

Klasa: 342-01/02-01/02
Urbroj: 50301-05/05-13-6

Zagreb, 24. siječnja 2013.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Prijedlog zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/2010 – pročišćeni tekst) i članaka 129., 159. i 161. Poslovnika Hrvatskoga sabora, Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, a budući da se radi o potvrđivanju međunarodnog ugovora, nije potrebna Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije i pravnim aktima Vijeća Europe.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Sinišu Hajdaša Dončića, ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, Zdenka Antešića, zamjenika ministra pomorstva, prometa i infrastrukture, te Igora Butorca, pomoćnika ministra pomorstva, prometa i infrastrukture.

PREDSJEDNIK

Zoran Milanović

**PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA
IZ 2002. GODINE NA ATENSKU KONVENCIJU O PRIJEVOZU PUTNIKA I
NJIHOVE PRTLJAGE MOREM IZ 1974. GODINE,
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

**PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA
IZ 2002. GODINE NA ATENSKU KONVENCIJU O PRIJEVOZU PUTNIKA I
NJIHOVE PRTLJAGE MOREM IZ 1974. GODINE**

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 2002.) sadržana je u odredbi članka 140. stavku 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/2010 - pročišćeni tekst).

II. OCJENA STANJA I CILJ KOJI SE DONOŠENJEM ZAKONA ŽELI POSTIĆI

Na području međunarodnog pomorskog prijevoza putnika i prtljage prva unifikacijska rješenja postignuta su Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz 1961.) i Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz 1967.).

S obzirom da navedeni unifikacijski instrumenti nisu postigli značajnije prihvaćanje na međunarodnom planu, u okviru Međunarodne pomorske organizacije pristupilo se izradi novih unifikacijskih rješenja koji bi, u jednom instrumentu, objedinili prijevoz putnika i prtljage morem.

Razlog takvom pristupu leži u činjenici da se odnosi putnika i prijevoznika glede prtljage temelje na ugovoru o prijevozu putnika.

Kao rezultat takvih nastojanja na diplomatskoj konferenciji održanoj u Ateni od 2. do 13. prosinca 1974. godine usvojena je Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (u daljnjem tekstu: Atenska konvencija iz 1974.).

Atenska konvencija stupila je na snagu 28. travnja 1987. godine i primjenjuje se na međunarodni prijevoz putnika i prtljage, a prema definiciji sadržanoj u članku 1. točki 9. to znači svaki prijevoz u kojem se, prema ugovoru o prijevozu, polazište i odredište nalaze u dvije različite države, ili u jednoj državi ako se, prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi.

Uz činjenicu da se radi o međunarodnom prijevozu, za primjenu Atenske konvencije potrebno je da se ispuni barem jedna od dodatnih pretpostavki iz članka 2. Konvencije: polazište ili odredište prema ugovoru o prijevozu mora biti u državi stranci Atenske konvencije, brod mora viti zastavu ili biti upisan u upisnik brodova u državi stranci Atenske konvencije, ugovor o prijevozu mora biti sklopljen u državi stranci Atenske konvencije.

Odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika prema odredbama Atenske konvencije iz 1974. godine zasniva se na dokazanoj krivnji, osim u iznimnim slučajevima (požar, sudar, brodolom, nasukanje, eksplozija, mane broda) kod kojih se krivnja pretpostavlja. (članak 3. Konvencije).

Ako prijevoznik dokaže da je šteta prouzročena krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem, temeljem članka 6. Atenske konvencije iz 1974. prijevoznikova odgovornost može se isključiti ili ublažiti.

Navedeni temeljni odgovornosti koji vrijede za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, vrijede i za gubitak ili oštećenje ručne (kabinske) prtljage. To je prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili je čuva i nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu.

Za ostalu prtljagu (stvar ili vozilo) koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika, ako dođe do gubitka ili oštećenja za vrijeme prijevoza, vrijedi načelo pretpostavljene krivnje, bez obzira na narav događaja koji je prouzročio štetu.

Treba naglasiti da prema Atenskoj konvenciji krug osoba protiv kojih se može podnijeti odštetni zahtjev čine prijevoznik, stvarni prijevoznik, kao i radnici ili punomoćnici prijevoznika ili stvarnog prijevoznika.

Za smrt i tjelesne ozljede putnika i za štete na prtljazi prijevoznik odgovara ograničeno. To znači da odgovara samo do propisanih novčanih iznosa i kada je stvarno pričinjena šteta iznad tih iznosa.

Iznosi ograničenja prijevoznikove odgovornosti u članku 7. Atenske konvencije iz 1974., godine izraženi su u zlatnim francima (Poincaré franak) i iznosili su za smrt i tjelesne ozljede putnika – 700.000 zlatnih franaka po putniku i putovanju.

Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje ručne prtljage iznosila je 12.500 franaka po putniku i putovanju. Oštećenje vozila, uključujući i prtljagu u ili na vozilu, sezala je do 5.000 zlatnih franaka po vozilu i putovanju, a granica za gubitak ili oštećenje ostale prtljage iznosila je 18.000 zlatnih franaka po putniku i putovanju.

Prema rješenjima Atenske konvencije, osnova za izračunavanje odgovornosti prijevoznika je putovanje, bez obzira na broj štetnih događaja tijekom putovanja u odnosu na istoga putnika. Uz to, propisani iznos ograničenja vrijedi i u slučaju kumulacije zahtjeva (tužbi), tj. ako ima više vjerovnika čije tražbine proizlaze iz istog putovanja (članak 12. Atenske konvencije).

Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti, ako tužitelj (stradali putnik) dokaže da je smrt ili tjelesna ozljeda nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio u namjeri da prouzroči takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti (članak 8. Atenske konvencije).

Atenska je konvencija prvi put izmijenjena Protokolom iz 1976. godine.

Protokol iz 1976. godine usvojen je 19. studenoga 1976. godine i stupio je na snagu 30. travnja 1989. godine. Imao je za cilj uvođenje Posebnog prava vučenja (PPV) (*Special Drawing Rights* -SDR) kao nove obračunske jedinice ograničenja odgovornosti. Naime, ubrzo nakon usvajanja Atenske konvencije pokazalo se da Poincaré franak kao obračunska jedinica nije više predstavljao dovoljno stabilnu osnovu za vrednovanje iznosa ograničenja.

Tako je Protokolom iz 1976. ustanovljena granica odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne povrede putnika u iznosu od 46.666 PPV-a po putniku i putovanju, za gubitak i oštećenje ručne prtljage iznos od 833 PPV-a po putniku i putovanju, za gubitak i oštećenje vozila iznos od

3.333 PPV-a, te za gubitak ili oštećenje druge prtljage 1.200 PPV-a (članak 1.2. Protokola iz 1976).

Obračunska jedinica preračunava se u nacionalnu valutu države suda koji raspravlja spor na temelju službene vrijednosti te valute na dan donošenja presude ili na dan koji stranke sporazumno odrede.

Vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja, za države članice Međunarodnoga monetarnog fonda, obračunava se po metodi koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond, a za države koje nisu članice Međunarodnoga monetarnog fonda prema metodi koju odredi odnosna država.

Daljnji naponi da se poboljša položaj putnika u međunarodnom pomorskom prijevozu rezultirali su 1990. godine donošenjem novog protokola na Atensku konvenciju.

Protokol iz 1990. godine znatno je povisio iznose prijevoznikove odgovornosti, i to: za smrt i tjelesnu povredu putnika na 175.000 PPV-a, za gubitak i oštećenje ručne prtljage na 1.800 PPV-a, za gubitak ili oštećenje vozila na 10.000 PPV-a, te za gubitak i oštećenje prtljage različite od ručne 2700 PPV-a.

Isto tako, Protokol iz 1990.godine predviđa jednostavniji postupak za buduće povišenje iznosa odgovornosti, tzv. *tacit acceptance procedure* – postupak prešutnog prihvatanja. Postupak je jednostavniji i brži jer više za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti nije potrebno sazivanje diplomatske konferencije stranaka Atenske konvencije.

Protokol iz 1990. usvojen je 29. ožujka 1990. godine, ali još nije ispunio uvjete za stupanje na snagu (Protokol će stupiti na snagu tri mjeseca nakon što ga potvrdi deset država).

Republika Hrvatska stranka je Atenske konvencije iz 1974., baš kao i Protokola iz 1976. i Protokola iz 1990. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, broj 2/97).

Atenska konvencija i Protokol iz 1976. za Republiku Hrvatsku stupili su na snagu 12. travnja 1998. godine (Narodne novine – Međunarodni ugovori, broj 11/98).

Protokol iz 1990. godine ne obvezuje Republiku Hrvatsku jer nisu ispunjeni uvjeti za njegovo stupanje na snagu na međunarodnoj razini.

Prijevoz putnika i prtljage u Republici Hrvatskoj reguliran je u dijelu VII. članci 598.-633. Pomorskog zakonika (Narodne novine, br. 181/2001, 76/2007, 146/2008 i 61/2011).

Navedene odredbe Zakonika prihvatile su rješenja Atenske konvencije iz 1974. s time da su iznosi prijevoznikove odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu putnika, te oštećenje prtljage usklađeni s iznosima iz Protokola iz 1990. godine.

Ovim Zakonom se potvrđuje Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, izjavljuju se rezerve u skladu s IMO Rezervom i Smjernicama o primjeni Atenske konvencije, te se otkazuju Atenska konvencija iz 1974. i Protokoli iz 1976. i 1990. godine.

Objavljuje se tekst Protokola iz 2002. te tekst IMO Rezervi i Smjernica za primjenu Atenske konvencije kako je izmijenjena Protokolom iz 2002., te se određuje način objave i stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine.

Donošenjem ovoga Zakona, Protokol iz 2002. na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, po svom stupanju na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku, postaje dio pravnog poretka Republike Hrvatske po pravnoj snazi iznad zakona.

Članci 1. do 22. Atenske konvencije iz 1974. godine kako su izmijenjeni Protokolom iz 2002., zajedno sa člancima 17. do 25. Protokola iz 2002. i njegovim Dodatkom, sačinjavat će cjelinu koja se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine.

Potvrđivanjem navedenog međunarodnog instrumenta Republika Hrvatska poduzima značajan korak u cilju zaštite putnika u pomorskom prijevozu.

III. OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU ZAKONOM

Najnovija, sadržajno najznačajnija izmjena Atenske konvencije postignuta je Protokolom iz 2002. godine koji se potvrđuje ovim Zakonom.

Protokol je usvojen je na diplomatskoj konferenciji 1. studenoga 2002. godine u Londonu.

Osnovni razlog za još jednu izmjenu Atenske konvencije bile su brojne pomorske nezgode koje su pokazale da su postojeći konvencijski iznosi ograničenja odgovornosti preniski u odnosu na moguće odštetne zahtjeve.

Pored toga, rješenja prijevoznikove odgovornosti kod prijevoza putnika nastojala su se ujednačiti u odnosu na rješenje te odgovornosti u ostalim granama transporta. Naime, pomorski prijevoz jedini je način prijevoza čije pravno uređenje odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, uz iznimke za slučaj pomorske nezgode, počiva na konceptu dokazane krivnje. U ostalim granama prijevoza, odgovornost se, u načelu, zasniva na relativnom kauzalitetu.

S tim u svezi, za štete koje nastanu kao posljedica smrti i tjelesne ozljede putnika Protokol iz 2002. godine poznaje dva sustava odgovornosti, ovisno o tome da li je šteta posljedica pomorske nezgode ili nije.

Prema članku 4. Protokola za štetu koja je posljedica pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju objektivne (kauzalne) odgovornosti.

Dakle, za one slučajeve za koje prijevoznik prema rješenjima Atenske konvencije iz 1974. odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje, Protokol uvodi objektivnu odgovornost, što znači da se prijevoznikova odgovornost poštrava.

Protokol predviđa određene slučajeve kada prijevoznik neće odgovarati za smrt i tjelesnu ozljedu, bez obzira što je ista posljedica pomorske nezgode, tzv. egzoneracijski razlozi.

Prema navedenom članku prijevoznik neće odgovarati ako dokaže a) da je šteta posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili izuzetne, neizbježne i nesavladive prirodne

pojave; ili b) da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjene s namjerom da se prouzroči šteta.

Isto tako, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti za štetu, ako dokaže da je ista prouzročena krivnjom samog putnika.

Objektivna odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika prema članku 4. stavku 1. ograničena je do iznosa od 250.000 PPV tj. posebnih prava vučenja (1 PPV iznosi 8,90 kuna) i to s obzirom na svakog putnika i svaku zasebnu nezgodu. Ako visina štete prelazi taj iznos do koje prijevoznik odgovara prema načelu objektivne odgovornosti, tada će on biti obvezan naknaditi i preostali iznos pretrpljene štete do 400.000 PPV-a ako ne dokaže da je štetni događaj nastao bez njegove krivnje (namjere ili nepažnje) (članak 6. Protokola).

Za štete koje nisu posljedica pomorske nezgode, prijevoznik odgovara prema načelu dokazane krivnje. I u ovom slučaju krivnja uključuje namjeru i nepažnju, kako prijevoznika, tako i osoba koje rade za prijevoznika, s obzirom na poslove koje te osobe obavljaju u okviru svog zaposlenja.

Dakle, Protokol iz 2002. godine u pogledu ozljeda putnika koje nije posljedica pomorske nezgode, glede temelja odgovornosti ne donosi novine u odnosu na tekst Atenske konvencije. Maksimalan iznos odgovornosti je 400.000 PPV-a, po putniku i događaju.

Protokol iz 2002. godine mijenja i kriterij (osnovicu) za primjenu graničnog iznosa odgovornosti. Prema Atenskoj konvenciji to je bilo putovanje (neovisno o broju štetnih događaja), dok je prema Protokolu svaki putnik i događaj promatran posebno, što znači da se u slučaju više štetnih događaja tijekom istoga putovanja granica odgovornosti obračunava odvojeno za svaki štetni događaj.

Za štete zbog gubitka ili oštećenja prtljage Protokol iz 2002. godine razlikuje ručnu (kabinsku) prtljagu, te ostalu prtljagu i vozila.

Prema članku 4. stavku 3. Protokola za gubitak i oštećenje ručne prtljage u slučaju pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, a u drugim se slučajevima krivnja prijevoznika mora dokazati.

Za ostalu prtljagu i vozila prema članku 4. stavku 4. Protokola prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, znači odgovara osim ako dokaže da je događaj koji je prouzročio štetu nastao bez njegove krivnje.

Protokol iz 2002. godine donosi i niz drugih novina kojima s poboljšava položaj putnika.

Značajna novina koja se propisuje člankom 5. Protokola jest uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Prema navedenom članku Protokola obvezu pribavljanja takvog osiguranja u pogledu svakog broda koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, ima osoba koja stvarno obavlja prijevoz ili dio tog prijevoza. Visina obveznog osiguranja odgovornosti za navedene štete jest 250.000 PPV-a po putniku za svaki zaseban događaj, što znači da odgovara granici do koje prijevoznik odgovara na temelju kauzaliteta.

Uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti do konvencijskih iznosa nastojalo se osigurati potencijalnom tužitelju (stradalom putniku) sigurniju i bržu naplatu odštetnih zahtjeva.

S tim u svezi, Protokol predviđa i pravo oštećene osobe da svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem do iznosa od 250.000 PPV-a može ostvarivati izravno od osiguratelja odgovornosti.

Zbog svega navedenog, Protokolom iz 2002. na Atensku konvenciju iz 1974. godine znatno se poboljšava položaj putnika u pomorskom prijevozu.

Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine još uvijek nije ispunio uvjete za stupanje na snagu. Do 31. listopada 2012. Protokolom iz 2002. godine obvezalo se devet, od potrebnih, deset država.

Osnovni razlog takvom stanju jest činjenica da su prijevoznici i njihovi osiguratelji iskazali nezadovoljstvo uređenjem odgovornosti za štetu koja je prouzročena terorizmom i ratnim rizicima uopće, naglašavajući da tržište osiguranja ne može izdržati visoke iznose odgovornosti predviđene Protokolom.

S tim u svezi, Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization - IMO) u listopadu 2006. godine usvojio je Smjernice za primjenu Atenske konvencije kako je izmijenjena Protokolom iz 2002. godine (Atenska konvencija iz 2002. godine) koje sadržavaju unificirani oblik i sadržaj rezerve, te se pozivaju države da ratificirajući Protokol iz 2002. godine uzmu u obzir preporučene smjernice i rezervu.

IMO Rezerva, koja služi kao ogledni primjerak rezervi na tekst Protokola iz 2002. godine, zajedno sa Smjernicama, omogućuju državama da prilikom potvrđivanja Protokola iz 2002. godine pridrže pravo primjene nižih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika i osiguratelja u odnosu na tražbine za smrt i tjelesnu ozljedu putnika nastale kao posljedica ratnih rizika, uključujući i teroristički akt.

Treba naglasiti, da je u cilju jačanja sigurnosti pomorskog prijevoza i boljeg položaja putnika, u okviru Europske unije prihvaćena Uredba o odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika u slučaju pomorske nezgode (*Regulation (EC) No 392/2009*). Osnovna je svrha navedene Uredbe uvrstiti odredbe Protokola iz 2002. na Atensku konvenciju iz 1974. godine u pravni sustav Unije.

Uredba sadrži i obvezuje na primjenu gore spomenutih IMO Rezervi i Smjernica.

Uredba će se u državama članicama početi primjenjivati 1. siječnja 2013. godine. Uredba proširuje primjenu Atenske konvencije iz 2002. i na brodove u nacionalnoj plovidbi koji plove u morskim područjima Klase A i Klase B, kako je to definirano člankom 4. Direktive 98/18/EC. (Brod Klase B je putnički brod koji se za vrijeme svoje plovidbe ni u jednom trenutku ne udaljava više od 20 Nm od najbližeg kopna na koji se osobe mogu iskrcati u slučaju brodoloma, za srednje plime. Brodovi Klase A su brodovi koji se za svoje plovidbe udaljavaju više od 20 Nm od najbliže obale. U Hrvatskoj nemamo putničke brodove Klase A i B, pa ovo proširenje primjene neće utjecati na brodare u nacionalnoj plovidbi. Uredba ostavlja mogućnost državama članicama da prošire primjenu Uredbe na nacionalnu plovidbu u cijelosti. Ocjenjuje se da bi proširenje primjene na nacionalnu plovidbu trebalo, radi dodatnog opterećenja brodarka, biti postupno i nakon što se prikupe iskustva sa primjenom Protokola iz 2002. godine u međunarodnoj plovidbi.

Kako Protokol iz 2002. godine predstavlja već treći instrument o izmjeni Atenske konvencije iz 1974. godine, razlozi pravne sigurnosti i potrebe unifikacije materije pomorskog prijevoza putnika zahtijevaju donošenje jednog međunarodnog ugovora koje bi zamjenjivao ranije prihvaćene instrumente.

Stoga, Protokol u članku 17. stavku 5. propisuje da države koje se obvezuju Protokolom iz 2002. godine moraju otkazati Atensku konvenciju iz 1974. i njezine Protokole iz 1976. i 1990. s učinkom otkazivanja od datuma kada Protokol iz 2002. godine za njih stupi na snagu.

S tim u svezi pristupanjem Protokolu iz 2002. godine, Republika Hrvatska istovremeno otkazuje navedene instrumente.

Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, koji je u postupku donošenja, upućuje na primjenu Uredbe 392/2009, propisuje postupke i nadležnosti za provedbu inspekcijskog nadzora, te sankcije. Stoga donošenje ovoga Zakona neće zahtijevati izmjene hrvatskog pomorskog zakonodavstva.

IV. OCJENA SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVEDBU OVOG ZAKONA

Provođenjem ovoga Zakona ne nastaju financijske obveze za koje bi trebalo osigurati dodatna sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

V. PRIJEDLOG ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Temelj za donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku nalazi se u članku 161. Poslovnika Hrvatskoga sabora i drugim osobito opravdanim razlozima.

Naime, potvrđivanjem Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine upotpunjuje se cjelina mnogostranih ugovora koje Republika Hrvatska, u postupku usklađivanja hrvatskog pomorskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije, mora potvrditi.

S obzirom na prirodu postupka potvrđivanja međunarodnih ugovora, kojim država i formalno izražava spremnost da bude vezana već potpisanim međunarodnim ugovorom, kao i na činjenicu da se u ovoj fazi u pravilu ne mogu vršiti izmjene i dopune teksta međunarodnog ugovora, predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku.

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU
PROTOKOLA IZ 2002. GODINE NA ATENSKU KONVENCIJU O PRIJEVOZU
PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM IZ 1974. GODINE**

Članak 1.

Potvrđuje se Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine sastavljen u Londonu 1. studenoga 2002. godine u izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku.

Članak 2.

Tekst Protokola iz članka 1. ovoga Zakona, u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik, glasi:

**PROTOKOL IZ 2002. GODINE NA ATENSKU KONVENCIJU O PRIJEVOZU
PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM IZ 1974. GODINE**

Tekst koji je odobrila Konferencija

Države stranke ovoga Protokola,

SMATRAJUĆI poželjnim izmijeniti Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, sastavljenu u Ateni 13. prosinca 1974., u svrhu povećanja iznosa naknade, uvođenja objektivne odgovornosti, ustanovljenja pojednostavljenog postupka izmjena iznosa ograničenja i jamčenja obveznog osiguranja u korist putnika,

PODSJEĆAJUĆI da Protokol iz 1976. na Konvenciju kao obračunsku jedinicu uvodi Posebno pravo vučenja umjesto zlatnog franka,

OPAŽAJUĆI da Protokol iz 1990. na Konvenciju, koji propisuje povećane iznose naknade i pojednostavljuje postupak izmjena iznosa ograničenja, nije stupio na snagu,

SPORAZUMJELE SU SE o sljedećem:

ČLANAK 1.

U svrhe ovoga Protokola:

1. "Konvencija" znači tekst Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.
2. "Organizacija" znači Međunarodna pomorska organizacija.
3. "glavni tajnik" znači glavni tajnik Organizacije.

ČLANAK 2.

Stavak 1. članka 1. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1.
 - (a) "prijevoznik" je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime taj ugovor sklopljen, bilo da je ta osoba stvarno obavila prijevoz, bilo da je prijevoz obavio stvarni prijevoznik;
 - (b) "stvarni prijevoznik" je osoba različita od prijevoznika, koja je vlasnik, naručitelj ili brodar broda, i koja stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično;
 - (c) "prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično" je stvarni prijevoznik ili, u mjeri u kojoj prijevoznik stvarno obavlja prijevoz, prijevoznik.

ČLANAK 3.

1. Stavak 10. članka 1. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

10. "Organizacija" je Međunarodna pomorska organizacija.

2. Sljedeći tekst se dodaje kao stavak 11. članka 1. Konvencije:

11. "glavni tajnik" je glavni tajnik Organizacije.

ČLANAK 4.

Članak 3. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 3.

Odgovornost prijevoznika

1. Za gubitak pretrpljen uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takav gubitak glede toga putnika za svaki zasebni događaj ne prelazi 250.000 obračunskih jedinica, osim ako prijevoznik dokaže da je:
 - (a) nezgoda posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave; ili
 - (b) nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči šteta.Prijevoznik je nadalje odgovoran i ako gubitak prelazi gore navedenu granicu i u mjeri u kojoj prelazi, osim ako prijevoznik dokaže da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.
2. Za gubitak pretrpljen uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji nisu prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Teret dokazivanja krivnje ili nemarnosti leži na prijevozniku.
3. Za gubitak pretrpljen uslijed gubitka ili oštećenja ručne prtljage, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Krivnja ili nemarnost prijevoznika se predmnijeva u pogledu gubitka prouzročene pomorskom nezgodom.
4. Prijevoznik je odgovoran za gubitak pretrpljen uslijed gubitka ili oštećenja prtljage različite od ručne prtljage, osim ako dokaže da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.
5. U svrhe ovoga članka:

- (a) "pomorska nezgoda" je brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu, ili mana broda;
 - (b) "krivnja ili nemarnost prijevoznika" uključuje krivnju ili nemarnost prijevoznikovih radnika kada oni rade u okviru svoga zaposlenja;
 - (c) "mana broda" je loše funkcioniranje, kvar ili neusklađenost s primjenjivim propisima o sigurnosti u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za bijeg, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika; ili koji se koriste za poriv, kormilarenje, sigurnu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak s veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon naplavlivanja, ili koji se koriste za spuštanje uređaja za spašavanje; i
 - (d) "gubitak" ne uključuje kaznene ili egzemplarne štete.
6. Odgovornost prijevoznika prema ovom članku odnosi se isključivo na gubitak koji proizlazi iz nezgoda koje se dogode za vrijeme putovanja. Na tužitelju je teret dokazivanja da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila za vrijeme putovanja, kao i teret dokazivanja opsega toga gubitka.
7. Ništa u ovoj Konvenciji ne utječe na pravo regresa koje ima prijevoznik prema bilo kojoj trećoj osobi, niti na korištenje obrane doprinoseće nemarnosti prema članku 6. ove Konvencije. Ništa u ovome članku ne utječe na pravo ograničenja prema člancima 7. ili 8. ove Konvencije.
8. Predmnijevanje krivnje ili nemarnosti neke stranke ili određivanje da teret dokazivanja leži na nekoj stranci ne sprečava da se razmotre dokazi koji idu u korist toj stranci.

ČLANAK 5.

Sljedeći tekst se dodaje kao članak 4.bis. Konvencije:

Članak 4.bis.

Obvezno osiguranje

1. Kada se putnici prevoze na brodu upisanome u državi stranci koji ima dozvolu za prijevoz više od dvanaest putnika i kada se primjenjuje ova Konvencija, svaki prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti prema ovoj Konvenciji za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Granica obveznog osiguranja ili drugoga financijskog jamstva ne smije biti niža od 250.000 obračunskih jedinica po putniku za svaki zaseban događaj.
2. Nakon što odgovarajuće tijelo države stranke utvrdi da je udovoljeno zahtjevima iz stavka 1., svakom će se brodu izdati svjedodžba kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi u skladu s odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi stranci, takvu svjedodžbu izdaje ili ovjerava odgovarajuće tijelo države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije

upisan u državi stranci, takvu svjedodžbu može izdati ili ovjeriti nadležno tijelo bilo koje države stranke. Ova svjedodžba mora biti sačinjena u obliku modela koji se nalazi u dodatku ove Konvencije i mora sadržavati sljedeće podatke:

- (a) ime broda, brojevi ili slova za raspoznavanje i luka upisa;
 - (b) ime i glavno poslovno sjedište prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično;
 - (c) IMO broj za identifikaciju broda;
 - (d) vrsta i trajanje jamstva;
 - (e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža financijsko jamstvo a, kada je to prikladno, poslovno sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo; ili
 - (f) rok važenja svjedodžbe, koji ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugog financijskog jamstva.
3. (a) Država stranka može ovlastiti neku od nje priznatu instituciju ili organizaciju da izda svjedodžbu. Takva institucija ili organizacija mora izvijestiti tu državu o izdavanju svake svjedodžbe. U svakom slučaju, država stranka u cijelosti jamči za potpunost i točnost podataka u tako izdanoj svjedodžbi i poduzima korake kako bi se osigurali neophodni dogovori radi izvršenja te obveze.
- (b) Država stranka mora obavijestiti glavnog tajnika:
- (i) o točnim dužnostima i uvjetima iz ovlaštenja danog nekoj priznatoj instituciji ili organizaciji;
 - (ii) o povlačenju tog ovlaštenja; i
 - (iii) o datumu kada takvo ovlaštenje ili povlačenje takvog ovlaštenja stupa na snagu.
- Dano ovlaštenje neće stupiti na snagu prije nego što proteknu tri mjeseca od datuma kada je obavijest s takvim učinkom predana glavnom tajniku.
- (c) Institucija ili organizacija ovlaštena da izdaje svjedodžbe u skladu s ovim stavkom mora, kao minimum, biti ovlaštena da povuče te svjedodžbe ako nije udovoljeno uvjetima pod kojima su one izdane. U svakom slučaju će institucija ili organizacija o takvom povlačenju izvijestiti državu u čije ime je svjedodžba izdana.
4. Svjedodžba se mora izdati na službenom jeziku ili jezicima države koja je izdaje. Ako korišteni jezik nije engleski, francuski ni španjolski, tekst mora uključivati prijevod na jedan od ovih jezika a, ako država tako odluči, službeni jezik te države može biti izostavljen.

5. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a preslika se polaže kod tijela koje vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi stranci, kod tijela države koja je izdala ili ovjerila svjedodžbu.
6. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo ne udovoljava zahtjevima ovoga članka ako ono prestaje vrijediti, zbog razloga koji nije protek vremena važenja osiguranja ili jamstva navedenog u svjedodžbi, prije proteka tri mjeseca od dana kada je tijelima spomenutima u stavku 5. predana obavijest o njegovu prestanku, osim ako svjedodžba nije vraćena tim tijelima ili ako nije izdana nova svjedodžba u spomenutom roku. Prethodne odredbe se na isti način primjenjuju u pogledu svake izmjene čija je posljedica da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo više ne udovoljava zahtjevima ovoga članka.
7. Država u čijem je upisniku brod upisan mora, u skladu s odredbama ovoga članka, odrediti uvjete za izdavanje i važenje svjedodžbe.
8. Ništa u ovoj Konvenciji neće se smatrati kao sprječavanje države stranke da se pouzda u obavijesti dobivene od drugih država stranaka, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija a koje se odnose na financijski položaj davatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva danog u svrhe ove Konvencije. U takvim slučajevima, država stranka koja se pouzda u takve obavijesti nije oslobođena svoje odgovornosti kao država izdavanja svjedodžbe.
9. Svjedodžbe koje je izdala ili ovjerila jedna država stranka prihvatit će druge države stranke u svrhe ove Konvencije i druge države stranke će smatrati da te svjedodžbe imaju jednaku vrijednost kao svjedodžbe koje su one same izdale ili ovjerile, čak i ako su svjedodžbe izdane ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi stranci. Država stranka može u svako doba zatražiti konzultacije s državom izdavanja ili ovjere ako vjeruje da osiguratelj ili jamac imenovan u svjedodžbi o osiguranju nije financijski sposoban ispuniti obveze koje nalaže Konvencija.
10. Svaka tužba za naknadu štete pokrivene osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom u skladu s ovim člankom može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo. U takvom slučaju, iznos naveden u stavku 1. primjenjuje se kao granica odgovornosti osiguratelja ili druge osobe koja je dala financijsko jamstvo čak i ako prijevoznik, ili stvarni prijevoznik, nije ovlašten ograničiti odgovornost. Pored toga, tuženik se može koristiti i pravnim sredstvima obrane (osim onih koji se odnose na stečaj ili likvidaciju) koje bi, u skladu s ovom Konvencijom imao pravo koristiti prijevoznik naveden u stavku 1. Tuženik se, nadalje, u svrhu obrane može pozvati na činjenicu da je šteta posljedica namjernog protupravnog ponašanja osiguranika, ali se ne može pozvati ni na jedno drugo sredstvo obrane koje bi bio ovlašten koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo osiguranik. U svakom slučaju, tuženik ima pravo zahtijevati da prijevoznik i stvarni prijevoznik sudjeluju u postupku.
11. Svaka svota ugovorena osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom koje je pribavljeno u skladu sa stavkom 1. na raspolaganju je isključivo za namirenje tražbina prema ovoj Konvenciji, a svaka isplata iz te svote umanjit će odgovornost koja proizlazi prema ovoj Konvenciji do iznosa isplaćene svote.

12. Država stranka neće dopustiti iskorištavanje broda koji plovi pod njezinom zastavom a na kojeg se primjenjuje ovaj članak, osim ako je izdana svjedodžba na osnovi stavaka 2. ili 15.
13. U skladu s odredbama ovoga članka, svaka država stranka će osigurati, na osnovi odredaba svojeg nacionalnog zakonodavstva, da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo bude na snazi u mjeri navedenoj u stavku 1. u pogledu svakog broda, bez obzira gdje je on upisan, koji je ovlašten prevoziti više od dvanaest putnika i koji ulazi u luku ili izlazi iz luke na njezinome teritoriju, u mjeri u kojoj se primjenjuje ova Konvencija.
14. Bez obzira na odredbe stavka 5., država stranka može obavijestiti glavnog tajnika da se za potrebe stavka 13. ne zahtijeva da se svjedodžba iz stavka 2. nalazi na brodu niti da se ona mora predložiti kada brod ulazi u luku ili izlazi iz luke na njezinu teritoriju, pod uvjetom da je država stranka koja izdaje svjedodžbu obavijestila glavnog tajnika da drži zapise u elektronskom obliku, dostupne svim državama strankama, koji potvrđuju postojanje svjedodžbi i omogućuju državama strankama da ispune svoje obaveze na osnovi stavka 13.
15. Ako osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država stranka, odgovarajuće odredbe ovoga članka se neće primjenjivati u pogledu toga broda, ali na tome se brodu mora nalaziti svjedodžba koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda a kojom se potvrđuje da je država vlasnik toga broda i da je odgovornost pokrivena u iznosu propisanome u skladu sa stavkom 1. Takva svjedodžba odgovarat će u najvećoj mogućoj mjeri modelu propisanom u stavku 2.

ČLANAK 6.

Članak 7. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 7.

Granice odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede

1. Odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika na osnovi članka 3. ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 400.000 obračunskih jedinica po putniku i svakom zasebnom događaju. Ako se, u skladu s pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente neće prijeći navedenu granicu.
2. Država stranka može posebnim odredbama nacionalnog prava propisati granicu odgovornosti iz stavka 1., pod uvjetom da ta nacionalna granica odgovornosti, ako postoji, nije niža od one propisane u stavku 1. Država stranka koja iskoristi mogućnost predviđenu u ovome stavku obavijestit će glavnog tajnika o usvojenoj granici odgovornosti ili o činjenici da ona ne postoji.

ČLANAK 7.

Članak 8. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 8.**Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljage i vozila**

1. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 2.250 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.
2. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući svu prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 12.700 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.
3. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje prtljage različite od one navedene u stavcima 1. i 2. ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 3.375 obračunskih jedinica po putniku i prijevozu.
4. Prijevoznik i putnik mogu ugovoriti da se prijevoznikova odgovornost umanjuje za franšizu koja neće prijeći 330 obračunskih jedinica u slučaju oštećenja vozila i neće prijeći 149 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja druge prtljage, a taj će se iznos odbiti od gubitka ili oštećenja.

ČLANAK 8.

Članak 9. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 9.**Obračunska jedinica i preračunavanje**

1. Obračunska jedinica koja se spominje u ovoj Konvenciji je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4.bis., stavku 1. članka 7. i u članku 8. preračunavaju se u domaću valutu države suda koji odlučuje o sporu na osnovi vrijednosti te valute u odnosu na Posebno pravo vučenja na datum donošenja presude ili na datum sporazumno utvrđen od stranaka. Vrijednost domaće valute države stranke koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u Posebnim pravima vučenja, obračunava se u skladu s metodom vrednovanja koju na datum koji je u pitanju primjenjuje Međunarodni monetarni fond za vlastite operacije i transakcije. Vrijednost domaće valute države stranke koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u Posebnim pravima vučenja, obračunava se na način koji odredi ta država.
2. Ipak, država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba stavka 1. može, u trenutku potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupa ovoj Konvenciji ili bilo kada nakon toga, izjaviti da je obračunska jedinica iz stavka 1. jednaka vrijednosti 15 zlatnih franaka. Zlatni franak naveden u ovome stavku odgovara vrijednosti 65,5 miligrama zlata finoće devetsto

tisućnina. Preračunavanje zlatnog franka u domaću valutu izvršava se u skladu s pravom odnosno države.

3. Izračun spomenut u posljednjoj rečenici stavka 1., i preračunavanje spomenuto u stavku 2. izvršava se na način da se u domaćoj valuti države stranke izrazi, što je više moguće, ista stvarna vrijednost iznosa iz stavka 1. članka 3., stavka 1. članka 4.bis., stavka 1. članka 7. i iz članka 8. koja bi proizašla iz primjene prve tre rečenice stavka 1. Države obavještavaju glavnog tajnika o načinu obračuna na osnovi stavka 1. ili o vrijednosti preračunavanja iz stavka 2., ovisno o slučaju, u trenutku polaganja isprave o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu ovoj Konvenciji kao i u bilo kojem trenutku kada se nešto od spomenutog izmijeni.

ČLANAK 9.

Stavak 3. članka 16. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

3. Razlozi za obustavu i prekid zastare uređuju se prema pravu države suda koji odlučuje o sporu, ali se ni u kojem slučaju ne može podnijeti tužba prema ovoj Konvenciji nakon proteka nekog od sljedećih rokova:
 - (a) roka od pet godina, koji počinje teći od datuma iskrcaja putnika ili od datuma kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije, ili, ako prije protekne,
 - (b) roka od tri godine, koji počinje teći od datuma kada je tužitelj doznao ili je razumno morao doznati za ozljedu, gubitak ili oštećenje prouzročeno nezgodom.

ČLANAK 10.

Članak 17. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 17.

Sudska nadležnost

1. Tužba koja proizlazi iz članaka 3. i 4. ove Konvencije podnosi se, prema tužiteljevom izboru, jednom od dolje navedenih sudova, uz uvjet da se taj sud nalazi u državi stranci ove Konvencije te da je to u skladu s unutrašnjim propisima svake države stranke kojima se određuje koji je sud nadležan u onim državama kod kojih postoji više mogućih sudova:
 - (a) sudu države stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženika, ili
 - (b) sudu države polazišta ili države odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili
 - (c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države, ili

- (d) sudu države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države.
2. Tužbe prema članku 4.bis. ove Konvencije podnose se, prema izboru tužitelja, jednome od onih sudova kojima bi se, u skladu sa stavkom 1., mogla podnijeti tužba protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika.
 3. Nakon što se dogodila nezgoda koja je prouzročila štetu, stranke se mogu sporazumjeti da se zahtjev za naknadu štete može podnijeti bilo kojoj sudbenosti ili arbitraži.

ČLANAK 11.

Sljedeći tekst se dodaje kao članak 17.bis. Konvencije:

Članak 17.bis.

Priznanje i izvršenje

1. Svaka presuda suda nadležnog u skladu s člankom 17., koja je izvršna u državi u kojoj je donesena gdje se protiv nje više ne mogu podnositi redoviti pravni lijekovi, priznat će se u svakoj državi stranci, osim:
 - (a) kada je presuda ishođena prevarom; ili
 - (b) kada tuženiku nije bila pružena razumna obavijest i pravična mogućnost da iznese slučaj.
2. Presuda koja je priznata na osnovi stavka 1. bit će izvršna u svakoj državi stranci čim se ispune formalni uvjeti koje zahtijeva ta država. Formalni uvjeti ne smiju dopuštati da se ponovno raspravlja o predmetu spora.
3. Država stranka ovoga Protokola može primijeniti druga pravila o priznanju i izvršenju presuda, pod uvjetom da je njihov učinak takav da osigurava priznanje i izvršenje presuda barem u istoj mjeri kao što je to slučaj kada se primjenjuju stavci 1. i 2.

ČLANAK 12.

Članak 18. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 18.

Ništavnost ugovornih odredaba

Osim u slučajevima predviđenim u članku 8. stavku 4., ništavna je i bez učinka svaka ugovorna odredba sklopljena prije nego što se dogodila nezgoda koja je prouzročila smrt, tjelesnu ozljedu putnika ili gubitak odnosno oštećenje putničke prtljage, a čija je svrha da neku osobu koja je odgovorna prema ovoj Konvenciji oslobodi odgovornosti

prema putniku ili da odredi nižu granicu odgovornosti od one koja je utvrđena u ovoj Konvenciji, kao i svaka odredba čija je svrha da prebaci teret dokazivanja koji leži na prijevozniku ili stvarnom prijevozniku ili čiji je učinak da ograničava pravo izbora navedeno u članku 17. stavcima 1. ili 2., no ništavnost te odredbe ne čini nevaljanim ugovor o prijevozu koji ostaje podvrgnut odredbama ove Konvencije.

ČLANAK 13.

Članak 20. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Članak 20.

Nuklearna šteta

Nema odgovornosti prema ovoj Konvenciji za štetu prouzročenu nuklearnom nezgodom:

- (a) ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovi Pariške konvencije od 29. srpnja 1960. godine o odgovornosti trećoj osobi na području nuklearne energije kako je izmijenjena Dodatnim protokolom od 28. siječnja 1964. godine, ili na osnovi Bečke konvencije od 21. svibnja 1963. o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu, ili svake njihove izmjene i dopune ili protokola koji je na snazi, ili
- (b) ako je poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovi nacionalnog prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, pod uvjetom da je takvo pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za osobe koje mogu pretrpjeti štetu kao Pariška ili Bečka konvencija ili bilo koja njihova izmjena i dopuna ili protokol koji je na snazi.

ČLANAK 14.

Model svjedodžbe

1. Model svjedodžbe koji se nalazi u dodatku ovoga Protokola priključuje se kao dodatak Konvenciji.
2. Sljedeći tekst se dodaje kao članak 1.bis. Konvencije:

"Članak 1.bis.

Dodatak

Dodatak ove Konvencije sastavni je dio Konvencije."

ČLANAK 15.**Tumačenje i primjena**

1. Među strankama ovoga Protokola, Konvencija i ovaj Protokol čitat će se i tumačiti zajedno kao jedan jedinstveni instrument.
2. Konvencija kako je izmijenjena ovim Protokolom primjenjivat će se samo u pogledu tražbina proizašlih iz događaja koji su nastali nakon što je Protokol stupio na snagu za svaku državu.
3. Članci 1. do 22. Konvencije, kako su izmijenjeni ovim Protokolom, zajedno sa člancima 17. do 25. ovoga Protokola i njegovim dodatkom, čine cjelinu koja se naziva Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002.

ČLANAK 16.

Sljedeći tekst se dodaje kao članak 22.bis. Konvencije:

Članak 22.bis.**Završne odredbe Konvencije**

Završne odredbe ove Konvencije jesu odredbe članka 17. do 25. Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine. Pozivanje u ovoj Konvenciji na države članice smatrat će se da znači pozivanje na države članice toga Protokola.

ZAVRŠNE ODREDBE**ČLANAK 17.****Potpisivanje, potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje i pristup**

1. Ovaj Protokol će biti otvoren za potpisivanje u sjedištu Organizacije od 1. svibnja 2003. do 30. travnja 2004. a nakon toga će ostati otvoren za pristup.
2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu vezane ovim Protokolom:
 - (a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja; ili
 - (b) potpisivanjem koje podliježe potvrđivanju, prijemu ili odobrenju, nakon kojeg slijedi potvrđivanje, prihvatanje ili odobrenje; ili
 - (c) pristupom.
3. Potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje ili pristup izvršava se polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.

4. Bilo koja isprava o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu položena nakon što u pogledu svih trenutnih država stranaka stupi na snagu izmjena i dopuna ovoga Protokola, ili nakon što se poduzmu sve mjere potrebne za stupanje izmjene i dopune na snagu u odnosu na te države stranke, smatrat će se da se odnosi na ovaj Protokol kako je izmijenjen tom izmjenom i dopunom.
5. Država neće izraziti svoj pristanak da bude vezana ovim Protokolom ako ne otkáže sljedeće instrumente, ukoliko je njihova stranka:
 - (a) Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koja je sastavljena u Ateni 13. prosinca 1974.;
 - (b) Protokol na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je sastavljen u Londonu 19. studenoga 1976.;
 - (c) Protokol iz 1990. godine o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je sastavljen u Londonu 29. ožujka 1990.,

s učinkom od datuma kada ovaj Protokol, u skladu sa člankom 20., stupa na snagu za tu državu.

ČLANAK 18.

Države s više pravnih sustava

1. Ako država ima dvije ili više teritorijalnih jedinica u kojima se u odnosu na predmet uređenja ovog Protokola primjenjuju različiti pravni sustavi, ona može u trenutku potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupa, izjaviti da će se ovaj Protokol primjenjivati na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo na jednu ili više njih, te može u bilo koje vrijeme izmijeniti tu izjavu podnoseći drugu izjavu.
2. Svaka takva izjava dostavlja se depozitaru i mora sadržavati izričiti navod o tome na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Protokol.
3. U pogledu države stranke koja je dala takvu izjavu:
 - (a) pozivanja na državu upisa broda, a u pogledu svjedodžbe o obveznom osiguranju na državu koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu, smatrat će se kao pozivanje na onu teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili ovjerava svjedodžbu;
 - (b) pozivanja na zahtjeve nacionalnog prava, nacionalnu granicu odgovornosti i nacionalnu valutu smatrat će se kao pozivanje na zahtjeve prava, granicu odgovornosti i valutu relevantne teritorijalne jedinice; i
 - (c) pozivanja na sudove i presude koje se moraju priznati u državama strankama smatrat će se kao pozivanje na sudove i presude koje se moraju priznati u odnosnoj teritorijalnoj jedinici.

ČLANAK 19.**Regionalne organizacije za gospodarsku integraciju**

1. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju, osnovana od suverenih država koje su na nju prenijele nadležnost u pogledu određenih pitanja koja uređuje ovaj Protokol, može potpisati, potvrditi, prihvatiti, odobriti ovaj Protokol ili mu pristupiti. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju koja je stranka ovoga Protokola ima prava i obveze države stranke u mjeri u kojoj je regionalna organizacija za gospodarsku integraciju nadležna za pitanja uređena ovim Protokolom.
2. Kada regionalna organizacija za gospodarsku integraciju koristi svoje pravo glasa u pogledu pitanja za koje je nadležna, ona ima onoliko glasova koliki je broj njezinih država članica koje su stranke ovoga Protokola i koje su na nju prenijele nadležnost glede toga pitanja. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju neće koristiti svoje pravo glasa ako njezine članice koriste svoje pravo glasa, a vrijedi i obrnuto.
3. Kada je u ovome Protokolu bitan broj država stranaka, uključujući ali ne ograničavajući se na članke 20. i 23. ovoga Protokola, regionalna organizacija za gospodarsku integraciju se neće brojati kao država stranka dodatno uz njezine države članice koje su države stranke.
4. Prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvata, odobrenja ili pristupa, regionalna organizacija za gospodarsku integraciju podnijet će izjavu glavnom tajniku u kojoj će odrediti pitanja koja uređuje ovaj Protokol a glede kojih su njezine države članice koje su potpisnice ili stranke ovoga Protokola na nju prenijele nadležnost, kao i svako važno ograničenje u pogledu te nadležnosti. Regionalna organizacija za gospodarsku integraciju će bez odlaganja obavijestiti glavnog tajnika o svakoj promjeni razdiobe nadležnosti, uključujući nove prijenose nadležnosti koje su određene u izjavi podnesenoj prema ovom stavku. Glavni tajnik će svaku takvu izjavu učiniti dostupnom, u skladu sa člankom 24. ovoga Protokola.
5. Predmnijeva se da su države stranke, koje su članice regionalne organizacije za gospodarsku integraciju koja je stranka ovoga Protokola, nadležne glede svih pitanja uređenih ovim Protokolom s obzirom na koja nije podnesena izričita izjava o prijenosu nadležnosti na tu organizaciju ili nije dostavljena obavijest iz stavka 4.

ČLANAK 20.**Stupanje na snagu**

1. Ovaj Protokol stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma kada ga je 10 država potpisalo bez rezerve u pogledu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja, ili položilo ispravu o potvrđivanju, prijehu, odobrenju ili pristupu kod glavnog tajnika.
2. U pogledu svake države koja ovaj Protokol potvrdi, prihvati, odobri ili mu pristupi nakon što se ispune uvjeti za njegovo stupanje na snagu navedeni u stavku 1., ovaj Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon datuma kada je ta država položila odgovarajuću ispravu, ali ne prije nego što ovaj Protokol stupi na snagu u skladu sa stavkom 1.

ČLANAK 21.

Otkaz

1. Svaka država stranka može otkazati ovaj Protokol u bilo kojem trenutku nakon datuma kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu.
2. Otkaz se izvršava polaganjem isprave s takvim učinkom kod glavnog tajnika.
3. Otkaz proizvodi učinak dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave o otkazu kod glavnog tajnika ili protekom duljeg razdoblja koje je navedeno u toj ispravi.
4. Među državama strankama ovoga Protokola, otkaz Konvencije u skladu s njezinim člankom 25. od strane bilo koje od njih ni na koji način se neće smatrati kao otkaz Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.

ČLANAK 22.

Izmjena i dopuna

1. Organizacija može sazvati konferenciju u svrhu izmjene ili dopune ovoga Protokola.
2. Organizacija će sazvati konferenciju država stranaka ovoga Protokola radi njegove izmjene ili dopune na zahtjev najmanje trećine država stranaka.

ČLANAK 23.

Izmjena granica odgovornosti

1. Bez utjecaja na odredbe članka 22., poseban postupak propisan u ovome članku primjenjuje se isključivo u svrhu izmjena granica odgovornosti navedenih u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4.bis., stavku 1. članka 7. i u članku 8. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.
2. Na zahtjev najmanje polovine, ali ni u kojem slučaju manje od šest država stranaka ovoga Protokola, glavni tajnik će svim članicama Organizacije i svim državama strankama dostaviti svaki prijedlog za izmjenu granica odgovornosti, uključujući franšize, utvrđenih u stavku 1. članka 3., stavku 1. članka 4.bis., stavku 1. članka 7. i u članku 8. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom.
3. Svaka izmjena predložena i dostavljena na gore opisani način podnijet će se Pravnom odboru Organizacije (u nastavku: "Pravni odbor") na razmatranje najmanje šest mjeseci nakon datuma njezina dostavljanja.

4. Sve države stranke Konvencije izmijenjene ovim Protokolom, bez obzira jesu li članice Organizacije, ovlaštene su sudjelovati u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim odborom.
5. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država stranaka Konvencije izmijenjene ovim Protokolom koje su prisutne i glasuju u Pravnom odboru proširenome kako je predviđeno u stavku 4., pod uvjetom da barem jedna polovina država stranaka Konvencije izmijenjene ovim Protokolom bude prisutna u vrijeme glasovanja.
6. Kada postupa po prijedlogu za izmjenu granica odgovornosti, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s nezgodama te osobito iznos štete koja proizlazi iz njih, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja.
7.
 - (a) Nijedna izmjena granica odgovornosti prema ovom članku ne može se razmatrati prije nego protekne pet godina od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje niti prije proteka pet godina od datuma stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene prema ovom članku.
 - (b) Nijedna granica odgovornosti se ne može povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara granici utvrđenoj u Konvenciji kako je izmijenjena ovim Protokolom, uvećan za šest posto godišnje, izračunato na složenoj osnovi od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje.
 - (c) Nijedna granica odgovornosti se ne može povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara granici utvrđenoj u Konvenciji kako je izmijenjena ovim Protokolom pomnoženo s tri.
8. Organizacija će obavijestiti sve države stranke o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 5. Smatrat će se da je izmjena prihvaćena protekom roka od osamnaest mjeseci nakon datuma obavijesti, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje su bile države stranke u vrijeme usvajanja izmjene obavijeste glavnog tajnika da ne prihvaćaju izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.
9. Izmjena za koju se smatra da je prihvaćena u skladu sa stavkom 8. stupa na snagu osamnaest mjeseci nakon njezina prihvaćanja.
10. Izmjena obvezuje sve države stranke, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu sa člankom 21. stavcima 1. i 2. najmanje šest mjeseci prije stupanja te izmjene na snagu. Takav otkaz proizvodi učinak u trenutku stupanja izmjene na snagu.
11. Kada je izmjena usvojena, ali rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvaćanje još nije protekao, država koja postane država stranka za vrijeme tog razdoblja bit će vezana tom izmjenom ako ona stupi na snagu. Država koja postane država stranka nakon proteka toga razdoblja bit će vezana izmjenom koja je prihvaćena u skladu sa stavkom 8. U slučajevima navedenim u ovome stavku, država postaje vezana izmjenom kada ta izmjena stupi na snagu ili kada ovaj Protokol stupi na snagu u pogledu te države, ako je to kasnije.

ČLANAK 24.**Depozitar**

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na osnovi članka 23., bit će položeni kod glavnog tajnika.
2. Glavni tajnik:
 - (a) obavještava sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili mu pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisivanju ili polaganju isprava o potvrđivanju, prihvatu, odobrenju ili pristupu, kao i o datumu izvršenja tih radnji;
 - (ii) o svakoj izjavi ili obavijesti danoj na osnovi članka 9. stavaka 2. i 3., članka 18. stavka 1. i članka 19. stavka 4. Konvencije kako je izmijenjena ovim Protokolom;
 - (iii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;
 - (iv) o svakom prijedlogu za izmjenu granica odgovornosti koji je podnesen u skladu sa člankom 23. stavkom 2. ovoga Protokola;
 - (v) o svakoj izmjeni koja je usvojena u skladu sa člankom 23. stavkom 5. ovoga Protokola;
 - (vi) o svakoj izmjeni koja se smatra prihvaćenom na osnovi članka 23. stavka 8. ovoga Protokola, kao i o datumu kada ta izmjena stupa na snagu u skladu sa stavcima 9. i 10. navedenog članka;
 - (vii) o polaganju svake isprave o otkazu ovoga Protokola kao i o datumu kada je ta isprava položena te o datumu kada otkaz stupa na snagu;
 - (viii) o svakom priopćenju koje se zahtijeva na osnovi bilo kojeg članka ovoga Protokola;
 - (b) dostavlja ovjerene preslike ovoga Protokola svim državama koje su ga potpisale ili mu pristupile.
3. Čim ovaj Protokol stupi na snagu, glavni tajnik će njegov tekst dostaviti Tajništvu Ujedinjenih naroda radi registracije i objavljivanja u skladu sa člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

ČLANAK 25.**Jezici**

Ovaj Protokol je sastavljen u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, od kojih je svaki tekst jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO U LONDONU prvog studenoga dvijetisuće i druge.

U POTVRDU GORE NAVEDENOG, niže potpisani, propisno za to ovlašteni od strane njihovih odnosnih Vlada, potpisali su ovaj Protokol.

DODATAK

**SVJEDODŽBA O OSIGURANJU ILI DRUGOM FINANCIJSKOM JAMSTVU
ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE
OZLJEDE PUTNIKA**

Izdano u skladu s odredbama članka 4.bis. Atenske konvencije o
prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine

Ime broda	Brojevi ili slova za raspoznavanje	IMO broj za identifikaciju broda	Luka upisa	Naziv i potpuna adresa glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz

Ovime se potvrđuje da je u pogledu gore imenovanoga broda na snazi polica osiguranja ili drugo financijsko jamstvo koje udovoljava zahtjevima članka 4.bis. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine.

Vrsta jamstva.....

Trajanje jamstva.....

Naziv i adresa osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca)

Naziv.....

Adresa.....

Ova svjedodžba vrijedi do.....

Izdana ili ovjerena od Vlade.....

(puno ime države)

ILI

Sljedeći tekst bi se trebao koristiti kada država stranka koristi mogućnost predviđenu u stavku 3. članka 4.bis.:

Ovu svjedodžbu je, na osnovi ovlasti Vlade.....(puno ime države),
izdao/la.....(naziv institucije ili organizacije)

U..... dana.....
(mjesto) (datum)

.....
(Potpis i funkcija službenika koji izdaje ili ovjerava svjedodžbu)

Objašnjenja:

1. Ako se to želi, uz ime države može se uputiti i na nadležno tijelo države koja je izdala svjedodžbu.
2. Ako ukupni iznos jamstva potječe iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakoga od njih.
3. Ako je jamstvo dano u nekoliko oblika, oni moraju biti nabrojani.
4. U rubrici "Trajanje jamstva" mora se navesti datum kada takvo jamstvo stupa na snagu.
5. U rubrici "Adresa" osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca) mora se naznačiti glavno poslovno sjedište osiguratelja (ili više njih) i/ili jamca (jamaca). Ako je to prikladno, naznačit će se poslovno sjedište gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno.

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

Text approved by the Conference

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 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 cases, 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

- (b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
 - (c) 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
 - (d) 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,

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 9 and 10 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,

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

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)

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.

Članak 3.

Prilikom polaganja svoje isprave o pristupu, Republika Hrvatska će na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine („Konvencija“) priopćiti sljedeću rezervu:

REZERVA

vezano uz Smjernice Međunarodne pomorske organizacije iz 2006. godine

Ograničenje odgovornosti prijevoznika

1. Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu da ograniči eventualnu odgovornost na temelju članka 3. stavka 1. ili 2. Konvencije, u pogledu smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni nekim od rizika navedenih u stavku 2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, na niži iznos od sljedeće navedenih:

- 250 000 obračunskih jedinica po svakom putniku i svakom zasebnom događaju;
- ili
- 340 milijuna obračunskih jedinica ukupno po brodu za svaki zasebni događaj.

2. Nadalje, Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu primjenjivati stavke 2.1.1. i 2.2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, *mutatis mutandis*, na takvu odgovornost.

3. Na isti način mora se ograničiti i odgovornost stvarnog prijevoznika po članku 4. Konvencije, odgovornost radnika i zastupnika kojima se u svom poslovanju služe prijevoznik ili stvarni prijevoznik po članku 11. Konvencije kao i najveći ukupni iznos koji se može nadoknaditi po članku 12. Konvencije.

4. Rezerva i preuzimanje obveze prema stavku 1.2. primjenjuju se neovisno o temelju odgovornosti iz članka 3. stavka 1. ili 2. i unatoč suprotnoj odredbi članka 4. ili 7. Konvencije. Međutim, navedena rezerva i preuzimanje obveze iz stavka 1.2. ne utječu na primjenu članaka 10. i 13.

Obvezno osiguranje i ograničenje odgovornosti osiguratelja

5. Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu da zahtjev iz članka 4.bis. stavka 1. o održavanju na snazi osiguranja ili drugog financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koje su posljedica rizika navedenih u stavku 2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, ograniči na niži iznos od ovdje navedenih:

- 250 000 obračunskih jedinica po svakom putniku i svakom zasebnom događaju;
- ili
- 340 milijuna obračunskih jedinica ukupno po brodu za svaki zaseban događaj.

6. Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu da odgovornost osiguratelja ili druge osobe koja daje financijsko jamstvo na temelju članka 4.bis. stavka 10. za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koja je posljedica nekog od rizika navedenog u

stavku 2.2. IMO Smjernica za primjenu Atenske konvencije, ograniči na najveći iznos osiguranja ili drugog financijskog jamstva koje je prijevoznik dužan održavati na snazi u skladu sa stavkom 1.6. ove rezerve.

7. Vlada Republike Hrvatske također pridržava pravo i preuzima obvezu primjenjivati IMO Smjernice za primjenu Atenske konvencije, uključujući i primjenu klauzula navedenih u stavcima 2.1. i 2.2. Smjernica, na sva obvezna osiguranja u skladu s Konvencijom.

8. Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu da pružatelja osiguranja ili drugog financijskog jamstva iz stavka 1. članka 4.bis. oslobodi bilo kakve odgovornosti koju on nije preuzeo.

Izdavanje svjedodžbi

9. Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu da u svjedodžbama koje izdaje po stavku 2. članka 4.bis. Konvencije budu:

- iskazani iznosi ograničenja odgovornosti i uvjeti osigurateljnog pokrića navedeni u stavcima 1.2, 1.6, 1.7 i 1.9; i

- navedena i druga ograničenja, uvjeti i iznimke ako Vlada utvrdi da to zahtijevaju uvjeti na tržištu osiguranja u vrijeme izdavanja svjedodžbe.

10. Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu da prihvati svjedodžbe o osiguranju koje izdaju druge države stranke u skladu sa sličnom rezervom.

11. Sva takva ograničenja, uvjeti i iznimke moraju biti jasno naznačeni u Svjedodžbi izdanoj ili potvrđenoj po stavku 2. članku 4.bis. Konvencije.

Članak 4.

Prilikom polaganja svoje isprave o pristupu, Republika Hrvatska će na Protokol iz članka 1. ovoga Zakona priopćiti sljedeću izjavu:

**IZJAVA
vezano uz članak 17. stavak 5. Protokola iz 2002. godine**

Temeljem članka 17. stavka 5. Protokola iz 2002. godine, Republika Hrvatska otkazuje sljedeće međunarodnopravne instrumente:

- a) Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, sastavljenu u Ateni, 13. prosinca 1974. godine,
- b) Protokol iz 1976. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, sastavljen u Londonu, 19. studenoga 1976. godine ; i
- c) Protokol iz 1990. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, sastavljen u Londonu, 29. ožujka 1990.godine,

s učinkom od dana kada ovaj Protokol iz 2002. godine, u skladu sa njegovim člankom 20., stupi na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku.

Članak 5.

Provedba ovoga Zakona u djelokrugu je središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove pomorstva.

Članak 6.

Na dan stupanja na snagu ovog Zakona, Protokol iz članka 1. ovoga Zakona nije na snazi u odnosu na Republiku Hrvatsku, te će se podaci o njegovom stupanju na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku objaviti naknadno, u skladu s odredbom članka 30. stavka 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.

Članak 7.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

O B R A Z L O Ź E N J E

Uz članak 1.

Člankom 1. propisuje se da Hrvatski sabor potvrđuje Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. temeljem odredbi članka 140. stavka 1. Ustava Republike Hrvatske, te sukladno članicma 18. i 19. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora (Narodne novine, broj 28/96), čime se iskazuje formalni pristanak Republike Hrvatske da bude vezana ovim Protokolom, na temelju čega će ovaj pristanak biti iskazan i na međunarodnoj razini.

Uz članak 2.

U članku 2. sadržan je tekst Protokola iz 2002. godine u izvorniku na engleskom i u prijevodu na hrvatski jezik.

Uz članak 3.

U članku 3. sadržan je tekst rezerve koju će prilikom polaganja svoje izjave o pristupu Republika Hrvatska priopćiti na Atensku konvenciju o prijevozu putnika iz 2002. godine, u skladu sa Smjericama Međunarodne pomorske organizacije iz 2006. godine.

Uz članak 4.

U članku 4. sadržan je tekst izjave koju će Republika Hrvatska priopćiti temeljem članka 17. stavka 5. Protokola iz 2002. godine prilikom polaganja svoje isprave o pristupu Protokolu iz 2002. godine.

Uz članak 5.

U članku 5. utvrđuje se da je provedba ovoga Zakona u djelokrugu središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove pomorstva.

Uz članak 6.

U članku 6. utvrđuje se da na dan stupanja na snagu ovog Zakona Protokol iz 2002. nije na snazi u odnosu na Republiku Hrvatsku, te će se podatak o njegovom stupanju na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku, sukladno članku 30. stavku 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora, objaviti naknadno.

Uz članak 7.

U članku 7. uređuje se stupanje na snagu ovoga Zakona.

Prilog – Preslika teksta Protokola na engleskom jeziku