

Z A K O N

O POTVRĐIVANJU ATINSKE KONVENCIJE O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE I PROTOKOLA IZ 2002. GODINE O IZMENAMA I DOPUNAMA ATINSKE KONVENCIJE O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE

Član 1.

Potvrđuje se Atinska konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojena 1974. godine, sačinjena u Atini, 13. decembra 1974. godine, u jednom originalu na engleskom i francuskom jeziku i Protokol iz 2002. godine o izmenama i dopunama Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine, sačinjen u Londonu 1. novembra 2002. godine, u originalu na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španskom jeziku.

Član 2.

Tekst Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine i Protokola iz 2002. godine o izmenama i dopunama Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine, u originalu na engleskom jeziku i u prevodu na srpski jezik glasi:

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

(Athens, 13 December 1974)

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;
6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;
7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;
8. "carriage" covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

(a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

(b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

(c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

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

Article 3

Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

Article 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.
2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.
3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.
4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.
5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Article 5

Valuables

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

Article 6

Contributory fault

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

Article 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of

the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Monetary unit and conversion

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11

Defences and limits for carriers' servants

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

himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

Article 12

Aggregation of claims

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

Article 13

Loss of right to limit liability

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

Article 14

Basis for claims

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

Article 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:
 - (a) in the case of apparent damage to luggage:
 - (i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
 - (ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

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

Article 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.
2. The limitation period shall be calculated as follows:
- (a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
 - (b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
 - (c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:
- (a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
 - (c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

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

Article 18

Invalidity of contractual provisions

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

Article 19

Other conventions on limitation of liability

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

Article 20

Nuclear damage

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

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

Article 21

Commercial carriage by public authorities

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

Article 22

Declaration of non-application

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

Article 23

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31 December 1975 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article 24

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 25

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article 26

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.
3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

Article 27

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States which have acceded to this Convention.
3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 28

Languages

This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General of the Organization and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

DONE AT ATHENS this thirteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION
RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR
LUGGAGE BY SEA, 1974**

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL,

CONSIDERING that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

RECALLING that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

HAVING NOTED that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1 "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

2 "Organization" means the International Maritime Organization.

3 "Secretary-General" means the Secretary-General of the organization.

Article 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

"1 (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage as been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;

(b) "Performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and

(c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier."

Article 3

1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

"10. "Organization" means the International Maritime Organization."

2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

"11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization."

Article 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

“Article 3

Liability of the carrier

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

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

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

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

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

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

5 For the purposes of this Article:

(a) “shipping incident” means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) “fault or neglect of the carrier” includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

(c) “defect in the ship” means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) “loss” shall not include punitive or exemplary damages.

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

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

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

Article 5

The following text is added as Article 4bis of the Convention:

“Article 4bis

Compulsory insurance

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

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

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

3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

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

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it,
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect. An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these

certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

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

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

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

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

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of

claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

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

Article 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

"Article 7

Limit of liability for death and personal injury

1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none."

Article 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

"Article 8

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

1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.”.

Article 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

“Article 9

Unit of Account and conversion

1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

Article 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

“3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

- (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier.
- (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.”.

Article 10

Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

“Article 17

Competent jurisdiction

1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

- (a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or contract of carriage, or
- (b) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, If the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
- (c) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

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

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

Article 11

The following text is added as Article 17bis of the Convention:

“Article 17bis

Recognition and enforcement

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

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

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

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

Article 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

“Article 18

Invalidity of contractual provisions

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

Article 13

Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

“Article 20

Nuclear damage

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

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.”.

Article 14

Model certificate

1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.

2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

Annex

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

Article 15

Interpretation and application

1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Article 16

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

“Article 22bis

Final clauses of the Convention

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

FINAL CLAUSES

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

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

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

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

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

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

- (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

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

Article 18

States with more than one system of law

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

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

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

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

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

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

Article 19

Regional Economic Integration Organizations

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

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

3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration

Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

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

5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

Article 20

Entry into force

1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

Article 21

Denunciation

1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

Article 22

Revision and Amendment

1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 23

Amendment of limits

1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

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

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

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

Article 24

Depositary

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

2 The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
- (b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

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

Article 25

Languages

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

DONE AT LONDON this first day of November two thousand and two.

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

ANNEX

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

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

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

Type of Security

Duration of Security

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

Name.....

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of
(Full designation of the State)

Name of Ship Distinctive number or letters.....

Port of Registry.....

IMO Ship Identification

Number.....

Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.....

OR

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

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

.....
(full designation of the State)

by
(name of institution or organisation)

At On
(Place) (Date)

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

Explanatory Notes:

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

ATINSKA KONVENCIJA O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM,
USVOJENA 1974. GODINE
(Atina, 13. decembra 1974. godine)

DRŽAVE UGOVORNICE ove Konvencije,

PRIZNAJUĆI potrebu da se ugovorom regulišu pojedine odredbe koje se odnose na prevoz putnika i njihovog prtljaga morem;

ODLUČILE SU da zaključe konvenciju u tu svrhu i dogovorile se o sledećem:

Član 1.

Definicije

U ovoj Konvenciji pojedini izrazi imaju sledeće značenje:

1. a) „vozar“ je lice koje je zaključilo ugovor o prevozu ili u čije ime je taj ugovor zaključen, bez obzira da li on sam stvarno obavlja prevoz ili ga obavlja preko stvarnog vozača;

b) „stvarni vozar“ je lice različito od vozača, bez obzira da li je vlasnik broda ili naručilac broda koji stvarno obavlja prevoz u celini ili deo prevoza;

2. „ugovor o prevozu“ je ugovor koji zaključuje vozar ili u čije ime se taj ugovor zaključuje za prevoz putnika ili putnika i njegovog prtljaga morem, u zavisnosti od slučaja;

3. „brod“ je samo pomorski brod, isključujući lebdelicu;

4. „putnik“ je svako lice koje se prevozi brodom,

a) na osnovu ugovora o prevozu, ili

b) na osnovu pristanka vozača, prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na osnovu ugovora o prevozu robe koji nije predmet ove Konvencije;

5. „prtljag“ je svaka stvar ili vozilo koje se prevozi na osnovu ugovora o prevozu, osim

a) stvari i vozila koja se prevoze na osnovu brodarskog ugovora, teretnice ili ugovora koji se najvećim delom odnosi na prevoz stvari, i

b) živih životinja;

6. „ručni prtljag“ je prtljag koji putnik ima u svojoj kabini ili koji inače drži, čuva ili nadzire. Sa izuzetkom primene stava 8. ovog člana i člana 8, ručni prtljag uključuje prtljag koji putnik ima u svom vozilu ili na vozilu;

7. „gubitak ili šteta na prtljagu“ uključuje materijalnu štetu koja je nastala zato što prtljag nije predat putniku u razumnom roku nakon dolaska broda na kojem se prtljag prevezio ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvata zakašnjenja koja su prouzrokovana štrajkom ili drugim radničkim sporovima;

8. „prevoz“ obuhvata period:

a) u pogledu putnika i njihovog ručnog prtljaga, period tokom koga se putnik i/ili njegov ručni prtljag nalazi na brodu ili vreme ukrcavanja ili iskrcavanja, kao i vreme tokom kojeg se putnik i njegov ručni prtljag prevoze vodnim putem od obale do broda ili obrnuto, ako je cena takvog prevoza uračunata u cenu putne karte ili ako vozar stavi

putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav pomoćni prevoz. Međutim, u pogledu putnika, prevoz ne obuhvata vreme tokom kojeg se putnik nalazi na lučkom terminalu ili na gatu ili na bilo kojoj drugoj lučkoj instalaciji;

b) takođe i u pogledu ručnog prtljaga, vreme tokom kojeg je putnik na lučkom terminalu ili na gatu ili na bilo kojoj drugoj lučkoj instalaciji, ako je vozar ili njegov službenik ili punomoćnik primio taj prtljag i nije ga predao putniku;

c) u pogledu ostalog prtljaga koji nije ručni prtljag, vreme tokom kojeg je vozar ili njegov službenik ili punomoćnik primio taj prtljag na obali ili na brodu do trenutka kada ga je vozar ili njegov službenik ili punomoćnik predao:

9. „međunarodni prevoz“ je svaki prevoz kod koga se, prema ugovoru o prevozu, mesto polaska i mesto odredišta nalaze u dve različite države, ili u jednoj državi ako se, prema ugovoru o prevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi;

10. „organizacija“ je Međuvladina pomorska konsultativna organizacija.

Član 2.

Primena

Ova se Konvencija primenjuje na svaki međunarodni prevoz

- a) ako brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovornici ove Konvencije, ili
- b) ako je sklopljen ugovor o prevozu u državi ugovarateljici ove Konvencije, ili
- c) ako je mesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prevozu, u državi ugovarateljici ove Konvencije.

Bez obzira na stav 1. ovog člana, ova Konvencija se ne primenjuje ako je prevoz, prema nekoj drugoj međunarodnoj konvenciji koja se odnosi na prevoz putnika ili prtljaga drugim načinom prevoza, podvrgnut režimu građanske odgovornosti prema odredbama te konvencije, sve dok odredbe tih konvencija imaju obavezu primenu u odnosu na prevoz morem.

Član 3.

Odgovornost vozara

Vozar odgovara za pretrpljenu štetu zbog smrti ili telesne povrede putnika i za gubitak ili oštećenje prtljaga ako se događaj koji je prouzrokovao tako pretrpljenu štetu dogodio za vreme prevoza zbog krivice ili propusta vozara ili njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe.

Tužilac je dužan da dokaže da je događaj koji je prouzrokovao gubitak ili oštećenje nastao za vreme prevoza, kao i obim gubitka ili oštećenja.

Krivica ili nemar vozara ili njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe pretpostavljaju se, dok se ne dokaže suprotno, ako su smrt ili telesna povreda putnika ili gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga nastali pri brodolomu, sudaru, nasukanju, eksploziji ili požaru, ili zbog mane broda. U odnosu na gubitak ili oštećenja drugog prtljaga, takva krivica ili nemar se pretpostavljaju dok se ne dokaže suprotno, bez obzira na prirodu događaja koji je prouzrokovao gubitak ili oštećenje. U svim drugim slučajevima tužilac je dužan da dokaže krivicu ili nemar.

Član 4.

Stvarni vozar

Ako se izvršenje prevoza ili dela prevoza poveri stvarnom vozaču, vozač u svakom slučaju ostaje odgovoran za celokupan prevoz prema odredbama ove Konvencije. Pored toga, stvarni vozač podleže odredbama ove Konvencije i ovlašćen je da se na njih poziva za deo prevoza koji izvršava.

Vozač, u pogledu prevoza koji izvršava stvarni vozač, odgovara za dela i propuste stvarnog vozača i njegovih službenika i punomoćnika koji rade u granicama svoje službe.

Svaki poseban ugovor na osnovu kojeg vozač preuzima obaveze koje ova Konvencija ne nameće ili se odriče prava koje predviđa ova Konvencija, odnosi se na stvarnog vozača samo ako se on izričito i pismeno sa tim saglasi.

Kada, i u obimu u kojem i vozač i stvarni vozač odgovaraju, njihova odgovornost je solidarna.

Nijedna odredba ovog člana neće uticati na bilo koje regresno pravo između vozača i stvarnog vozača.

Član 5.

Dragocenosti

Vozač ne odgovara za gubitak ili oštećenje novca, vrednosnog papira, zlata, srebrnih predmeta, dragulja, nakita, umetničkih predmeta i drugih dragocenosti, osim ako su te dragocenosti deponovane kod vozača na ugovoreno čuvanje. U tom slučaju vozač odgovara najviše do granice predviđene u stavu 3 . člana 8. osim ako nije ugovorena viša granica prema stavu 1. člana 10.

Član 6.

Podeljena krivica

Ako vozač dokaže da su smrt ili telesna povreda putnika ili gubitak ili oštećenje njegovog prtljaga u celosti ili delimično prouzrokovani krivicom ili propustom putnika, nadležni sud može u potpunosti ili delimično osloboditi vozača od odgovornosti prema odredbama merodavnog prava za taj sud.

Član 7.

Ograničenje odgovornosti za telesnu štetu

Odgovornost vozača za smrt ili telesnu povredu putnika nikako ne može premašiti 700.000 franaka po putovanju (za prevoz). Ako se, u skladu sa pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rate, odgovarajuća kapitalizovana vrednost rate neće preći navedenu granicu.

Bez obzira na stav 1. ovog člana, država ugovornica može posebnim odredbama svog nacionalnog prava propisati, ako se radi o vozačima koji su državljani te države, viši iznos ograničenja odgovornosti per capita.

Član 8.

Ograničenje odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljaga

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga nikako ne može premašiti iznos od 12.500 franaka po putniku i putovanju.

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu, nikako ne može premašiti iznos od 50.000 franaka po vozilu i putovanju.

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje drugog prtljaga, a ne onog koji se spominje u st. 1. i 2. ovog člana, nikako ne može premašiti iznos od 18.000 franaka po putniku i putovanju.

Vozar i putnik mogu ugovoriti da vozar odgovara tek nakon odbitka franšize koja ne premašuje iznos od 1.750 franaka u slučaju štete na vozilu, i ne premašuje iznos od 200 franaka po putniku u slučaju gubitka ili štete u drugom prtljagu, a takav iznos se odbija od gubitka ili oštećenja.

Član 9.

Obračunska jedinica i preračunavanje (konverzija)

Smatra se da se franak koji se spominje u ovoj Konvenciji odnosi na jedinicu koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće 900 hiljada.

Iznosi koji se spominjaju u čl. 7. i 8. preračunavaju se u domaću valutu države nadležnog suda u konkretnom sporu, na osnovu zvanične vrednosti te valute, pozivom na jedinicu kako je određena u stavu 1. ovog člana, na dan presude ili na dan sporazumno određen od stranaka. Ako ne postoji takva zvanična vrednost, nadležni organ odnosne države određuje šta se smatra zvaničnom vrednošću za svrhu ove Konvencije.

Član 10.

Dodatne odredbe o ograničenju odgovornosti

Vozar i putnik mogu izričito i pismeno ugovoriti veću granicu odgovornosti od granice propisane u čl. 7. i 8. ove Konvencije.

Kamate i troškovi postupka nisu uključeni u granice odgovornosti propisane čl. 7. i 8. ove Konvencije

Član 11.

Zaštite i ograničenja za vozareve službenike

Ako se podnese tužba prema službeniku ili punomoćniku vozara ili stvarnog vozara zbog štete koja je predmet ove Konvencije, taj službenik ili punomoćnik, ako dokaže da je radio u granicama svoje službe, ima pravo da se koristi pravima i ograničenjima odgovornosti na koja se vozar ili stvarni vozar može pozivati prema ovoj Konvenciji.

Član 12.

Kumulacija zahteva (tužbi)

Kada se ostvare uslovi za ograničenje odgovornosti propisane u čl. 7 i 8, te granice se primenjuju na ukupni iznos koji se može naknaditi u okviru svih zahteva

(tužbi) zbog smrti ili telesne povrede svakog putnika ili zbog gubitka ili oštećenja njegovog prtljaga.

U slučaju prevoza koji je obavio stvarni vozar, ukupan iznos koji se može naknaditi od vozara i stvarnog vozara i njegovih službenika i punomoćnika koji rade u okviru svoje službe, ne može premašiti najviši iznos koji bi se mogao dosuditi prema vozaču ili stvarnom vozaču na osnovu ove Konvencije, s tim da nijedno od tih lica ne odgovara za iznos koji prekoračuje granicu koja se na njega može primeniti.

U svakom slučaju kada se službenik ili punomoćnik vozara ili stvarnog vozara može pozvati prema članu 11. ove Konvencije na ograničenje odgovornosti propisano u čl. 7. i 8, ukupan iznos koji se može naknaditi od vozara ili stvarnog vozara, i u zavisnosti od slučaja od službenika ili punomoćnika, neće premašiti to ograničenje.

Član 13.

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Vozar nema pravo na ograničenje odgovornosti koje je propisano u čl. 7. i 8. i stavu 1. član 10. ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je vozač učinio u nameri da prouzrokuje takvu štetu, ili namerno i sa znanjem da bi takva šteta verovatno mogla nastupiti.

Službenik ili punomoćnik vozara ili stvarnog vozara nema pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala od radnje ili propusta koji je taj službenik ili punomoćnik učinio u nameri da prouzrokuje štetu, ili namerno i sa znanjem da bi takva šteta verovatno mogla nastupiti.

Član 14.

Osnova za tužbu

Tužba za štetu zbog smrti ili telesne povrede putnika, ili za gubitak ili oštećenje prtljaga ne može se podneti protiv vozara ili stvarnog vozara na drugi način nego u skladu sa odredbama ove Konvencije.

Član 15.

Prigovor zbog gubitka ili oštećenja prtljaga

Putnik je dužan da uputi pismeni prigovor vozaču ili njegovom punomoćniku:

a) u slučaju vidljive štete na prtljagu:

i) kada je u pitanju ručni prtljag, pre ili u trenutku iskrcaja putnika;

ii) kad je u pitanju ostali prtljag, pre ili u trenutku njegovog predavanja;

b) u slučaju štete na prtljagu koja nije vidljiva, ili u slučaju gubitka prtljaga, u roku od 15. dana od dana iskrcaja ili predavanja ili od dana kada je prtljag trebao da bude predat.

Ako putnik ne postupi prema odredbama ovoga člana, pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je prtljag neoštećen.

Pismeni prigovor nije potreban ako je stanje prtljaga utvrđeno u prisustvu obe strane u trenutku njegovog preuzimanja.

Član 16.

Zastarevanje tužbe

Svaka tužba za štetu zbog smrti ili telesne povrede putnika ili zbog gubitka ili oštećenja prtljaga zastareva nakon proteka roka od dve godine.

Rok zastarelosti računa se na sledeći način:

- a) u slučaju telesne povrede, od dana iskrcaja putnika;
- b) u slučaju smrti putnika koja je nastala u toku prevoza, od dana kada je putnik trebao da se iskrca, a u slučaju telesne povrede koja se dogodila u toku prevoza zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegovog iskrcaja, od dana smrti, uz uslov da ovaj period ne premašuje tri godine od dana iskrcaja;
- c) u slučaju gubitka ili oštećenja prtljaga, od dana iskrcaja ili od dana kada se iskrcaj trebao izvršiti, u zavisnosti od toga šta je kasnije.

Pravo suda pred kojim se vodi spor propisuje razloge za obustavu i prekid rokova zastarelosti, ali se ni u kom slučaju tužba po ovoj Konvenciji ne može podneti po isteku roka od tri godine, računajući od dana iskrcaja putnika ili od dana kada je iskrcaj trebao da se izvrši, u zavisnosti od toga šta je kasnije.

Bez obzira na st. 1, 2. i 3. ovog člana, rok zastarelosti može se produžiti izjavom vozara ili dogovorom stranaka nakon što je potraživanje nastalo. Izjave ili ugovor moraju biti pismeni.

Član 17.

Sudska nadležnost

Svaka tužba koja se podnosi na osnovu ove Konvencije, podnosi se, po izboru tužioca, jednom od dole navedenih sudova, ako se taj sud nalazi u državi ugovornici ove Konvencije:

- a) sud mesta stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sedišta tuženog, ili
- b) sud mesta isplivljavanja ili sud mesta odredišta prema ugovoru o prevozu, ili
- c) sud države prebivališta ili stalnog boravišta tužioca, ako tuženi ima poslovno sedište i podvrgnut je jurisdikciji te države, ili
- d) sud države gde je zaključen ugovor o prevozu, ako tuženi ima poslovno sedište i podvrgnut je jurisdikciji te države.

Nakon nastanka događaja koji je prouzrokovao štetu, stranke se mogu dogovoriti da se zahtev za naknadu štete može podvrgnuti bilo čijoj jurisdikciji ili arbitraži.

Član 18.

Ništavost ugovornih odredbi

Svaka ugovorna odredba koje se zaključi pre nego što nastane događaj koji je prouzrokovao smrt ili telesnu povredu putnika ili gubitak ili oštećenje prtljaga, s ciljem da oslobodi vozara od odgovornosti prema putniku ili da odredi nižu granicu odgovornosti od one koja je utvrđena u ovoj Konvenciji, osim kako je predviđeno u stavu 4. člana 8, kao i svaka odredba zaključena s ciljem da prebaci teret

dokazivanja koji inače leži na vozaču, ili s ciljem da ograniči pravo izbora koje je propisano u stavu 1. člana 17, ništava je i bez dejstva, ali ništavost takve odredbe ne čini nevažećim ugovor o prevozu, koji ostaje podvrgnut odredbama ove Konvencije.

Član 19.

Druge konvencije o ograničenju odgovornosti

Ova Konvencija ne menja prava i obaveze vozača, stvarnog vozača i njihovih službenika ili punomoćnika, koje su predviđene u međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova.

Član 20.

Nuklearna šteta

Nema odgovornosti na osnovu ove Konvencije za štetu prouzrokovanu nuklearnim događajem:

a) ako operater nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu ili na osnovu Pariske konvencije od 29. jula 1960. godine o odgovornosti trećem licu u oblasti nuklearne energije, kako je izmenjena i dopunjena Dodatnim protokolom od 28. januara 1964. godine, ili Bečke konvencije od 21. maja 1963. o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu.

b) ako operater nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu na osnovu domaćeg prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, ako je takvo pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za lica koja mogu pretrpeti štetu kao Pariska ili Bečka konvencija.

Član 21.

Trgovački prevoz obavljen od strane organa javne vlasti

Ova Konvencija se primenjuje na trgovački prevoz koji je preduzet od države ili organa javne vlasti na osnovu ugovora o prevozu u smislu člana 1. ove Konvencije

Član 22.

Izjava da se Konvencija ne primenjuje

Svaka država ugovornica može u trenutku potpisivanja, ratifikacije, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji, pismeno izjaviti da ova Konvencija ne proizvodi dejstvo kada su putnik i vozač državljani, odnosno ako ima sedište u toj državi ugovornici.

Svaka izjava koja se da prema stavu 1. ovoga člana može se povući u svakom trenutku pismenim obaveštenjem generalnom sekretaru Organizacije.

Član 23.

Potpisivanje, potvrđivanje i pristupanje

Ova Konvencija biće otvorena za potpisivanje u sedištu Organizacije do 31. jula 1975. godine, a nakon toga će ostati otvorena za pristupanje.

Države mogu postati ugovornice ove Konvencije:

a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja;

b) potpisivanjem uz rezervu ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja, nakon kojeg sledi ratifikacija, prihvatanje ili odobrenje, ili

c) pristupanjem

Ratifikacija, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje izvršava se polaganjem pravovaljane isprave generalnom sekretaru Organizacije.

Član 24.

Stupanje na snagu

Ova Konvencija stupa na snagu devedesetog dana nakon dana kada ju je deset država potpisalo bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja ili su položile odgovarajuću ispravu potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja.

Za svaku državu koja kasnije potpiše ovu Konvenciju bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja, ili položi svoju ispravu o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, Konvencija stupa na snagu devedesetoga dana nakon dana takvog potpisivanja ili polaganja.

Član 25.

Otkazivanje

Ova Konvencija se može otkazati od jedne države ugovornice u svakom trenutku nakon dana kada je Konvencija stupila na snagu za tu državu ugovornicu.

Otkazivanje se izvršava polaganjem isprave generalnom sekretaru Organizacije koji obaveštava sve druge države ugovornice o prijemu isprave otkazivanja i o danu njenog polaganja.

Otkazivanje proizvodi dejstvo jednu godinu nakon polaganja isprave o otkazivanju, ili nakon dužeg roka koji se može predvideti u ispravi.

Član 26.

Izmene i dopune

Organizacija može sazvati konferenciju radi izmene ili dopune ove Konvencije.

Organizacija saziva konferenciju država ugovornica ove Konvencije za njenu izmenu ili dopunu na zahtev najmanje jedne trećine država ugovornica.

Svaka država koja postane ugovornica Konvencije nakon stupanja na snagu izmena ili dopuna koje je prihvatila konferencija, sazvana prema ovom članu, vezana je Konvencijom kako je izmenjena ili dopunjena.

Član 27.

Depozitar

Ova Konvencija biće deponovana kod generalnog sekretara Organizacije.

Generalni sekretar je dužan da:

a) obavesti sve države koje su potpisale ili pristupile ovoj Konvenciji:

i) o svakom novom potpisu i svakom polaganju isprave, sa datumom takvog potpisa ili polaganja;

- ii) o danu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - iii) o svakom otkazu ove Konvencije i o danu njegovog dejstva
- b) predati overene prepise ove Konvencije svim državama potpisnicama i svim državama koje su pristupile ovoj Konvenciji.

Odmah nakon stupanja na snagu ovog Protokola, generalni sekretar će njegov tekst dostaviti sekretarijatu Ujedinjenih nacija radi registracije i objavljivanja u skladu sa članom 102. Povelje Ujedinjenih nacija.

Član 28.

Jezici

Ova Konvencija je sačinjena u jednom originalu na engleskom i francuskom jeziku, oba teksta su jednako verodostojna. Službeni prevod na ruski i španski jezik pripremiće generalni sekretar Organizacije i deponovati sa potpisanim originalom.

U POTVRDU NAVEDENOG su dole potpisani predstavnici, propisno ovlašćeni od svojih vlada, potpisali ovu Konvenciju.

SAČINJENO U ATINI, 13. decembra 1974. godine.

PROTOKOL IZ 2002. GODINE O IZMENAMA I DOPUNAMA ATINSKE KONVENCIJE O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE

DRŽAVE UGOVORNICE OVOG PROTOKOLA,

SMATRAJUĆI poželjnim da se izvrši izmena i dopuna Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, sačinjene u Atini 13. decembra 1974. godine, u svrhu povećanja iznosa naknade, uvođenja objektivne odgovornosti, uvođenja pojednostavljenog postupka izmena iznosa ograničenja i garantovanja obaveznog osiguranja u korist putnika,

PODSEĆAJUĆI da Protokol iz 1976. godine o izmenama i dopunama Konvencije kao obračunsku jedinicu uvodi Specijalno pravo vučenja umesto zlatnog franka,

PRIMEĆUJUĆI da Protokol iz 1990. godine o izmenama i dopunama Konvencije, koji propisuje povećane iznose naknade i pojednostavljuje postupak izmena iznosa ograničenja, nije stupio na snagu,

SPORAZUMELE SU SE o sledećem:

Član 1.

U svrhu ovog Protokola:

1. "Konvencija" znači tekst Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine.
2. "Organizacija" znači Međunarodna pomorska organizacija.
3. "Generalni sekretar" znači generalni sekretar Organizacije.

Član 2.

Član 1. stav 1. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“1. (a) “vozar” je lice koje je zaključilo ugovor o prevozu ili u čije je ime taj ugovor zaključen, bez obzira da li je to lice stvarno obavilo prevoz, ili je prevoz obavio stvarni vozar;

(b) “stvarni vozar” je lice različito od vozara, a koje je vlasnik, naručilatelj ili operater broda, i koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili delimično;

(c) “vozar koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili delimično” je stvarni vozar ili, u meri u kojoj vozar stvarno obavlja prevoz, vozar.”

Član 3.

Član 1. stav 10. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“10. “Organizacija” je Međunarodna pomorska organizacija.”

Sledeći tekst se dodaje kao član 1. stav 11. Konvencije:

“11. “Generalni sekretar” je generalni sekretar Organizacije.”

Član 4.

Član 3. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“Član 3.

Odgovornost vozara

Za gubitak koji je nastao kao posledica smrti ili telesne povrede putnika koji su prouzrokovani pomorskom nezgodom, vozar je odgovoran u meri u kojoj takav gubitak u pogledu tog putnika za svaki posebni događaj ne prelazi 250 000 obračunskih jedinica, osim ako vozar dokaže da je:

(a) nezgoda posledica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili vanredne, neizbežne i nesavladive prirodne pojave; ili

(b) nezgoda u potpunosti prouzrokovana radnjom ili propustom trećeg lica učinjenim s namerom da se prouzrokuje šteta.

Vozar je takođe odgovoran i ako gubitak prelazi gore navedenu granicu i u meri u kojoj prelazi, osim ako vozar dokaže da se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak dogodila bez njegove krivice ili nemara.

Za gubitak koji je nastao kao posledica smrti ili telesne povrede putnika koji nisu prouzrokovani pomorskom nezgodom, vozar je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak, dogodila zbog krivice ili nemara vozara. Teret dokazivanja krivice ili nemara leži na vozaru.

Za gubitak koji je nastao kao posledica gubitka ili oštećenja ručnog prtljaga, vozar je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak dogodila zbog krivice ili nemara vozara. Krivica ili nemar vozara se pretpostavlja u pogledu gubitka prouzrokovanih pomorskom nezgodom.

Vozar je odgovoran za gubitak koji je nastao kao posledica gubitka ili oštećenja prtljaga različitog od ručnog prtljaga, osim ako dokaže da se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak dogodila bez njegove krivice ili nemara.

U svrhu ovoga člana:

(a) “pomorska nezgoda” znači brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu, ili mana broda;

(b) “krivica ili nemar vozara” uključuje krivicu ili nemar vozarovih radnika kada oni rade u okviru svoga zaposlenja;

(c) "mana broda" je loše funkcionisanje, kvar ili neusklađenost s važećim propisima o bezbednosti u pogledu bilo kojeg dela broda ili brodske opreme koji se koriste za hitno napuštanje broda, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika; ili koji se koriste za pokretanje, upravljanje, bezbednu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak sa veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon propuštanja vode, ili koji se koriste za spuštanje uređaja za spasavanje; i

(d) "gubitak" ne uključuje naknadu štete.

Odgovornost vozara na osnovu ovog člana odnosi se isključivo na gubitak koji proizlazi iz nezgoda koje se dogode za vreme putovanja. Na tužiocu je teret dokazivanja da se nezgoda, koja je prouzrokovala gubitak, dogodila za vreme putovanja, kao i teret dokazivanja obima tog gubitka.

Ništa u ovoj Konvenciji ne utiče na pravo regresu koje vozar ima prema bilo kojem trećem licu, niti na korišćenje odbrane podeljene krivice na osnovu člana 6. ove Konvencije. Ništa u ovom članu ne utiče na pravo ograničenja na osnovu čl. 7. ili 8. ove Konvencije.

Pretpostavka krivice ili nemara neke strane ili određivanje da teret dokazivanja leži na nekoj strani ne sprečava da se razmotre dokazi koji idu u korist te strane.

Član 5.

Sledeći tekst se dodaje kao član 4.2. Konvencije:

"Član 4.2.

Obavezno osiguranje

Kada se putnici prevoze na brodu upisanom u državi ugovornici koji ima dozvolu za prevoz više od dvanaest putnika i kada se primenjuje ova Konvencija, svaki vozar koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili delimično, dužan je da održava na snazi osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo, kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti na osnovu ove Konvencije za štetu zbog smrti ili telesne povrede putnika. Granica obaveznog osiguranja ili drugog finansijskog jemstva ne sme biti niža od 250 000 obračunskih jedinica po putniku za svaki poseban događaj.

Nakon što odgovarajući organ države ugovornice utvrdi da su ispunjeni zahtevi iz stava 1. svakom brodu će izdati sertifikat kojim se potvrđuje da su osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo na snazi, u skladu sa odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi ugovornici, takav sertifikat izdaje ili overava odgovarajući organ države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije upisan u državi ugovornici, takav sertifikat može izdati ili overiti nadležni organ bilo koje države ugovornice. Ovaj sertifikat mora biti sačinjen u obliku modela koji se nalazi u prilogu ove Konvencije i mora sadržati sledeće podatke:

- (a) ime broda, brojevi ili slova za raspoznavanje i luka upisa;
- (b) ime i glavno poslovno sedište vozara koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili delimično;
- (c) IMO broj za identifikaciju broda;
- (d) vrsta i trajanje jemstva;

(e) naziv i glavno poslovno sedište osiguratelja ili drugog lica koje pruža finansijsko jemstvo a, kada je to prikladno, poslovno sedište gde je zaključeno osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo; ili

(f) rok važenja sertifikata, koji ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugog finansijskog jemstva.

(a) Država ugovornica može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju da izda sertifikat. Takva institucija ili organizacija mora obavestiti tu državu o izdavanju svakog sertifikata. U svakom slučaju, država ugovornica u potpunosti garantuje za potpunost i tačnost podataka u tako izdatom sertifikatu i preduzima korake kako bi se osigurali neophodni dogovori radi izvršenja te obaveze.

(b) Država ugovornica mora obavestiti generalnog sekretara:

(i) o tačnim dužnostima i uslovima iz ovlašćenja datog nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji;

(ii) o povlačenju tog ovlašćenja; i

(iii) o datumu kada takvo ovlašćenje ili povlačenje takvog ovlašćenja stupa na snagu.

Ovlašćenje koje je dato neće stupiti na snagu pre proteka tri meseca od datuma kada je obaveštenje sa takvim učinkom dostavljeno generalnom sekretaru.

(c) Institucija ili organizacija ovlašćena da izdaje sertifikate u skladu s ovim stavom mora, kao minimum, biti ovlašćena da povuče te sertifikate ako nisu ispunjeni uslovi pod kojima su oni izdati. U svakom slučaju ta institucija ili organizacija o takvom povlačenju mora obavestiti državu u čije ime je sertifikat izdat.

Sertifikat se mora izdati na službenom jeziku ili jezicima države koja je izdaje. Ako upotrebljeni jezik nije engleski, francuski ili španski, tekst mora sadržati prevod na jedan od ovih jezika a ako država donese takvu odluku, službeni jezik te države može biti izostavljen.

Sertifikat se mora nalaziti na brodu, a fotokopija se polaže kod organa koji vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi ugovornici, kod organa države koja je izdala ili overila sertifikat.

Osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo ne ispunjava zahteve ovog člana ako prestaje da važi, zbog razloga koji nije protek vremena važenja osiguranja ili jemstva navedenog u sertifikatu, pre isteka roka od tri meseca od dana kada je organima navedenim u stavu 5. predato obaveštenje o njegovom prestanku, osim ako sertifikat nije vraćen tim organima ili ako nije izdat novi sertifikat u navedenom roku.

Prethodne odredbe se na isti način primenjuju u pogledu svake izmene čija je posledica da osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo više ne ispunjava zahteve ovog člana.

Država u čijem je upisniku brod upisan mora, u skladu sa odredbama ovog člana, odrediti uslove za izdavanje i važenje sertifikata.

Ništa se iz ove Konvenciji neće tumačiti kao sprečavanje države ugovornice da se pouzda u obaveštenja dobijena od drugih država ugovornica, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija a koja se odnose na finansijski položaj davaoca osiguranja ili drugog finansijskog jemstva, datog u svrhe ove Konvencije. U takvim slučajevima, država ugovornica koja se pouzda u takva obaveštenja nije oslobođena svoje odgovornosti kao država izdavanja sertifikata.

Sertifikate koje je izdala ili overila jedna država ugovornica prihvatiće druge države ugovornice u svrhu ove Konvencije, i druge države ugovornice će smatrati da ti sertifikati imaju jednaku vrednost kao sertifikati koje su one same izdale ili overile,

čak i ako su sertifikati izdati ili overeni za brod koji nije upisan u državi ugovornici. Država ugovornica može u svakom trenutku zatražiti konsultacije sa državom izdavanja ili overe ako veruje da osiguratelj ili jamac imenovan u sertifikatu o osiguranju nije finansijski sposoban da ispuní obveze koje nalaže Konvencija.

Svaka tužba za naknadu štete koja je pokrivena osiguranjem ili drugim finansijskim jemstvom u skladu sa ovim članom, može se podneti neposredno protiv osiguratelja ili drugog lica koje je dalo finansijsko jemstvo. U tom slučaju, iznos naveden u stavu 1. primenjuje se kao granica odgovornosti osiguratelja ili drugog lica koje je dalo finansijsko jemstvo čak i ako vozar, ili stvarni vozar, nije ovlašćen da ograniči svoju odgovornost. Pored toga, tuženi se može koristiti i pravnim sredstvima odbrane (osim onih koji se odnose na stečaj ili likvidaciju) koje bi, u skladu sa ovom Konvencijom, imao pravo da koristi vozar naveden u stavu 1. Tuženi se, nadalje, u svrhu odbrane može pozvati na činjenicu da je šteta posledica namernog protivpravnog ponašanja osiguranika, ali se ne može pozvati ni na jedno drugo sredstvo odbrane na koje bi bio ovlašćen da koristi u postupku koji bi protiv njega pokrenuo osiguranik. U svakom slučaju, tuženi ima pravo da zahteva da vozar i stvarni vozar učestvuju u postupku.

Svaki iznos ugovoren osiguranjem ili drugim finansijskim jemstvom koje je pribavljeno u skladu sa stavom 1. na raspolaganju je isključivo za namirenje potraživanja na osnovu ove Konvencije, a svaka isplata iz tog iznosa umanjuje odgovornost koja proizilazi na osnovu ove Konvencije do iznosa isplaćenog iznosa.

Država ugovornica neće dopustiti iskorišćavanje broda koji plovi pod njenom zastavom a na koji se primenjuje ovaj član, osim ako je izdat sertifikat na osnovu st. 2. ili 15. ove Konvencije.

U skladu sa odredbama ovoga člana, svaka država ugovornica će obezbediti, na osnovu odredbi svog nacionalnog zakonodavstva, da osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo bude na snazi u meri navedenoj u stavu 1. u pogledu svakog broda bez obzira gde je on upisan, a koji je ovlašćen da prevozi više od dvanaest putnika i koji ulazi u luku ili izlazi iz luke na njenoj teritoriji, u meri u kojoj se primenjuje ova Konvencija.

Bez obzira na odredbe stava 5, država ugovornica može obavestiti generalnog sekretara da se za potrebe stava 13. ne zahteva da se sertifikat iz stava 2. nalazi na brodu niti da se on mora pokazati kada brod ulazi u luku ili izlazi iz luke na njenoj teritoriji, pod uslovom da je država ugovornica koja izdaje sertifikat obavestila generalnog sekretara da drži zapise u elektronskom obliku, dostupne svim državama ugovornicama, koji potvrđuju postojanje sertifikata i omogućavaju državama ugovornicama da ispune svoje obaveze na osnovu stava 13.

Ako osiguranjem ili drugim finansijskim jemstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država ugovornica, odgovarajuće odredbe ovoga člana se neće primenjivati u pogledu tog broda, ali na tom brodu se mora nalaziti sertifikat koji je izdao nadležni organ države upisa broda a kojim se potvrđuje da je država vlasnik tog broda i da je odgovornost pokrivena u iznosu koji je propisan u skladu sa stavom 1. Takav sertifikat treba da u najvećoj mogućoj meri odgovara modelu propisanom u stavu 2.”

Član 6.

Član 7. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstem:

“Član 7.

Granice odgovornosti za smrt i telesne povrede

Odgovornost vozara za smrt ili telesnu povredu putnika na osnovu člana 3. ni u kom slučaju neće preći iznos od 400 000 obračunskih jedinica po putniku i svakom pojedinačnom događaju. Ako se, u skladu s pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rate, odgovarajuća kapitalizovana vrednost rate neće preći navedenu granicu.

Država ugovornica može posebnim odredbama svog nacionalnog prava propisati granicu u pogledu odgovornosti iz stava 1, pod uslovom da ta nacionalna granica odgovornosti, ako postoji, nije niža od one propisane u stavu 1. Država ugovornica koja iskoristi mogućnost predviđenu ovim stavom obavestiće generalnog sekretara o usvojenoj granici odgovornosti ili o činjenici da ona ne postoji.”

Član 7.

Član 8. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“Član 8.

Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljaga i vozila

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga ni u kom slučaju neće preći iznos od 2250 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući celokupni prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kom slučaju neće preći iznos od 12700 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje prtljaga različitog od onog koji je naveden u st. 1. i 2. ni u kom slučaju neće preći iznos od 3375 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

Vozar i putnik mogu ugovoriti da se vozareva odgovornost umanjuje za franšizu koja neće preći iznos od 330 obračunskih jedinica u slučaju oštećenja vozila i neće preći iznos od 149 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja drugog prtljaga, a taj iznos će se odbiti od gubitka ili oštećenja.”

Član 8.

Član 9. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“Član 9.

Obračunska jedinica i preračunavanje

Obračunska jedinica koja se spominje u ovoj Konvenciji je specijalno pravo vučenja kako ga je definisao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u stavu 1. člana 3, stavu 1. člana 4.2, stavu 1. člana 7. i u članu 8. preračunavaju se u domaću valutu države suda koji odlučuje o sporu na osnovu vrednosti te valute u odnosu na specijalno pravo vučenja na datum donošenja presude ili na datum koji je sporazumno utvrđen od stranaka. Vrednost domaće valute države ugovornice koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u specijalnim pravima vučenja, obračunava se u skladu sa metodom vrednovanja koju na datum koji je u pitanju primenjuje Međunarodni monetarni fond za sopstvene operacije i transakcije. Vrednost domaće valute države ugovornice koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u specijalnim pravima vučenja, obračunava se na način koji odredi ta država.

Ipak, država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primenu odredbi stava 1. može, u trenutku potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji ili bilo kada nakon toga, izjaviti da je obračunska jedinica iz stava 1. jednaka vrednosti 15 zlatnih franaka. Zlatni franak naveden u ovome stavu odgovara vrednosti 65,5 miligrama zlata finoće devetstotina hiljada. Preračunavanje zlatnog franka u domaću valutu vrši se u skladu sa pravom odnosne države.

Proračun naveden u poslednjoj rečenici stava 1. i preračunavanje navedeno u stavu 2. izvršava se na način da se u domaćoj valuti države ugovornice izrazi, što je više moguće, ista stvarna vrednost iznosa iz stava 1. člana 3, stava 1. člana 4.2, stava 1. člana 7. i iz člana 8. koja bi proizašla iz primene prve tri rečenice stava 1. Države obaveštavaju generalnog sekretara o načinu obračuna na osnovu stava 1. ili o vrednosti preračunavanja iz stava 2, u zavisnosti od slučaja, u trenutku polaganja isprave o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju ovoj Konvenciji kao i u bilo kojem trenutku kada se nešto od navedenog izmeni.”

Član 9.

Stav 3. člana 16. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstem:

“3. Razlozi za obustavljanje i prekid zastarelosti propisuju se pravom države suda koji odlučuje o sporu, ali se ni u kojem slučaju ne može podneti tužba na osnovu ove Konvencije nakon proteka jednog od sledećih rokova:

(a) roka od pet godina, koji počinje da teče od datuma iskrcaja putnika ili od datuma kada se iskrcaj trebao obaviti, u zavisnosti od toga šta je kasnije, ili, ako pre protekne;

(b) roka od tri godine, koji počinje da teče od datuma kada je tužilac saznao ili je razumno morao da sazna za povredu, gubitak ili oštećenje prouzrokovano nezgodom.”

Član 10.

Član 17. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstem:

“Član 17.

Sudska nadležnost

Na osnovu čl. 3. i 4. ove Konvencije tužba se podnosi, prema tužiočevom izboru, jednom od dole navedenih sudova, uz uslov da se taj sud nalazi u državi ugovornici ove Konvencije kao i da je to u skladu s unutrašnjim propisima svake države ugovornice kojima se propisuje koji je sud nadležan u onim državama kod kojih postoji više mogućih sudova:

(a) sudu države trajnog boravišta ili glavnog poslovnog sedišta tuženog, ili

(b) sudu države polazišta ili države odredišta prema ugovoru o prevozu, ili

(c) sudu države prebivališta ili trajnog boravišta tužioca, ako tuženi ima poslovno sedište u toj državi i podvrgnut je jurisdikciji te države, ili

(d) sudu države u kojoj je zaključen ugovor o prevozu, ako tuženi ima poslovno sedište u toj državi i podvrgnut je jurisdikciji te države.

Tužbe na osnovu člana 4.2. ove Konvencije podnose se, prema izboru tužioca, jednom od onih sudova kojima bi se, u skladu sa stavom 1. mogla podneti tužba protiv vozara ili stvarnog vozara.

Nakon što se dogodila nezgoda koja je prouzrokovala štetu, stranke se mogu sporazumeti da se zahtev za naknadu štete može podvgnuti bilo kojoj jurisdikciji ili arbitraži.”

Član 11.

Sledeći tekst se dodaje kao član 17.2. Konvencije:

“Član 17.2.

Priznanje i izvršenje

Svaka presuda suda nadležnog u skladu sa članom 17. koja je izvršna u državi u kojoj je doneta i gde se protiv nje više ne mogu podnositi redovni pravni lekovi, priznaće se u svakoj državi ugovornici, osim:

(a) kada je presuda doneta prevarom; ili

(b) kada tuženom nije bilo pruženo razumno obaveštenje i pravična mogućnost da iznese odbranu.

Presuda koja je priznata na osnovu stava 1. biće izvršna u svakoj državi ugovornici čim se ispune formalni uslovi koje zahteva ta država. Formalni uslovi ne smeju dopuštati da se ponovo raspravlja o predmetu spora.

Država ugovornica ovog Protokola može primeniti druga pravila o priznavanju i izvršnosti presuda, pod uslovom da je njihov rezultat takav da obezbeđuje priznavanje i izvršnost najmanje u istoj meri kao što je to slučaj kada se primenjuju st. 1. i 2.”

Član 12.

Član 18. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“Član 18.

Ništavost ugovornih odredbi

Osim u slučajevima predviđenim u stavu 4. člana 8, ništava je i neće proizvoditi pravno dejstvo svaka ugovorna odredba zaključena pre nego što se dogodila nezgoda koja je prouzrokovala smrt, telesnu povredu putnika ili gubitak odnosno oštećenje putničkog prtljaga, a koja ima za cilj da neko lice koje je odgovorno na osnovu ove Konvencije oslobodi odgovornosti prema putniku ili da odredi nižu granicu odgovornosti od one koja je utvrđena u Konvenciji, kao i svaka odredba čiji je cilj da prebaci teret dokazivanja koji leži na vozaču ili stvarnom vozaču ili čiji je rezultat da ograničava pravo izbora navedeno u st. 1. ili 2. člana 17. Međutim, ništavost te odredbe ne čini nevažećim ugovor o prevozu koji ostaje podvrgnut odredbama ove Konvencije.”

Član 13.

Član 20. Konvencije zamenjuje se sledećim tekstom:

“Član 20.

Nuklearna šteta

Nema odgovornosti na osnovu ove Konvencije za štetu prouzrokovanu nuklearnom nezgodom:

(a) ako je operater nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovu Pariske konvencije od 29. jula 1960. godine o odgovornosti trećem licu u oblasti nuklearne energije, kako je izmenjena i dopunjena Dodatnim protokolom od 28. januara 1964. godine, ili na osnovu Bečke konvencije od 21. maja 1963. godine o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu, ili neke njihove izmene ili protokola koji su na snazi, ili

(b) ako je operater nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovu nacionalnog prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, pod uslovom da je takvo pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za lica koja mogu pretrpeti štetu kao Pariska ili Bečka konvencija ili bilo koja njihova izmena ili protokol koji je na snazi.”

Član 14.

Model sertifikata

Model sertifikata koji se nalazi u prilogu ovog Protokola dodaje se kao prilog Konvenciji.

Sledeći tekst se dodaje kao član 1.2. Konvencije:

“Član 1.2.

Prilog

Prilog ove Konvencije čini sastavni deo Konvencije.”

Član 15.

Tumačenje i primena

Između ugovornica ovog Protokola, Konvencija i ovaj Protokol čitaće se i tumačiti zajedno kao jedan jedinstveni instrument.

Konvencija kako je izmenjena ovim Protokolom primenjivaće se samo u pogledu potraživanja koja su proizašla iz događaja koji su nastali nakon što je Protokol stupio na snagu za svaku državu.

Čl. 1. do 22. Konvencije, kako su izmenjeni i dopunjeni ovim Protokolom, zajedno sa čl. 17. do 25. ovog Protokola i njegovim Prilogom, sačinjavaju celinu koja se naziva Atinska konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojena 2002. godine.

Član 16.

Sledeći tekst se dodaje kao član 22.2. Konvencije:

“Član 22.2.

Završne odredbe Konvencije

Završne odredbe ove Konvencije su odredbe čl. 17. do 25. Protokola iz 2002. godine o izmenama i dopunama Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine. Pozivanje u ovoj Konvenciji na države ugovornice smatraće se da znači pozivanje na države ugovornice tog Protokola.”

ZAVRŠNE ODREDBE

Član 17.

Potpisivanje, potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje i pristupanje

Ovaj Protokol biće otvoren za potpisivanje u sedištu Organizacije od 1. maja 2003. godine do 30. aprila 2004. godine, a nakon toga će ostati otvoren za pristupanje.

Države mogu izraziti svoj pristanak da budu obavezane ovim Protokolom:

- (a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja; ili
- (b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja, nakon kojeg sledi potvrđivanje, prihvatanje ili odobrenje; ili
- (c) pristupanjem.

Potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje vrši se polaganjem isprave sa takvim učinkom kod generalnog sekretara.

Bilo koja isprava o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju koja je položena nakon što u pogledu svih trenutnih država ugovornica stupi na snagu izmena i dopuna ovog Protokola, ili nakon što se preduzmu sve mere potrebne za stupanje izmene i dopune na snagu u pogledu tih država ugovornica, smatraće se da se ta isprava odnosi na ovaj Protokol kako je izmenjen i dopunjen tom izmenom i dopunom.

Država neće izraziti svoj pristanak da bude obavezana ovim Protokolom ako ne otkáže sledeće instrumente, ukoliko je njihova ugovornica:

- (a) Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, koja je sačinjena u Atini 13. decembra 1974. godine;
- (b) Protokol Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, koji je sačinjen u Londonu 19. novembra 1976. godine;
- (c) Protokol iz 1990. godine o izmenama i dopunama Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, koji je sačinjen u Londonu 29. marta 1990. godine,
- (d) sa učinkom od datuma kada ovaj Protokol, u skladu sa članom 20. stupa na snagu u pogledu te države.

Član 18.

Države sa više pravnih sistema

Ako država ima dve ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ovog Protokola primenjuju različiti pravni sistemi, ona može u trenutku potpisivanja, potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja, izjaviti da će se ovaj Protokol primenjivati na sve njene teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, a tu izjavu može izmeniti podnoseći drugu izjavu.

Svaka takva izjava dostavlja se depozitaru i u njoj mora biti izričito navedeno na koje se teritorijalne jedinice primenjuje Protokol.

U pogledu države ugovornice koja je podnela takvu izjavu:

- (a) pozivanje na državu upisa broda, a u pogledu sertifikata o obaveznom osiguranju na državu koja izdaje ili overava sertifikat, tumačiće se kao pozivanje na onu teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili overava sertifikat;

(b) pozivanje na zahteve nacionalnog prava, nacionalnu granicu odgovornosti i nacionalnu valutu tumačiće se kao pozivanje na zahteve prava, granicu odgovornosti i valutu odgovarajuće teritorijalne jedinice; i

(c) pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u državama ugovornicama tumačiće se kao pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u odgovarajućoj teritorijalnoj jedinici.

Član 19.

Regionalne organizacije za ekonomsku integraciju

Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju, osnovana od strane suverenih država koje su na nju prenele nadležnost u pogledu određenih pitanja koje uređuje ovaj Protokol, može potpisati, potvrditi, prihvatiti, odobriti ovaj Protokol ili mu pristupiti. Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju, koja je ugovornica ovog Protokola, ima prava i obaveze države ugovornice u meri u kojoj je regionalna organizacija za ekonomsku integraciju nadležna za pitanja uređena ovim Protokolom.

Kada regionalna organizacija za ekonomsku integraciju koristi svoje pravo glasa u pogledu pitanja za koje je nadležna, ona ima onoliko glasova koliki je broj njenih država članica koje su ugovornice ovog Protokola i koje su na nju prenele nadležnost u pogledu tog pitanja. Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju neće koristiti svoje pravo glasa ako njene članice koriste svoje pravo glasa, a isto važi i obrnuto.

Kada je u ovom Protokolu broj država ugovornica važan, uključujući ali ne ograničavajući se na čl. 20. i 23. ovog Protokola, regionalna organizacija za ekonomsku integraciju neće se računati kao država ugovornica dodatno uz njene države članice koje su države ugovornice.

Prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja, regionalna organizacija za ekonomsku integraciju podneće izjavu generalnom sekretaru u kojoj će precizirati pitanja koja uređuje ovaj Protokol, a u pogledu kojih su njene države članice koje su potpisnice ili ugovornice ovog Protokola na nju prenele nadležnost, kao i svako važno ograničenje u pogledu te nadležnosti. Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju će bez odlaganja obavestiti generalnog sekretara o svakoj promeni podele nadležnosti, uključujući nove prenose nadležnosti koje su precizirane u izjavi podnetoj na osnovu ovog stava. Generalni sekretar će svaku takvu izjavu učiniti dostupnom, u skladu sa članom 24. ovog Protokola.

Podrazumeva se da su države ugovornice, koje su članice regionalne organizacije za ekonomsku integraciju koja je ugovornica ovog Protokola, nadležne u pogledu svih pitanja propisanih ovim Protokolom, a u odnosu na koja nije podneta izričita izjava o prenosu nadležnosti na tu organizaciju ili nije dostavljeno obaveštenje na osnovu stava 4.

Član 20.

Stupanje na snagu

Ovaj Protokol stupa na snagu dvanaest meseci nakon datuma kada ga je 10 država potpisalo bez rezerve u pogledu potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja, ili je položilo isprave o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju kod generalnog sekretara.

U pogledu svake države koja ovaj Protokol potvrdi, prihvati, odobri ili mu pristupi nakon što se ispune uslovi za njegovo stupanje na snagu navedeni u stavu 1,

ovaj Protokol stupa na snagu tri meseca nakon datuma kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne pre nego što ovaj Protokol stupi na snagu u skladu sa stavom 1.

Član 21.

Otkazivanje

Svaka država ugovornica može otkazati ovaj Protokol u bilo kom trenutku nakon datuma kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu.

Otkazivanje se vrši polaganjem isprave sa takvim dejstvom kod generalnog sekretara.

Otkazivanje proizvodi dejstvo dvanaest meseci nakon polaganja isprave o otkazivanju kod generalnog sekretara ili protekom dužeg perioda koji je naveden u toj ispravi.

Među državama ugovornicama ovog Protokola, otkazivanje Konvencije u skladu sa njenim članom 25. od strane bilo koje od njih, ni na koji način se neće tumačiti kao otkazivanje Konvencije kako je izmenjena i dopunjena ovim Protokolom.

Član 22.

Izmene i dopune

Organizacija može sazvati konferenciju u cilju izmene ili dopune ovog Protokola.

Organizacija će sazvati konferenciju država ugovornica ovog Protokola u cilju njegove izmene ili dopune na zahtev najmanje trećine država ugovornica.

Član 23.

Izmena granica odgovornosti

Bez uticaja na odredbe člana 22. poseban postupak propisan u ovom članu primenjuje se isključivo u cilju izmena granica odgovornosti navedenih u stavu 1. člana 3, stavu 1. člana 4.2, stavu 1. člana 7. i u članu 8. Konvencije kako je izmenjena i dopunjena ovim Protokolom.

Na zahtev najmanje polovine ali ni u kojem slučaju manje od šest država ugovornica ovog Protokola, generalni sekretar će svim članicama Organizacije i svim državama ugovornicama dostaviti svaki predlog za izmenu granica odgovornosti, uključujući franšize, utvrđenih u stavu 1. člana 3, stavu 1. člana 4.2, stavu 1. člana 7. i u članu 8. Konvencije, kako je izmenjena i dopunjena ovim Protokolom.

Svaka izmena predložena i dostavljena na gore predviđeni način podnosi se Pravnom komitetu Organizacije (u nastavku: Pravni komitet) na razmatranje najmanje šest meseci nakon datuma njenog dostavljanja.

Sve države ugovornice Konvencije, izmenjene i dopunjene ovim Protokolom, bez obzira da li su članice Organizacije, imaju pravo da učestvuju u postupku razmatranja i usvajanja izmena pred Pravnim komitetom.

Izmene se usvajaju dvotrećinskom većinom država ugovornica Konvencije, izmenjene i dopunjene ovim Protokolom, koje su prisutne i glasaju u Pravnom komitetu proširenome na način koji je predviđen u stavu 4. pod uslovom da barem jedna polovina država ugovornica Konvencije, izmenjene i dopunjene ovim Protokolom, bude prisutna u vreme glasanja.

Kada postupa po predlogu za izmenu granica odgovornosti, Pravni komitet će uzeti u obzir iskustvo sa nezgodama, a naročito iznos štete koja proizlazi iz njih, promene u novčanim vrednostima i uticaj predložene izmene na troškove osiguranja.

(a) Nijedna izmena granica odgovornosti na osnovu ovog člana ne može se razmatrati pre proteka roka od pet godina od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje kao ni pre proteka roka od pet godina od datuma stupanja na snagu prethodne izmene usvojene na osnovu ovog člana.

(b) Nijedna granica odgovornosti se ne može povećati tako da pređe iznos koji odgovara granici utvrđenoj u Konvenciji, kako je izmenjena i dopunjena ovim Protokolom, uvećan za šest posto godišnje, izračunato na složenoj osnovi od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje.

(c) Nijedna granica odgovornosti se ne može povećati tako da pređe iznos koji odgovara granici utvrđenoj u Konvenciji, kako je izmenjena i dopunjena ovim Protokolom, pomnoženo sa tri.

Organizacija će obavestiti sve države ugovornice o svakoj izmeni usvojenoj u skladu sa stavom 5. Smatraće se da je izmena prihvaćena nakon proteka roka od osamnaest meseci nakon datuma obaveštenja, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje su bile države ugovornice u vreme usvajanja izmene obavesti generalnog sekretara da ne prihvataju izmenu, i u tom slučaju je izmena odbijena i bez dejstva.

Izmena za koju se smatra da je prihvaćena u skladu sa stavom 8. stupa na snagu osamnaest meseci nakon njenog prihvatanja.

Izmena obavezuje sve države ugovornice, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu sa st. 1. i 2. člana 21. najmanje šest meseci pre stupanja na snagu te izmene. Takvo otkazivanje proizvodi dejstvo u trenutku stupanja izmene na snagu.

Kada je izmena usvojena, ali rok od osamnaest meseci za njeno prihvatanje još nije protekao, država koja postane država ugovornica u toku tog perioda biće obavezana tom izmenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane država ugovornica nakon proteka tog perioda biće obavezana izmenom koja je prihvaćena u skladu sa stavom 8. U slučajevima navedenim u ovom stavu, država postaje obavezana izmenom kada ta izmena stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu u pogledu te države, ako je to kasnije.

Član 24.

Depozitar

Ovaj Protokol, kao i svaka izmena usvojena na osnovu člana 23. biće deponovana kod generalnog sekretara.

Generalni sekretar:

(a) obaveštava sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile:

(i) o svakom novom potpisivanju ili polaganju isprava o potpisivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju, kao i o datumu izvršenja tih radnji;

(ii) o svakoj izjavi ili obaveštenju datom na osnovu st. 2. i 3. člana 9, stava 1. člana 18. i stava 4. člana 19. Konvencije, kako je izmenjena i dopunjena ovim Protokolom;

(iii) o datumu stupanja na snagu ovog Protokola;

(iv) o svakom predlogu za izmenu granica odgovornosti koji je podnet u skladu sa stavom 2. člana 23. ovog Protokola;

(v) o svakoj izmeni koja je usvojena u skladu sa stavom 5. člana 23. ovog Protokola;

(vi) o svakoj izmeni koja se smatra prihvaćenom na osnovu stava 8. člana 23. ovog Protokola, kao i o datumu kada ta izmena stupa na snagu u skladu sa st. 9. i 10. navedenog člana;

(vii) o deponovanju svake isprave o otkazivanju ovoga Protokola kao i o datumu kada je ta isprava deponovana kao i o datumu kada otkazivanje stupa na snagu;

(viii) o svakom saopštenju koje se zahteva na osnovu bilo kog člana ovog Protokola;

(b) dostavlja overene fotokopije ovog Protokola svim državama koje su ga potpisale ili su mu pristupile.

Odmah nakon stupanja na snagu ovog Protokola, generalni sekretar će njegov tekst dostaviti sekretarijatu Ujedinjenih nacija radi registracije i objavljivanja u skladu sa članom 102. Povelje Ujedinjenih nacija.

Član 25.

Jezici

Ovaj Protokol je sačinjen u jednom originalnom primerku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španskom jeziku, od kojih je svaki tekst jednako verodostojan.

SAČINJENO U LONDONU prvog novembra dvehiljadedruge godine.

U POTVRDU NAVEDENOG su dole potpisani predstavnici, za to propisano ovlašćeni od svojih vlada, potpisali ovaj Protokol.

PRILOG

SERTIFIKAT O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANSIJSKOM JEMSTVU ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TELESNE POVREDE PUTNIKA

Izdato u skladu sa odredbama člana 4.2. Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, iz 2002. godine

Ovim se potvrđuje da je u pogledu dole imenovanog broda na snazi polisa osiguranja ili drugo finansijsko jemstvo koje ispunjava zahteve iz člana 4.2. Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, iz 2002. godine

Vrsta jemstva

Trajanje jemstva

Naziv i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jemca (jemaca)

Naziv.....

Adresa

Ovaj sertifikat važi do

Izdat ili overen od

Vlade.....

(puno ime države)

Ime broda ili brojevi odnosno slova za raspoznavanje

Luka upisa

IMO broj za identifikaciju broda

Naziv i potpuna adresa glavnog poslovnog sedišta vozara koji stvarno obavlja prevoz

ILI

Sledeći tekst treba koristiti kada država ugovornica koristi mogućnost predviđenu u stavu 3. člana 4.2.:

Ovaj sertifikat je, na osnovu ovlašćenja Vlade

(puno ime države),

izdao/la

(naziv institucije ili organizacije)

u..... dana.....

(mesto)

(datum)

.....
(Potpis i funkcija službenika koji izdaje ili overava sertifikat)

Objašnjenja:

1. Ako se to želi, uz ime države može se uputiti i na nadležni organ države koja je izdala sertifikat.
2. Ako ukupni iznos jemstva potiče iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakog od njih.
3. Ako je jemstvo dato u nekoliko oblika, oni moraju biti nabrojani.

4. U rubrici "Trajanje jemstva" mora se navesti datum kada takvo jemstvo stupa na snagu.

5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jemca (jemaca) mora se naznačiti glavno poslovno sedište osiguratelja (ili više njih) i/ili jemca (jemaca).

Ako je to moguće, naznačiće se poslovno sedište gde je osiguranje ili drugo jemstvo zaključeno.

Član 3.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije – Međunarodni ugovori“