

# **ЗАКОН**

## **О ПОТВРЂИВАЊУ АТИНСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И ЊИХОВОГ ПРТЉАГА МОРЕМ, УСВОЈЕНЕ 1974. ГОДИНЕ И ПРОТОКОЛА ИЗ 2002. ГОДИНЕ О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА АТИНСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И ЊИХОВОГ ПРТЉАГА МОРЕМ, УСВОЈЕНЕ 1974. ГОДИНЕ**

### **Члан 1.**

Потврђује се Атинска конвенција о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојена 1974. године, сачињена у Атини, 13. децембра 1974. године, у једном оригиналу на енглеском и француском језику и Протокол из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године, сачињен у Лондону 1. новембра 2002. године, у оригиналу на арапском, кинеском, енглеском, француском, руском и шпанском језику.

### **Члан 2.**

Текст Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године и Протокола из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године, у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

## **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.

АТИНСКА КОНВЕНЦИЈА О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И ЊИХОВОГ ПРТЉАГА  
МОРЕМ, УСВОЈЕНА 1974. ГОДИНЕ  
(Атина, 13. децембра 1974. године)

ДРЖАВЕ УГОВОРНИЦЕ ове Конвенције,

ПРИЗНАЈУЋИ потребу да се уговором регулишу поједине одредбе које се односе на превоз путника и њиховог пртљага морем;

ОДЛУЧИЛЕ СУ да закључе конвенцију у ту сврху и договориле се о следећем:

**Члан 1.**

**Дефиниције**

У овој Конвенцији поједини изрази имају следеће значење:

1. а) „возар“ је лице које је закључило уговор о превозу или у чије име је тај уговор закључен, без обзира да ли он сам стварно обавља превоз или га обавља преко стварног возара;

б) „стварни возар“ је лице различито од возара, без обзира да ли је власник брода или наручилац брода који стварно обавља превоз у целини или део превоза;

2. „уговор о превозу“ је уговор који закључује возар или у чије име се тај уговор закључује за превоз путника или путника и његовог пртљага морем, у зависности од случаја;

3. „брод“ је само поморски брод, искључујући лебделицу;

4. „путник“ је свако лице које се превози бродом,

а) на основу уговора о превозу, или

б) на основу пристанка возара, прати возило или живе животиње које се превозе на основу уговора о превозу робе који није предмет ове Конвенције;

5. „пртљаг“ је свака ствар или возило које се превози на основу уговора о превозу, осим

а) ствари и возила која се превозе на основу бродарског уговора, теретнице или уговора који се највећим делом односи на превоз ствари, и

б) живих животиња;

6. „ручни пртљаг“ је пртљаг који путник има у својој кабини или који иначе држи, чува или надзире. Са изузетком примене става 8. овог члана и члана 8, ручни пртљаг укључује пртљаг који путник има у свом возилу или на возилу;

7. „губитак или штета на пртљагу“ укључује материјалну штету која је настала зато што пртљаг није предат путнику у разумном року након доласка брода на којем се пртљаг превозио или је требало да се превози, али не обухвата закашњења која су проузрокована штрајком или другим радничким споровима;

8. „превоз“ обухвата период:

а) у погледу путника и њиховог ручног пртљага, период током кога се путник и/или његов ручни пртљаг налази на броду или време укрцавања или искрцавања, као и време током којег се путник и његов ручни пртљаг превозе водним путем од обале до брода или обрнуто, ако је цена таквог превоза урачуната у цену путне карте или ако возар стави путнику на располагање брод који се користи за такав помоћни превоз. Међутим, у погледу путника, превоз не обухвата време током којег се путник налази на лучком терминалу или на гату или на било којој другој лучкој инсталацији;

б) такође и у погледу ручног пртљага, време током којег је путник на лучком терминалу или на гату или на било којој другој лучкој инсталацији, ако је возар или његов службеник или пуномоћник примио тај пртљаг и није га предао путнику;

ц) у погледу осталог пртљага који није ручни пртљаг, време током којег је возар или његов службеник или пуномоћник примио тај пртљаг на обали или на броду до тренутка када га је возар или његов службеник или пуномоћник предао:

9. „међународни превоз“ је сваки превоз код кога се, према уговору о превозу, место поласка и место одредишта налазе у две различите државе, или у једној држави ако се, према уговору о превозу или реду пловидбе, успутна лука налази у другој држави;

10. „организација“ је Међувладина поморска консултативна организација.

## **Члан 2.**

### **Примена**

Ова се Конвенција примењује на сваки међународни превоз

а) ако брод вије заставу или је уписан у држави уговорници ове Конвенције, или

б) ако је склопљен уговор о превозу у држави уговаратељици ове Конвенције, или

ц) ако је место поласка или одредишта, према уговору о превозу, у држави уговаратељици ове Конвенције.

Без обзира на став 1. овог члана, ова Конвенција се не примењује ако је превоз, према некој другој међународној конвенцији која се односи на превоз путника или пртљага другим начином превоза, подвргнут режиму грађанске одговорности према одредбама те конвенције, све док одредбе тих конвенција имају обавезну примену у односу на превоз морем.

## **Члан 3.**

### **Одговорност возара**

Возар одговара за претрпљену штету због смрти или телесне повреде путника и за губитак или оштећење пртљага ако се догађај који је проузроковао тако претрпљену штету догодио за време превоза због кривице или пропуста возара или његових службеника или пуномоћника који раде у границама своје службе.

Тужилац је дужан да докаже да је догађај који је проузроковао губитак или оштећење настао за време превоза, као и обим губитка или оштећења.

Кривица или немар возара или његових службеника или пуномоћника који раде у границама своје службе претпостављају се, док се не докаже супротно, ако су смрт или телесна повреда путника или губитак или оштећење ручног пртљага настали при бродолому, судару, насукању, експлозији или пожару, или због мане брода. У односу на губитак или оштећења другог пртљага, таква кривица или немар се претпостављају док се не докаже супротно, без обзира на природу догађаја који је проузроковао губитак или оштећење. У свим другим случајевима тужилац је дужан да докаже кривицу или немар.

#### **Члан 4.**

##### **Стварни возар**

Ако се извршење превоза или дела превоза повери стварном возару, возар у сваком случају остаје одговоран за целокупан превоз према одредбама ове Конвенције. Поред тога, стварни возар подлеже одредбама ове Конвенције и овлашћен је да се на њих позива за део превоза који извршава.

Возар, у погледу превоза који извршава стварни возар, одговара за дела и пропусти стварног возара и његових службеника и пуномоћника који раде у границама своје службе.

Сваки посебан уговор на основу којег возар преузима обавезе које ова Конвенција не намеће или се одриче права које предвиђа ова Конвенција, односи се на стварног возара само ако се он изричито и писмено са тим сагласи.

Када, и у обиму у којем и возар и стварни возар одговарају, њихова одговорност је солидарна.

Ниједна одредба овог члана неће утицати на било које регресно право између возара и стварног возара.

#### **Члан 5.**

##### **Драгоцености**

Возар не одговара за губитак или оштећење новца, вредносног папира, злата, сребрних предмета, драгуља, накита, уметничких предмета и других драгоцености, осим ако су те драгоцености депоноване код возара на уговорено чување. У том случају возар одговара највише до границе предвиђене у ставу 3 . члана 8. осим ако није уговорена виша граница према ставу 1. члана 10.

#### **Члан 6.**

##### **Подељена кривица**

Ако возар докаже да су смрт или телесна повреда путника или губитак или оштећење његовог пртљага у целости или делимично проузроковани кривицом или пропустом путника, надлежни суд може у потпуности или делимично ослободити возара од одговорности према одредбама меродавног права за тај суд.

## **Члан 7.**

### **Ограничење одговорности за телесну штету**

Одговорност возара за смрт или телесну повреду путника никако не може премашити 700.000 франака по путовању (за превоз). Ако се, у складу са правом суда који одлучује о спору, накнада штете досуђује у облику рате, одговарајућа капитализована вредност рате неће прећи наведену границу.

Без обзира на став 1. овог члана, држава уговорница може посебним одредбама свог националног права прописати, ако се ради о возарима који су држављани те државе, виши износ ограничења одговорности *per capita*.

## **Члан 8.**

### **Ограничење одговорности за губитак или оштећење пртљага**

Одговорност возара за губитак или оштећење ручног пртљага никако не може премашити износ од 12.500 франака по путнику и путовању.

Одговорност возара за губитак или оштећење возила, укључујући пртљаг који се превози у возилу или на њему, никако не може премашити износ од 50.000 франака по возилу и путовању.

Одговорност возара за губитак или оштећење другог пртљага, а не оног који се спомиње у ст. 1. и 2. овог члана, никако не може премашити износ од 18.000 франака по путнику и путовању.

Возар и путник могу уговорити да возар одговара тек након одбитка франшизе која не премашује износ од 1.750 франака у случају штете на возилу, и не премашује износ од 200 франака по путнику у случају губитка или штете у другом пртљагу, а такав износ се одбија од губитка или оштећења.

## **Члан 9.**

### **Обрачунска јединица и прерачунавање (конверзија)**

Сматра се да се франак који се спомиње у овој Конвенцији односи на јединицу која се састоји од 65,5 милиграма злата финоће 900 хиљада.

Износи који се спомињају у чл. 7. и 8. прерачунавају се у домаћу валуту државе надлежног суда у конкретном спору, на основу званичне вредности те валуте, позивом на јединицу како је одређена у ставу 1. овог члана, на дан пресуде или на дан споразумно одређен од странака. Ако не постоји таква званична вредност, надлежни орган односне државе одређује шта се сматра званичном вредношћу за сврху ове Конвенције.

## **Члан 10.**

### **Додатне одредбе о ограничење одговорности**

Возар и путник могу изричито и писмено уговорити већу границу одговорности од границе прописане у чл. 7. и 8. ове Конвенције.

Камате и трошкови поступка нису укључени у границе одговорности прописане чл. 7. и 8. ове Конвенције

## **Члан 11.**

### **Заштите и ограничења за возареve службенике**

Ако се поднесе тужба према службенику или пуномоћнику возара или стварног возара због штете која је предмет ове Конвенције, тај службеник или пуномоћник, ако докаже да је радио у границама своје службе, има право да се користи правима и ограничењима одговорности на која се возар или стварни возар може позивати према овој Конвенцији.

## **Члан 12.**

### **Кумулација захтева (тужби)**

Када се остваре услови за ограничење одговорности прописане у чл. 7 и 8, те границе се примењују на укупни износ који се може накнадити у оквиру свих захтева (тужби) због смрти или телесне повреде сваког путника или због губитка или оштећења његовог пртљага.

У случају превоза који је обавио стварни возар, укупан износ који се може накнадити од возара и стварног возара и његових службеника и пуномоћника који раде у оквиру своје службе, не може премашити највиши износ који би се могао досудити према возару или стварном возару на основу ове Конвенције, с тим да ниједно од тих лица не одговара за износ који прекорачује границу која се на њега може применити.

У сваком случају када се службеник или пуномоћник возара или стварног возара може позвати према члану 11. ове Конвенције на ограничење одговорности прописано у чл.7. и 8, укупан износ која се може накнадити од возара или стварног возара, и у зависности од случаја од службеника или пуномоћника, неће промашити то ограничење.

## **Члан 13.**

### **Губитак права на ограничење одговорности**

Возар нема право на ограничење одговорности које је прописано у чл 7. и 8. и ставу 1. члан 10. ако се докаже да је штета настала због радње или пропуста који је возар учинио у намери да проузрокује такву штету, или намерно и са знањем да би таква штета вероватно могла наступити.

Службеник или пуномоћник возара или стварног возара нема право на ограничење одговорности ако се докаже да је штета настала од радње или пропуста који је тај службеник или пуномоћник учинио у намери да проузрокује штету, или намерно и са знањем да би таква штета вероватно могла наступити.

## **Члан 14.**

### **Основа за тужбу**

Тужба за штету због смрти или телесне повреде путника, или за губитак или оштећење пртљага не може се поднети против возара или стварног возара на други начин него у складу са одредбама ове Конвенције.

## **Члан 15.**

### **Приговор због губитка или оштећења пртљага**

Путник је дужан да упути писмени приговор возару или његовом пуномоћнику:

а) у случају видљиве штете на пртљагу:

i) када је у питању ручни пртљаг, пре или у тренутку искрцаја путника;

ii) кад је у питању остали пртљаг, пре или у тренутку његовог предавања;

б) у случају штете на пртљагу која није видљива, или у случају губитка пртљага, у року од 15. дана од дана искрцаја или предавања или од дана када је пртљаг требао да буде предат.

Ако путник не поступи према одредбама овога члана, претпоставља се, док се не докаже супротно, да је пртљаг неоштећен.

Писмени приговор није потребан ако је стање пртљага утврђено у присуству обе стране у тренутку његовог преузимања.

## **Члан 16.**

### **Застаревање тужбе**

Свака тужба за штету због смрти или телесне повреде путника или због губитка или оштећења пртљага застарева након протека рока од две године.

Рок застарелости рачуна се на следећи начин:

а) у случају телесне повреде, од дана искрцаја путника;

б) у случају смрти путника која је настала у току превоза, од дана када је путник требао да се искрца, а у случају телесне повреде која се догодила у току превоза због које је наступила смрт путника након његовог искрцаја, од дана смрти, уз услов да овај период не премашује три године од дана искрцаја;

ц) у случају губитка или оштећења пртљага, од дана искрцаја или од дана када се искрцај требао извршити, у зависности од тога шта је касније.

Право суда пред којим се води спор прописује разлоге за обуставу и прекид рокова застарелости, али се ни у ком случају тужба по овој Конвенцији не може поднети по истеку рока од три године, рачунајући од дана искрцаја путника или од дана када је искрцај требао да се изврши, у зависности од тога шта је касније.

Без обзира на ст. 1, 2. и 3. овог члана, рок застарелости може се продужити изјавом возара или договором странака након што је потраживање настало. Изјаве или уговор морају бити писмени.

## **Члан 17.**

### **Судска надлежност**

Свака тужба која се подноси на основу ове Конвенције, подноси се, по избору тужиоца, једном од доле наведених судова, ако се тај суд налази у држави уговорници ове Конвенције:

а) суд места сталног боравишта или главног пословног седишта туженог, или

б) суд места испловљавања или суд места одредишта према уговору о превозу, или

ц) суд државе пребивалишта или сталног боравишта тужиоца, ако тужени има пословно седиште и подвргнут је јурисдикцији те државе, или

д) суд државе где је закључен уговор о превозу, ако тужени има пословно седиште и подвргнут је јурисдикцији те државе.

Након настанка догађаја који је проузроковао штету, странке се могу договорити да се захтев за накнаду штете може подвргнути било чијој јурисдикцији или арбитражи.

## **Члан 18.**

### **Ништавост уговорних одредби**

Свака уговорна одредба које се закључи пре него што настане догађај који је проузроковао смрт или телесну повреду путника или губитак или оштећење пртљага, с циљем да ослободи возара од одговорности према путнику или да одреди нижу границу одговорности од оне која је утврђена у овој Конвенцији, осим како је предвиђено у ставу 4. члана 8, као и свака одредба закључена с циљем да пребаци терет доказивања који иначе лежи на возару, или с циљем да ограничи право избора које је прописано у ставу 1. члана 17, ништава је и без дејства, али ништавост такве одредбе не чини неважећим уговор о превозу, који остаје подвргнут одредбама ове Конвенције.

## **Члан 19.**

### **Друге конвенције о ограничењу одговорности**

Ова Конвенција не мења права и обавезе возара, стварног возара и њихових службеника или пуномоћника, које су предвиђене у међународној конвенцији о ограничењу одговорности власника поморских бродова.

## **Члан 20.**

### **Нуклеарна штета**

Нема одговорности на основу ове Конвенције за штету проузроковану нуклеарним догађајем:

а) ако оператер нуклеарног постројења одговара за такву штету или на основу Париске конвенције од 29. јула 1960. године о одговорности трећем лицу у области нуклеарне енергије, како је измењена и допуњена Додатним протоколом од 28. јануара 1964. године, или Бечке конвенције од 21. маја 1963. о грађанској одговорности за нуклеарну штету.

б) ако оператер нуклеарног постројења одговара за такву штету на основу домаћег права које уређује одговорност за такву штету, ако је такво право у сваком погледу исто толико повољно за лица која могу претрпети штету као Париска или Бечка конвенција.



## **Члан 21.**

### **Трговачки превоз обављен од стране органа јавне власти**

Ова Конвенција се примењује на трговачки превоз који је предузет од државе или органа јавне власти на основу уговора о превозу у смислу члана 1. ове Конвенције

## **Члан 22.**

### **Изјава да се Конвенција не примењује**

Свака држава уговорница може у тренутку потписивања, ратификације, прихватања, одобрења или приступања овој Конвенцији, писмено изјавити да ова Конвенција не производи дејство када су путник и возар држављани, односно ако има седиште у тој држави уговорници.

Свака изјава која се да према ставу 1. овога члана може се повући у сваком тренутку писменим обавештењем генералном секретару Организације.

## **Члан 23.**

### **Потписивање, потврђивање и приступање**

Ова Конвенција биће отворена за потписивање у седишту Организације до 31. јула 1975. године, а након тога ће остати отворена за приступање.

Државе могу постати уговорнице ове Конвенције:

- а) потписивањем без резерве потврђивања, прихватања или одобрења;
- б) потписивањем уз резерву ратификације, прихватања или одобрења, након којег следи ратификација, прихватање или одобрење, или
- ц) приступањем

Ратификација, прихватање, одобрење или приступање извршава се полагањем правоваљане исправе генералном секретару Организације.

## **Члан 24.**

### **Ступање на снагу**

Ова Конвенција ступа на снагу деведесетог дана након дана када ју је десет држава потписало без резерве што се тиче потврђивања, прихватања или одобрења или су положили одговарајућу исправу потврђивања, прихватања, одобрења или приступања.

За сваку државу која касније потпише ову Конвенцију без резерве што се тиче потврђивања, прихватања или одобрења, или положи своју исправу о потврђивању, прихватању, одобрењу или приступању, Конвенција ступа на снагу деведесетог дана након дана таквог потписивања или полагања.

## **Члан 25.**

### **Отказивање**

Ова Конвенција се може отказати од једне државе уговорнице у сваком тренутку након дана када је Конвенција ступила на снагу за ту државу уговорницу.

Отказивање се извршава полагањем исправе генералном секретару Организације који обавештава све друге државе уговорнице о пријему исправе отказивања и о дану њеног полагања.

Отказивање производи дејство једну годину након полагања исправе о отказивању, или након дужег рока који се може предвидети у исправи.

## **Члан 26.**

### **Измене и допуне**

Организација може сазвати конференцију ради измене или допуне ове Конвенције.

Организација сазива конференцију држава уговорница ове Конвенције за њену измену или допуну на захтев најмање једне трећине држава уговорница.

Свака држава која постане уговорница Конвенције након ступања на снагу измена или допуна које је прихватила конференција, сазвана према овом члану, везана је Конвенцијом како је измењена или допуњена.

## **Члан 27.**

### **Депозитар**

Ова Конвенција биће депонована код генералног секретара Организације.

Генерални секретар је дужан да:

а) обавести све државе које су потписале или приступиле овој Конвенцији:

i) о сваком новом потпису и сваком полагању исправе, са датумом таквог потписа или полагања;

ii) о дану ступања на снагу ове Конвенције;

iii) о сваком отказу ове Конвенције и о дану његовог дејства

б) предати оверене преписе ове Конвенције свим државама потписницама и свим државама које су приступиле овој Конвенцији.

Одмах након ступања на снагу овог Протокола, генерални секретар ће његов текст доставити секретаријату Уједињених нација ради регистрације и објављивања у складу са чланом 102. Повеље Уједињених нација.

## **Члан 28.**

### **Језици**

Ова Конвенција је сачињена у једном оригиналу на енглеском и француском језику, оба текста су једнако веродостојна. Службени превод на руски и

шпански језик припремиће генерални секретар Организације и депоновати са потписаним оригиналом.

У ПОТВРДУ НАВЕДЕНОГ су доле потписани представници, прописно овлашћени од својих влада, потписали ову Конвенцију.

САЧИЊЕНО У АТИНИ, 13. децембра 1974. године.

ПРОТОКОЛ ИЗ 2002. ГОДИНЕ О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА АТИНСКЕ  
КОНВЕНЦИЈЕ О ПРЕВОЗУ ПУТНИКА И ЊИХОВОГ ПРТЉАГА МОРЕМ,  
УСВОЈЕНЕ 1974. ГОДИНЕ

ДРЖАВЕ УГОВОРНИЦЕ ОВОГ ПРОТОКОЛА,

СМАТРАЈУЋИ пожељним да се изврши измена и допуна Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, сачињене у Атини 13. децембра 1974. године, у сврху повећања износа накнаде, увођења објективне одговорности, увођења поједностављеног поступка измена износа ограничења и гарантовања обавезног осигурања у корист путника,

ПОДСЕЋАЈУЋИ да Протокол из 1976. године о изменама и допунама Конвенције као обрачунску јединицу уводи Специјално право вучења уместо златног франка,

ПРИМЕЋУЈУЋИ да Протокол из 1990. године о изменама и допунама Конвенције, који прописује повећане износе накнаде и поједностављује поступак измена износа ограничења, није ступио на снагу,

СПОРАЗУМЕЛЕ СУ СЕ о следећем:

**Члан 1.**

У сврху овог Протокола:

1. “Конвенција” значи текст Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године.
2. “Организација” значи Међународна поморска организација.
3. “Генерални секретар” значи генерални секретар Организације.

**Члан 2.**

Члан 1. став 1. Конвенције замењује се следећим текстом:

- “1. (а) “возар” је лице које је закључило уговор о превозу или у чије је име тај уговор закључен, без обзира да ли је то лице стварно обавило превоз, или је превоз обавио стварни возар;
- (б) “стварни возар” је лице различито од возара, а које је власник, наручилац или оператер брода, и који стварно обавља превоз у потпуности или делимично;
- (ц) “возар који стварно обавља превоз у потпуности или делимично” је стварни возар или, у мери у којој возар стварно обавља превоз, возар.”

**Члан 3.**

Члан 1. став 10. Конвенције замењује се следећим текстом:

“10. “Организација” је Међународна поморска организација.”

Следећи текст се додаје као члан 1. став 11. Конвенције:

“11. “Генерални секретар” је генерални секретар Организације.”

#### **Члан 4.**

Члан 3. Конвенције замењује се следећим текстом:

#### **“Члан 3.**

##### **Одговорност возара**

За губитак који је настао као последица смрти или телесне повреде путника који су проузроковани поморском незгодом, возар је одговоран у мери у којој такав губитак у погледу тог путника за сваки посебни догађај не прелази 250 000 обрачунских јединица, осим ако возар докаже да је:

(а) незгода последица рата, непријатељстава, грађанског рата, побуне или ванредне, неизбежне и несавладиве природне појаве; или

(б) незгода у потпуности проузрокована радњом или пропустом трећег лица учињеним с намером да се проузрокује штета.

Возар је такође одговоран и ако губитак прелази горе наведену границу и у мери у којој прелази, осим ако возар докаже да се незгода која је проузроковала губитак догодила без његове кривице или немара.

За губитак који је настао као последица смрти или телесне повреде путника који нису проузроковани поморском незгодом, возар је одговоран ако се незгода која је проузроковала губитак, догодила због кривице или немара возара. Терет доказивања кривице или немара лежи на возару.

За губитак који је настао као последица губитка или оштећења ручног пртљага, возар је одговоран ако се незгода која је проузроковала губитак догодила због кривице или немара возара. Кривица или немар возара се претпоставља у погледу губитка проузрокованог поморском незгодом.

Возар је одговоран за губитак који је настао као последица губитка или оштећења пртљага различитог од ручног пртљага, осим ако докаже да се незгода која је проузроковала губитак догодила без његове кривице или немара.

У сврху овога члана:

(а) “поморска незгода” значи бродолом, преврнуће, судар или насукање брода, експлозија или пожар на броду, или мана брода;

(б) “кривица или немар возара” укључује кривицу или немар возарових радника када они раде у оквиру свога запослења;

(ц) “мана брода” је лоше функционисање, квар или неусклађеност с важећим прописима о безбедности у погледу било којег дела брода или бродске опреме који се користе за хитно напуштање брода, евакуацију, укрцај и искрцај путника; или који се користе за покретање, управљање, безбедну пловидбу, привезивање, сидрење, долазак или одлазак са веза или сидришта, или за контролу оштећења након пропуштања воде, или који се користе за спуштање уређаја за спасавање; и

(д) “губитак” не укључује накнаду штете.

Одговорност возара на основу овог члана односи се искључиво на губитак који произлази из незгода које се догоде за време путовања. На тужиоцу је терет доказивања да се незгода, која је проузроковала губитак, догодила за време путовања, као и терет доказивања обима тог губитка.

Ништа у овој Конвенцији не утиче на право регреса које возар има према било којем трећем лицу, нити на коришћење одбране подељене кривице на основу члана 6. ове Конвенције. Ништа у овом члану не утиче на право ограничења на основу чл. 7. или 8. ове Конвенције.

Претпоставка кривице или немара неке стране или одређивање да терет доказивања лежи на некој страни не спречава да се размотре докази који иду у корист те стране.

## **Члан 5.**

Следећи текст се додаје као члан 4.2. Конвенције:

### **“Члан 4.2.**

#### **Обавезно осигурање**

Када се путници превозе на броду уписаном у држави уговорници који има дозволу за превоз више од дванаест путника и када се примењује ова Конвенција, сваки возар који стварно обавља превоз у потпуности или делимично, дужан је да одржава на снази осигурање или друго финансијско јемство, као што је гаранција банке или сличне финансијске институције, ради покрића одговорности на основу ове Конвенције за штету због смрти или телесне повреде путника. Граница обавезног осигурања или другог финансијског јемства не сме бити нижа од 250 000 обрачунских јединица по путнику за сваки посебан догађај.

Након што одговарајући орган државе уговорнице утврди да су испуњени захтеви из става 1. сваком броду ће издати сертификат којим се потврђује да су осигурање или друго финансијско јемство на снази, у складу са одредбама ове Конвенције. У погледу брода уписаног у држави уговорници, такав сертификат издаје или оверава одговарајући орган државе у чијем је уписнику брод уписан; у погледу брода који није уписан у држави уговорници, такав сертификат може издати или оверити надлежни орган било које државе уговорнице. Овај сертификат мора бити сачињен у облику модела који се налази у прилогу ове Конвенције и мора садржати следеће податке:

- (а) име брода, бројеви или слова за распознавање и лука уписа;
- (б) име и главно пословно седиште возара који стварно обавља превоз у потпуности или делимично;
- (ц) IMO број за идентификацију брода;
- (д) врста и трајање јемства;
- (е) назив и главно пословно седиште осигуратеља или другог лица које пружа финансијско јемство а, када је то прикладно, пословно седиште где је закључено осигурање или друго финансијско јемство; или
- (ф) рок важења сертификата, који не може бити дужи него што је рок важења осигурања или другог финансијског јемства.

(а) Држава уговорница може овластити неку од ње признату институцију или организацију да изда сертификат. Таква институција или организација мора обавестити ту државу о издавању сваког сертификата. У сваком случају,

држава уговорница у потпуности гарантује за потпуност и тачност података у тако издатом сертификату и предузима кораке како би се осигурали неопходни договори ради извршења те обавезе.

(б) Држава уговорница мора обавестити генералног секретара:

- (i) о тачним дужностима и условима из овлашћења датог некој признатој институцији или организацији;
- (ii) о повлачењу тог овлашћења; и
- (iii) о датуму када такво овлашћење или повлачење таквог овлашћења ступа на снагу.

Овлашћење које је дато неће ступити на снагу пре протека три месеца од датума када је обавештење са таквим учинком достављено генералном секретару.

(ц) Институција или организација овлашћена да издаје сертификате у складу с овим ставом мора, као минимум, бити овлашћена да повуче те сертификате ако нису испуњени услови под којима су они издати. У сваком случају та институција или организација о таквом повлачењу мора обавестити државу у чије име је сертификат издат.

Сертификат се мора издати на службеном језику или језицима државе која је издаје. Ако употребљени језик није енглески, француски или шпански, текст мора садржати превод на један од ових језика а ако држава донесе такву одлуку, службени језик те државе може бити изостављен.

Сертификат се мора налазити на броду, а фотокопија се полаже код органа који води уписник у којем је брод уписан или, ако брод није уписан у држави уговорници, код органа државе која је издала или оверила сертификат.

Осигурање или друго финансијско јемство не испуњава захтеве овог члана ако престаје да важи, због разлога који није протек времена важења осигурања или јемства наведеног у сертификату, пре истека рока од три месеца од дана када је органима наведеним у ставу 5. предато обавештење о његовом престанку, осим ако сертификат није враћен тим органима или ако није издат нови сертификат у наведеном року.

Претходне одредбе се на исти начин примењују у погледу сваке измене чија је последица да осигурање или друго финансијско јемство више не испуњава захтеве овог члана.

Држава у чијем је уписнику брод уписан мора, у складу са одредбама овог члана, одредити услове за издавање и важење сертификата.

Ништа се из ове Конвенције неће тумачити као спречавање државе уговорнице да се поузда у обавештења добијена од других држава уговорница, Организације или других међународних организација а која се односе на финансијски положај даваоца осигурања или другог финансијског јемства, датог у сврхе ове Конвенције. У таквим случајевима, држава уговорница која се поузда у таква обавештења није ослобођена своје одговорности као држава издавања сертификата.

Сертификате које је издала или оверила једна држава уговорница прихватиће друге државе уговорнице у сврху ове Конвенције, и друге државе уговорнице ће сматрати да ти сертификати имају једнаку вредност као сертификати које су оне саме издале или овериле, чак и ако су сертификати издати или оверени за брод који није уписан у држави уговорници. Држава уговорница може у сваком тренутку затражити консултације са државом

издавања или овере ако верује да осигуратељ или јемац именован у сертификату о осигурању није финансијски способан да испуни обвезе које налаже Конвенција.

Свака тужба за накнаду штете која је покривена осигурањем или другим финансијским јемством у складу са овим чланом, може се поднети непосредно против осигуратеља или другог лица које је дало финансијско јемство. У том случају, износ наведен у ставу 1. примењује се као граница одговорности осигуратеља или другог лица које је дало финансијско јемство чак и ако возар, или стварни возар, није овлашћен да ограничи своју одговорност. Поред тога, тужени се може користити и правним средствима одбране (осим оних који се односе на стечај или ликвидацију) које би, у складу са овом Конвенцијом, имао право да користи возар наведен у ставу 1. Тужени се, надаље, у сврху одбране може позвати на чињеницу да је штета последица намерног противправног понашања осигураника, али се не може позвати ни на једно друго средство одбране на које би био овлашћен да користи у поступку који би против њега покренуо осигураник. У сваком случају, тужени има право да захтева да возар и стварни возар учествују у поступку.

Сваки износ уговорен осигурањем или другим финансијским јемством које је прибављено у складу са ставом 1. на располагању је искључиво за намирење потраживања на основу ове Конвенције, а свака исплата из тог износа умањиваће одговорност која произилази на основу ове Конвенције до износа исплаћеног износа.

Држава уговорница неће допустити искоришћавање брода који плови под њеном заставом а на који се примењује овај члан, осим ако је издат сертификат на основу ст. 2. или 15. ове Конвенције.

У складу са одредбама овога члана, свака држава уговорница ће обезбедити, на основу одредби свог националног законодавства, да осигурање или друго финансијско јемство буде на снази у мери наведеној у ставу 1. у погледу сваког брода без обзира где је он уписан, а који је овлашћен да превози више од дванаест путника и који улази у луку или излази из луке на њеној територији, у мери у којој се примењује ова Конвенција.

Без обзира на одредбе става 5, држава уговорница може обавестити генералног секретара да се за потребе става 13. не захтева да се сертификат из става 2. налази на броду нити да се он мора показати када брод улази у луку или излази из луке на њеној територији, под условом да је држава уговорница која издаје сертификат обавестила генералног секретара да држи записе у електронском облику, доступне свим државама уговорницама, који потврђују постојање сертификата и омогућавају државама уговорницама да испуне своје обавезе на основу става 13.

Ако осигурањем или другим финансијским јемством није покривен брод чији је власник држава уговорница, одговарајуће одредбе овога члана се неће примењивати у погледу тог брода, али на том броду се мора налазити сертификат који је издао надлежни орган државе уписа брода а којим се потврђује да је држава власник тог брода и да је одговорност покривена у износу који је прописан у складу са ставом 1. Такав сертификат треба да у највећој могућој мери одговара моделу прописаном у ставу 2.”

## **Члан 6.**

Члан 7. Конвенције замењује се следећим текстом:

**“Члан 7.**

**Границе одговорности за смрт и телесне повреде**

Одговорност возара за смрт или телесну повреду путника на основу члана 3. ни у ком случају неће прећи износ од 400 000 обрачунских јединица по путнику и сваком појединачном догађају. Ако се, у складу с правом суда који одлучује о спору, накнада штете досуђује у облику рате, одговарајућа капитализована вредност рате неће прећи наведену границу.

Држава уговорница може посебним одредбама свог националног права прописати границу у погледу одговорности из става 1, под условом да та национална граница одговорности, ако постоји, није нижа од оне прописане у ставу 1. Држава уговорница која искористи могућност предвиђену овим ставом обавестиће генералног секретара о усвојеној граници одговорности или о чињеници да она не постоји.”

**Члан 7.**

Члан 8. Конвенције замењује се следећим текстом:

**“Члан 8.**

**Граница одговорности за губитак или оштећење пртљага и возила**

Одговорност возара за губитак или оштећење ручног пртљага ни у ком случају неће прећи износ од 2250 обрачунских јединица по путнику и путовању.

Одговорност возара за губитак или оштећење возила, укључујући целокупни пртљаг који се превози у возилу или на њему, ни у ком случају неће прећи износ од 12700 обрачунских јединица по возилу и путовању.

Одговорност возара за губитак или оштећење пртљага различитог од оног који је наведен у ст. 1. и 2. ни у ком случају неће прећи износ од 3375 обрачунских јединица по путнику и путовању.

Возар и путник могу уговорити да се возарева одговорност умањује за франшизу која неће прећи износ од 330 обрачунских јединица у случају оштећења возила и неће прећи износ од 149 обрачунских јединица по путнику у случају губитка или оштећења другог пртљага, а тај износ ће се одбити од губитка или оштећења.”

**Члан 8.**

Члан 9. Конвенције замењује се следећим текстом:

**“Члан 9.**

**Обрачунска јединица и прерачунавање**

Обрачунска јединица која се спомиње у овој Конвенцији је специјално право вучења како га је дефинисао Међународни монетарни фонд. Износи наведени у ставу 1. члана 3, ставу 1. члана 4.2, ставу 1. члана 7. и у члану 8. прерачунавају се у домаћу валуту државе суда који одлучује о спору на основу вредности те валуте у односу на специјално право вучења на датум доношења пресуде или на датум који је споразумно утврђен од странака. Вредност домаће валуте државе уговорнице која је чланица Међународног монетарног фонда, изражена у специјалним правима вучења, обрачунава се у складу са методом вредновања коју на датум који је у питању примењује Међународни монетарни фонд за сопствене операције и трансакције. Вредност домаће валуте државе



уговорнице која није чланица Међународног монетарног фонда, изражена у специјалним правима вучења, обрачунава се на начин који одреди та држава.

Ипак, држава која није чланица Међународног монетарног фонда и чије право не допушта примену одредби става 1. може, у тренутку потврђивања, прихватања, одобрења или приступања овој Конвенцији или било када након тога, изјавити да је обрачунска јединица из става 1. једнака вредности 15 златних франака. Златни франак наведен у овоме ставу одговара вредности 65,5 милиграма злата финоће деветстотина хиљада. Прерачунавање златног франка у домаћу валуту врши се у складу са правом односне државе.

Прорачун наведен у последњој реченици става 1. и прерачунавање наведено у ставу 2. извршава се на начин да се у домаћој валути државе уговорнице изрази, што је више могуће, иста стварна вредност износа из става 1. члана 3, става 1. члана 4.2, става 1. члана 7. и из члана 8. која би произашла из примене прве три реченице става 1. Државе обавештавају генералног секретара о начину обрачуна на основу става 1. или о вредности прерачунавања из става 2, у зависности од случаја, у тренутку полагања исправе о потврђивању, прихватању, одобрењу или приступању овој Конвенцији као и у било којем тренутку када се нешто од наведеног измени.”

#### **Члан 9.**

Став 3. члана 16. Конвенције замењује се следећим текстом:

“3. Разлози за обустављање и прекид застарелости прописују се правом државе суда који одлучује о спору, али се ни у којем случају не може поднети тужба на основу ове Конвенције након протеча једног од следећих рокова:

- (а) рока од пет година, који почиње да тече од датума искрцаја путника или од датума када се искрцај требао обавити, у зависности од тога шта је касније, или, ако пре протекне;
- (б) рока од три године, који почиње да тече од датума када је тужилац сазнао или је разумно морао да сазна за повреду, губитак или оштећење произроковано незгодом.”

#### **Члан 10.**

Члан 17. Конвенције замењује се следећим текстом:

#### **“Члан 17.**

##### **Судска надлежност**

На основу чл. 3. и 4. ове Конвенције тужба се подноси, према тужиоцевом избору, једном од доле наведених судова, уз услов да се тај суд налази у држави уговорници ове Конвенције као и да је то у складу с унутрашњим прописима сваке државе уговорнице којима се прописује који је суд надлежан у оним државама код којих постоји више могућих судова:

- (а) суду државе трајног боравишта или главног пословног седишта туженог, или
- (б) суду државе полазишта или државе одредишта према уговору о превозу, или
- (ц) суду државе пребивалишта или трајног боравишта тужиоца, ако тужени има пословно седиште у тој држави и подвргнут је јурисдикцији те државе, или

(д) суду државе у којој је закључен уговор о превозу, ако тужени има пословно седиште у тој држави и подвргнут је јурисдикцији те државе.

Тужбе на основу члана 4.2. ове Конвенције подносе се, према избору тужиоца, једном од оних судова којима би се, у складу са ставом 1. могла поднети тужба против возара или стварног возара.

Након што се догодила незгода која је проузроковала штету, странке се могу споразумети да се захтев за накнаду штете може подвгнути било којој јурисдикцији или арбитражи.”

#### **Члан 11.**

Следећи текст се додаје као члан 17.2. Конвенције:

“Члан 17.2.

#### **Признање и извршење**

Свака пресуда суда надлежног у складу са чланом 17. која је извршна у држави у којој је донета и где се против ње више не могу подносити редовни правни лекови, признаће се у свакој држави уговорници, осим:

(а) када је пресуда донета преваром; или

(б) када туженом није било пружено разумно обавештење и правична могућност да изнесе одбрану.

Пресуда која је призната на основу става 1. биће извршна у свакој држави уговорници чим се испуне формални услови које захтева та држава. Формални услови не смеју допуштати да се поново расправља о предмету спора.

Држава уговорница овог Протокола може применити друга правила о признавању и извршности пресуда, под условом да је њихов резултат такав да обезбеђује признавање и извршност најмање у истој мери као што је то случај када се примењују ст. 1. и 2.”

#### **Члан 12.**

Члан 18. Конвенције замењује се следећим текстом:

“Члан 18.

#### **Ништавост уговорних одредби**

Осим у случајевима предвиђеним у ставу 4. члана 8, ништава је и неће производити правно дејство свака уговорна одредба закључена пре него што се догодила незгода која је проузроковала смрт, телесну повреду путника или губитак односно оштећење путничког пртљага, а која има за циљ да неко лице које је одговорно на основу ове Конвенције ослободи одговорности према путнику или да одреди нижу границу одговорности од оне која је утврђена у Конвенцији, као и свака одредба чији је циљ да пребаци терет доказивања који лежи на возару или стварном возару или чији је резултат да ограничава право избора наведено у ст. 1. или 2. члана 17. Међутим, ништавост те одредбе не чини неважећим уговор о превозу који остаје подвргнут одредбама ове Конвенције.”

#### **Члан 13.**

Члан 20. Конвенције замењује се следећим текстом:

“Члан 20.

**Нуклеарна штета**

Нема одговорности на основу ове Конвенције за штету проузроковану нуклеарном незгодом:

(а) ако је оператер нуклеарног постројења одговоран за такву штету на основу Париске конвенције од 29. јула 1960. године о одговорности трећем лицу у области нуклеарне енергије, како је измењена и допуњена Додатним протоколом од 28. јануара 1964. године, или на основу Бечке конвенције од 21. маја 1963. године о грађанској одговорности за нуклеарну штету, или неке њихове измене или протокола који су на снази, или

(б) ако је оператер нуклеарног постројења одговоран за такву штету на основу националног права које уређује одговорност за такву штету, под условом да је такво право у сваком погледу исто толико повољно за лица која могу претрпети штету као Париска или Бечка конвенција или било која њихова измена или протокол који је на снази.”

**Члан 14.**

**Модел сертификата**

Модел сертификата који се налази у прилогу овог Протокола додаје се као прилог Конвенцији.

Следећи текст се додаје као члан 1.2. Конвенције:

“Члан 1.2.

Прилог

Прилог ове Конвенције чини саставни део Конвенције.”

**Члан 15.**

**Тумачење и примена**

Између уговорница овог Протокола, Конвенција и овај Протокол читаће се и тумачити заједно као један јединствени инструмент.

Конвенција како је измењена овим Протоколом примењиваће се само у погледу потраживања која су произашла из догађаја који су настали након што је Протокол ступио на снагу за сваку државу.

Чл. 1. до 22. Конвенције, како су измењени и допуњени овим Протоколом, заједно са чл. 17. до 25. овог Протокола и његовим Прилогом, сачињавају целину која се назива Атинска конвенција о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојена 2002. године.

**Члан 16.**

Следећи текст се додаје као члан 22.2. Конвенције:

“Члан 22.2.

Завршне одредбе Конвенције

Завршне одредбе ове Конвенције су одредбе чл. 17. до 25. Протокола из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године. Позивање у овој Конвенцији на државе уговорнице сматраће се да значи позивање на државе уговорнице тог Протокола.”

**ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

**Члан 17.**

Потписивање, потврђивање, прихватање, одобрење и приступање

Овај Протокол биће отворен за потписивање у седишту Организације од 1. маја 2003. године до 30. априла 2004. године, а након тога ће остати отворен за приступање.

Државе могу изразити свој пристанак да буду обавезане овим Протоколом:

- (а) потписивањем без резерве потврђивања, прихватања или одобрења; или
- (б) потписивањем уз резерву потврђивања, прихватања или одобрења, након којег следи потврђивање, прихватање или одобрење; или
- (ц) приступањем.

Потврђивање, прихватање, одобрење или приступање врши се полагањем исправе са таквим учинком код генералног секретара.

Било која исправа о потврђивању, прихватању, одобрењу или приступању која је положена након што у погледу свих тренутних држава уговорница ступи на снагу измена и допуна овог Протокола, или након што се предузму све мере потребне за ступање измене и допуне на снагу у погледу тих држава уговорница, сматраће се да се та исправа односи на овај Протокол како је измењен и допуњен том изменом и допуном.

Држава неће изразити свој пристанак да буде обавезана овим Протоколом ако не откаже следеће инструменте, уколико је њихова уговорница:

- (а) Атинску конвенцију о превозу путника и њиховог пртљага морем, која је сачињена у Атини 13. децембра 1974. године;
- (б) Протокол Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, који је сачињен у Лондону 19. новембра 1976. године;
- (ц) Протокол из 1990. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, који је сачињен у Лондону 29. марта 1990. године,
- (д) са учинком од датума када овај Протокол, у складу са чланом 20. ступа на снагу у погледу те државе.

## **Члан 18.**

### **Државе са више правних система**

Ако држава има две или више територијалних јединица у којима се у односу на предмет уређења овог Протокола примењују различити правни системи, она може у тренутку потписивања, потврђивања, прихватања, одобрења или приступања, изјавити да ће се овај Протокол примењивати на све њене територијалне јединице или само на једну или више њих, а ту изјаву може изменити подносећи другу изјаву.

Свака таква изјава доставља се депозитару и у њој мора бити изричито наведено на које се територијалне јединице примењује Протокол.

У погледу државе уговорнице која је поднела такву изјаву:

(а) позивање на државу уписа брода, а у погледу сертификата о обавезном осигурању на државу која издаје или оверава сертификат, тумачиће се као позивање на ону територијалну јединицу у којој је брод уписан и која издаје или оверава сертификат;

(б) позивање на захтеве националног права, националну границу одговорности и националну валуту тумачиће се као позивање на захтеве права, границу одговорности и валуту одговарајуће територијалне јединице; и

(ц) позивање на судове и пресуде које се морају признати у државама уговорницама тумачиће се као позивање на судове и пресуде које се морају признати у одговарајућој територијалној јединици.

## **Члан 19.**

### **Регионалне организације за економску интеграцију**

Регионална организација за економску интеграцију, основана од стране суверених држава које су на њу пренеле надлежност у погледу одређених питања које уређује овај Протокол, може потписати, потврдити, прихватити, одобрити овај Протокол или му приступити. Регионална организација за економску интеграцију, која је уговорница овог Протокола, има права и обавезе државе уговорнице у мери у којој је регионална организација за економску интеграцију надлежна за питања уређена овим Протоколом.

Када регионална организација за економску интеграцију користи своје право гласа у погледу питања за које је надлежна, она има онолико гласова колики је број њених држава чланица које су уговорнице овог Протокола и које су на њу пренеле надлежност у погледу тог питања. Регионална организација за економску интеграцију неће користити своје право гласа ако њене чланице користе своје право гласа, а исто важи и обрнуто.

Када је у овом Протоколу број држава уговорница важан, укључујући али не ограничавајући се на чл. 20. и 23. овог Протокола, регионална организација за економску интеграцију неће се рачунати као држава уговорница додатно уз њене државе чланице које су државе уговорнице.

Приликом потписивања, потврђивања, прихватања, одобрења или приступања, регионална организација за економску интеграцију поднеће изјаву генералном секретару у којој ће прецизирати питања која уређује овај Протокол, а у погледу којих су њене државе чланице које су потписнице или

уговорнице овог Протокола на њу пренеле надлежност, као и свако важно ограничење у погледу те надлежности. Регионална организација за економску интеграцију ће без одлагања обавестити генералног секретара о свакој промени поделе надлежности, укључујући нове преносе надлежности које су прецизиране у изјави поднетој на основу овог става. Генерални секретар ће сваку такву изјаву учинити доступном, у складу са чланом 24. овог Протокола.

Подразумева се да су државе уговорнице, које су чланице регионалне организације за економску интеграцију која је уговорница овог Протокола, надлежне у погледу свих питања прописаних овим Протоколом, а у односу на која није поднета изричита изјава о преносу надлежности на ту организацију или није достављено обавештење на основу става 4.

## **Члан 20.**

### **Ступање на снагу**

Овај Протокол ступа на снагу дванаест месеци након датума када га је 10 држава потписало без резерве у погледу потврђивања, прихватања или одобрења, или је положило исправе о потврђивању, прихватању, одобрењу или приступању код генералног секретара.

У погледу сваке државе која овај Протокол потврди, прихвати, одобри или му приступи након што се испуне услови за његово ступање на снагу наведени у ставу 1, овај Протокол ступа на снагу три месеца након датума када је та држава положила одговарајућу исправу, али не пре него што овај Протокол ступи на снагу у складу са ставом 1.

## **Члан 21.**

### **Отказивање**

Свака држава уговорница може отказати овај Протокол у било ком тренутку након датума када овај Протокол ступи на снагу за ту државу.

Отказивање се врши полагањем исправе са таквим дејством код генералног секретара.

Отказивање производи дејство дванаест месеци након полагања исправе о отказивању код генералног секретара или протеком дужег периода који је наведен у тој исправи.

Међу државама уговорницама овог Протокола, отказивање Конвенције у складу са њеним чланом 25. од стране било које од њих, ни на који начин се неће тумачити као отказивање Конвенције како је измењена и допуњена овим Протоколом.

## **Члан 22.**

### **Измене и допуне**

Организација може сазвати конференцију у циљу измене или допуне овог Протокола.

Организација ће сазвати конференцију држава уговорница овог Протокола у циљу његове измене или допуне на захтев најмање трећине држава уговорница.

## Члан 23.

### Измена граница одговорности

Без утицаја на одредбе члана 22. посебан поступак прописан у овом члану примењује се искључиво у циљу измена граница одговорности наведених у ставу 1. члана 3, ставу 1. члана 4.2, ставу 1. члана 7. и у члану 8. Конвенције како је измењена и допуњена овим Протоколом.

На захтев најмање половине али ни у којем случају мање од шест држава уговорница овог Протокола, генерални секретар ће свим чланицама Организације и свим државама уговорницама доставити сваки предлог за измену граница одговорности, укључујући франшизе, утврђених у ставу 1. члана 3, ставу 1. члана 4.2, ставу 1. члана 7. и у члану 8. Конвенције, како је измењена и допуњена овим Протоколом.

Свака измена предложена и достављена на горе предвиђени начин подноси се Правном комитету Организације (у наставку: Правни комитет) на разматрање најмање шест месеци након датума њеног достављања.

Све државе уговорнице Конвенције, измењене и допуњене овим Протоколом, без обзира да ли су чланице Организације, имају право да учествују у поступку разматрања и усвајања измена пред Правним комитетом.

Измене се усвајају двотрећинском већином држава уговорница Конвенције, измењене и допуњене овим Протоколом, које су присутне и гласају у Правном комитету проширеноме на начин који је предвиђен у ставу 4. под условом да барем једна половина држава уговорница Конвенције, измењене и допуњене овим Протоколом, буде присутна у време гласања.

Када поступа по предлогу за измену граница одговорности, Правни комитет ће узети у обзир искуство са незгодама, а нарочито износ штете која произлази из њих, промене у новчаним вредностима и утицај предложене измене на трошкове осигурања.

(а) Ниједна измена граница одговорности на основу овог члана не може се разматрати пре протеча рока од пет година од датума када је овај Протокол отворен за потписивање као ни пре протеча рока од пет година од датума ступања на снагу претходне измене усвојене на основу овог члана.

(б) Ниједна граница одговорности се не може повећати тако да пређе износ који одговара граници утврђеној у Конвенцији, како је измењена и допуњена овим Протоколом, увећан за шест посто годишње, израчунато на сложеној основи од датума када је овај Протокол отворен за потписивање.

(ц) Ниједна граница одговорности се не може повећати тако да пређе износ који одговара граници утврђеној у Конвенцији, како је измењена и допуњена овим Протоколом, помножено са три.

Организација ће обавестити све државе уговорнице о свакој измени усвојеној у складу са ставом 5. Сматраће се да је измена прихваћена након протеча рока од осамнаест месеци након датума обавештења, осим ако у том року најмање једна четвртина држава које су биле државе уговорнице у време усвајања измене обавести генералног секретара да не прихватају измену, и у том случају је измена одбијена и без дејства.

Измена за коју се сматра да је прихваћена у складу са ставом 8. ступа на снагу осамнаест месеци након њеног прихватања.

Измена обавезује све државе уговорнице, осим ако откажу овај Протокол у складу са ст. 1. и 2. члана 21. најмање шест месеци пре ступања на снагу те

измене. Такво отказивање производи дејство у тренутку ступања измене на снагу.

Када је измена усвојена, али рок од осамнаест месеци за њено прихватање још није протекао, држава која постане држава уговорница у току тог периода биће обавезана том изменом ако она ступи на снагу. Држава која постане држава уговорница након протеча тог периода биће обавезана изменом која је прихваћена у складу са ставом 8. У случајевима наведеним у овом ставу, држава постаје обавезана изменом када та измена ступи на снагу или када овај Протокол ступи на снагу у погледу те државе, ако је то касније.

#### **Члан 24.**

##### **Депозитар**

Овај Протокол, као и свака измена усвојена на основу члана 23. биће депонована код генералног секретара.

Генерални секретар:

(а) обавештава све државе које су потписале овај Протокол или му приступиле:

(i) о сваком новом потписивању или полагању исправа о потписивању, прихватању, одобрењу или приступању, као и о датуму извршења тих радњи;

(ii) о свакој изјави или обавештењу датом на основу ст. 2. и 3. члана 9, става 1. члана 18. и става 4. члана 19. Конвенције, како је измењена и допуњена овим Протоколом;

(iii) о датуму ступања на снагу овог Протокола;

(iv) о сваком предлогу за измену граница одговорности који је поднет у складу са ставом 2. члана 23. овог Протокола;

(v) о свакој измени која је усвојена у складу са ставом 5. члана 23. овог Протокола;

(vi) о свакој измени која се сматра прихваћеном на основу става 8. члана 23. овог Протокола, као и о датуму када та измена ступа на снагу у складу са ст. 9. и 10. наведеног члана;

(vii) о депоновању сваке исправе о отказивању овога Протокола као и о датуму када је та исправа депонована као и о датуму када отказивање ступа на снагу;

(viii) о сваком саопштењу које се захтева на основу било ког члана овог Протокола;

(б) доставља оверене фотокопије овог Протокола свим државама које су га потписале или су му приступиле.

Одмах након ступања на снагу овог Протокола, генерални секретар ће његов текст доставити секретаријату Уједињених нација ради регистрације и објављивања у складу са чланом 102. Повеље Уједињених нација.



## **Члан 25.**

### **Језици**

Овај Протокол је сачињен у једном оригиналном примерку на арапском, кинеском, енглеском, француском, руском и шпанском језику, од којих је сваки текст једнако веродостојан.

САЧИЊЕНО У ЛОНДОНУ првог новембра двехиљадедруге године.

У ПОТВРДУ НАВЕДЕНОГ су доле потписани представници, за то прописано овлашћени од својих влада, потписали овај Протокол.

## ПРИЛОГ

### СЕРТИФИКАТ О ОСИГУРАЊУ ИЛИ ДРУГОМ ФИНАНСИЈСКОМ ЈЕМСТВУ ОДГОВОРНОСТИ ЗА ШТЕТУ ЗБОГ СМРТИ И ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ ПУТНИКА

Издато у складу са одредбама члана 4.2. Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, из 2002. године

Овим се потврђује да је у погледу доле именованог брода на снази полиса осигурања или друго финансијско јемство које испуњава захтеве из члана 4.2. Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, из 2002. године

Врста јемства .....

Трајање јемства .....

Назив и адреса осигуратеља (или више њих) и/или јемца (јемаца)

Назив.....

Адреса .....

Овај сертификат важи до .....

Издат или оверен од

Владе.....

(пуно име државе)

Име брода или бројеви односно слова за распознавање

Лука уписа

ИМО број за идентификацију брода

Назив и потпуна адреса главног пословног седишта возара који стварно обавља превоз

ИЛИ

Следећи текст треба користити када држава уговорница користи могућност предвиђену у ставу 3. члана 4.2.:

Овај сертификат је, на основу овлашћења Владе .....

(пуно име државе),

издао/ла .....

(назив институције или организације)

у..... дана.....

(место)

(датум)

.....  
(Потпис и функција службеника који издаје или оверава сертификат)

Објашњења:

1. Ако се то жели, уз име државе може се упутити и на надлежни орган државе која је издала сертификат.
2. Ако укупни износ јемства потиче из више извора, потребно је назначити износ сваког од њих.
3. Ако је јемство дато у неколико облика, они морају бити набројани.

4. У рубрици “Трајање јемства” мора се навести датум када такво јемство ступа на снагу.

5. У рубрици “Адреса” осигуратеља (или више њих) и/или јемца (јемаца) мора се назначити главно пословно седиште осигуратеља (или више њих) и/или јемца (јемаца).

Ако је то могуће, назначиће се пословно седиште где је осигурање или друго јемство закључено.

**Члан 3.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори“