směrnice je již v platnosti a je nezávislá na navrhovaném nařízení.

7) *Odložené použití*

Rada podobně jako Evropský parlament (změny 13, 14 a 15) zavedla přechodné ustanovení, které členským státům umožňuje odložit použití nařízení až o čtyři roky ode dne jeho použitelnosti. Změna návrhu Komise předložená Radou se nicméně vztahuje na přepravu po moři uvnitř jednoho členského státu na lodích třídy A v souladu s článkem 4 směrnice 98/18/ES a nikoliv na vnitrostátní přepravu na pravidelných trajektových linkách (v regionech, na které se vztahuje čl. 299 odst. 2 Smlouvy o ES), jak navrhoval Evropský parlament.

IV. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že společný postoj představuje realistický přístup a řádně zohledňuje proveditelnost návrhu a jeho navrhovaných dodatečných ustanovení, jakož i potřebu právní jistoty.

Rada očekává konstruktivní jednání s Evropským parlamentem za účelem brzkého přijetí nařízení.
