



CRNA GORA
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	10. XII	20 14. GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-4/14-2	
VEZA:		
ERA:	661 XXV	
SKRAĆENICA:		PRILOG:

Crna Gora
VLADA CRNE GORE
Broj: 08-2548/14
Podgorica, 26. novembar 2014. godine

PREDSJEDNIKU SKUPŠTINE CRNE GORE

PODGORICA

Vlada Crne Gore, na sjednici od 30. oktobra 2014. godine, utvrdila je **PREDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU ATINSKE KONVENCIJE O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE I PROTOKOLA IZ 2002. GODINE, UZ ATINSKU KONVENCIJU O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE**, koji Vam u prilogu dostavljamo radi stavljanja u proceduru Skupštine Crne Gore.

Vlada predlaže Skupštini da, u skladu s članom 151 Poslovnika Skupštine Crne Gore ("Službeni list RCG", br. 51/06 i 66/06 i "Službeni list CG", br. 88/09, 39/11 i 25/12), ovaj zakon donese po skraćenom postupku iz razloga koji su sadržani u obrazloženju Predloga zakona

Za predstavnike Vlade koji će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela, prilikom razmatranja Predloga ovog zakona, određeni su IVAN BRAJOVIĆ, ministar saobraćaja i pomorstva i MLADEN LUČIĆ, direktor Lučke uprave.

PREDSJEDNIK
Milo Đukanović.s.r.

ZAKON

O POTVRĐIVANJU ATINSKE KONVENCIJE O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE I PROTOKOLA IZ 2002. GODINE UZ ATINSKU KONVENCIJU O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENE 1974. GODINE

Član 1

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

Član 2

Tekst Konvencije i Protokola iz člana 1 ovog zakona, u originalu na engleskom i u prevodu na crnogorski jezik glasi:

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

THE STATE PARTIES TO THIS CONVENTION

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

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

Definitions

Article 1

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

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
- (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a sea-going vessel, excluding an air-cushion vehicle;

4. "passenger" means any person carried in a ship,

(a) under a contract of carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

(a) articles and vehicles carried under a charter-party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

(b) live animals;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. "carriage" covers the following periods:

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

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

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

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

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

Application

Article 2

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

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

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

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

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

Liability of the carrier

Article 3

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

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

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

Performing carrier

Article 4

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Valuables

Article 5

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

Contributory fault

Article 6

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

Limit of liability for personal injury

Article 7

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

Limit of liability for loss of or damage to luggage

Article 8

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.
4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Monetary unit and conversion

Article 9

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

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

Supplementary provisions on limits of liability

Article 10

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

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

Defences and limits for carrier's servants

Article 11

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

Aggregation of claims

Article 12

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Loss of right to limit liability

Article 13

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

Basis for claims

Article 14

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

Notice of loss or damage to luggage

Article 15

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

Time-bar for actions

Article 16

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.
2. The limitation period shall be calculated as follows:
 - (a) in the case of personal injury, from date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Competent jurisdiction

Article 17

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

(a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

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

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

Invalidity of contractual provisions

Article 18

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

Other conventions on limitation of liability

Article 19

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

Nuclear damage

Article 20

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

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

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

Commercial carriage by public authorities

Article 21

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

Declaration of non-application

Article 22

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

Signature, ratification and accession

Article 23

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31 December 1975 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may become Parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

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

Entry into force

Article 24

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Denunciation

Article 25

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Revision and amendment

Article 26

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

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

3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

Depositary

Article 27

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which have acceded to this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Languages

Article 28

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

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

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

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

The States Parties to this Protocol,

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1. "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
2. "Organization" means the International Maritime Organization.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

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

1. a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has 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 defense 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 favor of that party from being considered.

Article 5

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

Article 4 bis

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 recognized by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

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

i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized 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 were given to the Secretary-General.

c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

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

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

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

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

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

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

10. Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defenses (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 defense that the damage resulted from the willful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defense 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 luggages 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 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 17 bis of the Convention:

Article 17 bis

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 recognized 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 recognized 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 recognized 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 favorable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

Model certificate

Article 14

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 1 bis

Annex

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

Interpretation and application

Article 15

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 22 bis

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

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Article 17

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

States with more than one system of law

Article 18

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 recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognized in, the relevant territorial unit.

Regional Economic Integration Organizations

Article 19

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.

Entry into force

Article 20

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.

Denunciation

Article 21

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.

Revision and Amendment

Article 22

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.

Amendment of limits

Article 23

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 there from, 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 said 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.

Depositary

Article 24

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.

Languages

Article 25

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized 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.....(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 organization)

At On

(Place) (Date)

.....

(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where

the insurance or other security is established shall be indicated.

ATINSKA KONVENCIJA O PREVOZU PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA MOREM, USVOJENA 1974. GODINE

DRŽAVE POTPISNICE ove Konvencije,

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

ODLUČILE SU sklopiti Konvenciju u tu svrhu i dogovorile se o sljedećem:

Definicije

Član 1

U ovoj Konvenciji ovi izrazi znače:

1. (a) "prevoznik" je osoba koja sklapa ugovor o prevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa bilo da on sam stvarno obavlja prevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog prevoznika;
- (b) "stvarni prevoznik" je osoba različita od prevoznika, bilo da je je vlasnik broda, naručitelj ili brodar broda, koji stvarno obavlja prevoz u cjelosti ili dio prevoza;
2. "ugovor o prevozu" je ugovor koji sklapa prevoznik ili u čije se ime taj ugovor sklapa za prevoz putnika ili putnika i njihovog prtljaga morem, zavisno od slučaja;
3. "brod" je samo pomorski brod, isključujući lebdjelice;
4. "putnik" je svaka osoba koja se prevozi brodom,
 - (a) na osnovuu ugovora o prevozu, ili
 - (b) s pristankom prevoznika, prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na osnovu ugovora o prevozu robe koji nije uređen ovom Konvencijom;
5. "prtljag" je svaka stvar ili vozilo koji se prevoze na osnovu ugovora o prevozu, osim:
 - (a) stvari i vozila koja se prevoze na osnovu broderskog ugovora, teretnice ili drugog ugovora koji se odnosi na prevoz stvari, i
 - (b) žive životinje;
6. "ručni prtljag" je prtljag koji putnik ima u svojoj kabini ili koju inače drži, čuva ili nadzire. Osim što se tiče primjene stav 8 ovoga člana i člana 8, ručni prtljag uključuje prtljag koji putnik ima u svome vozilu ili na vozilu;
7. "gubitak ili šteta na prtljagu" uključuje materijalnu štetu koja je nastala iz razloga što prtljag nije predat putniku u razumnom roku nakon dolaska broda na kojemu se prtljag prevezio ili ga je trebalo prevoziti, ali ne obuhvća zakašnjenja prouzrokovana štrajkom i drugim radničkim sporovima.
8. "prevoz" obuhvata razdoblje:

(a) u pogledu putnika i njegovog ručnog prtljaga, vrijeme za koje se putnik i /ili njegov ručni prtljag nalazi na brodu ili vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja, te vrijeme za koje se putnik i njegov ručni prtljag prevoze vodenim putem od obale do broda ili obratno, ako je cijena takvog prevoza uračunata u cijenu putne karte ili ako prevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav sporedni prevoz. Međutim, što se tiče putnika, prevoz ne obuhvaća vrijeme u kojem se putnik nalazi u lučkoj zgradi i/ ili na gatu ili na bilo kojem drugom lučkom dijelu;

(b) takođe i u pogledu ručnog prtljaga, vrijeme za koje je putnik u lučkoj zgradi ili na gatu ili na bilo kojem drugom lučkom dijelu, ako je prevoznik ili njegov službenik ili punomoćnik primio taj prtljag i nije ga predao putniku;

(c) u pogledu ostalog prtljaga koji nije ručni prtljag, vrijeme za koje je prevoznik ili njegov službenik ili punomoćnik primio taj prtljag na obali ili na brodu do trenutka kad ga je prevoznik ili njegov službenik ili punomoćnik predao;

9. "međunarodni prevoz" je svaki prevoz u kojem se, prema ugovoru o prevozu, mjesto odlaska i mjesto dolaska nalaze u dvije različite države, ili u samo jednoj državi ako se, prema ugovoru o prevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi;

10. "Organizacija" je Međunarodna pomorska organizacija.

Primjena

Član 2

1. Ova se Konvencija primjenjuje na svaki međunarodni prevoz:

(a) ako brod vije zastavu ili je upisan u državi potpisnici ove Konvencije, ili

(b) je sklopljen ugovor o prevozu u državi potpisnici ove Konvencije, ili

(c) ako je mjesto odlaska i dolaska, prema ugovoru o prevozu, u državi potpisnici ove Konvencije.

2. Bez obzira na stav 1 ovoga člana, ova se Konvencija ne primjenjuje ako je prevoz, prema nekoj drugoj međunarodnoj konvenciji koja se odnosi na prevoz putnika ili prtljaga drugim načinom prevoza, podvrgnut režimu građanske odgovornosti prema odredbama te konvencije, ako bi se ove odredbe obvezno primjenjivale na prevoz morem.

Odgovornost prevoznika

Član 3

1. Prevoznik odgovara za pretrpljenu štetu zbog smrti ili tjelesne povrede putnika i za gubitak ili oštećenje prtljaga ako se događaj koji je prouzrokovao tako pretrpljenu štetu dogodio za vrijeme prevoza zbog krivice ili propusta prevoznika ili njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe.

2. Tužilac je dužan dokazati da je događaj koji je prouzrokovao gubitak ili oštećenje nastao za vrijeme prevoza te obim gubitka ili oštećenja.

3. Krivica ili nemarnost prevoznika ili njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe pretpostavljaju se, dok se ne dokaže suprotno, ako su smrt ili tjelesna povreda putnika ili gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga nastali pri brodolomu, sudaru, nasukavanju, eksploziji ili požaru ili zbog mane broda. Što se tiče gubitka ili oštećenja drugog prtljaga, takva krivica ili nemarnost se pretpostavljaju dok se ne dokaže suprotno, bez

obzira na osobine događaja koji je prouzrokovao gubitak ili oštećenje. U svim drugim slučajevima tužilac je dužan dokazati krivicu ili nemarnost.

Stvarni prevoznik

Član 4

1. Ako se obavljanje prevoza ili dijela prevoza povjeri stvarnom prevozniku, prevoznik u svakom slučaju ostaje odgovoran za cjelokupan prevoz prema odredbama ove Konvencije. Osim toga, stvarni prevoznik podliježe odredbama ove Konvencije ali je i ovlašćen na njih se pozivati za dio prevoza koji obavlja.
2. Prevoznik, u pogledu prevoza koji obavlja stvarni prevoznik, odgovara za djela i propuste stvarnog prevoznika i njegovih službenika i punomoćnika koji rade u granicama svoje službe.
3. Svaki poseban sporazum na osnovu kojega prevoznik preuzima obveze koje ova Konvencija ne nameće ili se odriče prava koja predviđa ova Konvencija tiče se stvarnog prevoznika samo ako je on izričito i pisano saglasan.
4. Kada i u obimu u kojem oba, prevoznik i stvarni prevoznik odgovaraju, njihova je odgovornost zajednička.
5. Nijedna odredba ovoga člana neće uticati na bilo koje regresno pravo između prevoznika i stvarnog prevoznika.

Dragocjenosti

Član 5

Prevoznik ne odgovara za gubitak ili oštećenje novca, hartija od vrijednosti, zlata, srebrnih predmeta, dragulja, nakita, umjetničkih predmeta i drugih dragocjenosti osim ako su te dragocjenosti pohranjene kod prevoznika za ugovoreno čuvanje, u kojem slučaju prevoznik odgovara najviše do granice predviđene u stavu 3 član 8, osim ako nije ugovorena viša granica prema stavu 1 član 10.

Podijeljena krivica

Član 6

Ako prevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna povreda putnika ili gubitak ili oštećenje njegovog prtljaga u cijelosti ili djelomično prouzrokovani krivicom ili propustom putnika, nadležni sud može u cijelosti ili dijelom osloboditi prevoznika odgovornosti prema odredbama mjerodavnog prava za taj sud.

Ograničenje odgovornosti za tjelesnu povredu

Član 7

1. Odgovornost prevoznika za smrt ili tjelesnu povredu putnika neće ni u kojem slučaju preći 700.000 franaka po putovanju. Ako se u skladu s pravom nadležnoga suda u konkretnom slučaju naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalna vrijednost rente ne može preći navedeno ograničenje.
2. Bez obzira na stav 1 ovoga člana, domaće pravo države potpisnice ove Konvencije može utvrditi, ako se radi o prevoznicima koji su državljani te države, višu svotu ograničenja odgovornosti *per capita*.

Ograničenje odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljaga

Član 8

1. Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga neće ni u kojem slučaju prijeći 12.500 franaka po putniku i putovanju.
2. Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu, neće ni u kojem slučaju preći 50.000 franaka po vozilu i putovanju.
3. Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje drugog prtljaga, a ne onog koji se spominje u stavovima 1 i 2 ovoga člana, neće ni u kojem slučaju prijeći 18.000 franaka po putniku i putovanju.
4. Prevoznik i putnik mogu ugovoriti da prevoznik odgovara tek nakon odbitka franšize koja ne prelazi 1.750 franaka u slučaju štete na vozilu i ne prelazi 200 franaka po putniku u slučaju gubitka ili štete na drugom prtljagu, a takva će se suma odbiti od gubitka ili oštećenja.

Obračunska jedinica i preračunavanje

Član 9

1. Franak koji se spominje u ovoj Konvenciji smatra se da se odnosi na jedinicu koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće devetsto hiljaditih djelova.
2. Iznosi koji se spominju u članovima 7 i 8 preračunavaju se u domaću valutu država nadležnog suda u konkretnom sporu na osnovi službene vrijednosti te valute, pozivom na jedinicu kako je određena u stavu 1 ovoga člana, na dan presude ili na dan sporazumno određen od stranaka. Ako ne postoji takva službena vrijednost, nadležno tijelo odnosne države određuje što se smatra službenom vrijednosti za svrhu ove Konvencije.

Dodatne odredbe o ograničenju odgovornosti

Član 10

1. Prevoznik i putnik mogu izričito i pismeno ugovoriti veću granicu odgovornosti od granice propisane u članovima 7 i 8.
2. Kamate i troškovi postupka nisu uključeni u granice odgovornosti propisane u članovima 7 i 8.

Zaštita i ograničenje za prevoznikove službenike

Član 11

Ako se podnese tužba prema službeniku ili punomoćniku prevozioca ili stvarnog prevozioca zbog štete koju uređuje ova Konvencija, taj službenik ili punomoćnik, ako dokaže da je radio u granicama svoje službe, ima pravo koristiti se pravima i ograničenjima odgovornosti na koja se prevoznik ili stvarni prevoznik može pozvati prema ovoj Konvenciji.

Kumulacija tužbi

Član 12

1. Kada se ostvare uslovi za ograničenje odgovornosti propisane u članovima 7 i 8, te granice vrijede na ukupni iznos koji se može nadoknaditi u okviru svih tužbi zbog smrti ili tjelesne povrede svakog putnika ili zbog gubitka ili oštećenja njegovog prtljaga.

2. U slučaju prevoza koji je obavio stvarni prevoznik, ukupna suma koja se može nadoknaditi od prevoznika i stvarnog prevoznika i njihovih službenika i punomoćnika koji rade u okviru svoje službe ne može preći najvišu sumu što bi se mogla dosuditi prema prevozniku ili stvarnom prevozniku na osnovu ove Konvencije, s tim da nijedna od tih osoba ne odgovara za sumu koja prekoračuje granicu koja se na nju može primijeniti.

3. U svakom slučaju kad se službenik ili punomoćnik prevoznika ili stvarnog prevoznika može pozvati prema članu 11 ove Konvencije na ograničenje odgovornosti propisano u članovima 7 i 8, ukupna suma koja se može nadoknaditi od prevoznika ili stvarnog prevoznika, prema slučaju, i od službenika ili punomoćnika, neće preći to ograničenje.

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Član 13

1. Prevoznik nema pravo na povlasticu ograničenja odgovornosti koje je propisano u članovima 7 i 8 i stavu 1 člana 10 ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prevoznik učinio u namjeri da prouzrokuje takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

2. Službenik ili punomoćnik prevoznika ili stvarnog prevoznika nema pravo na povlasticu tog ograničenja ako se dokaže da je šteta nastala od radnje ili propusta koji je taj službenik ili punomoćnik učinio u namjeri da prouzrokuje štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerovatno mogla nastupiti.

Osnov za tužbu

Član 14

Tužba za štete zbog smrti ili tjelesne povrede putnika, ili za gubitak ili oštećenje prtljaga ne može se podnijeti protiv prevoznika ili stvarnog prevoznika na drugi način nego u skladu sa odredbama ove Konvencije.

Prigovor zbog gubitka ili oštećenja prtljaga

Član 15

1. Putnik je dužan uputiti pisani prigovor prevozniku ili njegovu punomoćniku:

(a) u slučaju vidljive štete na prtljagu:

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

(ii) kada je u pitanju ostali prtljag, prije ili u trenutku njegovog izdavanja;

(b) u slučaju štete na prtljagu koja nije vidljiva, ili u slučaju gubitka prtljaga, u roku od 15 dana od dana iskrcaja ili izdavanja ili od dana kada je prtljag trebao biti izdat.

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

3. Pisani prigovor nije potreban ako je stanje prtljaga utvrđeno u prisustvu obiju strana u trenutku preuzimanja prtljaga.

Zastarijevanje tužbe

Član 16

1. Svaka tužba za štetu zbog smrti ili tjelesne povrede putnika ili zbog gubitka ili oštećenja prtljaga zastarijeva nakon isteka dvije godine.

2. Vrijeme zastarijevanja računa se na sljedeći način:

(a) u slučaju tjelesne povrede, od dana iskrcajanja putnika;

(b) u slučaju smrti putnika koja je nastala u toku prevoza, od dana kada se putnik trebao iskrcati, a u slučaju tjelesne povrede koja se dogodila u toku prevoza zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegovog iskrcajanja, od dana smrti, uz uslov da ovo razdoblje ne prelazi tri godine od dana iskrcajanja;

(c) u slučaju gubitka ili oštećenja prtljaga, od dana iskrcajanja ili od dana kada se iskrcavanje trebao obaviti, u zavisnosti od toga što je kasnije.

3. Pravo nadležnosti suda pred kojim se vodi spor uređuje razloge obustave i prekida zastarelih rokova, ali ni u kom slučaju ne može se tužba po ovoj Konvenciji podnijeti po isteku roka od tri godine računajući od dana iskrcajanja putnika ili od dana kada se iskrcavanje trebao obaviti, u zavisnosti od toga što je kasnije.

4. Bez obzira na stavove 1, 2 i 3 ovoga člana, rok zastarijevanja se može produžiti izjavom prevoznika ili dogovorom stranaka pošto je nastalo potraživanje. Izjave ili ugovor moraju biti pisani.

Nadležna jurisdikcija

Član 17

1. Svaka se tužba koja se podnosi na osnovu ove Konvencije, po izboru tužioca, podnosi pred jednim od sudova koji se niže navode, ako se taj sud nalazi u državi potpisnici ove Konvencije:

(a) sud mjesta stalnog boravka ili glavnog poslovnog sjedišta optuženoga, ili

(b) sud mjesta odlaska ili sud mjesta odredišta prema ugovoru o prevozu, ili

(c) sud države prebivališta ili stalnog boravišta tužioca, ako optuženi ima poslovno sjedište i podvrgnut je jurisdikciji te države, ili

(d) sud države gdje je sklopljen ugovor o prevozu, ako optuženi ima poslovno sjedište i podvrgnut je jurisdikciji te države.

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

Ništavost ugovornih odredbi

Član 18

Svaka ugovorna odredba koja se sklopi prije nego što nastane događaj koji je prouzrokovao smrt ili tjelesnu povredu putnika ili gubitak ili oštećenje prtljaga, sa svrhom da oslobodi prevoznika od odgovornosti prema putniku ili da odredi nižu granicu odgovornosti od one koja je utvrđena u ovoj Konvenciji, osim što je predviđeno u stavu 4 člana 8, te svaka takva odredba sklopljena sa svrhom da prebacuje teret dokaza koji leži na prevozniku, ili s učinkom da ograniči pravo izbora koje je uređeno u stavu 1 člana 17, ništava je i bez učinka, ali ništavost takve odredbe ne čini nevaljalim ugovor o prevozu koji ostaje podvrgnut odredbama ove Konvencije.

Druge konvencije o ograničenju odgovornosti

Član 19

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

Nuklearna šteta

Član 20

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

(a) ako preduzetnik nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu ili na osnovu Pariške konvencije od 29. jula 1960. godine o odgovornosti trećoj osobi na polju nuklearne energije kako je dopunjena Dodatnim protokolom od 28. januara 1964. godine, ili Bečke konvencije od 21. maja 1963. godine o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu,

(b) ako preduzetnik nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu na osnovu domašćeg prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, ako je takvo pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za osobe koje mogu pretrpjeti štetu kao Pariška ili Bečka konvencija.

Trgovački prevoz obavljen od strane tijela javne vlasti

Član 21

Ova se Konvencija primjenjuje na trgovački prevoz koji je preduzet od države ili tijela vlasti na osnovu ugovora o prevozu u smislu člana 1.

Izjava da se Konvencija ne primjenjuje

Član 22

1. Svaka stranka može u trenutku potpisivanja, potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji pisano izjaviti da ova Konvencija ne proizvodi učinak kada su putnik i prevoznik podanici ili državljani te stranke.

2. Svaka izjava koja se učini prema stavu 1 ovoga člana može se povući u svakom trenutku pisanim obaviještenjem Generalnom Sekretaru Organizacije.

Potpisivanje, potvrđivanje i pristupanje

Član 23

1. Ova je Konvencija otvorena za potpisivanje u sjedištu Organizacije do 31. decembra 1975. godine, a kasnije ostaje otvorena za pristupanje.

2. Države mogu postati potpisnice ove Konvencije

(a) potpisivanjem bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja;

(b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja koje slijedi potvrđivanjem, prihvatanjem ili odobrenjem, ili

(c) pristupanjem.

3. Potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje obavlja se polaganjem pravovaljane isprave Generalnom Sekretaru Organizacije.

Stupanje na snagu

Član 24

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

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

Otkazivanje

Član 25

1. Ovu Konvenciju može otkazati jedna stranka u svakom trenutku nakon dana kada je Konvencija stupila na snagu za tu stranku.

2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave Generalnom Sekretaru Organizacije koji obavještava sve druge stranke o primanju isprave otkazivanja i o danu njenog polaganja.

3. Otkazivanje proizvodi učinak jednu godinu nakon polaganja isprave o otkazivanju, ili nakon dužeg roka koji se može predvidjeti u ispravi.

Izmjene i dopune

Član 26

1. Organizacija može sazvati konferenciju radi izmjene ili dopune ove Konvencije.
2. Organizacija saziva konferenciju država potpisnica ove Konvencije za njenu izmjenu ili dopunu na zahtjev od najmanje jedne trećine država potpisnica.
3. Svaka država koja postane potpisnica ove Konvencije nakon stupanja na snagu izmjena koje je prihvatila konferencija sazvana prema ovome članu vezana je Konvencijom kako je izmijenjena.

Depozitar

Član 27

1. Ova Konvencija se pohranjuje kod Generalnog Sekretara Organizacije.
2. Generalni Sekretar Organizacije će:
 - (a) obavijestiti sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu i svakom polaganju isprave, zajedno s njihovim datumom;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - (iii) o svakom otkazu ove Konvencije i o datumu njegovog učinka;
 - (b) predati ovjerene kopije ove Konvencije svim državama potpisnicama i svim državama koje su pristupile ovoj Konvenciji.
3. Nakon stupanja na snagu ove Konvencije, Generalni Sekretar Organizacije predaće ovjerenu kopiju Sekretarijatu Ujedinjenih Nacija radi upisa i objavljivanja u skladu sa članom 102 Povelje Ujedinjenih Nacija.

Jezici

Član 28

Ova Konvencija sastavljena je u jednom originalnom primjerku na engleskom i francuskom jeziku, a oba teksta su jednako vjerodostojna. Generalni Sekretar Organizacije pripremiće službene prevode na ruski i španski jezik i pohraniti ih s potpisanim originalom.

U POTVRDU NAVEDENOG dolje potpisani predstavnici, za to propisano ovlašćeni od svojih vlada, su potpisali ovu Konvenciju.

SASTAVLJENO U ATINI, trinaestoga dana decembra hiljadu devetstotina sedamdesetčetvrtre godine.

**PROTOKOL IZ 2002. GODINE UZ ATINSKU KONVENCIJU O PREVOZU PUTNIKA I NJHOVOG PRTLJAGA MOREM,
USVOJENE 1974. GODINE**

Države potpisnice ovog Protokola,

SMATRAJUĆI poželjnim da se izvrše izmjene i dopune Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, sačinjena u Atini 13. decembra 1974. godine, u svrhu povećanja iznosa naknade, uvođenja objektivne odgovornosti, uvođenja pojednostavljenog postupka izmjena iznosa ograničenja i garantovanja obaveznog osiguranja u korist putnika,

PODSJEĆAJUĆI da se Protokolom iz 1976. godine uz Konvenciju kao obračunska jedinica uvodi Specijalno pravo vučenja umjesto zlatnog franka,

PRIMJEĆUJUĆI da Protokol iz 1990. godine uz Konvenciju, kojim se propisuju povećani iznosi naknada i pojednostavljuje postupak izmjena iznosa ograničenja, nije stupio na snagu,

SPORAZUMJELE SU SE o sljedećem:

Član 1

U svrhu ovog Protokola:

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

Član 2

Član 1 stav 1 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1. (a) „prevoznik“ je lice koje je zaključilo ugovor o prevozu ili u čije je ime taj ugovor zaključen, bez obzira da li je to lice stvarno obavilo prevoz, ili je prevoz obavio stvarni prevoznik;
- (b) „stvarni prevoznik“ je lice različito od prevoznika, a koje je vlasnik, zakupac ili upravitelj broda, i koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili djelimično;
- (c) „prevoznik koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili djelimično“ je stvarni prevoznik ili, u mjeri u kojoj prevoznik stvarno obavlja prevoz, prevoznik.”

Član 3

Član 1 stav 10 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

10. „Organizacija“ je Međunarodna pomorska organizacija.

Sljedeći tekst se dodaje kao član 1 stav 11 Konvencije:

11. „Generalni sekretar“ je generalni sekretar Organizacije.

Član 4

Član 3 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Član 3

Odgovornost prevoznika

1. Za gubitak koji je nastao kao posljedica smrti ili tjelesne povrede putnika prouzrokovanih pomorskom nezgodom, prevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takav gubitak u pogledu tog putnika za svaki posebni događaj ne prelazi 250 000 obračunskih jedinica, osim ako prevoznik dokaže da je:

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

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

Prevoznik je također odgovoran i ako gubitak prelazi gore navedenu granicu i u mjeri u kojoj prelazi, osim ako prevoznik dokaže da se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak dogodila bez njegove krivice ili nemara.

2. Za gubitak koji je nastao kao posljedica smrti ili tjelesne povrede putnika koji nisu prouzrokovani pomorskom nezgodom, prevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak dogodila zbog krivice ili nemara prevoznika. Teret dokazivanja krivice ili nemara leži na tužitelju.

3. Za gubitak koji je nastao kao posljedica gubitka ili oštećenja ručnog prtljaga, prevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzrokovala gubitak dogodila zbog krivice ili nemara prevoznika. Krivica ili nemar prevoznika se pretpostavlja u pogledu gubitka prouzrokovanog pomorskom nezgodom.

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

5. U svrhu ovoga člana:

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

(b) „krivica ili nemar prevoznika” uključuje krivicu ili nemar radnika prevoznika kada oni rade u okviru svoga zaposlenja;

(c) „neispravnost broda” je nepravilan rad, kvar ili neusklađenost sa važećim propisima o sigurnosti u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za hitno napuštanje broda, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika; ili koji se koriste za pokretanje, upravljanje, sigurnu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak sa veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon propuštanja vode, ili koji se koriste za spuštanje u vodu uređaja za spasavanje; i

(d) „gubitak” ne uključuje kaznenu odštetu ili kaznu.

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

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

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

Član 5

Sljedeći tekst se dodaje kao član 4 bis Konvencije:

Član 4 bis

Obavezno osiguranje

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

2. Nakon što odgovarajući organ države potpisnice utvrdi da su ispunjeni zahtjevi iz stava 1 svakom brodu će izdati potvrdu kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo na snazi u skladu sa odredbama ove Konvencije. U pogledu broda upisanog u državi potpisnici, takvu potvrdu izdaje ili ovjerava odgovarajući organ države u čijem je upisniku brod upisan; u pogledu broda koji nije upisan u državi potpisnici, takvu potvrdu može izdati ili ovjeriti nadležni organ bilo koje države potpisnice. Ova potvrda mora biti sačinjen u obliku modela koji se nalazi u prilogu ove Konvencije i mora sadržati sljedeće podatke:

- (a) naziv broda, brojevi ili slova za raspoznavanje i luka upisa;
- (b) naziv i glavno poslovno sjedište prevoznika koji stvarno obavlja prevoz u potpunosti ili djelimično;
- (c) IMO broj za identifikaciju broda;
- (d) vrsta i trajanje jemstva;
- (e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili drugog lica koje pruža finansijsko jemstvo i, primjereno potrebi, poslovno sjedište gde je zaključeno osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo; ili
- (f) rok važenja potvrde, koji ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugog finansijskog jemstva.

3. (a) Država potpisnica može ovlastiti instituciju ili organizaciju koju ta država priznaje da izda potvrdu. Takva institucija ili organizacija mora obavijestiti tu državu o izdavanju svake potvrde. U svakom slučaju, država

potpisnica u potpunosti garantuje za potpunost i tačnost podataka u tako izdatoj potvrdi i preduzima korake kako bi se osigurali neophodni dogovori radi izvršenja te obaveze.

(b) Država potpisnica mora obavijestiti generalnog sekretara:

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

(ii) o povlačenju tog ovlašćenja; i

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

Ovlašćenje koje je dato neće stupiti na snagu prije isteka tri mjeseca od datuma kada je obavještenje sa takvim učinkom dostavljeno generalnom sekretaru.

(c) Institucija ili organizacija ovlašćena da izdaje potvrde u skladu sa ovim stavom mora, kao minimum, biti ovlašćena da povuče te potvrde ako nijesu ispunjeni uslovi pod kojima su iste izdate. U svakom slučaju ta institucija ili organizacija o takvom povlačenju mora obavijestiti državu u čije ime je potvrda izdata.

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

5. Potvrda se mora nalaziti na brodu, a fotokopija se polaže kod organa koji vodi upisnik u kojem je brod upisan ili, ako brod nije upisan u državi potpisnici, kod organa države koja je izdala ili ovjerila potvrdu.

6. Osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo ne ispunjava zahtjeve ovog člana ako prestaje da važi, zbog razloga koji nije istek vremena važenja osiguranja ili jemstva navedenog u potvrdi, prije isteka roka od tri mjeseca od dana kada je organima navedenim u stavu 5 predato obavještenje o njegovom prestanku, osim ako potvrda nije vraćena tim organima ili ako nije izdata nova potvrda u navedenom roku. Prethodne odredbe se na isti način primjenjuju u pogledu svake izmjene čija je posljedica da osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo više ne ispunjava zahtjeve ovog člana.

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

8. Ništa iz ove Konvencije neće se tumačiti kao sprečavanje države potpisnice da se pouzda u obavještenja dobijena od drugih država potpisnica, Organizacije ili drugih međunarodnih organizacija a koja se odnose na finansijski položaj pružaoca osiguranja ili drugog finansijskog jemstva datog u svrhe ove Konvencije. U takvim slučajevima, država potpisnica koja se pouzda u takva obavještenja nije oslobođena svoje odgovornosti kao država izdavanja potvrde.

9. Potvrde koje je izdala ili ovjerila jedna država potpisnica prihvaćće druge države potpisnice u svrhu ove Konvencije, i druge države potpisnice će smatrati da te potvrde imaju jednaku vrijednost kao potvrde koje su one same izdale ili ovjerile, čak i ako su potvrde izdate ili ovjerene za brod koji nije upisan u državi potpisnici. Država potpisnica može u svakom trenutku zatražiti konsultacije sa državom izdavanja ili ovjere ako veruje da osiguratelj ili jemac imenovan u potvrdi o osiguranju nije finansijski sposoban da ispuni obaveze koje nalaže Konvencija.

10. Svaka tužba za naknadu štete koja je pokrivena osiguranjem ili drugim finansijskim jemstvom u skladu sa ovim članom može se podnijeti neposredno protiv osiguratelja ili drugog lica koje je dalo finansijsko jemstvo. U tom slučaju, iznos naveden u stavu 1 primjenjuje se kao granica odgovornosti osiguratelja ili drugog lica koje je dalo

finansijsko jemstvo čak i ako prevoznik, ili stvarni prevoznik, nema pravo da ograniči svoju odgovornost. Pored toga, tuženi se može koristiti i pravnim sredstvima odbrane (osim onih koji se odnose na stečaj ili likvidaciju) koje bi, u skladu sa ovom Konvencijom, imao pravo da koristi prevoznik naveden u stavu 1.

Tuženi se, nadalje, u svrhu odbrane može pozvati na činjenicu da je šteta posljedica namjernog protivpravnog ponašanja osiguranika, ali se ne može pozvati ni na jedno drugo sredstvo odbrane koje bi imao pravo da koristi u postupku koji bi protiv njega pokrenuo osiguranik. U svakom slučaju, tuženi ima pravo da zahtijeva da prevoznik i stvarni prevoznik učestvuju u postupku.

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

12. Država potpisnica neće dopustiti plovidbu broda koji plovi pod njenom zastavom a na koji se primjenjuje ovaj član, ukoliko nema izdatu potvrdu na osnovu st. 2 ili 15 ove Konvencije.

13. U skladu sa odredbama ovoga člana, svaka država potpisnica će obezbijediti, na osnovu odredbi svog nacionalnog zakonodavstva, da osiguranje ili drugo finansijsko jemstvo bude na snazi u mjeri navedenoj u stavu 1 u pogledu svakog broda bez obzira na to gde je on upisan, a koji je ovlašćen da prevozi više od dvanaest putnika i koji uplovljava ili isplavljava iz luke na njenoj teritoriji, u mjeri u kojoj se primjenjuje ova Konvencija.

14. Bez obzira na odredbe stava 5, država potpisnica može obavijestiti generalnog sekretara da se za potrebe stava 13 ne zahtijeva da se potvrda iz stava 2 nalazi na brodu niti da se ista mora pokazati kada brod uplovljava ili isplavljava iz luke na njenoj teritoriji, pod uslovom da je država potpisnica koja izdaje potvrdu obavijestila generalnog sekretara da drži zapise u elektronskom obliku, dostupne svim državama potpisnicama, koji potvrđuju postojanje potvrde i omogućavaju državama potpisnicama da ispune svoje obaveze na osnovu stava 13.

15. Ako osiguranjem ili drugim finansijskim jemstvom nije pokriven brod čiji je vlasnik država potpisnica, odgovarajuće odredbe ovoga člana se neće primjenjivati u pogledu tog broda, ali na tom brodu se mora nalaziti potvrda koju je izdao nadležni organ države upisa broda a kojom se potvrđuje da je država vlasnik tog broda i da je odgovornost pokrivena u iznosu koji je propisan u skladu sa stavom 1. Takva potvrda treba da u najvećoj mogućoj mjeri odgovara modelu propisanom u stavu 2.

Član 6

Član 7 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstem:

Član 7

Ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne povrede

1. Odgovornost prevoznika za smrt ili tjelesnu povredu putnika na osnovu člana 3 ni u kom slučaju neće preći iznos od 400 000 obračunskih jedinica po putniku i svakom pojedinačnom događaju. Ako se, u skladu sa pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku periodičnih plaćanja, odgovarajuća kapitalizovana vrijednost takvih plaćanja neće preći navedenu granicu.

2. Država potpisnica može posebnim odredbama svog nacionalnog zakona propisati granicu u pogledu odgovornosti iz stava 1, pod uslovom da ta nacionalna granica odgovornosti, ako postoji, nije niža od one

propisane u stavu 1. Država potpisnica koja iskoristi mogućnost predviđenu ovim stavom obavijestit će generalnog sekretara o usvojenoj granici odgovornosti ili o činjenici da ona ne postoji.

Član 7

Član 8 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstem:

Član 8

Ograničenje odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljaga i vozila

1. Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga ni u kom slučaju neće preći iznos od 2250 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.
2. Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući cjelokupni prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kom slučaju neće preći iznos od 12700 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.
3. Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje prtljaga različitog od onog koji je naveden u st. 1 i 2 ni u kom slučaju neće preći iznos od 3375 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.
4. Prevoznik i putnik mogu ugovoriti da se odgovornost prevoznika umanjuje za franšizu koja neće preći iznos od 330 obračunskih jedinica u slučaju oštećenja vozila i neće preći iznos od 149 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja drugog prtljaga, a taj iznos će se odbiti od gubitka ili oštećenja.

Član 8

Član 9 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstem:

Član 9

Obračunska jedinica i konverzija

1. Obračunska jedinica koja se spominje u ovoj Konvenciji je specijalno pravo vučenja kako ga je definisao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u stavu 1 člana 3, stavu 1 člana 4 bis, stavu 1 člana 7 i u članu 8 konvertuju se u domaću valutu države suda koji odlučuje o sporu na osnovu vrijednosti te valute u odnosu na specijalno pravo vučenja na datum donošenja presude ili na datum koji strane dogovore. Vrijednost domaće valute države potpisnice koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražena u specijalnim pravima vučenja, obračunava se u skladu sa metodom vrednovanja koju na datum koji je u pitanju primjenjuje Međunarodni monetarni fond za sopstvene poslove i transakcije. Vrijednost domaće valute države potpisnice koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, izražene u specijalnim pravima vučenja, obračunava se na način koji odredi ta država.
2. Ipak, država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda i čiji zakoni ne dopuštaju primjenu odredbi stava 1 može, u vrijeme potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji ili bilo kada nakon toga, izjaviti da je obračunska jedinica iz stava 1 jednaka vrijednosti 15 zlatnih franaka. Zlatni franak naveden u ovome stavu odgovara vrijednosti šezdeset pet zarez pet (62,5) miligrama zlata finoće devetstotina hiljada. Konverzija zlatnog franka u domaću valutu vrši se u skladu sa zakonima odnosne države.

2. Obračun naveden u posljednjoj rečenici stava 1 i konverzija iz stava 2 izvršavaju se na način da se u domaćoj valuti države potpisnice izrazi, što je više moguće, ista stvarna vrijednost iznosa iz stava 1 člana 3, stava 1 člana 4 bis, stava 1 člana 7 i iz člana 8 koja bi proizašla iz primjene prve tri rečenice stava 1. Države obavještavaju generalnog sekretara o načinu obračuna na osnovu stava 1 ili o vrijednosti konverzije iz stava 2, u zavisnosti od slučaja, u trenutku polaganja isprave o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju ovoj Konvenciji kao i u bilo kojem trenutku kada se nešto od navedenog izmijeni.

Član 9

Stav 3 člana 16 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

3. Razlozi za obustavljanje i prekid zastarjelosti propisuju se zakonom države suda koji odlučuje o sporu, ali se ni u kojem slučaju ne može podnijeti tužba na osnovu ove Konvencije nakon isteka jednog od sljedećih rokova:

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

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

Član 10

Član 17 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Član 17

Sudska nadležnost

1. Na osnovu čl. 3 i 4 ove Konvencije tužba se podnosi, prema izboru tužioca, jednom od dolje navedenih sudova, uz uslov da se taj sud nalazi u državi potpisnici ove Konvencije kao i da je to u skladu sa unutrašnjim propisima svake države potpisnice kojima se određuje koji je sud nadležan u onim državama kod kojih postoji više mogućih sudova:

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

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

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

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

2. Tužbe na osnovu člana 4bis ove Konvencije podnose se, prema izboru tužioca, jednom od onih sudova kojima bi se, u skladu sa stavom 1 mogla podnijeti tužba protiv prevoznika ili stvarnog prevoznika.

3. Nakon što se dogodila nezgoda koja je prouzrokovala štetu, stranke se mogu sporazumjeti da se zahtjev za naknadu štete može podnijeti u bilo kojoj jurisdikciji ili arbitraži.

Član 11

Sljedeći tekst se dodaje kao član 17 bis Konvencije:

Član 17 bis

Priznavanje i izvršenje

1. Svaka presuda suda nadležnog u skladu sa članom 17 koja je izvršiva u državi u kojoj je donijeta i gdje se protiv nje više ne mogu podnositi redovni pravni lijekovi, priznaće se u svakoj državi potpisnici, osim

(a) kada je presuda donijeta prevarom; ili

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

2. Presuda koja je priznata na osnovu stava 1 biće izvršiva u svakoj državi potpisnici čim se ispune formalni uslovi koje zahtijeva ta država. Formalni uslovi ne smiju dopuštati da se ponovo raspravlja o predmetu spora.

3. Država potpisnica ovog Protokola može primijeniti druga pravila o priznavanju i izvršenju presuda, pod uslovom da je njihov rezultat takav da obezbjeđuje priznavanje i izvršenje najmanje u istoj mjeri kao što je to slučaj kada se primjenjuju stavovi 1 i 2.

Član 12

Član 18 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Član 18

Ništavnost ugovornih odredbi

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

Član 13

Član 20 Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

Član 20

Nuklearna šteta

Za štetu prouzrokovanu nuklearnom nezgodom ne postoji odgovornost na osnovu ove Konvencije:

- a) ako je operater nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu bilo na osnovu Pariske konvencije od 29. jula 1960. godine o Odgovornosti prema trećem licu u oblasti Nuklearne energije, kako je izmijenjena i dopunjena Dodatnim protokolom od 28. januara 1964. godine, ili na osnovu Bečke

konvencije od 21. maja 1963. godine o Građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu, ili neke njihove izmjene i dopune ili Protokola koji su na snazi, ili

- b) ako je operater nuklearnog postrojenja odgovoran za takvu štetu na osnovu nacionalnog zakona kojim se uređuje odgovornost za takvu štetu, pod uslovom da je takav zakon u svakom pogledu isto toliko povoljan za lica koja mogu pretrpjeti štetu kao Pariska ili Bečka konvencija ili bilo koja njihova izmjena i dopuna ili Protokol koji je na snazi.

Model potvrde

Član 14

1. Model potvrde koji se nalazi u prilogu ovog Protokola dodaje se kao Prilog Konvenciji.
2. Sljedeći tekst se dodaje kao član 1 bis Konvencije:

Član 1 bis

Prilog

Prilog ove Konvencije čini sastavni dio Konvencije.

Tumačenje i primjena

Član 15

1. Između potpisnica ovog Protokola, Konvencija i ovaj Protokol prikazani su i tumače se zajedno kao jedan jedinstveni instrument.
2. Konvencija kako je izmijenjena ovim Protokolom primjenjivaće se samo u pogledu potraživanja koja su proizašla iz događaja koji su nastali nakon što je Protokol stupio na snagu za svaku državu.
3. Članovi 1 do 22 Konvencije, kako su izmijenjeni i dopunjeni ovim Protokolom, zajedno sa članovima 17 do 25 ovog Protokola i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva Atinska konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojena 2002. godine.

Član 16

Sljedeći tekst se dodaje kao član 22 bis Konvencije.

Član 22 bis

Završne odredbe Konvencije

Završne odredbe ove Konvencije su članovi 17 do 25 Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine. Pozivanje na države potpisnice u ovoj Konvenciji smatraće se da znači pozivanje na države potpisnice tog Protokola.

Završne odredbe

Potpisivanje, potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje i pristupanje

Član 17

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

2. Države mogu izraziti svoj pristanak da budu obavezane ovim Protokolom:

a) potpisivanjem bez rezerve u pogledu potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja; ili

b) potpisivanjem uz rezervu u pogledu potvrđivanja, prihvatanja ili odobrenja, nakon kojeg slijedi potvrđivanje, prihvatanje ili odobrenje; ili

c) pristupanjem.

3. Potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje vrši se polaganjem isprave u tom cilju kod Generalnog sekretara.

4. Bilo koja isprava o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju koja je položena nakon što u pogledu svih trenutnih država potpisnica stupi na snagu izmjena i dopuna ovog Protokola, ili nakon što se preduzmu sve mjere potrebne za stupanje izmjene i dopune na snagu u pogledu tih država potpisnica, smatraće se da se ta isprava odnosi na ovaj Protokol kako je izmijenjen i dopunjen tom izmjenom i dopunom.

5. Država neće izraziti svoj pristanak da bude obavezana ovim Protokolom sem ako ne otkáže sljedeće instrumente, ukoliko je njihova potpisnica:

a) Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, koja je sačinjena u Atini 13. decembra 1974. godine;

b) Protokol uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, koji je sačinjen u Londonu 19. novembra 1976. godine

c) Protokol iz 1990. godine o izmjenama i dopunama Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, koji je sačinjen u Londonu 29. marta 1990. godine sa važenjem od datuma kada ovaj Protokol, u skladu sa članom 20 stupa na snagu u pogledu te države.

Države sa više pravnih sistema

Član 18

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

2. Svaka takva izjava dostavlja se Generalnom sekretaru i u njoj mora biti izričito navedeno na koje se teritorijalne jedinice primjenjuje Protokol.

3. U pogledu države potpisnice koja je podnijela takvu izjavu:

a) pozivanje na državu upisa broda, a u pogledu potvrde o obaveznom osiguranju na državu koja izdaje ili ovjerava potvrdu, tumačiće se kao pozivanje na onu teritorijalnu jedinicu u kojoj je brod upisan i koja izdaje ili ovjerava potvrdu;

b) pozivanje na zahtjeve nacionalnog zakona, nacionalnu granicu odgovornosti i nacionalnu valutu tumačiće se kao pozivanje na zahtjeve zakona, granicu odgovornosti i valutu odgovarajuće teritorijalne jedinice; i

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

Regionalne organizacije za ekonomsku integraciju

Član 19

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

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

3. Kada je u ovom Protokolu broj država potpisnica važan, uključujući ali ne ograničavajući se na članove 20 i 23 ovog Protokola, Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju neće se računati kao država potpisnica dodatno uz njene države članice koje su države potpisnice.

4. Prilikom potpisivanja, potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja, Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju podnijet će izjavu Generalnom sekretaru u kojoj će precizirati pitanja koja uređuje ovaj Protokol, a u pogledu kojih su njene države članice koje su potpisnice ili potpisnice ovog Protokola na nju prenijele nadležnost, kao i svako važno ograničenje u pogledu te nadležnosti. Regionalna organizacija za ekonomsku integraciju će bez odlaganja obavijestiti Generalnog sekretara o svakoj promjeni podjele nadležnosti, uključujući nove prenose nadležnosti koje su precizirane u izjavi podnijetoj na osnovu ovog stava. Generalni sekretar će svaku takvu izjavu učiniti dostupnom, u skladu sa članom 24 ovog Protokola.

5. Podrazumijeva se da su države potpisnice, koje su članice Regionalne organizacije za ekonomsku integraciju koja je potpisnica ovog Protokola, nadležne u pogledu svih pitanja propisanih ovim Protokolom, a u odnosu na koja nije podnijeta izričita izjava o prenosu nadležnosti na tu organizaciju ili nije dostavljeno obavještenje na osnovu stava 4.

Stupanje na snagu

Član 20

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

2. U pogledu svake države koja ovaj Protokol potvrdi, prihvati, odobri ili mu pristupi nakon što se ispune uslovi za njegovo stupanje na snagu iz stava 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 stavom 1.

Otkazivanje

Član 21

1. Svaka država potpisnica može otkazati ovaj Protokol u bilo kom trenutku nakon datuma kada ovaj Protokol stupi na snagu za tu državu.
2. Otkazivanje se vrši polaganjem isprave u tom cilju kod Generalnog sekretara.
3. Otkazivanje proizvodi dejstvo dvanaest mjeseci nakon polaganja isprave o otkazivanju kod Generalnog sekretara ili istekom dužeg perioda koji je naveden u toj ispravi.
4. Među državama potpisnicama ovog Protokola, otkazivanje Konvencije u skladu sa njenim članom 25 od strane bilo koje od njih, ni na koji način se neće tumačiti kao otkazivanje Konvencije kako je izmijenjena i dopunjena ovim Protokolom.

Izmjene i dopune

Član 22

1. Organizacija može sazvati konferenciju u cilju izmjene ili dopune ovog Protokola.
2. Organizacija će sazvati konferenciju država potpisnica ovog Protokola u cilju njegove izmjene ili dopune na zahtjev najmanje trećine država potpisnica.

Izmjena granica odgovornosti

Član 23

1. Bez uticaja na odredbe člana 22 poseban postupak propisan u ovom članu primjenjuje se isključivo u cilju izmjena granica odgovornosti navedenih u stavu 1 člana 3, stavu 1 člana 4bis, stavu 1 člana 7 i u članu 8 Konvencije kako je izmijenjena i dopunjena ovim Protokolom.
2. Na zahtjev najmanje polovine ali ni u kojem slučaju manje od šest država potpisnica ovog Protokola, Generalni sekretar će svim članicama Organizacije i svim državama potpisnicama dostaviti svaki predlog za izmjenu granica odgovornosti, uključujući franšize, utvrđenih u stavu 1 člana 3, stavu 1 člana 4 bis, stavu 1 člana 7 i u članu 8 Konvencije, kako je izmijenjena i dopunjena ovim Protokolom.
3. Svaka izmjena predložena i dostavljena na gore predviđeni način podnosi se Pravnom komitetu Organizacije (u daljem tekstu: Pravni komitet) na razmatranje najmanje šest mjeseci nakon datuma njenog dostavljanja.
4. Sve države potpisnice Konvencije, izmijenjene i dopunjene ovim Protokolom, bez obzira da li su članice Organizacije, imaju pravo da učestvuju u postupku razmatranja i usvajanja izmjena pred Pravnim komitetom.
5. Izmjene se usvajaju dvotrećinskom većinom država potpisnica Konvencije, izmijenjene i dopunjene ovim Protokolom, koje su prisutne i glasaju u Pravnom komitetu proširenom na način koji je predviđen u stavu 4, pod

uslovom da barem jedna polovina država potpisnica Konvencije, izmijenjene i dopunjene ovim Protokolom, bude prisutna u vrijeme glasanja.

6. Kada postupa po predlogu za izmjenu granica odgovornosti, Pravni komitet će uzeti u obzir iskustvo sa nezgodama, a naročito iznos štete koja proizilazi iz njih, promjene u novčanim vrijednostima i uticaj predložene izmjene na troškove osiguranja.

7. a) Nijedna izmjena granica odgovornosti na osnovu ovog člana ne može se razmatrati prije isteka roka od pet godina od datuma kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje kao ni prije isteka roka od pet godina od datuma stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene na osnovu ovog člana.

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

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

8. Organizacija će obavijestiti sve države potpisnice o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavom 5. Smatraće se da je izmjena prihvaćena nakon isteka roka od osamnaest mjeseci nakon datuma obavještenja, osim ako u tom roku najmanje jedna četvrtina država koje su bile države potpisnice u vrijeme usvajanja izmjene obavijesti Generalnog sekretara da ne prihvataju izmjenu, i u tom slučaju je izmjena odbijena i bez dejstva.

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

10. Izmjena obavezuje sve države potpisnice, osim ako otkazu ovaj Protokol u skladu sa stavovima 1 i 2 člana 21 najmanje šest mjeseci prije stupanja na snagu te izmjene. Takvo otkazivanje proizvodi dejstvo u trenutku stupanja izmjene na snagu.

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

Depozitar

Član 24

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena na osnovu člana 23 biće deponovana kod Generalnog sekretara.

2. Generalni sekretar:

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

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

ii) o svakoj izjavi ili obavještenju datom na osnovu stavova 2 i 3 člana 9, stava 1 člana 18 i stava 4 člana 19 Konvencije, kako je izmijenjena i dopunjena ovim Protokolom;

iii) o datumu stupanja na snagu ovog Protokola;

iv) o svakom predlogu za izmjenu granica odgovornosti koji je podnjet u skladu sa stavom 2 člana 23 ovog Protokola;

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

vi) o svakoj izmjeni koja se smatra prihvaćenom na osnovu stava 8 člana 23 ovog Protokola, kao i o datumu kada ta izmjena stupa na snagu u skladu sa stavovima 9 i 10 navedenog člana;

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

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

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

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

Jezici

Član 25

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

SAČINJENO U LONDONU prvog novembra dvijehiljade druge godine.

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

Prilog –

Potvrda o osiguranju ili drugom finansijskom jemstvu odgovornosti za štetu

zbog smrti i tjelesne povrede putnika

Izdana u skladu sa odredbama člana 4 bis Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, iz 2002. godine,

Ime broda, brojevi ili slova za raspoznavanje

IMO broj za identifikaciju broda Luka upisa

Naziv i puna adresa glavnog poslovnog sjedišta prevoznika koji stvarno obavlja prevoz.

Ovim se potvrđuje da je u pogledu dolje imenovanog broda na snazi polisa osiguranja ili drugo finansijsko jemstvo koje ispunjava zahtjeve iz člana 4 bis Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, iz 2002. godine

Vrsta jemstva.....

Trajanje jemstva.....

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

Naziv.....

Adresa

Ova potvrda važi do.....

Izdat ili ovjeren od strane Vlade(puni naziv države)

ILI

Sljedeći tekst treba koristiti kada država potpisnica koristi mogućnost predviđenu u stavu 3 člana 4 bis:

Ova potvrda izdata je na osnovu ovlašćenja Vlade

(puni naziv države),

od strane

(naziv institucije ili organizacije)

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

(mjesto)

(datum)

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

Objašnjenja:

1. Ako se to želi, uz naziv države može se uputiti i na nadležni organ države koja je izdala potvrdu.
2. Ako ukupni iznos jemstva potiče iz više izvora, potrebno je naznačiti iznos svakog od njih.
3. Ako je jemstvo dato u nekoliko oblika, oni moraju biti nabrojani.
4. U rubrici „Trajanje jemstva” mora se navesti datum kada takvo jemstvo stupa na snagu.
5. U rubrici „Adresa” osiguratelja (ili više njih) i/ili jemca (jemaca) mora se naznačiti glavno poslovno sjedište osiguratelja (ili više njih) i/ili jemca (jemaca). Ako je to moguće, biće naznačeno poslovno sjedište gde je osiguranje ili drugo jemstvo zaključeno.

Član 3

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore – Međunarodni ugovori”.

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje Zakona o potvrđivanju sadržan je u članu 82 stav 1 tačka 17 Ustava Crne Gore.

II. OCJENA STANJA MEĐUNARODNIH ODNOSA I CILJ DONOŠENJA ZAKONA

Najznačajnija međunarodna organizacija koja uređuje pravni okvir u oblasti pomorstva je Međunarodna Pomorska Organizacija – IMO (International Maritime Organisation). Deponovanjem instrumenta Generalnom sekretaru UN, 16. oktobra 2006. godine, Crna Gora je postala 167. članica ove organizacije. Nakon toga, 17. oktobra 2006. godine predat je zvaničan dopis Generalnom sekretaru IMO- a, kojim je Crna Gora prihvatila konvencije i protokole IMO- a, kao i prava i obaveze koje iz toga proizilaze, a koje je bila ratifikovala SFRJ, SRJ odnosno državna zajednica Srbija i Crna Gora.

Atinska konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, sačinjena je u Atini, 13. aprila 1974. godine, a stupila je na snagu 28. aprila 1987. godine.

Konvencija je usvojena na konferenciji sazvanoj u Atini 1974. godine i bila je dizajnirana za konsolidaciju i usklađivanje dvije ranije donešene Briselske konvencije koje su se bavile putnicima i prtljazima iz 1961. i 1967. godine.

Konvencija uspostavlja režim odgovornosti za štetu koju pretrpi prevezeni putnik na pomorskom brodu. Prevoznik odgovara za štetu ili gubitak prtljaga, ako su se incident i šteta dogodili tokom prvoza i ako se šteta dogodila usljed krivice i nemarnosti prevoznika.

Međutim, ukoliko prevoznik nije postupao s namjerom da se prouzrokuje takva šteta, ili nemarno i sa znanjem da bi takva šteta vjerovatno mogla nastati, on može ograničiti svoju odgovornost. Za smrt ili teške tjelesne povrede putnika, to ograničenje odgovornosti je određeno na 46.666 jedinica Specijalnog prava vučenja (SDR) po prevozu.

Što se tiče gubitka ili oštećenja prtljaga, prevoznikovo ograničenje odgovornosti varira, zavisno od toga je li gubitak ili šteta nastala na prtljagu u kabini, u ili na vozilu, ili na prtljag na nekom dugom dijelu na brodu.

U Londonu 2002. godine na diplomatskoj konferenciji održanoj u organizaciji IMO, usvojen je Protokol uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem usvojene 1974. godine. Protokol je stupio na snagu za 17 država, 23. aprila 2004. godine.

Konvencija izmijenjena Protokolom zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2002. godine i njegovim Aneksom, čini novu Konvenciju pod nazivom Atinska konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 2002. godine. Na ovaj način je nastavljen proces unifikacije pomorskog prevoza putnika.

Atinska konvencija 2002, predviđa za putnike širu i višu zaštitu nego što je to u vazdušnom prevozu. Uveden je dvostepeni sistem odgovornosti, a usvajanjem objektivne odgovornosti

prevozioca za smrt i tjelesne povrede putnika prouzrokovane pomorskom nezgodom i povišenim limitom odgovornosti, obaveznim osiguranjem i direktnom tužbom protiv osiguratelja, ustanovljen je takav sistem odgovornosti koji će imati pravne i ekonomske posledice na položaj pomorskih prevozioca.

Protokol iz 2002. godine donio je pooštrene mjere odgovornosti za prevoznike. Povećani su iznosi ograničenja njihove odgovornosti te je uvedeno obvezno osiguranje odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne povrede putnika.

III. OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU MEĐUNARODNIM UGOVOROM

Članom 1, Predloga zakona o potvrđivanju Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem i Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine, sačinjen u Londonu, 1. novembra 2002. godine, navodi se da je Atinska konvencija sačinjena u Atini, 13. aprila 1974. godine, a stupila je na snagu 28. aprila 1987. godine i da je Protokol iz 2002 sačinjen u Londonu, 1. novembra 2002. godine

Članom 2, Predloga zakona o potvrđivanju propisano je da je tekst Atinske konvencije i Protokola dat u originalu na engleskom i prevodu na crnogorski jezik.

Članom 1, Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine, data su značenja pojedinih izraza upotrijebljenih u zakonu.

Članom 2, Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine, definiše se primjena ove konvecije.

Članom 3, konvencije definiše se odgovornost prevoznika .

Članom 4, konvencije objašnjen je stvarni prevoznik.

Članom 1, Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine, data su značenja pojedinih izraza upotrijebljenih u zakonu.

Članom 2, Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine, definisane su izmjene i dopune u odnosu na Konvenciju iz 1974. godine.

Članom 3, Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine, definisane su izmjene i dopune u odnosu na Konvenciju iz 1974. godine..

Članom 4, Protokola u obliku izmjene i dopune, definisana je odgovornost prevoznika.

Članom 3 Prijedloga zakona propisano je da ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

IV. PROCJENA FINANSIJSKIH SREDSTAVA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva u budžetu Crne Gore.

V. POTREBA USAGLAŠAVANJA PROPISA

Crna Gora pridaje veliki značaj na uspostavljanju visokog nivoa sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, zaštiti ljudskih života na moru i zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata i neophodna je primjena međunarodno prihvaćenih tehničkih normi. U tom smislu, potrebno je da se briga o ljudskim životima i briga o prtljagu vrši na osnovu međunarodnih pravila, što svakako doprinosi povećanju sigurnosti i bezbjednosti plovidbe u crnogorskim vodama.

VI. RAZLOZI HITNOSTI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO SKRAĆENOM POSTUPKU

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



Crna Gora
Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

Tabela za klasifikaciju propisa po oblastima i podoblastima uređivanja i pregovaračkim poglavljima i potpoglavljima Evropske unije za sektor pomorskog saobraćaja

Naziv propisa	Predlog zakona o potvrđivanju Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974 godine i Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem usvojene 1974. godine.	
Klasifikacija propisa po oblastima i podoblastima uređivanja	oblast	podoblast
	XVIII. Saobraćaj i komunikacije	Saobraćaj
Klasifikacija po pregovaračkim poglavljima Evropske Unije	poglavlje	potpoglavlje
	14	14.30
Ključni termini - eurovok deskriptori	Predlog zakona, potvrđivanje, Klasifikacija,Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	

**IZJAVA O USKLAĐENOSTI NACRTA/PREDLOGA PROPISA CRNE GORE S PRAVNOM
TEKOVINOM EVROPSKE UNIJE**

Identifikacioni broj Izjave		MSP-IU/PZ/14/07
1. Naziv nacrt/predloga propisa		
- na crnogorskom jeziku	Predlog zakona o potvrđivanju Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine i Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine	
- na engleskom jeziku	Proposal for the Law on ratification of the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	
2. Podaci o obrađivaču propisa		
a) Organ državne uprave koji priprema propis		
Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	
- Sektor/odsjek	Sektor za pomorski saobraćaj	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	Snežana Đurković, 020 482 197 snezana.djurkovic@msp.gov.me	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	Snežana Đurković, 020 482 197 snezana.djurkovic@msp.gov.me	
b) Pravno lice s javnim ovlaštenjem za pripremu i sprovođenje propisa		
- Naziv pravnog lica	/	
- odgovorno lice (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
- kontakt osoba (ime, prezime, telefon, e-mail)	/	
3. Organi državne uprave koji primjenjuju/sprovode propis		
- Organ državne uprave	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva	
4. Usklađenost nacrt/predloga propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske unije i njenih država članica, s jedne strane i Crne Gore, s druge strane (SSP)		
a) Odredbe SSPa s kojima se usklađuje propis		
Sporazum ne sadrži odredbu koja se odnosi na normativni sadržaj predloga propisa.		
b) Stepenn ispunjenosti obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
	<input type="checkbox"/>	ispunjava u potpunosti
	<input type="checkbox"/>	djelimično ispunjava
	<input type="checkbox"/>	ne ispunjava
c) Razlozi za djelimično ispunjenje, odnosno neispunjenje obaveza koje proizilaze iz navedenih odredbi SSPa		
/		
5. Veza nacrt/predloga propisa s Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (PPCG)		
- PPCG za period	2014-2018	
- Poglavlje, potpoglavlje		
- Rok za donošenje propisa		
- Napomena	Donošenje Zakona o potvrđivanju Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine i Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine nije predviđeno Programom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.	
6. Usklađenost nacrt/predloga propisa s pravnom tekovinom Evropske unije		

a) Usklađenost s primarnim izvorima prava Evropske unije	
Ne postoji odredba primarnih izvora prava EU s kojom bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
b) Usklađenost sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije	
Ne postoji odredba sekundarnih izvora prava EU s kojom bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
c) Usklađenost s ostalim izvorima prava Evropske unije	
Ne postoji izvor prava EU ove vrste s kojim bi se predlog propisa mogao uporediti radi dobijanja stepena njegove usklađenosti.	
6.1. Razlozi za djelimičnu usklađenost ili neusklađenost nacrt/predloga propisa Crne Gore s pravnom tekovinom Evropske unije i rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti	
/	
7. Ukoliko ne postoje odgovarajući propisi Evropske unije s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost konstatovati tu činjenicu	
Ne postoje odgovarajući propisi EU s kojima je potrebno obezbijediti usklađenost.	
8. Navesti pravne akte Savjeta Evrope i ostale izvore međunarodnog prava korišćene pri izradi nacrt/predloga propisa	
Ne postoje izvori međunarodnog prava s kojima je potrebno uskladiti predlog propisa.	
9. Navesti da li su navedeni izvori prava Evropske unije, Savjeta Evrope i ostali izvori međunarodnog prava prevedeni na crnogorski jezik (prevode dostaviti u prilogu)	
/	
10. Navesti da li je nacrt/predlog propisa iz tačke 1 izjave o usklađenosti preveden na engleski jezik (prevod dostaviti u prilogu)	
Predlog zakona o potvrđivanju Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine i Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine je preveden na engleski jezik.	
11. Učešće konsultanata u izradi nacrt/predloga propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti	
U izradi Predloga zakona o potvrđivanju Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine i Protokola iz 2002. godine uz Atinsku konvenciju o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem, usvojene 1974. godine nije bilo učešća konsultanata.	
Potpis / ovlašteno lice obrađivača propisa	Potpis / ministar vanjskih poslova i evropskih integracija
	
Datum: 22. 09. 2014. godine	Datum: /
	

Prilog obrasca:

1. Prevodi propisa Evropske unije
2. Prevod nacrt/predloga propisa na engleskom jeziku (ukoliko postoji)