

**No. 24817. Multilateral**

ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974. ATHENS, 13 DECEMBER 1974 [*United Nations, Treaty Series, vol. 1463, I-24817.*]

PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974 (WITH ANNEX). LONDON, 1 NOVEMBER 2002\*

**Entry into force:** 23 April 2014, in accordance with article 20

**Authentic texts:** Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** International Maritime Organization, 24 December 2018

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**N° 24817. Multilatéral**

CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES. ATHÈNES, 13 DÉCEMBRE 1974 [*Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1463, I-24817.*]

PROTOCOLE DE 2002 À LA CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES (AVEC ANNEXE). LONDRES, 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2002\*

**Entrée en vigueur :** 23 avril 2014, conformément à l'article 20

**Textes authentiques :** arabe, chinois, anglais, français, russe et espagnol

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

<b>Participant</b>	<b>Ratification and Accession (a)</b>		
Albania	16 Mar	2005	a
Belgium (with reservation)	23 Apr	2013	a
Belize	22 Aug	2011	a
Bulgaria (with reservation)	10 Dec	2013	a
Croatia (with reservation)	25 Sep	2013	a
Denmark (with reservation)	23 May	2012	a
European Union (with declarations and reservation)	15 Dec	2011	
Greece (with reservation)	6 Dec	2013	a
Latvia (with declaration)	17 Feb	2005	a
Malta (with reservation)	7 Aug	2013	a
Netherlands (with reservation)	26 Sep	2012	a
Norway (with reservation)	26 Nov	2013	
Palau	29 Sep	2011	a
Panama (with reservation)	23 Jan	2014	a
Serbia (with declaration)	25 May	2011	a
St. Kitts and Nevis	30 Aug	2005	a
Syrian Arab Republic	10 Mar	2005	a
United Kingdom (with reservation)	21 Jan	2014	

**Note:** The texts of the declarations and reservations are published after the list of Parties -- Les textes des déclarations et réserves sont reproduits après la liste des Parties.

<b>Participant</b>	<b>Ratification et Adhésion (a)</b>		
Albanie	16 mars	2005	a
Belgique (avec réserve)	23 avr	2013	a
Belize	22 août	2011	a
Bulgarie (avec réserve)	10 déc	2013	a
Croatie (avec réserve)	25 sept	2013	a
Danemark (avec réserve)	23 mai	2012	a
Grèce (avec réserve)	6 déc	2013	a
Lettonie (avec déclaration)	17 févr	2005	a
Malte (avec réserve)	7 août	2013	a
Norvège (avec réserve)	26 nov	2013	
Palaos	29 sept	2011	a
Panama (avec réserve)	23 janv	2014	a
Pays-Bas (avec réserve)	26 sept	2012	a
République arabe syrienne	10 mars	2005	a
Royaume-Uni (avec réserve)	21 janv	2014	
Saint-Kitts-et-Nevis	30 août	2005	a
Serbie (avec déclaration)	25 mai	2011	a
Union européenne (avec déclarations et réserve)	15 déc	2011	

*Reservation made upon Accession*

*Réserve faite lors de l'Adhésion*

**GREECE**

**GRÈCE**

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

For the text of the reservation, please refer to the text of the reservation by the EU, *mutatis mutandis* (see above) or refer to circular PAL.4/Circ.16.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

Pour le texte de la réserve, veuillez consulter le texte de la réserve de l'Union européenne, *mutatis mutandis* (voir ci-dessus), ou vous reporter à la circulaire publiée sous la cote PAL.4/Ciic.16.

*Declaration made upon Accession*

*Déclaration faite lors de l'Adhésion*

**SERBIA**

**SERBIE**

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

"On the day of the entry into force of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, adopted in London on 1 November 2002, on international level, the Republic of Serbia shall terminate the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, adopted in Athens on 13 December 1974."

[TRANSLATION – TRADUCTION]

Au jour de l'entrée en vigueur du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adoptée à Londres le 1er novembre 2002 à l'échelle internationale, la République de Serbie dénoncera la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adoptée à Athènes le 13 décembre 1974.

ملاحظات تفسيرية :

- 1 يجوز أن يشمل اسم الدولة ، إن هي رأت ذلك ، إشارة إلى السلطة العامة المختصة داخل البلد التي أصدرت الشهادة .
- 2 إذا كان المقدار الكلي للتأمين مقدماً من أكثر من مصدر واحد ، ينبغي تحديد المقدار المقدم من كل مصدر منها .
- 3 إذا كان الضمان مقدماً في عدة أشكال ينبغي ذكر هذه الأشكال .
- 4 يجب أن يبين البند المعنون " مدة الضمان " تاريخ بدء سريان مفعول هذا الضمان .
- 5 يجب أن يبين البند المعنون " العنوان " ، الذي يشير إلى عنوان المؤمن لديه (لديهم) و/أو الضامن (الضامنين) ، المقر الرئيسي لأعمال المؤمن لديه (لديهم) و/أو انضمام (الضامنين) . ويجب عند الاقتضاء ذكر مقر العمل الذي تم فيه الاكتتاب في التأمين أو الضمان الآخر .

## مرفق

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر  
بشأن المسؤولية عن وفاة الركاب أو أصابتهم الجسدية

صادرة وفقاً لأحكام المادة 4 مكرر من اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 2002

اسم السفينة	الرقم المميز أو الحروف المميزة	رقم تحديد هوية السفينة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية	ميناء التسجيل	اسم الناقل الذي ينفذ النقل فعلياً والعنوان الكامل للمقر الرئيسي لمزاولة أعماله

نشهد بأن السفينة المذكورة أعلاه مغطاة ببوليصة التأمين أو بضمان مالي آخر يستوفي متطلبات المادة 4 مكرر من اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 2002 .

نوع الضمان .....

مدة الضمان .....

اسم وعنوان المؤمن لديه (لديه) والضامن (الضامنين) .....

الاسم .....

العنوان .....

هذه الشهادة صالحة حتى .....

أصدرتها أو صادقت عليها حكومة .....

(الاسم الكامل للدولة)

أو

ينبغي استخدام النص التالي عند استفادة دولة طرف من أحكام الفقرة 3 من المادة 4 مكرر :

صدرت الشهادة الحالية بموجب سلطة حكومة .....

(الاسم الكامل للدول) من قبل .....

(اسم المؤسسة أو المنظمة)

في .....

(التاريخ)

(المكان)

.....  
(توقيع وصفة المسؤول الذي أصدر الشهادة أو صادق عليها)

## المادة 25

### اللغات

حرر هذا البروتوكول في نسخة أصلية واحدة باللغات الإسبانية ، والإنكليزية ، والروسية ، والصينية ، والعربية ، والفرنسية ، وتعتبر النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية في الحجية .

حرر في لندن في هذا اليوم الأول من تشرين الثاني/نوفمبر عام ألفين واثنين .

وأشهاداً على ما تقدم تم التوقيع على هذا البروتوكول من قبل من دونوا توقيعاتهم أدناه المفوضين على النحو الواجب لذلك الغرض من حكومة كل منهم .

- 10 تكون جميع الدول الأطراف ملزمة بالتعديل إلا إذا انسحبت من هذا البروتوكول وفقاً للفقرتين 1 و2 من المادة 21 قبل ستة أشهر على الأقل من نفاذ هذا التعديل . ويسري مفعول هذا الانسحاب حينما يدخل التعديل حيز النفاذ .
- 11 عندما يعتمد تعديل ما وتكون فترة الثمانية عشر شهراً المطلوبة لقبوله لم تنتقض بعد ، فإن الدولة التي تصبح دولة طرفاً أثناء تلك الفترة تغدو ملزمة بهذا التعديل في حالة نفاذه . وحينما تصبح دولة ما دولة طرفاً بعد هذه الفترة ، فإنها تغدو ملزمة بأي تعديل تم قبوله بموجب الفقرة 8 . وفي الحالات المشار إليها في هذه الفقرة ، فإن أي دولة تغدو ملزمة بأي تعديل حينما يغدو هذا التعديل نافذاً ، أو حينما تصبح هذه الاتفاقية نافذة بالنسبة لتلك الدولة ، أيهما حل تالياً .

## المادة 24

### الوديع

- 1 يودع هذا البروتوكول وأي تعديلات تعتمد بموجب المادة 23 لدى الأمين العام .
- 2 يقوم الأمين العام بما يلي :
- (أ) إبلاغ جميع الدول التي وقعت على هذا البروتوكول أو انضمت إليه بما يلي :
- (i) كل توقيع جديد أو ايداع جديد لصك بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، وتاريخ ذلك ؛
- (ii) كل بيان وبلاغ مقدم بموجب الفقرتين 2 و3 من المادة 9 ، والفقرة 1 من المادة 18 ، والفقرة 4 من المادة 19 من الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول ؛
- (iii) تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ ؛
- (iv) أي اقتراح يدعو إلى تعديل مقادير الحدود مقدم وفقاً للفقرة 2 من المادة 23 من هذا البروتوكول ؛
- (v) أي تعديل اعتمد وفقاً للفقرة 5 من المادة 23 من هذا البروتوكول ؛
- (vi) أي تعديل اعتبر مقبولاً بموجب الفقرة 8 من المادة 23 ، وكذلك تاريخ دخول هذا التعديل حيز النفاذ وفقاً للفقرتين 9 و10 من تلك المادة ؛
- (vii) ايداع أي صك انسحاب من هذا البروتوكول ، وكذلك تاريخ ايداع هذا الصك وتاريخ سريان مفعول الانسحاب ؛
- (viii) أي بلاغ تستوجبه أية مادة من هذا البروتوكول ؛
- (ب) إرسال نسخة صادقة مصدقة من هذا البروتوكول إلى جميع الدول الموقعة على هذا البروتوكول وإلى جميع الدول المنضمة إليه .
- 3 يرسل الأمين العام نص هذا البروتوكول ، بمجرد دخوله حيز النفاذ ، إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيله ونشره وفقاً للمادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .



## المادة 23

## تعديل مقادير الحدود

- 1 دون الاخلال بأحكام المادة 22 ، لا ينطبق الإجراء الخاص المبين في هذه المادة إلا على غرض واحد فحسب هو تعديل مقادير الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 3 ، وفي الفقرة 1 من المادة 4 مكرر ، وفي الفقرة 1 من المادة 7 ، وفي المادة 8 من الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول .
- 2 يعمم الأمين العام على جميع أعضاء المنظمة وعلى جميع الدول الأطراف ، بناء على طلب ما لا يقل عن نصف الدول الأطراف ، على ألا يقل عددها بأي حال من الأحوال عن ست دول أطراف ، أي اقتراح يدعو إلى تعديل مقادير الحدود. ، بما فيها المبالغ المخصصة ، المبينة في الفقرة 1 من المادة 3 ، وفي الفقرة 1 من المادة 4 مكرر ، وفي الفقرة 1 من المادة 7 ، وفي المادة 8 من الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول .
- 3 يُرفع أي تعديل مقترح ومعمم على النحو المذكور أعلاه إلى اللجنة القانونية في المنظمة (المشار إليها فيما بعد باسم " اللجنة القانونية ") لكي تنظر فيه بعد ستة أشهر على الأقل من تاريخ تعميمه .
- 4 يحق لجميع الدول الأطراف في الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول ، سواء أكانت أعضاء في المنظمة أم لم تكن ، أن تشارك في المداولات التي تجريها اللجنة القانونية لدراسة التعديلات واعتمادها .
- 5 تُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الدول الأطراف في الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول الحاضرة والمصونة في اللجنة القانونية الموسّعة على النحو المبين في الفقرة 4 ، شريطة أن يكون نصف الدول الأطراف في الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول على الأقل حاضرة وقت التصويت .
- 6 تراعى اللجنة ، لدى النظر في اقتراح يدعو إلى مقترح تعديل مقادير الحدود ، الخبرة المكتسبة من الحوادث وخاصة مقدار الضرر الناجم عنها ، وأثر التعديل المقترح على تكلفة التأمين .
- 7 (أ) لا يجوز النظر في أي تعديل لمقادير الحدود بموجب هذه المادة قبل انقضاء خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية ، ولا قبل انقضاء خمس سنوات من تاريخ نفاذ تعديل سابق تم إدخاله بموجب هذه المادة .
- (ب) لا يجوز زيادة أي حد بدرجة تجعله يتجاوز المقدار المناظر للحد المعين. في هذه الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول ، بعد زيادته بنسبة ستة في المائة سنويًا ، تحسب على غرار الفائدة المركبة ، اعتبارًا من التاريخ الذي يفتح فيه باب التوقيع على هذا البروتوكول .
- (ج) لا يجوز زيادة أي حد بدرجة تجعله يتجاوز المقدار المناظر للحد المعين في هذه الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول مضمونًا في ثلاثة .
- 8 تخاطر المنظمة بجميع الدول الأطراف بأي تعديل يعتمد بموجب الفقرة 5 . ويعتبر التعديل مقبولًا في نهاية فترة ثمانية عشر شهرًا من تاريخ الإخطار ، إلا إذا قام ربع الدول على الأقل التي كانت دولاً أطراف وقت اعتماد التعديل بإبلاغ الأمين العام في غضون الفترة المذكورة بأنها لا تقبل التعديل ، وفي هذه الحالة يرفض التعديل ويكون عديم الأثر .
- 9 يدخل التعديل الذي يعتبر مقبولاً بموجب الفقرة 8 حيز النفاذ بعد ثمانية عشر شهرًا من قبوله .

5 يفترض أن تتمتع الدول الأطراف التي تعد أعضاء في منظمة اقليمية للتكامل الاقتصادي طرف في هذا البروتوكول بالاختصاص بشأن جميع المسائل التي يحكمها هذا البروتوكول التي لم يوجه بشأنها ، بموجب الفقرة 4 ، بيان أو إخطار محدد يفيد أن اختصاصاً بها قد نقل إلى المنظمة المذكورة .

## المادة 20

### دخول البروتوكول حيز النفاذ

1 يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ بعد اثني عشر شهرًا من تاريخ قيام 10 دول إما بالتوقيع عليه دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ، وإما بإيداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام .

2 يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ إزاء أية دولة تقوم بالتصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه ، بعد استيفاء شروط نفاذه المبينة في الفقرة 1 ، بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع تلك الدولة للصك المعنى ، على ألا يسبق ذلك نفاذ مفعول هذا البروتوكول وفقاً للفقرة 1 .

## المادة 21

### الانسحاب

1 يجوز لأية دولة طرف أن تنسحب من هذا البروتوكول في أي وقت بعد تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ إزاء تلك الدولة .

2 يكون الانسحاب بإيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام .

3 يسري مفعول الانسحاب بعد اثني عشر شهرًا من إيداع صك الانسحاب لدى الأمين العام أو بعد أية فترة أطول أجلًا قد تحدد في هذا الصك .

4 لا يجوز ، بين الدول الأطراف في هذا البروتوكول ، تفسير انسحاب أية دولة منها من الاتفاقية وفقاً للمادة 25 منها على أنه يعني بأي حال من الأحوال انسحاباً من الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول .

## المادة 22

### التفويض والتعديل

1 يجوز للمنظمة أن تعقد مؤتمراً بغرض تفويض هذا البروتوكول أو تعديله .

2 تعقد المنظمة مؤتمراً للدول الأطراف في هذا البروتوكول لتفويض هذا البروتوكول أو تعديله ، بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف .

- 2 يخطر الأمين العام بأي إعلان من هذا النوع ، ويجب أن يذكر هذا الإعلان صراحة الوحدات الإقليمية التي ينطبق عليها هذا البروتوكول .
- 3 وإذا قامت دولة طرف بإصدار إعلان من هذا النوع :
- (أ) تفسر الإشارات إلى دولة تسجيل السفينة ، والإشارات إلى الدولة المصدرة أو المصادقة في حالة شهادة التأمين الإجبارية ، بوصفها إشارات إلى الوحدة الإقليمية التي سجلت فيها السفينة وإلى تلك التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها ، على التوالي ؛
- (ب) تفسر الإشارات إلى متطلبات القانون الوطني ، والحدود الوطنية للمسؤولية ، والعملية الوطنية ، بوصفها إشارات إلى متطلبات قانون الوحدة الإقليمية المعنية وإلى حدود المسؤولية فيها وإلى عملتها ، على التوالي ؛ و
- (ج) تفسر الإشارات إلى المحاكم وإلى الأحكام التي يجب الاعتراف بها في الدول الأطراف ، بوصفها إشارات إلى محاكم الوحدة الإقليمية المعنية وإلى الأحكام التي يجب الاعتراف بها فيها ، على التوالي .

## المادة 19

### منظمات التكامل الاقتصادي الإقليمية

- 1 يجوز لأية منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي ، تتألف من دول ذات سيادة ولها اختصاص ببعض المسائل التي يحكمها هذا البروتوكول ، أن توقع على هذا البروتوكول أو تصدق عليه أو تقبله أو توافق عليه أو تنضم إليه . ويكون لمنظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية الطرف في هذا البروتوكول حقوق الدولة الطرف والالتزامات وذلك في حدود اختصاص منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية بمسائل يحكمها هذا البروتوكول .
- 2 وعندما تمارس منظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي حقها في التصويت بشأن مسائل لديها اختصاص بها ، يكون لديها عدد من الأصوات مساوٍ لعدد الدول الأعضاء فيها التي تعد أطرافاً في هذا البروتوكول والتي نقلت إليها اختصاص بشأن المسألة المعنية . ولا تمارس منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية حقها في التصويت إذا مارست الدول الأعضاء فيها حقها هذا ، والعكس صحيح .
- 3 وعندما يكون عدد الدول الأطراف هاماً لأغراض هذا البروتوكول ، وتشمل تلك الأغراض على سبيل المثال لا الحصر أغراض المادتين 20 و 23 ، فإن منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية لا تحسب كدولة طرف إضافة إلى الدول الأعضاء فيها التي تدرج في عداد الدول الأطراف .
- 4 يجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية أن ترسل وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، بياناً إلى الأمين العام يحدد المسائل التي يحكمها هذا البروتوكول التي نقل اختصاص بشأنها إلى تلك المنظمة من قبل الدول الأعضاء فيها التي تدرج في عداد الموقعة على هذا البروتوكول ويبين أي تقييدات أخرى تتصل بنطاق ذلك الاختصاص . ويجب على منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمية أن تبادر على جناح السرعة إلى إخطار الأمين العام بأي تغييرات تطرأ على توزيع الاختصاص المحدد في البيان الصادر بموجب هذه الفقرة ، بما في ذلك العمليات الجديدة لنقل الاختصاص . ويجب على الأمين العام أن يعمم أي بيان من هذا النوع عملاً بالمادة 24 من هذا البروتوكول .

## أحكام ختامية

## المادة 17

التوقيع ، والتصديق ، والقبول ، والموافقة ، والانضمام

- 1 يفتح باب التوقيع على هذا البروتوكول في مقر المنظمة من 1 أيار/مايو 2003 حتى 30 نيسان/أبريل 2004 ، وبعد ذلك يبقى الباب مفتوحاً أمام الانضمام إليه .
  - 2 يجوز للدول أن تبدي موافقتها على الالتزام بهذا البروتوكول عن طريق :
    - (أ) التوقيع دون إبداء تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
    - (ب) التوقيع المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة والمنتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
    - (ج) الانضمام .
  - 3 يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام بإداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام .
  - 4 أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد دخول تعديل على هذا البروتوكول حيز النفاذ إزاء جميع الدول الأطراف القائمة ، أو بعد استكمال جميع التدابير المطلوبة لدخول التعديل حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف ، يعتبر منطبقاً على هذا البروتوكول بصيغته المنقحة بالتعديل .
  - 5 لا يجوز لأية دولة أن تبدي موافقتها على الالتزام بهذا البروتوكول إلا إذا انسحبت من الصكوك التالية إذا كانت طرفاً فيها :
    - (أ) اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً ، المحررة في أثينا في 13 كانون الأول/ديسمبر 1974 ؛
    - (ب) بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً ، المحرر في لندن في 19 تشرين الثاني/نوفمبر 1976 ؛ و
    - (ج) بروتوكول عام 1990 لتعديل اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً ، المحرر في لندن في 29 آذار/مارس 1990 .
- على أن يسري ذلك الانسحاب من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ إزاء تلك الدولة وفقاً للمادة 20 .

## المادة 18

الدول التي لها أكثر من نظام قاتوني واحد

- 1 إذا تألفت إحدى الدول من وحدتين إقليميتين أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بشأن المسائل التي يتناولها هذا البروتوكول ، جاز لها ، وقت التوقيع على هذا البروتوكول أو التصديق عليه أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه ، أن تعلن أن هذا البروتوكول ينطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على وحدة واحدة أو أكثر فحسب منها ، وجاز لها أن تعدل هذا الإعلان في أي وقت بتقديم إعلان آخر .

#### المادة 14

##### نموذج الشهادة

1 يدرج نموذج الشهادة الوارد في مرفق هذا البروتوكول بوصفه مرفقاً للاتفاقية .

2 يضاف النص التالي بوصفه المادة 1 مكرر من الاتفاقية :

"المادة 1 مكرر

مرفق

يشكل مرفق هذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية ."

#### المادة 15

##### التفسير والتطبيق

1 تنظر الأطراف في الاتفاقية وفي البروتوكول الحالي إلى الاتفاقية وإلى البروتوكول الحالي وتفسرهما بوصفهما صكاً واحداً .

2 تنطبق الاتفاقية بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول على المطالبات الناشئة عن أحداث تقع بعد دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ إزاء كل دولة .

3 المواد 1 إلى 22 من الاتفاقية ، بصيغتها المنقحة بهذا البروتوكول ، والمواد 17 إلى 25 من هذا البروتوكول ، والمرفق المشفوع بها ، تشكل وتسمى اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 2002 .

#### المادة 16

يضاف النص التالي بوصفه المادة 22 مكرر من الاتفاقية .

المادة 22 مكرر

##### الأحكام الختامية للاتفاقية

تتألف الأحكام الختامية لهذه الاتفاقية من المواد 17 إلى 25 من بروتوكول عام 2002 لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 1974 . ويجب أن تفسر الاشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى الدول الأطراف على أنها تعني اشارات إلى الدول الأطراف في ذلك البروتوكول .

- 2 الحكم الذي يُعترف به بموجب الفقرة 1 يجب أن يكون مشمولاً بالإنفاذ في كل دولة طرف فور استيفاء الإجراءات الشكلية المطلوبة في تلك الدولة . ولا يجوز أن تسمح الإجراءات الشكلية بإعادة النظر في موضوع الدعوى .
- 3 يجوز لدولة طرف في هذا البروتوكول أن تطبق قواعد أخرى للاعتراف بالأحكام وإنفاذها ، شريطة أن يكون الغرض منها هو كفالة الاعتراف بالأحكام وإنفاذها بنفس القدر على الأقل المقرر بموجب الفقرتين 1 و 2 .

## المادة 12

يستعاض عن المادة 18 من الاتفاقية بالنص التالي :

## المادة 18

### بطلان الأحكام التعاقدية

أي حكم تعاقدي أبرم قبل وقوع الحادثة التي تسببت في وفاة راكب أو إصابته أو في فقد أو تلف أمتعته ، ويستهدف إعفاء أي شخص مسؤول بموجب هذه الاتفاقية من مسؤوليته إزاء الراكب أو يستهدف تعيين حد للمسؤولية يقل عن الحد المعين في هذه الاتفاقية ، باستثناء ما نصت عليه الفقرة 4 من المادة 8 ، وأي حكم يستهدف تحويل عبء الإثبات الواقع على عاتق الناقل أو الناقل المنفذ أو يكون من شأنه تقييد الخيارات المبينة في الفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 17 ، يعتبر حكماً باطلاً ولاغياً ، على أن بطلان ذلك الحكم لا يعني بطلان عقد النقل الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية .

## المادة 13

يستعاض عن المادة 20 من الاتفاقية بالنص التالي :

## المادة 20

### الضرر النووي

تُعفي هذه الاتفاقية من تحمل المسؤولية عن الضرر الناجم عن حادثة نووية :

(أ) إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن هذا الضرر بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز/يوليو 1960 بشأن مسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية المعدلة ببروتوكولها الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964 ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 ايار/مايو 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، أو بموجب أي تعديل أو بروتوكول ذي صلة بهما يكون نافذ المفعول ؛ أو

(ب) إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن هذا الضرر بموجب قانون وطني يحكم المسؤولية عن هذا الضرر ، شريطة أن يراعي هذا القانون من جميع الجوانب مصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس القدر الذي تراعيها به اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا أو أي تعديل أو بروتوكول ذي صلة بهما يكون نافذ المفعول .

## المادة 10

يستعاض عن المادة 17 من الاتفاقية بالنص التالي :

## المادة 17

## الولاية المختصة

- 1 ترفع الدعوى التي تقام بموجب المادتين 3 و 4 من هذه الاتفاقية ، أمام إحدى المحاكم المبينة أدناه ، بناءً على اختيار المدعي ، شريطة أن تقع المحكمة في دولة طرف في هذه الاتفاقية ، ومع مراعاة القانون المحلي لكل دولة طرف الذي يحكم الاختصاص القضائي في الدول التي يمكن أن ترفع الدعوى فيها أمام محاكم متعددة .
  - (أ) محكمة دولة مكان الإقامة الدائم للمدعى عليه أو المكان الرئيسي لمزاولة أعماله ، أو
  - (ب) محكمة دولة المغادرة أو دولة الجهة المقصودة وفقاً لعقد النقل ، أو
  - (ج) محكمة الدولة التي يتخذها المدعي موطناً أو مقرّاً دائماً له ، إذا كان للمدعى عليه مقر عمل في تلك الدولة وكان خاضعاً للولاية القضائية فيها ، أو
  - (د) محكمة الدولة التي أبرم فيها عقد النقل ، إذا كان للمدعى عليه مقر عمل في تلك الدولة وكان خاضعاً للولاية القضائية فيها .
- 2 وترفع الدعوى التي تقام بموجب المادة 4 مكرر من هذه الاتفاقية ، بناءً على اختيار المدعي ، أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع فيها الدعوى على الناقل أو الناقل المنفذ وفقاً للفقرة 1 .
- 3 بعد وقوع الحادثة المتسببة في الضرر ، يجوز للأطراف الاتفاق على تقديم المطالبة بالتعويضات إلى أية ولاية قضائية أو إلى التحكيم .

## المادة 11

يضاف النمس التالي بوصفه المادة 17 مكرر من الاتفاقية :

## المادة 17 مكرر

## الاعتراف بالأحكام وإنفاذها

- 1 أي حكم تصدره محكمة تتمتع بالولاية وفقاً للمادة 17 ويكون مشمولاً بالإنفاذ في دولة المنشأ ولا يخضع فيها بعد ذلك بشكل انطعن العادية ، يجب الاعتراف به في أية دولة طرف ، إلا إذا :
  - (أ) كان قد تم استصدار الحكم عن طريق الاحتيايل ؛ أو
  - (ب) لم يكن المدعى عليه قد أخطر بالدعوى قبل النظر فيها بفترة معقولة ولم تنتج له فرصة عادلة لتقديم دفاعه .

## المادة 8

يستعاض عن المادة 9 من الاتفاقية بالنص التالي :

## المادة 9

## الوحدة الحسابية والتمويل

- 1 الوحدة الحسابية المذكورة في هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص بتعريفه الموضوع من قبل صندوق النقد الدولي . ويجب أن تحول المقادير المذكورة في الفقرة 1 من المادة 3 ، وفي الفقرة 1 من المادة 4 مكرر ، وفي الفقرة 1 من المادة 7 ، وفي المادة 8 إلى العملة الوطنية لدولة المحكمة التي تنظر في الدعوى على أساس قيمة تلك العملة بالقياس إلى حق السحب الخاص في تاريخ الحكم أو في تاريخ تتفق عليه الأطراف . وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف تعد عضواً في صندوق النقد الدولي ، بالقياس إلى حق السحب الخاص ، وفقاً لأسلوب التقويم الذي يطبقه صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني فيما يخص عملياته ومعاملاته . وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف لا تعد عضواً في صندوق النقد الدولي ، بالقياس إلى حق السحب الخاص ، بطريقة تحددها تلك الدولة الطرف .
- 2 غير أنه يجوز للدولة التي لا تعد طرفاً في صندوق النقد الدولي والتي لا يسمح قانونها بتطبيق أحكام الفقرة 1 أن تعلن ، وقت التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أو في أي وقت بعد ذلك ، أن الوحدة الحسابية المشار إليها في الفقرة 1 تعادل 15 فرنكاً ذهبياً . وينظر الفرنك الذهبي المشار إليه في هذه الفقرة خمسة وستين ونصف مليمغرام من الذهب بنقاوة ألفية قدرها تسعمائة . ويحول الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية .
- 3 يجب أن تنفذ الطريقة الحسابية المذكورة في الجملة الأخيرة من الفقرة 1 و عملية التحويل المذكورة في الفقرة 2 بطريقة تعبر بقدر الامكان ، بالعملة الوطنية للدول الأطراف ، عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير المحددة في الفقرة 1 من المادة 3 ، وفي الفقرة 1 من المادة 4 مكرر ، وفي الفقرة 1 من المادة 7 ، وفي المادة 8 ، التي تنتج إذا ما طبقت الجمل الثلاث الأولى من الفقرة 1 . ويجب على الدول أن تبلغ الأمين العام بالطريقة الحسابية التي تتبعها عملاً بالفقرة 1 ، أو بنتيجة عملية التحويل المشار إليها في الفقرة 2 ، حسب الحالة ، لدى إيداعها صك التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها ، أو لدى إدخال أي تغيير على الطريقة الحسابية هذه أو على عملية التحويل تلك .

## المادة 9

يستعاض عن الفقرة 3 من المادة 16 من الاتفاقية بالنص التالي :

- 3 يحكم قانون المحكمة التي تنظر في الدعوى أسباب تعليق وقطع فترات التقادم ، ولكن لا يجوز بأي حال من الأحوال أن ترفع دعوى بموجب هذه الاتفاقية بعد انقضاء إحدى الفترتين التاليتين :
- (أ) فترة خمس سنوات من تاريخ نزول الراكب أو من التاريخ الذي كان من المفترض أن يتم فيه النزول أيهما حل لاحقاً ، أو المهلة التالية إذا ما حلت قبل ذلك ؛
- (ب) فترة ثلاث سنوات من التاريخ الذي عرف فيه المدعي أو الذي يفترض ، في التصور المعقول ، أنه عرف فيه بما نجم عن الحادثة من إصابة أو فقد أو تلف .



## المادة 6

يستعاض عن المادة 7 من الاتفاقية بالنص التالي :

### المادة 7

#### حدود المسؤولية عن الوفاة والاصابة الجسدية

- 1 مسؤولية الناقل عن وفاة راكب ما أو اصابته الجسدية لا يجوز ، بموجب المادة 3 ، أن تزيد بأي حال من الأحوال على 400 000 وحدة حسابية لكل راكب في أي مناسبة معينة . وإذا منح التعويض ، وفقاً لقانون المحكمة التي تنظر في الدعوى ، في صورة مدفوعات ربعية دورية فإن القيمة الرأسمالية لتلك المدفوعات لا يجوز أن تزيد على الحد المذكور .
- 2 يجوز لأية دولة طرف أن تنظم ، بموجب أحكام صريحة في قانونها الوطني ، حد المسؤولية المقرر في الفقرة 1 ، شريطة ألا يقل حد المسؤولية الوطني ، في حالة تعيينه ، عن الحد المقرر في الفقرة 1 . ويجب على الدولة الطرف التي تلجأ إلى الخيار المذكور في هذه الفقرة أن تبلغ الأمين العام بحد المسؤولية المعتمد أو بعدم وجود أي حد للمسؤولية .

## المادة 7

يستعاض عن المادة 8 من الاتفاقية بالنص التالي :

### المادة 8

#### حدود المسؤولية عن فقد أو تلف الأمتعة والمركبات

- 1 لا يجوز ، بأي حال من الأحوال ، أن تزيد مسؤولية الناقل عن فقد أو تلف أمتعة القمرة على 2 250 وحدة حسابية لكل راكب في كل نقلة .
- 2 لا يجوز ، بأي حال من الأحوال ، أن تزيد مسؤولية الناقل عن فقد أو تلف المركبات ، بما في ذلك جميع الأمتعة المنقولة داخل المركبة أو على ظهرها ، على 12 700 وحدة حسابية لكل مركبة في كل نقلة .
- 3 لا يجوز ، بأي حال من الأحوال ، أن تزيد مسؤولية الناقل عن فقد أو تلف الأمتعة غير المذكورة في الفقرتين 1 و2 على 3 375 وحدة حسابية لكل راكب في كل نقلة .
- 4 يجوز للناقل والراكب أن يتفقا على أن تخضع مسؤولية الناقل لخصم مبلغ معين لا يزيد على 330 وحدة حسابية في حالة تلف المركبة ولا يزيد على 149 وحدة حسابية لكل راكب في حالة فقد أو تلف أمتعة أخرى ، ويخصم هذا المبلغ من مقدار الفقد أو التلف .

- 8 ليس في هذه الاتفاقية ما يمكن تفسيره على أنه يمنع دولة طرف من التعويل على المعلومات المستقاة من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى بشأن المركز المالي لمقدمي التأمين أو الضمان المالي لأغراض هذه الاتفاقية . وفي هذه الحالات ، لا تعفى الدولة الطرف التي تعول على تلك المعلومات من المسؤولية المنوطة بها بوصفها دولة مصدرة للشهادة .
- 9 الشهادات الصادرة أو المصادق عليها بموجب سلطة دولة طرف يجب أن تقبلها سائر الدول الأطراف لأغراض هذه الاتفاقية ويجب أن تعتبرها سائر الدول الأطراف منتمعة بنفس مفعول الشهادة التي تصدرها أو تصادق عليها هي ذاتها ، حتى إذا كانت قد صدرت أو صودق عليها لصالح سفينة غير مسجلة في دولة طرف . ويجوز لأية دولة طرف في أي وقت من الأوقات أن تطلب التشاور مع الدولة المصدرة للشهادة أو المصادقة عليها إذا كان لديها ما يدعوها إلى الاعتقاد بأن المؤمن لديه أو الضامن المذكور في شهادة التأمين غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية .
- 10 أية مطالبة بالتعويض يغطيها تأمين أو ضمان مالي آخر عملاً بأحكام هذه المادة يجوز أن ترفع مباشرة على المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان المالي . وفي هذه الحالة ، يشكل المبلغ المحدد في الفقرة 1 حد مسؤولية المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان المالي ، حتى إذا كان لا يحق للناقل أو للناقل المنفذ أن يحد من مسؤوليته . ويجوز كذلك للمدعى عليه أن يتمسك بالدفع (باستثناء تلك المتعلقة بالافلاس أو التصفية) التي كان يحق للناقل المشار إليه في الفقرة 1 أن يتمسك بها وفقاً لهذه الاتفاقية . ويجوز للمدعى عليه ، علاوة على ذلك ، أن يدفع بأن الضرر نجم عن سوء التصرف العمدي للمؤمن له ، ولكن لا يجوز للمدعى عليه أن يتمسك بأي دفع آخر كان يحق للمدعى عليه أن يتمسك به في دعوى يرفعها المؤمن له على المدعى عليه . ويكون من حق المدعى عليه ، في جميع الأحوال ، أن يُلزم الناقل والناقل المنفذ بالانضمام إلى الدعوى .
- 11 يجب ألا تتاح أي مبالغ يوفرها التأمين أو الضمان المالي الآخر المكتتب فيه عملاً بالفقرة 1 إلا لغرض واحد هو تسوية المطالبات المقدمة بموجب هذه الاتفاقية ، وأي مدفوعات تسدد من تلك المبالغ تعفى من أية مسؤولية ناشئة عن هذه الاتفاقية ضمن حدود المقادير المدفوعة .
- 12 لا يجوز لأية دولة طرف أن تسمح لسفينة ترفع علمها وتتنطبق عليها هذه المادة بأن تعمل في أي وقت من الأوقات ما لم تكن تحمل شهادة صادرة بموجب الفقرة 2 أو الفقرة 15 .
- 13 مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجب أن تكفل كل دولة طرف ، بموجب قانونها الوطني ، أن يغطي تأمين أو ضمان آخر يناظر المقدار المحدد في الفقرة 1 أية سفينة مرخص لها بأن تنقل أكثر من اثني عشر راكباً ، بصرف النظر عن مكان تسجيلها ، تدخل أو تغادر ميناء يقع في أراضيها ، وذلك بالقدر الذي تنطبق فيه هذه الاتفاقية .
- 14 دون الإخلال بأحكام الفقرة 5 ، يجوز لدولة طرف أن تخطر الأمين العام بأن السفن غير ملزمة ، لأغراض الفقرة 15 ، بأن تحمل على متنها أو بأن تقدم الشهادة التي تستوجبها الفقرة 2 عند دخولها أو مغادرتها لموانئ تقع في أراضيها ، شريطة أن تكون الدولة الطرف المصدرة للشهادة قد أخطرت الأمين العام بأنها تمسك سجلات في صورة الكترونية ، بمقدور كل الدول الأطراف أن تطلع عليها ، تؤكد وجود الشهادة وتمكن الدول الأطراف من الوفاء بالتزاماتها بموجب الفقرة 13 .
- 15 إذا لم تكن سفينة تملكها دولة طرف مغطاة بتأمين أو بضمان مالي آخر ، فإن الأحكام ذات الصلة من هذه المادة لا تطبق على تلك السفينة ، ولكن يجب على السفينة أن تحمل شهادة صادرة من السلطات المختصة في دولة تسجيل السفينة تثبت أن السفينة مملوكة لتلك الدولة وأن المسؤولية عنها مغطاة في حدود المقدار المحدد وفقاً للفقرة 1 . ويجب أن تحرر هذه الشهادة على نحو يتطابق بقدر الامكان النموذج المشار إليه في الفقرة 2 .

- (د) نوع الضمان ومدته ؛
- (هـ) اسم المؤمن لديه أو أي شخص آخر مقدم للضمان ، والمقر الرئيسي لمزاولة أعماله ، وكذلك مقر العمل الذي تم فيه الاكتتاب في التأمين أو الضمان ، عند الاقتضاء ؛ و
- (و) فترة صلاحية الشهادة ، وهي فترة لا يجوز أن تزيد على فترة صلاحية التأمين أو الضمان الآخر .
- 3 (أ) يجوز لدولة طرف أن ترخص لمؤسسة أو لمنظمة تعترف بها أن تصدر الشهادة . ويجب على هذه المؤسسة أو المنظمة أن تبلغ تلك الدولة باصدار كل شهادة . ويجب على الدولة الطرف ، في جميع الحالات ، أن تضمن بصورة تامة كمال ودقة الشهادة الصادرة على هذا النحو ، وأن تتعهد باتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بهذا الالتزام .
- (ب) يجب على الدولة الطرف أن تخطر الأمين العام بما يلي :
- (i) المسؤوليات المحددة الممندة إلى المؤسسة أو المنظمة التي تعترف بها ، وشروط السلطة المفوضة إليها ؛
- (ii) سحب هذه السلطة ؛ و
- (iii) تاريخ سريان هذه السلطة أو سحب هذه السلطة .
- ولا يجوز أن يسري مفعول أية سلطة مفوضة قبل انقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ توجيه إخطار بهذا المعنى إلى الأمين العام .
- (ج) يجب أن تفوض المؤسسة أو المنظمة المرخص لها باصدار شهادة وفقاً لأحكام هذه الفقرة في أن تقوم ، على الأقل ، بسحب هذه الشهادات إذا لم تتم المحافظة على الشروط التي صدرت بموجبها . ويجب على المؤسسة أو المنظمة ، في جميع الحالات ، أن تبلغ بهذا السحب الدولة التي صدرت الشهادة باسمها .
- 4 يجب أن تحرر الشهادة باللغة أو اللغات الرسمية للدولة المصدرة لها . فإن لم تكن اللغة المستخدمة هي الإنجليزية أو الفرنسية أو الإسبانية ، يجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات ، ويجوز ألا تستخدم اللغة الرسمية للدولة المعنية إذا ارتأت هذه الدولة ذلك .
- 5 يجب أن تتوفر الشهادة على متن السفينة وأن تودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة ، أو تودع - إن كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف - لدى سلطة الدولة التي أصدرت الشهادة أو صادفت عليها .
- 6 لا يعتبر التأمين أو الضمان المالي الآخر مستوفياً لمتطلبات هذه المادة إذا أمكن أن يتوقف مفعوله ، لأسباب غير انتهاء فترة صلاحية التأمين أو الضمان المبينة في الشهادة ، قبل انقضاء ثلاثة أشهر من التاريخ الذي يوجه فيه إشعار بانتهائه إلى السلطات المشار إليها في الفقرة 5 ، ما لم تسلم الشهادة إلى هذه السلطات أو ما لم تصدر شهادة جديدة في غضون الفترة المذكورة . وتطبيق الأحكام السابقة كذلك على أي تعديل من شأنه أن يفقد التأمين أو الضمان مقومات استيفائه لمتطلبات هذه المادة .
- 7 يجب أن تحدد دولة تسجيل السفينة ، مع مراعاة أحكام هذه المادة ، شروط إصدار الشهادة وصلاحيتها .

- (ب) " خطأ الناقل أو إهماله " يشمل خطأ أو إهمال الموظفين ، العاملين في نطاق وظيفتهم ؛
- (ج) " وجود عيب في السفينة " هو أي سوء أداء أو عطل في أي جزء من السفينة أو معداتها يستخدم في إجلاء الركاب وصعودهم ونزولهم ، أو يستخدم في الدفع ، والتوجيه ، وسلامة الملاحة ، والإرساء بالربط ، والإرساء على مخطاف ، وترك الرصيف أو مكان الإرساء على مخطاف ، والسلامة إزاء الغمر ، والاتزان ، وتشغيل أوناش قوارب الطوارئ ؛ و
- (د) " الضرر " لا يشمل الأضرار العقابية أو الرادعة .
- 6 لا تشمل مسؤولية الناقل بموجب هذه المادة إلا الضرر الناجم عن الحوادث التي تقع أثناء النقل . ويتحمل المدعي عبء إثبات أن الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت أثناء النقل وإثبات نطاق هذا الضرر .
- 7 ليس في هذه الاتفاقية ما يمس أي حق قائم بملكه الناقل في الرجوع على طرف ثالث أو في الدفع بالإهمال المشترك بموجب المادة 6 من هذه الاتفاقية . وليس في هذه المادة ما يمس أي حق يتعلّق بحدود المسؤولية تقرره المادتان 7 و 8 من هذه الاتفاقية .
- 8 لا يجوز أن يحول افتراض خطأ طرف ما أو إهماله أو إسناد عبء الإثبات إلى طرف ما دون دراسة الأدلة المؤيدة لمصلحة ذلك الطرف .

## المادة 5

يضاف النص التالي بوصفه المادة 4 مكرر من الاتفاقية :

### المادة 4 مكرر

#### التأمين الاجباري

- 1 عندما ينقل ركاب على متن سفينة مسجلة في دولة طرف ومرخص لها بأن تنقل أكثر من اثني عشر راكبًا ، وتكون هذه الاتفاقية واجبة الانطباق ، يجب على أي ناقل ينفذ كل عملية النقل أو جانبًا منها أن يكتب في تأمين أو في ضمان مالي آخر ، كضمان صادر مثلًا من مصرف أو من مؤسسة مالية مماثلة ، لتغطية المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية إزاء وفاة الركاب أو إصابتهم الجسدية . ولا يجوز أن يقل حد التأمين الاجباري أو الضمان المالي الآخر عن 250 000 وحدة حسابية لكل راكب في أي مناسبة معينة .
- 2 يجب أن تصدر لكل سفينة شهادة تفيد أن التأمين أو الضمان المالي الآخر نافذ المفعول وفقًا لأحكام هذه الاتفاقية ، وذلك بعد أن تكون السلطة المختصة في دولة طرف قد قررت أن متطلبات الفقرة 1 قد تم الامتثال لها . والسفينة المسجلة في دولة طرف ، يجب أن تصدر لها هذه الشهادة أو يصادق عليها من جانب السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة ؛ أما السفينة غير المسجلة في دولة طرف فيجوز أن تصدر لها هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة في أية دولة طرف . ويجب أن تحرر هذه الشهادة بصورة تطابق النموذج الوارد في مرفق هذه الاتفاقية وأن تتضمن البيانات التالية :

(أ) اسم السفينة ، والرقم المميز لها أو الحروف المميزة لها ، وميناء تسجيلها ؛

(ب) اسم الناقل الذي ينفذ فعليًا كل عملية النقل أو جانبًا منها ، والمقر الرئيسي لمزاولة أعماله ؛

(ج) رقم تحديد هوية السفينة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية ؛

## المادة 3

- 1 يستعاض عن الفقرة 10 من المادة 1 من الاتفاقية بالنص التالي :
- 10 " المنظمة " : هي المنظمة البحرية الدولية .
- 2 يضاف النص التالي بوصفه الفقرة 11 من المادة 1 من الاتفاقية :
- 11 " الأمين العام " : هو الأمين العام للمنظمة .

## المادة 4

يستعاض عن المادة 3 من الاتفاقية بالنص التالي :

## المادة 3

## مسؤولية الناقل

- 1 يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته الجسدية من جراء حادثة ملاحية ، وذلك بالتقدير الذي لا يتجاوز فيه هذا الضرر الواقع على ذلك الراكب في مناسبة معينة 250 000 وحدة حسابية ، إلا إذا أثبت الناقل أن الحادثة :
- (أ) نجمت عن عمل من أعمال الحرب ، أو الاقتتال ، أو الحرب الأهلية ، أو العصيان ، أو عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تجنبه ولا سبيل إلى مقاومته ؛ أو
- (ب) تعزى كلية إلى تصرف أو تقصير اقترفه طرف ثالث بنية التسبب في الحادثة .
- وإذا تجاوز الضرر الحد المذكور أعلاه كان الناقل مسؤولاً كذلك بقدر تجاوز الضرر لهذا الحد ، إلا إذا أثبت أن الحادثة التي سببت الضرر وقعت دون خطأ الناقل أو إهماله .
- 2 يخون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته الجسدية ، الذي لم ينشأ عن حادثة ملاحية ، إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله . ويقع عبء اثبات حدوث الخطأ أو الإهمال على عاتق المدعي .
- 3 يكون الناقل مسؤولاً عن فقدان أمتعة القمرة أو تلفها إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله . ويفترض أن يعزى الضرر الناجم عن حادثة ملاحية إلى خطأ الناقل أو إهماله .
- 4 يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن فقد أو تلف الأمتعة التي لا تندرج في عداد أمتعة القمرة ، إلا إذا أثبت الناقل أن الحادثة التي سببت الضرر لا تعزى إلى خطأ الناقل أو إهماله .
- 5 ولأغراض هذه المادة ، فإن :
- (أ) " الحادثة الملاحية " هي غرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها ، أو وقوع انفجار أو حريق على متن السفينة ، أو وجود عيب في السفينة ؛

[ ARABIC TEXT – TEXTE ARABE ]

بروتوكول عام 2002 لاتفاقية أثينا  
المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا لعام 1974

إن الدول الأطراف في هذا البروتوكول ،

إذ ترى من المستصوب تعديل اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا ، التي حررت في أثينا في 13 كانون الأول/ ديسمبر 1974 ، من أجل توفير تعويض أوفى ، والأخذ بمبدأ المسؤولية الشبئية ، ووضع إجراء مبسط لتحديث مقادير الحدود ، وضمان الاكتتاب في تأمين لصالح الركاب ،

وإذ تستذكر أن بروتوكول الاتفاقية المحرر في عام 1976 قد استحدث حق السحب الخاص بوصفه الوحدة الحسابية المستخدمة عوضًا عن الفرنك الذهبي ،

وإذ تضع في اعتبارها أن بروتوكول الاتفاقية المحرر في عام 1990 ، الذي يقضي بتوفير تعويض أوفى واتباع إجراء مبسط في تحديث مقادير الحدود ، لم يدخل حيز النفاذ ،

قد اتفقت على ما يلي :

### المادة 1

لأغراض هذا البروتوكول ، فإن :

- 1 " الاتفاقية " هي اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرًا لعام 1974 .
- 2 " المنظمة " هي المنظمة البحرية الدولية .
- 3 " الأمين العام " هو الأمين العام للمنظمة .

### المادة 2

يستعاض عن الفقرة 1 من المادة 1 من الاتفاقية بالنص التالي :

- 1 (أ) " الناقل " هو أي شخص أبرم عقد النقل من قبله أو بالنيابة عنه ، سواء نفذ النقل فعليًا من جانب ذلك الشخص أو من جانب ناقل منفذ ؛
- (ب) " الناقل المنفذ " هو شخص آخر غير الناقل ، قد يكون هو مالك السفينة ، أو مستأجرها ، أو متعدها ، ينفذ فعليًا كل عملية النقل أو جانبًا منها ؛
- (ج) " الناقل الذي ينفذ فعليًا كل عملية النقل أو جانبًا منها " هو الناقل المنفذ ، أو هو الناقل بالقدر الذي ينفذ فيه فعليًا عملية النقل ؛

[ CHINESE TEXT – TEXTE CHINOIS ]

**1974 年海上运输旅客及其行李  
雅典公约的 2002 年议定书**

本议定书各当事国，

考虑到需要修订于 1974 年 12 月 13 日在雅典签订的《海上运输旅客及其行李雅典公约》，以规定更高的赔偿，采用严格责任，制定简化限额更新程序和确保旅客利益的强制性保险，

忆及本公约的《1976 年议定书》采用了特别提款权取代金法郎作为计算单位，注意到规定更高赔偿和简化限额更新程序的本公约的《1990 年议定书》未生效，

兹协议如下：

**第 1 条**

就本议定书而言：

- 1 “本公约”系指《1974 年海上运输旅客及其行李雅典公约》的条文。
- 2 “本组织”系指国际海事组织。
- 3 “秘书长”系指本组织秘书长。

**第 2 条**

以下列条文取代本公约第 1 条 1 款：

1

- (a) “承运人”系指其或其代表签订运输合同的人员，不论该运输是由该人员或由执行承运人实际执行；
- (b) “执行承运人”系指实际执行整个或部分运输但非船舶所有人、承运人或经营人的承运人的人员；和
- (c) “实际执行整个或部分运输的承运人”系指执行承运人或，在承运人实际执行运输时，承运人。

**第 3 条**

1 以下列条文取代本公约第 1 条 10 款:

10 “本组织”系指国际海事组织。

2 增加以下条文作为本公约第 1 条 11 款:

11 “秘书长”系指本组织秘书长。

**第 4 条**

以下列条文取代本公约第 3 条:

**第 3 条**

**承运人责任**

1 对于航运事件造成的旅客死亡或人身损伤引起的损失, 承运人应在该旅客在每一明确事件中的此种损失不超过 250,000 计算单位的范围内负责, 除非承运人证明该事件:

(a) 系由战争行为、敌对行为、内战、暴乱或异常、不可避免和不可抗御的自然现象造成; 或

(b) 完全系由第三方有意造成该事件的行为或不作为造成。

如果损失超过上述限额, 则承运人应在超过限额的范围内负进一步责任, 除非承运人证明造成该损失的事件非因承运人的过失或疏忽而发生。

2 对于非航运事件造成的旅客死亡或人身损伤引起的损失, 如果造成该损失的事件系因承运人的过失或疏忽而发生, 则承运人应负责。过失或疏忽的举证责任应由索赔人承担。

3 对于随身行李的灭失或损坏引起的损失, 如造成该损失的事件系因承运人的过失或疏忽而发生, 则承运人应负责。对航运事件造成的损失应假定为承运人的过失或疏忽。

4 对于随身行李以外的其它行李的灭失或损坏引起的损失, 承运人应负责, 除非承运人证明造成该损失的事件非因承运人的过失或疏忽而发生。



- 5 就本条而言：
- (a) “航运事件”系指船舶失事、倾覆、碰撞或搁浅、船内爆炸或失火或船舶缺陷；
  - (b) “承运人的过失或疏忽”包括在雇用范围内行事的承运人的雇员的过失或疏忽；
  - (c) “船舶缺陷”系指在用于旅客脱险、撤离和上下船时，或在用于推进、操舵、安全航行、系泊、锚泊、抵离泊位或锚地或浸水后的破损控制时，或在用于降放救生设备时，船舶或其设备的任何部分的故障、失灵或与适用的安全规则不符；和
  - (d) “损失”不应包括惩罚或惩戒性损害赔偿。
- 6 本条规定的承运人责任仅与在运输过程中发生的事件引起的损失有关。造成该损失的事件系在运输过程中发生和损失程度的举证责任应由索赔人承担。
- 7 本公约的任何规定均不应损害承运人对任何第三方的任何追索权或本公约第 6 条中规定的受害人本身过失的抗辩。本条中的任何规定均不应损害本公约第 7 或 8 条规定的任何限制权。
- 8 对一方过失或疏忽的假定或对出一方承担举证责任的指定不应妨碍对有利于该方的证据的考虑。

#### 第 5 条

增加以下条文作为本公约第 4 又条：

#### 第 4 又条

#### 强制性保险

- 1 当在当事国中登记的、允许运载多于 12 位旅客的船舶上载有旅客且本公约适用时，实际执行整个或部分运输的承运人应有保险或其它经济担保，如银行或类似金融机构的担保，以承担本公约规定的对旅客死亡和人身损伤的责任。强制性保险或其它经济担保的限额不应少于在每一明确事件中每旅客 250,000 计算单位。

- 2 当事国有关当局在确定业已符合第一款的要求后，应向每一船舶颁发证书，证明保险或其它经济担保按照本公约的规定有效。对于在当事国中登记的船舶，此种证书应由该船舶登记国的有关当局颁发或认证；对于不在当事国中登记的船舶，它可由任何当事国的有关当局颁发或认证。该证书应使用本公约附件中所载的标准格式并应载有以下细目：
  - (a) 船名、识别编号或字符和登记港；
  - (b) 实际执行全部或部分运输的承运人的姓名和主要营业地；
  - (c) IMO 船舶识别号；
  - (d) 担保类别和期限；
  - (e) 保险商或提供经济担保的其它人员的姓名和主要营业地和，在适当时，确立保险或其它经济担保的营业地；和
  - (f) 证书的有效期，它不应长于保险或其它担保的有效期。
- 3 (a) 当事国可授权经其认可的机构或组织颁发该证书。此种机构或组织应将每一证书的颁发通知该国。在所有情况下，该当事国应完全保证以此方式颁发的证书的完整和准确，并应承诺确保作出履行这一义务的必要安排。
  - (b) 当事国应将下列者通知秘书长：
    - (i) 经其认可的机构或组织的具体责任和授权条件；
    - (ii) 此种授权的撤销；和
    - (iii) 此种授权或撤销此种授权的生效日期。授权不应在从向秘书长发出授权通知之日起算的三个月前生效。
  - (c) 按本款被授权颁发证书的机构或组织应至少具有在颁证条件未得到保持时吊销这些证书的授权。在所有情况下，该机构或组织均应向由其代表颁证的国家报告此种吊销。
- 4 证书应以颁证国的一种或多种官方语文写成。如果所用的语文不是英语、法语或西班牙语，则条文应包括其中一种语文的译文；并且，如该国由此决定，可略去该国的官方语文。

- 5 证书应随船携带，一份副本应交存保管船舶登记记录的当局或，如果该船不在当事国中登记，颁证或认证国的当局。
- 6 如果在从向第 5 款所述当局提供终止通知之日起算不满三个月时保险或其它经济担保可因除在证书中指明的保险或担保的有效期限届满之外的其它原因而中止，则该保险或其它经济担保应符合本条要求，除非在所述期限内向这些当局缴还了证书或颁发了新证书。上述规定应同样适用于使该保险或担保不再符合本条要求的任何修改。
- 7 以本条规定为准，船舶登记国应确定证书的颁发和有效条件。
- 8 本公约中的任何规定均不应被解释为不准当事国依靠其它国家、本组织或其它国际组织提供的有关本公约范围内的保险或经济担保提供者的经济状况的信息。在此种情况下不解除依靠此种信息的当事国的颁证国责任。
- 9 就本公约而言，由一当事国授权颁发或认证的证书应得到其它当事国的接受并应被其它当事国视为与由其颁发或认证的证书具有同样效力，即使是对不在当事国中登记的船舶所颁发或认证者亦然。当事国如认为保险证书中指明的保险人或担保人在经济上不能履行本公约规定的义务，则可随时要求与颁证或认证国协商。
- 10 保险或其它经济担保按本条承办的任何索赔可直接向保险人或提供经济担保的其他人员提起。在此种情况下第一款中规定的保险人或提供经济担保的其他人员的责任限额应适用，即使承运人或执行承运人无权享有责任限制亦然。被告还可援用第一款所述承运人按本公约有权援用的（除破产或结业外的）抗辩。此外，被告可援用损害系由被保险人的故意不当行为造成的抗辩，但被告不得援用在被保险人向被告提起的诉讼中被告有权援用的任何其它抗辩。被告在任何情况下均应要有权要求承运人和执行承运人参加诉讼。
- 11 出按第 1 款保持的保险或其它经济担保提供的任何款项应仅供满足本公约的索赔使用；由此种款项作出的任何支付应在所付金额的范围内解除按本公约产生的任何责任。
- 12 除非根据第 2 或 15 款颁发了证书，否则当事国不应允许本条适用的、悬挂其国旗的船舶在任何时刻营运。
- 13 以本条规定为准，每一当事国应根据其国家法律确保：在本公约适用范围内，进入或离开其领土内的港口、被允许运载多于 12 位旅客的任何船舶

不论在何处登记，均有有效的、第一款规定范围内的保险或其它经济担保。

- 14 虽有第 5 款的规定，当事国仍可通知秘书长：就第 13 款而言，如果颁发证书的当事国已向秘书长作出通知说它持有可供所有当事国查阅的电子形式的记录，证明有证书并使各当事国能履行第 13 条规定的义务，则不要求船舶在进入或离开其领土内的港口时在船上携带或出示第 2 款规定的证书。
- 15 如当事国拥有的船舶没有保险或其它经济担保，则本条的有关规定不应适用于此种船舶，但该船应携带船舶登记国有关当局颁发的证书，证明该船由该国拥有并在按第 1 款规定的金额内对责任作出赔付。

#### 第 6 条

以下列条文取代本公约第 7 条：

#### 第 7 条

##### 死亡和人身损伤的责任限额

- 1 第 3 款规定的承运人对旅客死亡或人身损伤的责任在任何情况下不应超过在每一明确事件中每旅客 400,000 计算单位。如按受理该案件的法院的法律损害是以定期收入支付的方式裁决，则这些支付的等同资本价值不应超过所述限额。
- 2 当事国可通过国家法律的具体规定对第 1 款中规定的责任限额作出规定，但该国家责任限额，如果有的话，不应低于第 1 款中规定者。使用本款规定的该选择的当事国应将采用的责任限额或没有责任限额一事通知秘书长。

#### 第 7 条

以下列条文取代本公约第 8 条：

#### 第 8 条

##### 行李和车辆灭失或损坏的责任限额

- 1 承运人对随身行李的灭失和损坏的责任在任何情况下不应超过每运输每旅客 2,250 计算单位。

- 2 承运人对包括车中或车上所载的所有行李在内的车辆的灭失或损坏的责任在任何情况下不应超过每运输每车辆 12,700 计算单位。
- 3 承运人对第 1 和 2 款所述者外的其它行李的灭失或损坏的责任在任何情况下不应超过每运输每旅客 3,375 计算单位。
- 4 承运人和旅客可同意：承运人的责任对于车辆损坏应有一不超过 330 计算单位的减除额，对于其它行李的灭失或损坏应有一不超过每旅客 149 计算单位的减除额，此种金额应从灭失或损坏中减除。

#### 第 8 条

以下列条文取代本公约第 9 条：

#### 第 9 条

##### 计算单位和折算

- 1 本公约所述计算单位是国际货币基金规定的特别提款权。第 3 条 1 款、第 4 又条 1 款、第 7 条 1 款和第 8 条中所述的金额应根据受理案件的法院的国家的国家货币在判决之日或各方同意的日期相对于特别提款权的价值折算成该货币。系国际货币基金成员的当事国的国家货币相对于特别提款权的价值应按在所述日期国际货币基金在其经营和交易中实际使用的定值方法计算。非国际货币基金成员的当事国的国家货币相对于特别提款权的价值应按该当事国确定的方法计算。
- 2 但是，非国际货币基金成员且其法律不允许应用第 1 款的规定的国家可在批准、接受、核准或加入本公约时或在此后随时宣布：第 1 款所述计算单位应等于 15 个金法郎。本款所述金法郎相当于六十五点五毫克纯度为千分之九百的黄金。应按有关国家的法律将金法郎折算成国家货币。
- 3 第 1 款末句中所述的计算和第 2 款中所述的折算应尽可能以当事国的国家货币表示出应用第 1 款前三句得到的第 3 条 1 款、第 4 又条 1 款、第 7 条 1 款和第 8 条中金额的不同真正价值。各国在交存批准、接受、核准或加入本公约的文件时和每当计算方法或折算结果有改变时，应视情向秘书长通报按第 1 款确定的计算方法或第 2 款的折算结果。

### 第 9 条

以下列条文取代本公约第 16 条 3 款:

- 3 中止和中断限制期限的理由应由受理案件的法院的法律管辖,但在任何情况下,本公约规定的诉讼不应在任一下列时限届满后提起:
  - (a) 从旅客下船之日或从下船应发生之日(以晚者为准)起算的五年期限;或者,如果更早
  - (b) 从索赔人得悉或应合理得悉事件造成的损伤、灭失或损坏之日起算的三年期限。

### 第 10 条

以下列条文取代本公约第 17 条:

### 第 17 条

#### 合法管辖权

- 1 根据本公约第 3 和 4 条引起的诉讼应按索赔人的选择,在下列法院之一提起,但该法院应在本公约的某一当事国内,且应以每一当事国有关在有多数可能诉讼地的当事国中的适当审判地的国家法律为准:
  - (a) 被告的永久居住地国或主要营业地国的法院,或
  - (b) 运输合同规定的驶离国或目的地国的法院,或
  - (c) 如果被告在该国有营业地并受管辖,则索赔人的户籍或永久居住地国的法院,或
  - (d) 如果被告在该国有营业地并受管辖,则运输合同的签定地国的法院。
- 2 本公约第 4 又条规定的诉讼应按索赔人的选择向按第 1 款可向承运人或执行承运人提起诉讼的法院之一提起。
- 3 在造成损害的事件发生后,各方可以议定将损害索赔提交任何管辖权或仲裁。

**第 11 条**

增加以下条文作为本公约第 17 又条:

**第 17 又条**

**承认和执行**

- 1 按第 17 条具有管辖权的法院作出的任何判决, 如在原始国是可执行的且不再接受普通形式的检查, 则应在任何当事国中被承认, 除非:
  - (a) 判决系因欺诈而获得; 或
  - (b) 被告未得到合理的通知和陈述其案情的公正机会。
- 2 根据第 1 条被承认的判决, 在履行了该国规定的手续后即应在每一当事国中执行。手续不应允许重新审查案情。
- 3 本议定书当事国可应用其它有关承认和执行判决的规则, 但其作用应是确保判决至少在与第 1 和 2 款规定的相同程度上得到承认和执行。

**第 12 条**

以下列条文取代本公约第 18 条:

**第 18 条**

**合同规定的无效**

在造成旅客死亡或人身损伤或旅客行李灭失或损坏的事件发生前签订的意图解除按本公约应负有责任的任何人员对旅客的责任或规定比除第 8 条 4 款规定者外的本公约规定者更低的责任限额的任何合同规定, 和意图转移承运人或执行承运人的举证责任或具有限制第 17 条 1 或 2 款中规定的选择的作用的任何此种规定, 均应无效。但该规定的无效不应使仍应遵守本公约的规定的运输合同无效。

**第 13 条**

以下列条文取代本公约第 20 条:

**第 20 条**

**核损害**

在以下情况下核事件造成的损害在本公约中不应引起任何责任:

- (a) 根据经 1964 年 1 月 28 日的《补充议定书》修正的 1960 年 7 月 29 日的《巴黎核能第三方责任公约》或 1963 年 5 月 21 日的《维也纳核损害民事责任公约》，或其任何现行的修正案或议定书的规定，核装置的经营人应对此种损害负责；或
- (b) 根据有关此种损害责任的国家法律，核装置的经营人应对此种损害负责，但此种法律在所有方面均应与《巴黎公约》或《维也纳公约》或其任何现行的修正案或议定书一样有利于可能蒙受损害的人员。

#### 第 14 条

##### 标准证书

- 1 本议定书附件中所载的标准证书应作为本公约附件列入。
- 2 增加下列条文作为本公约第 1 又条：

“第 1 又条

##### 附件

本公约附件应构成本公约的组成部分。”

#### 第 15 条

##### 解释和应用

- 1 在本议定书当事国间，本公约和本议定书应被看作和解释为一份单一文件。
- 2 经本议定书修订的本公约仅应适用于在本议定书对每一国家生效后发生的事件所引起的索赔。
- 3 经本议定书修订的本公约第 1 至 22 条和本议定书第 17 至 25 条及附件应构成并称为《2002 年海上运输旅客及其行李雅典公约》。

#### 第 16 条

- 增加下列条文作为本公约第 22 又条：



**第 22 又条**

**本公约最后条款**

本公约最后条款应是《1974 年海上运输旅客及其行李公约雅典公约的 2002 年议定书》第 17 至 25 条。本公约中对当事国的提及应视为系指对该议定书当事国的提及。

**最后条款**

**第 17 条**

**签署、批准、接受、核准和加入**

- 1 本议定书应从 2003 年 5 月 1 日至 2004 年 4 月 30 日在本组织总部开放供签署，此后仍应开放供加入。
- 2 各国可以下列方式表示同意受本议定书约束：
  - (a) 签署并对批准、接受或核准无保留；或
  - (b) 签署但有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或
  - (c) 加入。
- 3 批准、接受、核准或加入应通过向秘书长交存一份相应文件作出。
- 4 在本议定书修正案对所有现有当事国生效后或在完成了该修正案对这些当事国生效所需的所有措施后交存的任何批准、接受、核准或加入文件应视为适用于经该修正案修订的本议定书。
- 5 一国不应表示同意受本议定书约束除非，如为下列者的当事国，退出了：
  - (a) 1974 年 12 月 13 日在雅典签订的《海上运输旅客及其行李雅典公约》；
  - (b) 1976 年 11 月 19 日在伦敦签订的《海上运输旅客及其行李雅典公约议定书》和
  - (c) 1990 年 3 月 29 日在伦敦签订的修正《海上运输旅客及其行李雅典公约》的《1990 年议定书》

在本议定书按第 20 条对该国生效之时生效。

**第 18 条**

**有多个法律制度的国家**

- 1 如果一国有两个或更多对本议定书处理的事宜适用不同法律制度的领土单元，则它可在签署、批准、接受、核准或加入时声明：本议定书应适用于其所有领土单元或仅适用于其中一个或更多单元，并可在此后随时提交另一声明对该声明作出修改。
- 2 任何此种声明均应通知秘书长并应明确说明本议定书适用的领土单元。
- 3 就作出此种声明的当事国而言：
  - (a) 对船舶登记国和，就强制性保险证书而言，发证或认证国的提及应分别解释为系指船舶登记的领土单元和颁发或认证证书的领土单元。
  - (b) 对国家法律要求、国家责任限额和国家货币的提及应分别解释为对该有关领土单元的法律要求、责任限额和货币的提及；和
  - (c) 对法院和对在各当事国中必须承认的判决的提及应分别解释为对有关领土单元的法院和对在该领土单元中必须承认的判决的提及。

**第 19 条**

**区域经济一体化组织**

- 1 区域经济一体化组织系由对本议定书所辖的若干事项的管辖权转让该组织的主权国家构成，可签署、批准、接受或加入本议定书。为本议定书当事方的区域经济一体化组织在该经济一体化组织对本议定书所辖事项具有管辖权的范围内应具有当事国的权利和义务；
- 2 在区域经济一体化组织对其具有管辖权的事项行使表决权时，其具有的表决票数应等于其为本议定书当事国并将有关事项的管辖权转让给它的会员国的数目。如果其会员国行使了表决权，则区域经济一体化组织不应行使表决权。反之亦然。
- 3 当当事国数目在本议定书中有关时，包括但不限于本议定书第 20 和 23 条，区域一体化组织不应算作其为当事国的会员国之外的一个当事国。

- 4 在签署、批准、接受、核准或加入时，区域经济一体化组织应向秘书长作出声明，指出其为本协议定书签署国或当事国的会员国已将管辖权转让给它的本协议定书所辖事项以及对该管辖权范围的任何其它有关限制。区域经济一体化组织应将本款声明中指明的管辖权分配的任何变化，包括新的管辖权转让，立即通知秘书长。秘书长应按本协议定书第 24 条提供任何此种声明。
- 5 为本议定书当事方的区域经济一体化组织会员国的当事国应被假定为对在第 4 款中未具体声明或通知将对其的管辖权转让该组织的本协议定书的所有事项具有管辖权。

#### **第 20 条**

##### **生效**

- 1 本协议定书应在 10 个国家对其作出签署并对批准、接受或核准无保留或向秘书长交存了批准、接受、核准或加入文件之日后十二个月生效。
- 2 对于在达到第 1 款的条件后批准、接受、核准或加入本协议定书的任何国家，本协议定书应在此种国家交存有关文件之日后三个月生效，但不得早于本协议定书按第 1 款生效。

#### **第 21 条**

##### **退出**

- 1 任何当事国在本议定书对该国生效后可随时退出本协议定书。
- 2 退出应通过向秘书长交存相应文件作出。
- 3 退出应在向秘书长交存退出文件后十二个月或退出文件中规定的更长期限生效。
- 4 在本议定书当事国间，任何当事国按第 25 条退出本公约不应以任何方式解释为退出经本协议定书修订的本公约。

#### **第 22 条**

##### **修订和修正**

- 1 本组织可召开修订或修正本协议定书的会议。

- 2 应不少于三分之一当事国的要求，本组织应召开本议定书当事国会议，修订或修正本议定书。

### 第 23 条

#### 限额的修正

- 1 本条的特别程序应仅适用于修正在经本议定书修订的本公约的第 3 条 1 款、第 4 又条 1 款、第 7 条 1 款和第 8 条中规定的限额并且不应损害第 22 条的规定。
- 2 应至少一半但在任何情况下不少于 6 个本议定书当事国的要求，秘书长应向本组织的所有会员和所有当事国分发有关修正在经本议定书修订的本公约第 3 条 1 款、第 4 又条 1 款、第 7 条 1 款和第 8 条中规定的包括减除额在内的限额的任何提案。
- 3 按上述规定提议和分发的任何修正案应提交本组织法律委员会（此后称为“法律委员会”），供在分发之日后至少六个月的某一日期审议。
- 4 经本议定书修订的本公约的所有当事国，不论是否为本组织会员，均应有权参加法律委员会的审议和通过修正案的工作。
- 5 修正案应在第 4 款中规定的扩大的法律委员会中出席并表决的经本议定书修订的本公约的当事国的三分之二多数通过，但至少一半经本议定书修订的本公约的当事国应在表决时出席。
- 6 在对有关修正限额的提案采取行动时，法律委员会应计及事件的经验和特别是事件造成的损害金额、币值的变化和提议的修正案对保险费用的影响。
- 7
  - (a) 本条规定的任何限额修正案均不得在从本议定书开放供签署之日起算不满五年或从本条规定的前一修正案的生效之日起算不满五年时审议。
  - (b) 任何限额的增加不应超过相当于经本议定书修订的本公约规定的限额从本议定书开放供签署之日起算按复合方法计算每年增加百分之六的所得金额。
  - (c) 任何限额的增加不应超过相当于经本议定书修订的本公约规定的限额的三倍的金额。

- 8 本组织应将按第 5 款通过的任何修正案通知所有当事国。在通知之日后的十八个月的期限结束时，该修正案应视为已被接受，除非在该期限内不少于四分之一的在修正案通过之时为当事国的国家通知秘书长不接受该修正案；在后种情况下该修正案即被拒绝并应无效。
- 9 按第 8 款被视为已被接受的修正案应在其被接受后十八个月生效。
- 10 所有当事国均应受该修正案约束，除非它们在该修正案生效前至少六个月按第 21 条 1 和 2 款退出本议定书。
- 11 如修正案生效，则在修正案被通过但十八个月的接受期限尚未届满时成为当事国的国家应受其约束。在该期限后成为当事国的国家应受按第 8 款接受的修正案的约束。在本款所述情况下，在修正案生效时或，如果较晚的话，在本议定书对一国生效时，该修正案应对该国具有约束力。

#### 第 24 条

##### 保管人

- 1 本议定书和根据第 23 条通过的任何修正案应交秘书长保管。
- 2 秘书长应：
  - (a) 将下列事项通知签署或加入本议定书的所有国家：
    - (i) 每一新的签署或批准、接受、核准或加入本件的交存及其日期；
    - (ii) 经本议定书修订的本公约的第 9 条 2 和 3 款、第 18 条 1 款和第 19 条 4 款规定的每一声明和通知；
    - (iii) 本议定书的生效日期；
    - (iv) 按本公约第 23 条 2 款提出的有关修正限额的任何提案；
    - (v) 按本议定书第 23 条 5 款通过的任何修正案；

- (vi) 根据本议定书第 23 条 8 款视为已被接受的任何修正案以及该修正案按该条第 9 和 10 款生效的日期；
  - (vii) 任何退出本议定书的文件的交存及交存日期和生效日期；
  - (viii) 本议定书任何条款要求的任何通知；
- (b) 将本议定书的核证无误副本发给所有签署或加入了本议定书的国家。
- 3 本议定书一经生效，秘书长即应按《联合国宪章》第 102 条将条文发给联合国秘书处供登记和发表。

### 第 25 条

#### 语文

本议定书为正本一份，以阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，每一文本具同样效力。

二〇〇二年十一月一日在伦敦签订。

以下具名者均经各自政府正式授权，特签署本议定书以昭信守。

\*\*\*

附件

旅客死亡和人身损伤责任的保险  
或其它经济担保证书

按《2002年海上运输旅客及其行李雅典公约》  
第4又条的规定颁发

船名	识别编号 或字符	IMO 船舶 识别号	登记港	实际执行运输的承运 人的姓名和主要营业 地的完整地址

兹证明以上具名船舶有符合《2002年海上运输旅客及其行李雅典公约》第4又条要求的有效保险单或其它经济担保。

担保类型.....

担保期.....

保险人或担保人的姓名和地址

姓名.....

地址.....

.....

本证书有效期至.....

由.....（国家全名）政府颁发或认证

或

在当事国使用第4又条3款时应使用以下条文：

本证书由.....（机构或组织的名称）经.....（国家全名）政府授权颁发

地点.....日期.....

.....  
（发证官员的签字和称呼）

说明：

- 1 如必要，国家名称可包括对发证国主管公共当局的提及。
- 2 如果担保总额系由多个来源提供，则应指明其中每一来源的金额。
- 3 如果担保由多个形式提供，则应一一陈述。
- 4 “担保期”登记项必须指明此种担保的生效日期。
- 5 保险人和 / 或担保人“地址”登记项必须指明保险人和 / 或担保人的主要营业地。如适当，应指明确立保险或其它担保的营业地。



[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**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 defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.
- 8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

## ARTICLE 5

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

### Article 4bis

#### Compulsory insurance

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

- 2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
  - (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
  - (c) IMO ship identification number;
  - (d) type and duration of security;
  - (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
  - (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.
- 3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and
  - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.
- An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.
- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

- 4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.
- 5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.
- 6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.
- 7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
- 8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.
- 9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
- 10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.
- 11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

- 12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.
- 13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.
- 14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.
- 15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

## **ARTICLE 6**

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

### **Article 7**

#### **Limit of liability for death and personal injury**

- 1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.
- 2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

**ARTICLE 7**

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

**Article 8**

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

- 1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.
- 2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.
- 3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.
- 4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

**ARTICLE 8**

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

**Article 9**

**Unit of Account and conversion**

- 1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.
- 2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15

gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

## ARTICLE 9

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

- 3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:
  - (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later, or, if earlier
  - (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

## ARTICLE 10

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

### Article 17

#### Competent jurisdiction

- 1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:
  - (a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
  - (b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or



- (c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
  - (d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
- 2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.
- 3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

## ARTICLE 11

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

### Article 17bis

#### Recognition and enforcement

- 1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except
- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
  - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.
- 2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.
- 3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

## ARTICLE 12

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

### Article 18

#### Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of

liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

### **ARTICLE 13**

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

#### **Article 20**

##### **Nuclear damage**

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

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

### **ARTICLE 14**

#### **Model certificate**

- 1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.
- 2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

*Annex*

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

## **ARTICLE 15**

### **Interpretation and application**

- 1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
- 2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.
- 3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

## **ARTICLE 16**

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

### **Article 22bis**

#### **Final clauses of the Convention**

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

## **FINAL CLAUSES**

### **ARTICLE 17**

#### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:
  - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
  - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

- 4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.
- 5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:
- (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
  - (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
  - (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,
- with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

## ARTICLE 18

### States with more than one system of law

- 1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
- 2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.
- 3 In relation to a State Party which has made such a declaration:
- (a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
  - (b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and
  - (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

**ARTICLE 19**

**Regional Economic Integration Organizations**

- 1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.
- 2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.
- 3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.
- 4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.
- 5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

**ARTICLE 20**

**Entry into force**

- 1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
- 2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

**ARTICLE 21**

**Denunciation**

- 1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
- 4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

**ARTICLE 22**

**Revision and Amendment**

- 1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
- 2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

**ARTICLE 23**

**Amendment of limits**

- 1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.
- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.
- 3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

- 4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.
- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of *damage* resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
- 7 (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than  
*five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.*
- (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
- (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
- 9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
- 10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
- 11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## **ARTICLE 24**

### **Depositary**

- 1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
    - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
    - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
    - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
    - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
    - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;
    - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
    - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
  - (b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.
- 3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## **ARTICLE 25**

### **Languages**

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



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

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

**\*\*\***

**ANNEX**

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

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

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

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

Type of Security .....

Duration of Security .....

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

Name .....

Address .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

.....

(Full designation of the State)

OR

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

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

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organisation)

At ..... On .....

(Place)

(Date)

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

**Explanatory Notes:**

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

[ FRENCH TEXT – TEXTE FRANÇAIS ]

**PROTOCOLE DE 2002 À LA CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974 RELATIVE AU  
TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS  
ET DE LEURS BAGAGES**

**Les États Parties au présent Protocole,**

**CONSIDÉRANT** qu'il est souhaitable de réviser la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974, afin d'offrir une indemnisation accrue, d'introduire une responsabilité objective, d'instaurer une procédure simplifiée pour l'actualisation des montants de limitation et de garantir une assurance obligatoire en faveur des passagers,

**RAPPELANT** que le Protocole de 1976 de la Convention introduit le droit de tirage spécial en tant qu'unité de compte au lieu du franc-or,

**AYANT NOTÉ** que le Protocole de 1990 modifiant la Convention, qui prévoit une indemnisation accrue et instaure une procédure simplifiée pour la mise à jour des montants de limitation, n'est pas entré en vigueur,

**SONT CONVENUS** de ce qui suit :

**ARTICLE 1**

Aux fins du présent Protocole :

- 1 "Convention" désigne le texte de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.
- 2 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.
- 3 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

**ARTICLE 2**

**Le paragraphe 1 de l'article 1 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

- 1
  - a) "transporteur" désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué;
  - b) "transporteur substitué" désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrètement ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; et
  - c) "transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport" désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport.

### ARTICLE 3

1 **Le paragraphe 10 de l'article 1 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

10 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

2 **Le texte ci-après est ajouté en tant que paragraphe 11 de l'article 1 de la Convention :**

11 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

### ARTICLE 4

**L'article 3 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

#### Article 3

##### Responsabilité du transporteur

1 En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement :

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

2 En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

3 En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

4 En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

- 5 Aux fins du présent article :
- a) "événement maritime" désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;
  - b) "faute ou négligence du transporteur" comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;
  - c) "défaut du navire" désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage; et
  - d) le "préjudice" exclut les dommages punitifs ou exemplaires.
- 6 La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.
- 7 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente Convention. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente Convention.
- 8 La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

## ARTICLE 5

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 4bis de la Convention :

### Article 4bis

#### Assurance obligatoire

- 1 Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente Convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.

- 2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'Annexe de la présente Convention et comporter les renseignements suivants :
- a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;
  - b) nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
  - c) numéro OMI d'identification du navire;
  - d) type et durée de la garantie;
  - e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite; et
  - f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.
- 3 a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- b) Un État Partie notifie au Secrétaire général :
- i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
  - ii) le retrait d'une telle habilitation; et
  - iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.
- L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.
- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

- 4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.
- 5 Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.
- 6 Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.
- 7 L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.
- 8 Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.
- 9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.
- 10 Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.



- 11 Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente Convention à raison des montants payés.
- 12 Un État Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15.
- 13 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente Convention est applicable.
- 14 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.
- 15 Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

## ARTICLE 6

L'article 7 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

### Article 7

#### Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles

- 1 La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.
- 2 Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État Partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.

**ARTICLE 7**

**L'article 8 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

**Article 8**

**Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules**

- 1 La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 250 unités de compte par passager et par transport.
- 2 La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 700 unités de compte par véhicule et par transport.
- 3 La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.
- 4 Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

**ARTICLE 8**

**L'article 9 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

**Article 9**

**Unité de compte et conversion**

- 1 L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.
- 2 Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe

correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

- 3 Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

#### ARTICLE 9

**Le paragraphe 3 de l'article 16 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

- 3 La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après :
- a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,
  - b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

#### ARTICLE 10

**L'article 17 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

##### Article 17

##### Jurisdiction compétente

- 1 Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis :
- a) le tribunal de l'État de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
  - b) le tribunal de l'État de départ ou de l'État de destination stipulé dans le contrat de transport;

- c) le tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci; ou
  - d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.
- 2 Une action intentée en vertu de l'article 4bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1.
- 3 Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

#### ARTICLE 11

**Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 17bis de la Convention :**

##### **Article 17bis**

##### **Reconnaissance et exécution des jugements**

- 1 Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf :
- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
  - b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.
- 2 Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.
- 3 Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.

**ARTICLE 12**

**L'article 18 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

**Article 18**

**Nullité de clauses contractuelles**

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

**ARTICLE 13**

**L'article 20 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :**

**Article 20**

**Domage nucléaire**

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou
- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

**ARTICLE 14**

**Modèle de certificat**

1 Le modèle de certificat joint en annexe au présent Protocole est incorporé en tant qu'annexe de la Convention.

- 2 Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 1bis de la Convention :

"Article 1bis

*Annexe*

L'Annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention."

## **ARTICLE 15**

### **Interprétation et application**

- 1 La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
- 2 La Convention, telle que révisée par le présent Protocole, ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de chaque État.
- 3 Les articles 1 à 22 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, conjointement avec les articles 17 à 25 du présent Protocole ainsi que son annexe, constituent et sont appelés la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

## **ARTICLE 16**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 22 bis de la Convention.

### **Article 22 bis**

#### **Clauses finales de la Convention**

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 17 à 25 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Dans la présente Convention, les références aux États Parties sont considérées comme des références aux États Parties à ce protocole.

## **CLAUSES FINALES**

### **ARTICLE 17**

#### **Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

- 1 Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.
- 2 Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par :
  - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
  - c) adhésion.
- 3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de tous les actuels États Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États Parties, est réputé s'appliquer au présent Protocole tel que modifié par l'amendement.
- 5 Un État ne doit pas exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole à moins de dénoncer, au cas où il y serait Partie :
- a) la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974;
  - b) le Protocole de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 19 novembre 1976; et
  - c) le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 29 mars 1990

avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État conformément à l'article 20.

## ARTICLE 18

### États ayant plus d'un régime juridique

- 1 S'il comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans le présent Protocole, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent Protocole s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en soumettant une autre déclaration à tout moment.
- 2 La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique le présent Protocole.
- 3 Dans le cas d'un État Partie qui a fait une telle déclaration :
- a) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme se rapportant respectivement à l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et à celle qui délivre ou vise le certificat;
  - b) les références aux prescriptions du droit national, à la limite nationale de responsabilité et à la monnaie nationale sont interprétées comme se rapportant

respectivement aux prescriptions du droit, à la limite de responsabilité et à la monnaie de l'unité territoriale pertinente; et

- c) les références aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme se rapportant respectivement aux tribunaux de l'unité territoriale pertinente et aux jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

## ARTICLE 19

### Organisations régionales d'intégration économique

- 1 Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent Protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole a les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent Protocole.
- 2 Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses États Membres qui sont Parties au présent Protocole et qui ont transféré à l'organisation compétence pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États Membres exercent le leur, et inversement.
- 3 Lorsque le nombre d'États Parties est pertinent aux fins du présent Protocole, y compris les articles 20 et 23 du présent Protocole mais non exclusivement, l'organisation régionale d'intégration économique ne compte pas comme un État Partie en sus de ses États Membres qui sont des États Parties.
- 4 Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au Secrétaire général spécifiant les matières dont traite le présent Protocole pour lesquelles ses États Membres qui sont signataires du présent Protocole ou Parties au présent Protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au Secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence. Une telle déclaration est communiquée par le Secrétaire général, conformément à l'article 24 du présent Protocole.
- 5 Les États Parties qui sont des États Membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent Protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés ou notifiés en vertu du paragraphe 4.



## **ARTICLE 20**

### **Entrée en vigueur**

- 1 Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle 10 États, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.
- 2 Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur du présent Protocole conformément au paragraphe 1.

## **ARTICLE 21**

### **Dénonciation**

- 1 Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État.
- 2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 3 La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
- 4 Entre les États Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention conformément à l'article 25 de celle-ci n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que révisée par le présent Protocole.

## **ARTICLE 22**

### **Révision et modification**

- 1 L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.
- 2 L'Organisation convoque une conférence des États Parties au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des États Parties.

## **ARTICLE 23**

### **Modification des limites**

- 1 Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au

paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

- 2 À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États Parties.
- 3 Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé "le Comité juridique") pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
- 4 Tous les États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
- 5 Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.
- 6 Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.
- 7
  - a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
  - b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.
  - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.
- 8 Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États Parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
- 9 Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

- 10 Tous les États Parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.
- 11 Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État Partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État Partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

## ARTICLE 24

### Dépositaire

- 1 Le présent Protocole et tout amendement adopté en vertu de l'article 23 sont déposés auprès du Secrétaire général.
- 2 Le Secrétaire général :
  - a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :
    - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
    - ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9, du paragraphe 1 de l'article 18 et du paragraphe 4 de l'article 19, de la Convention telle que révisée par le présent Protocole;
    - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
    - iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 2 de l'article 23 du présent Protocole;
    - v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 5 de l'article 23 du présent Protocole;
    - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 8 de l'article 23 du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 9 et 10 de cet article;
    - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle elle prend effet;

- viii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
  - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.
- 3 Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## **ARTICLE 25**

### **Langues**

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT À LONDRES ce premier novembre deux mille deux.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

\*\*\*

## ANNEXE

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE  
À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT ET DE LÉSIONS CORPORELLES  
DES PASSAGERS**

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie.....  
.....

Durée de la garantie.....  
.....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom.....

Adresse.....  
.....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

(nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4bis

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de ..... (nom complet de l'État) par ..... (nom de l'institution ou de l'organisme)

À ..... le .....  
(lieu) (date)

.....  
(signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

**Notes explicatives :**

- 1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
- 2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
- 3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
- 4 Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.
- 5 Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

[ RUSSIAN TEXT – TEXTE RUSSE ]

**ПРОТОКОЛ 2002 ГОДА К АФИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ  
О ПЕРЕВОЗКЕ МОРЕМ ПАССАЖИРОВ И ИХ БАГАЖА 1974 ГОДА**

**Государства-участники настоящего Протокола,**

**СЧИТАЯ** желательным внести изменения в Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятую в Афинах 13 декабря 1974 года, с целью обеспечения повышенной компенсации, введения строгой ответственности, установления упрощенной процедуры для обновления предельных сумм, а также обеспечения обязательного страхования в пользу пассажиров,

**НАПОМИНАЯ** о том, что Протокол 1976 года к Конвенции вводит единицу специального права заимствования в качестве расчетной единицы вместо золотого франка,

**ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ**, что Протокол 1990 года к Конвенции, который обеспечивает повышенную компенсацию и упрощенную процедуру для обновления предельных сумм, не вступил в силу,

**СОГЛАСИЛИСЬ** о нижеследующем:

**СТАТЬЯ 1**

Для целей настоящего Протокола:

- 1 "Конвенция" означает текст Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года.
- 2 "Организация" означает Международную морскую организацию.
- 3 "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

**СТАТЬЯ 2**

**Пункт 1 статьи 1 Конвенции заменяется следующим текстом:**

- 1
  - a) "перевозчик" означает лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или фактическим перевозчиком;
  - b) "фактический перевозчик" означает лицо, иное чем перевозчик, которое, будучи собственником, фрахтователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть;

- с) "перевозчик, который фактически осуществляет всю перевозку или ее часть" означает фактического перевозчика или, в той мере, в какой перевозчик фактически осуществляет перевозку, – перевозчика.

### **СТАТЬЯ 3**

- 1 **Пункт 10 статьи 1 Конвенции заменяется следующим:**

10 "Организация" означает Международную морскую организацию.

- 2 **В качестве пункта 11 статьи 1 Конвенции добавляется следующий текст:**

11 "Генеральный секретарь" означает Генерального секретаря Организации.

### **СТАТЬЯ 4**

**Статья 3 Конвенции заменяется следующим текстом:**

#### **Статья 3**

#### **Ответственность перевозчика**

- 1 За ущерб, понесенный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, причиненных происшествием, связанным с судоходством, перевозчик отвечает в той мере, в какой ущерб в отношении этого пассажира в одном и том же происшествии не превышает 250 000 расчетных единиц, если перевозчик не докажет, что происшествие:

- а) явилось результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого; или
- б) было всецело вызвано действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением вызвать это происшествие.

Если и в той мере, в какой ущерб превышает упомянутый выше предел, перевозчик также несет ответственность, если только он не докажет, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло не по вине или небрежности перевозчика.

- 2 За ущерб, понесенный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, не причиненных происшествием, связанным с судоходством, перевозчик отвечает в случае, если происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло по вине или небрежности перевозчика. Бремя доказывания вины или небрежности возлагается на истца.



- 3 За ущерб, понесенный в результате утраты или повреждения каютного багажа, перевозчик отвечает в случае, если происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло по вине или небрежности перевозчика. Вина или небрежность перевозчика предполагается в случае ущерба, причиненного происшествием, связанным с судоходством.
- 4 За ущерб, понесенный в результате утраты или повреждения багажа, иного чем каютный багаж, перевозчик отвечает, если не докажет, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло не по вине или небрежности перевозчика.
- 5 Для целей настоящей статьи:
- a) "происшествие, связанное с судоходством" означает кораблекрушение, опрокидывание, столкновение или посадку на мель судна, взрыв или пожар на судне либо недостатки судна;
  - b) "вина или небрежность перевозчика" включает вину или небрежность служащих перевозчика, действовавших в пределах своих служебных обязанностей;
  - c) "недостатки судна" означают любую неисправность, отказ или несоответствие применимым правилам безопасности в отношении любой части судна или его оборудования при использовании для аварийного выхода, эвакуации, посадки и высадки пассажиров либо при использовании для обеспечения движения, управления рулем, безопасного мореплавания, швартовки, постановки на якорь, прибытия к причалу или месту якорной стоянки или отхода от них, или для борьбы за живучесть после затопления; либо при использовании для спуска на воду спасательных средств; и
  - d) "ущерб" не включает штрафные убытки.
- 6 Ответственность перевозчика на основании настоящей статьи относится только к ущербу, причиненному происшествиями, которые произошли во время перевозки. Бремя доказывания того, что происшествие, явившееся причиной ущерба, произошло во время перевозки, а также размера ущерба возлагается на истца.
- 7 Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает права регресса перевозчика к любому третьему лицу и не препятствует использованию средства защиты путем ссылки на небрежность пассажира на основании статьи 6 настоящей Конвенции. Ничто в настоящей статье не затрагивает права на ограничение ответственности на основании статей 7 или 8 настоящей Конвенции.
- 8 Презумпция вины или небрежности какой-либо стороны или возложение бремени доказывания на какую-либо сторону не препятствует рассмотрению доказательств в пользу этой стороны.

## СТАТЬЯ 5

**В качестве статьи 4bis Конвенции добавляется следующий текст:**

### Статья 4bis

#### Обязательное страхование

- 1 Если пассажиры перевозятся на судне, зарегистрированном в государстве-участнике, которое имеет разрешение на перевозку более двенадцати пассажиров, и настоящая Конвенция применяется, любой перевозчик, который фактически осуществляет всю перевозку или ее часть, осуществляет страхование или предоставляет иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, для покрытия своей ответственности на основании настоящей Конвенции в отношении смерти или телесных повреждений пассажиров. Пределом обязательного страхования или иного финансового обеспечения является сумма не менее 250 000 расчетных единиц на пассажира в отношении одного и того же происшествия.
- 2 Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что требования пункта 1 выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство должно по форме соответствовать образцу, приведенному в приложении к настоящей Конвенции, и содержать следующие сведения:
  - a) название судна, его отличительный номер или позывной сигнал и порт регистрации;
  - b) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия перевозчика, который фактически осуществляет всю перевозку или ее часть;
  - c) опознавательный номер судна, присвоенный ИМО;
  - d) вид и срок действия обеспечения;
  - e) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика или другого лица, предоставившего финансовое обеспечение, и в соответствующих случаях местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило иное финансовое обеспечение; и
  - f) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного финансового обеспечения.

- 3 a) Государство-участник может уполномочить признанные им учреждение или организацию выдавать свидетельство. Такие учреждение или организация информируют это государство о выдаче каждого свидетельства. В любом случае государство-участник полностью гарантирует полноту и точность выданного таким образом свидетельства и обязуется принять необходимые меры для выполнения этого обязательства.
- b) Государство-участник уведомляет Генерального секретаря о:
- i) конкретных обязанностях учреждения или организации, признанных этим государством-участником, и условиях предоставленных им полномочий;
  - ii) отзыве таких полномочий; и
  - iii) дате, с которой такие полномочия или отзыв таких полномочий начинают действовать.
- Предоставленные полномочия начинают действовать не ранее чем через три месяца с даты, в которую Генеральному секретарю сделано уведомление для этой цели.
- c) Учреждение или организация, уполномоченные выдавать свидетельства в соответствии с настоящим пунктом, должны, как минимум, быть уполномочены отзывать эти свидетельства, если условия, на которых они выданы, не соблюдаются. В любом случае учреждение или организация информируют о таком отзыве государство, от имени которого было выдано свидетельство.
- 4 Свидетельство составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является английским, испанским или французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков, и если государство примет такое решение, официальный язык этого государства может не использоваться.
- 5 Свидетельство хранится на борту судна, а его копия сдается на хранение органу, ведущему судовой реестр, или, если судно не зарегистрировано в государстве-участнике, – органу государства, в котором выдается или удостоверяется свидетельство.
- 6 Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяет требованиям настоящей статьи, если его действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве срока действия страхования или обеспечения, до истечения трех месяцев с даты уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 5, кроме случаев, когда свидетельство аннулировано этим органом или когда в этот период было выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются аналогичным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или иное финансовое обеспечение прекращает удовлетворять требованиям настоящей статьи.

- 7 С соблюдением положений настоящей статьи государство регистрации судна определяет условия выдачи и действия свидетельства.
- 8 Ничто в настоящей Конвенции не может толковаться как препятствующее государству-участнику полагаться на информацию, полученную от других государств или Организации, или иных международных организаций, относительно финансового положения лиц, предоставивших страхование или иное финансовое обеспечение для целей настоящей Конвенции. В таких случаях государство-участник, полагающееся на такую информацию, не освобождается от своей ответственности в качестве государства, выдающего свидетельство.
- 9 Свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции государства-участника, признаются другими государствами-участниками для целей настоящей Конвенции и рассматриваются другими государствами-участниками как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые ими, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике. Государство-участник может в любой момент обратиться к государству, выдавшему или удостоверившему свидетельство, с просьбой о консультации, если оно считает, что страховщик или гарант, указанный в свидетельстве о страховании, не способен в финансовом отношении выполнить обязательства, налагаемые настоящей Конвенцией.
- 10 Всякое требование о компенсации, охватываемое страхованием или иным финансовым обеспечением согласно настоящей статье, может быть предъявлено непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение. В таком случае сумма, указанная в пункте 1, применяется в качестве предела ответственности страховщика или иного лица, предоставившего финансовое обеспечение, даже если перевозчик или фактический перевозчик не имеют права ограничить свою ответственность. Ответчик может также представить те возражения, на которые имел бы право сослаться перевозчик, упомянутый в пункте 1, в соответствии с настоящей Конвенцией (кроме ссылок на банкротство или ликвидацию предприятия). Кроме того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб возник вследствие умысла застрахованного лица, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него застрахованным лицом. Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы перевозчик и фактический перевозчик были привлечены к участию в деле в качестве соответчиков.
- 11 Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением в соответствии с пунктом 1, используются исключительно для удовлетворения требований, предъявляемых на основании настоящей Конвенции, и любые выплаты, произведенные из таких сумм, прекращают любое обязательство, возникающее на основании настоящей Конвенции, в пределах выплаченных сумм.
- 12 Государство-участник не разрешает эксплуатацию плавающего под его флагом судна, к которому применяется настоящая статья, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 2 или 15.

- 13 С соблюдением положений настоящей статьи каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное финансовое обеспечение в размере, указанном в пункте 1, имелось в отношении каждого судна, имеющего разрешение на перевозку более 12 пассажиров, независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или покидающего его, в той мере, в какой применима настоящая Конвенция.
- 14 Несмотря на положения пункта 5, государство-участник может уведомить Генерального секретаря о том, что для целей пункта 13 суда, входящие в порты на его территории или покидающие их, не обязаны иметь на борту или предъявлять свидетельство, требуемое пунктом 2, при условии что государство-участник, которое выдает свидетельство, уведомило Генерального секретаря о том, что оно ведет доступную всем государствам-участникам регистрацию в электронной форме, удостоверяющую существование свидетельства и позволяющую государствам-участникам выполнять свои обязательства согласно пункту 13.
- 15 Если страхование или иное финансовое обеспечение не предоставлено в отношении судна, принадлежащего государству-участнику, относящиеся к ним положения настоящей статьи не применяются к такому судну, но это судно должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государства регистрации судна, удостоверяющее, что судно является собственностью этого государства и что ответственность обеспечена в пределах, предписанных в соответствии с пунктом 1. Такое свидетельство, насколько возможно, должно соответствовать образцу, предусмотренному в пункте 2.

## СТАТЬЯ 6

**Статья 7 Конвенции заменяется следующим текстом:**

### Статья 7

#### **Предел ответственности в случае смерти или причинения телесного повреждения**

- 1 Ответственность перевозчика, на основании статьи 3, в случае смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения ни в коем случае не должна превышать 400 000 расчетных единиц за пассажира в одном и том же происшествии. Если в соответствии с законом страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма этих платежей не должна превышать указанный выше предел.
- 2 Государство-участник может регламентировать специальными положениями национального законодательства предел ответственности, предписанный в пункте 1, при условии что национальный предел ответственности, если он установлен, будет не ниже предела, предписанного в пункте 1. Государство-участник, воспользовавшееся возможностью, предусмотренной в настоящем пункте, уведомляет Генерального секретаря о принятом пределе ответственности или о том, что такой предел не предусмотрен.

## **СТАТЬЯ 7**

**Статья 8 Конвенции заменяется следующим текстом:**

### **Статья 8**

#### **Предел ответственности в случае утраты или повреждения багажа и автомобилей**

- 1 Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа ни в коем случае не должна превышать 2250 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.
- 2 Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, ни в коем случае не должна превышать 12 700 расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.
- 3 Ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа, иного чем тот, который упомянут в пунктах 1 и 2, ни в коем случае не должна превышать 3375 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.
- 4 Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о том, что ответственность на перевозчика возлагается за вычетом франшизы, не превышающей 330 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 149 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа, причем эти суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного в результате утраты или повреждения.

## **СТАТЬЯ 8**

**Статья 9 Конвенции заменяется следующим текстом:**

### **Статья 9**

#### **Расчетная единица и перевод**

- 1 Расчетная единица, упомянутая в настоящей Конвенции, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, упомянутые в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8, переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело, в соответствии со стоимостью этой валюты в единицах специального права заимствования на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением сторон. Стоимость в единицах специального права заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом

определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. Стоимость в единицах специального права заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством-участником.

- 2 Тем не менее, государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 1, может во время ратификации, принятия, утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней или в любое время после этого заявить, что расчетная единица, упомянутая в пункте 1, равна 15 золотым франкам. Золотой франк, упомянутый в настоящем пункте, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод золотого франка в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.
- 3 Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 2, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государств-участников, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8, как если бы она была определена на основе первых трех предложений пункта 1. Государства сообщают Генеральному секретарю способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае, результат перевода, упомянутого в пункте 2, при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней, а также всякий раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в результате перевода.

## СТАТЬЯ 9

**Пункт 3 статьи 16 Конвенции заменяется следующим текстом:**

- 3 Основания приостановления и перерыва сроков исковой давности определяются законом суда, рассматривающего дело, но ни в коем случае иск на основании настоящей Конвенции не может быть предъявлен по истечении одного из следующих периодов времени:
  - а) пятилетнего периода, начиная с даты высадки пассажира или с даты, когда высадка должна была произойти, в зависимости от того, какая из этих дат является более поздней, или, если указанный ниже период истекает раньше,
  - б) трехлетнего периода, начиная с даты, когда истец узнал или при разумных обстоятельствах должен был узнать о телесном повреждении, утрате или повреждении, причиненных происшествием.

## **СТАТЬЯ 10**

**Статья 17 Конвенции заменяется следующим текстом:**

### **Статья 17**

#### **Подсудность**

- 1 Иск на основании статей 3 и 4 настоящей Конвенции может быть предъявлен по выбору истца в одном из указанных ниже судов, при условии что он находится в государстве-участнике настоящей Конвенции, и с соблюдением национального законодательства каждого государства-участника, определяющего надлежащую подсудность в государствах, в которых может быть несколько компетентных судов:
  - a) суд государства постоянного места жительства или местонахождения основного коммерческого предприятия ответчика; или
  - b) суд государства отправления или государства назначения, указанного в договоре перевозки; или
  - c) суд государства домицилия или постоянного места жительства истца, если ответчик имеет свое предприятие в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию; или
  - d) суд государства, в котором был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свое предприятие в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию.
- 2 Иски на основании статьи 4bis настоящей Конвенции могут быть предъявлены по выбору истца в одном из судов, где иск может быть предъявлен к перевозчику или фактическому перевозчику согласно пункту 1.
- 3 После возникновения происшествия, явившегося причиной ущерба, стороны могут договориться о подчинении спора о возмещении ущерба любому компетентному суду или арбитражу.

## **СТАТЬЯ 11**

**В качестве статьи 17bis Конвенции добавляется следующий текст:**

### **Статья 17bis**

#### **Признание и исполнение судебных решений**

- 1 Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в соответствии со статьей 17, которое может быть исполнено в государстве суда, где оно уже не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом государстве-участнике, за исключением случаев, когда:



- a) решение было вынесено в результате обмана; или
  - b) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.
2. Решение, признанное на основании пункта 1, подлежит исполнению в каждом государстве-участнике, как только будут выполнены формальности, требуемые в этом государстве. Эти формальности не должны допускать пересмотра дела по существу.
3. Государство-участник настоящего Протокола может применять другие правила для признания и исполнения судебных решений, при условии что в результате будет обеспечено, чтобы судебные решения признавались и исполнялись по меньшей мере в той же степени, как и на основании пунктов 1 и 2.

## **СТАТЬЯ 12**

**Статья 18 Конвенции заменяется следующим текстом:**

### **Статья 18**

#### **Недействительность условий договора**

Любое условие договора, заключенное до возникновения происшествия, явившегося причиной смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения либо утраты или повреждения багажа пассажира, и имеющее своей целью освободить любое лицо, которое несет ответственность на основании настоящей Конвенции, от ответственности в отношении пассажира; или установить более низкий предел ответственности, чем тот, который установлен настоящей Конвенцией, за исключением случая, предусмотренного в пункте 4 статьи 8; а также любое условие, целью которого является перенесение бремени доказывания, лежащего на перевозчике или фактическом перевозчике; или ограничение выбора, указанного в пунктах 1 или 2 статьи 17, является ничтожным. Однако ничтожность этого условия не влечет недействительности договора перевозки, который продолжает подчиняться положениям настоящей Конвенции.

## **СТАТЬЯ 13**

**Статья 20 Конвенции заменяется следующим текстом:**

### **Статья 20**

#### **Ядерный ущерб**

Не возникает ответственности на основании настоящей Конвенции за ущерб, причиненный ядерным инцидентом:

- a) если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб в силу Парижской конвенции об ответственности перед третьими лицами в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года, измененной Дополнительным протоколом к ней от 28 января 1964 года, или в силу Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года, либо в силу любой действующей поправки или протокола к ним; или
- b) если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб в силу национального законодательства, устанавливающего ответственность за такой ущерб, при условии что это законодательство во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или Венская конвенции или любая действующая поправка или протокол к ним.

## **СТАТЬЯ 14**

### **Образец свидетельства**

- 1 Образец свидетельства, приведенный в приложении к настоящему Протоколу, включается в качестве приложения к Конвенции.
- 2 В качестве статьи 1bis Конвенции добавляется следующий текст:

"Статья 1bis

Приложение

Приложение к настоящей Конвенции составляет неотъемлемую часть настоящей Конвенции."

## **СТАТЬЯ 15**

### **Толкование и применение**

- 1 В отношениях между участниками настоящего Протокола Конвенция и настоящий Протокол читаются и толкуются вместе как единый документ.
- 2 Конвенция, измененная настоящим Протоколом, применяется только к требованиям, возникающим из происшествий, которые имели место после вступления в силу настоящего Протокола для каждого государства.
- 3 Статьи 1-22 Конвенции, измененной настоящим Протоколом, вместе со статьями 17-25 настоящего Протокола и приложением к нему являются и именуются Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года.

## **СТАТЬЯ 16**

В качестве статьи 22bis Конвенции добавляется следующий текст.

### **Статья 22bis**

#### **Заключительные статьи Конвенции**

Заключительными статьями настоящей Конвенции являются статьи 17-25 Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года. Ссылки в настоящей Конвенции на государства-участники рассматриваются как означающие ссылки на государства-участники этого Протокола.

## **ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ**

### **СТАТЬЯ 17**

#### **Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение**

- 1 Настоящий Протокол открыт для подписания в штаб-квартире Организации с 1 мая 2003 года до 30 апреля 2004 года и после этого остается открытым для присоединения.
- 2 Государства могут выразить свое согласие на обязательность для них настоящего Протокола путем:
  - a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения; или
  - b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
  - c) присоединения.
- 3 Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение соответствующего документа Генеральному секретарю.
- 4 Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу в отношении всех существующих государств-участников либо после завершения всех мер, требуемых для вступления в силу поправки в отношении этих государств-участников, считается относящимся к настоящему Протоколу с внесенной в него поправкой.
- 5 Государство не выражает своего согласия на обязательность для него настоящего Протокола, если только оно не денонсирует, являясь их участником:

- a) Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятую в Афинах 13 декабря 1974 года;
- b) Протокол к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятый в Лондоне 19 ноября 1976 года; и
- c) Протокол 1990 года об изменении Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, принятый в Лондоне 29 марта 1990 года,

с вступлением в силу денонсации с даты вступления в силу настоящего Протокола для этого государства в соответствии со статьей 20.

## СТАТЬЯ 18

### Государства, имеющие более чем одну правовую систему

- 1 Если государство имеет две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых в настоящем Протоколе, то оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящий Протокол распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.
- 2 О любом таком заявлении уведомляется Генеральный секретарь, и в нем прямо указываются территориальные единицы, к которым применяется настоящий Протокол.
- 3 В отношении государства-участника, которое сделало такое заявление:
  - a) ссылки на государство регистрации судна и, в отношении свидетельства об обязательном страховании, на государство, выдавшее или удостоверившее свидетельство, понимаются как относящиеся, соответственно, к территориальной единице, где судно зарегистрировано и где выдается или удостоверяется свидетельство;
  - b) ссылки на требования национального законодательства, национальный предел ответственности и национальную валюту понимаются, соответственно, как ссылки на требования законодательства, предел ответственности и валюту соответствующей территориальной единицы; и
  - c) ссылки на суды и судебные решения, которые должны признаваться в государствах-участниках, понимаются как ссылки, соответственно, на суды соответствующей территориальной единицы и судебные решения, которые должны признаваться в ней.

**СТАТЬЯ 19****Региональные организации экономической интеграции**

- 1 Региональная организация экономической интеграции, созданная суверенными государствами, которые передали этой организации компетенцию по некоторым вопросам, регулируемым настоящим Протоколом, может подписать, ратифицировать, принять, утвердить настоящий Протокол или присоединиться к нему. Региональная организация экономической интеграции, являющаяся участницей настоящего Протокола, приобретает права и обязанности государства-участника в том объеме, в каком эта региональная организация экономической интеграции имеет компетенцию по вопросам, регулируемым настоящим Протоколом.
- 2 Если региональная организация экономической интеграции осуществляет свое право голоса в вопросах, входящих в сферу ее компетенции, она располагает числом голосов, равным числу ее государств-членов, которые являются участниками настоящего Протокола и которые передали ей компетенцию по данному вопросу. Региональная организация экономической интеграции не осуществляет своего права голоса, если ее государства-члены осуществляют свое право голоса, и наоборот.
- 3 Если число государств-участников имеет значение для целей настоящего Протокола, включая статьи 20 и 23 настоящего Протокола, но не ограничиваясь ими, региональная организация экономической интеграции не учитывается в качестве государства-участника дополнительно к ее государствам-членам, которые являются государствами-участниками.
- 4 При подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении региональная организация экономической интеграции делает заявление Генеральному секретарю, указывая вопросы, регулируемые настоящим Протоколом, по которым государства-члены, подписавшие настоящий Протокол или являющиеся его участниками, передали этой организации компетенцию, а также любые другие уместные ограничения в отношении сферы этой компетенции. Региональная организация экономической интеграции незамедлительно информирует Генерального секретаря о любых изменениях сферы своей компетенции, указанной в заявлении согласно настоящему пункту, включая передачу в ее компетенцию новых вопросов. Любые такие заявления распространяются Генеральным секретарем согласно статье 24 настоящего Протокола.
- 5 Государства-участники, являющиеся государствами-членами региональной организации экономической интеграции, которая является участником настоящего Протокола, рассматриваются как обладающие компетенцией по всем вопросам, регулируемым настоящим Протоколом, о передаче компетенции в отношении которых организации не было специально заявлено или сообщено согласно пункту 4.

## **СТАТЬЯ 20**

### **Вступление в силу**

- 1 Настоящий Протокол вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую 10 государств либо подписали его без оговорки относительно ратификации, принятия или утверждения, либо сдали на хранение документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении Генеральному секретарю.
- 2 Для государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящий Протокол или присоединяется к нему после выполнения указанных в пункте 1 условий для вступления его в силу, настоящий Протокол вступает в силу через три месяца после даты сдачи таким государством на хранение соответствующего документа, однако не ранее вступления настоящего Протокола в силу в соответствии с пунктом 1.

## **СТАТЬЯ 21**

### **Денонсация**

- 1 Настоящий Протокол может быть денонсирован любым государством-участником в любое время после даты вступления настоящего Протокола в силу для этого государства.
- 2 Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа о денонсации Генеральному секретарю.
- 3 Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев после сдачи на хранение Генеральному секретарю документа о денонсации или по истечении такого большего срока, который может быть указан в документе о денонсации.
- 4 В отношениях между государствами-участниками настоящего Протокола денонсация любым из них Конвенции в соответствии с ее статьей 25 никоим образом не должна толковаться как денонсация Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

## **СТАТЬЯ 22**

### **Пересмотр и внесение поправок**

- 1 Организация может созвать конференцию с целью пересмотра настоящего Протокола или внесения в него поправок.
- 2 Организация созывает по просьбе не менее чем одной трети государств-участников конференцию государств-участников настоящего Протокола с целью пересмотра настоящего Протокола или внесения в него поправок.

**СТАТЬЯ 23****Изменение пределов ответственности**

- 1 Без ущерба для положений статьи 22 специальная процедура, предусмотренная настоящей статьей, применяется только для целей изменения пределов ответственности, указанных в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8 Конвенции, измененной настоящим Протоколом.
- 2 По просьбе не менее чем половины, но ни в коем случае не менее чем шести государств-участников настоящего Протокола любое предложение об изменении пределов ответственности, включая франшизы, указанных в пункте 1 статьи 3, пункте 1 статьи 4bis, пункте 1 статьи 7 и статье 8 Конвенции, измененной настоящим Протоколом, направляется Генеральным секретарем всем членам Организации и всем государствам-участникам.
- 3 Любая поправка, предложенная и разосланная, как указано выше, передается Юридическому комитету Организации (далее именуемому "Юридический комитет") для рассмотрения по истечении не менее чем шести месяцев после даты рассылки.
- 4 Все государства-участники Конвенции, измененной настоящим Протоколом, независимо от того, являются они членами Организации или нет, имеют право участвовать в работе Юридического комитета по рассмотрению и одобрению поправок.
- 5 Поправки одобряются большинством в две трети государств-участников Конвенции, измененной настоящим Протоколом, присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, расширенном по составу, как предусмотрено в пункте 4, при условии что не менее половины государств-участников Конвенции, измененной настоящим Протоколом, присутствуют во время голосования.
- 6 При рассмотрении предложения об изменении пределов ответственности Юридический комитет принимает во внимание имеющиеся данные о происшествиях, и в частности размеры причиненного ими ущерба, изменения валютных курсов и влияние предложенной поправки на стоимость страхования.
- 7
  - a) Никакое изменение пределов ответственности в соответствии с настоящей статьей не может быть рассмотрено ранее, чем через пять лет с даты, когда настоящий Протокол был открыт для подписания, и ранее, чем через пять лет с даты вступления в силу предыдущей поправки согласно настоящей статье.
  - b) Никакой предел ответственности не может быть увеличен настолько, чтобы превысить сумму, которая соответствует пределу, установленному в Конвенции, измененной настоящим Протоколом, с учетом ежегодного увеличения на шесть процентов, начисляемого на основе сложных процентов с даты, когда настоящий Протокол был открыт для подписания.

- с) Никакой предел ответственности не может быть увеличен настолько, чтобы превысить сумму, которая соответствует пределу, установленному в Конвенции, измененной настоящим Протоколом, увеличенному втрое.
- 8 Организация уведомляет все государства-участники о любой поправке, одобренной в соответствии с пунктом 5. Поправка считается принятой по истечении восемнадцати месяцев после даты уведомления, если только в течение этого периода не менее одной четверти государств, являвшихся государствами-участниками во время одобрения поправки, не сообщат Генеральному секретарю, что они не принимают поправку; в этом случае поправка отклоняется и не вступает в силу.
- 9 Поправка, которая считается принятой в соответствии с пунктом 8, вступает в силу через восемнадцать месяцев после ее принятия.
- 10 Все государства-участники связаны поправкой, если только они не денонсируют настоящий Протокол в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 21 по меньшей мере за шесть месяцев до вступления поправки в силу. Такая денонсация вступает в силу с момента вступления поправки в силу.
- 11 Если поправка одобрена, но срок в восемнадцать месяцев для ее принятия еще не истек, то государство, которое становится государством-участником в течение этого периода, связано этой поправкой в случае ее вступления в силу. Государство, которое становится государством-участником после этого периода, связано поправкой, которая принята в соответствии с пунктом 8. В случаях, упомянутых в настоящем пункте, государство становится связанным поправкой с момента вступления ее в силу или с момента вступления настоящего Протокола в силу для этого государства, если это происходит позднее.

## **СТАТЬЯ 24**

### **Депозитарий**

- 1 Настоящий Протокол и любые поправки, одобренные согласно статье 23, сдаются на хранение Генеральному секретарю.
- 2 Генеральный секретарь:
- а) информирует все государства, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, о:
- i) каждом новом подписании или сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием их даты;
- ii) каждом заявлении и сообщении согласно пунктам 2 и 3 статьи 9, пункту 1 статьи 18 и пункту 4 статьи 19 Конвенции, измененной настоящим Протоколом;



- iii) дате вступления настоящего Протокола в силу;
  - iv) любом предложении об изменении пределов ответственности, сделанном в соответствии с пунктом 2 статьи 23 настоящего Протокола;
  - v) любой поправке, одобренной в соответствии с пунктом 5 статьи 23 настоящего Протокола;
  - vi) любой поправке, которая считается принятой согласно пункту 8 статьи 23 настоящего Протокола, с указанием даты вступления такой поправки в силу в соответствии с пунктами 9 и 10 этой статьи;
  - vii) сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящего Протокола с указанием даты сдачи на хранение и даты вступления денонсации в силу;
  - viii) любом сообщении, требуемом на основании какой-либо статьи настоящего Протокола.
- b) направляет заверенные копии настоящего Протокола всем государствам, подписавшим настоящий Протокол или присоединившимся к нему.
- 3 Как только настоящий Протокол вступит в силу, его текст направляется Генеральным секретарем в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

## **СТАТЬЯ 25**

### **Языки**

Настоящий Протокол составлен в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В ЛОНДОНЕ первого ноября две тысячи второго года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящий Протокол.

\*\*\*

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ  
ОБЕСПЕЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СЛУЧАЕ СМЕРТИ ПАССАЖИРОВ  
И ПРИЧИНЕНИЯ ИМ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ**

Выдано в соответствии с положениями статьи 4bis Афинской конвенции  
о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года

Название судна	Отличительный номер или позывной сигнал	Опознавательный номер судна, присвоенный ИМО	Порт регистрации	Наименование и полный адрес местонахождения основного коммерческого предприятия перевозчика, который фактически осуществляет перевозку

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи 4bis Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года.

Вид обеспечения .....

Срок действия обеспечения .....

Наименование и адрес страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов)

Наименование .....

Адрес .....

.....

Настоящее свидетельство действительно до .....

Выдано или удостоверено Правительством .....

.....

(Полное название государства)

ИЛИ

Если государство-участник пожелает воспользоваться положениями пункта 3 статьи 4bis, должен использоваться следующий текст:

Настоящее свидетельство выдано по уполномочию Правительства .....  
(полное название государства) ..... (название учреждения или организации)

В .....  
(Место) (Дата)

.....  
(Подпись и должность официального лица,  
выдающего или удостоверяющего свидетельство)

**Примечания:**

- 1 Указывая название государства, при желании можно называть компетентный орган государственной власти страны, в которой выдается свидетельство.
- 2 Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, предоставленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.
- 3 Если предоставляемые обеспечения неоднородны, они должны быть перечислены.
- 4 Запись "Срок действия обеспечения" должна содержать дату, в которую это обеспечение вступает в силу.
- 5 Запись "Адрес" страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов) должна указывать местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика(страховщиков) и/или гаранта(гарантов). В соответствующих случаях должно быть указано местонахождение предприятия, которое осуществило страхование или предоставило иное обеспечение.

[ SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL ]

**PROTOCOLO DE 2002 AL CONVENIO DE ATENAS RELATIVO AL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES POR MAR, 1974**

**Los Estados Partes en el presente Protocolo,**

**CONSIDERANDO** que es deseable revisar el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974, con objeto de incrementar las cuantías de indemnización, introducir un régimen de responsabilidad objetiva, establecer un procedimiento simplificado para la actualización de las cuantías de limitación y garantizar un seguro obligatorio en beneficio de los pasajeros,

**RECORDANDO** que en el Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio se introduce el Derecho Especial de Giro como unidad de cuenta en lugar del franco oro,

**HABIENDO OBSERVADO** que el Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio, en el que se estipula el incremento de las cuantías de indemnización y el establecimiento de un procedimiento simplificado para actualizar las cuantías de limitación, no ha entrado en vigor,

**CONVIENEN:**

**ARTÍCULO 1**

A los efectos del presente Protocolo:

- 1 "Convenio" es el texto del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.
- 2 "Organización" es la Organización Marítima Internacional.
- 3 "Secretario General" es el Secretario General de la Organización.

**ARTÍCULO 2**

**El párrafo 1 del artículo 1 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

- 1 a) "transportista" es toda persona que concierta, o en cuyo nombre se concierta, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor;
- b) "transportista ejecutor" es una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte; y
- c) "transportista que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte" es el transportista ejecutor o, en la medida en que efectúe de hecho el transporte, el transportista;

### ARTÍCULO 3

**1 El párrafo 10 del artículo 1 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

10 "Organización" es la Organización Marítima Internacional.

**2 Se agrega el texto siguiente al artículo 1 del Convenio como párrafo 11:**

11 "Secretario General" es el Secretario General de la Organización.

### ARTÍCULO 4

**El artículo 3 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

#### Artículo 3

#### Responsabilidad del transportista

1 El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso relacionado con la navegación, en la medida en que tales pérdidas no excedan de 250 000 unidades de cuenta por dicho pasajero en cada caso concreto, a menos que el transportista demuestre que el suceso:

- a) resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o
- b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo.

Si tales pérdidas exceden de ese límite, y en la medida en que lo hagan, el transportista será también responsable, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.

2 El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae en el demandante.

3 El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote si el suceso que originó las pérdidas es imputable a su culpa o negligencia. Se presumirá la culpa o negligencia del transportista cuando las pérdidas hayan sido resultado de un suceso relacionado con la navegación.

4 El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje que no sea de camarote, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.

- 5 A los efectos del presente artículo:
- a) por "suceso relacionado con la navegación" se entiende naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque;
  - b) por "culpa o negligencia del transportista" se entiende también la de sus empleados o agentes, si éstos actuaron en el desempeño de sus funciones;
  - c) por "deficiencia del buque" se entiende cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte del buque o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco y el desembarco de los pasajeros; o que se utilice para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o la salida de un puerto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de inundación; o que se utilice para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento; y
  - d) por "pérdidas" no se entenderán los daños punitivos o ejemplares.
- 6 La responsabilidad del transportista en virtud del presente artículo se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte. La carga de la prueba de que el suceso causante de las pérdidas ocurrió durante el transporte, y de la magnitud de las pérdidas, recae en el demandante.
- 7 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos del transportista de presentar un recurso contra terceros ni de alegar negligencia concurrente en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del presente Convenio. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de los derechos de limitación de la responsabilidad contemplados en los artículos 7 y 8 del presente Convenio.
- 8 Ni la presunción de la culpa o negligencia de una parte ni el hecho de que la carga de la prueba recaiga en una parte impedirán que se presenten pruebas a favor de dicha parte.

## ARTÍCULO 5

**Se agrega el texto siguiente como artículo 4bis del Convenio:**

### **Artículo 4bis**

#### **Seguro obligatorio**

- 1 Cuando los pasajeros viajen a bordo de un buque matriculado en un Estado Parte que esté autorizado a transportar más de doce pasajeros, y el presente Convenio sea aplicable, cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte habrá de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros. El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no será inferior a 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto.

- 2 A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. El certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:
  - a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
  - b) nombre y establecimiento principal del transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte;
  - c) número IMO de identificación del buque;
  - d) tipo de garantía y duración de la misma;
  - e) nombre y establecimiento principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía financiera y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro u otra garantía financiera; y
  - f) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro u otra garantía financiera.
  
- 3
  - a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado. Tal institución u organización informará a este Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, los Estados Partes garantizarán plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerán a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.
  
  - b) Todo Estado Parte comunicará al Secretario General:
    - i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a una institución u organización reconocida por él;
    - ii) la revocación de tal autorización; y
    - iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.

La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya comunicado al Secretario General.

- c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo estará, como mínimo, facultada para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se cumplen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de éste.
- 4 El certificado será extendido en el idioma o los idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de éste.
- 5 El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, ante las autoridades del Estado que haya expedido o refrendado el certificado.
- 6 El seguro u otra garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del periodo de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el párrafo 5 del presente artículo, a menos que se haya entregado el certificado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado periodo. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro u otra garantía financiera dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.
- 7 El Estado de matrícula del buque determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones de expedición y validez del certificado.
- 8 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro u otra garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor del certificado.
- 9 Los certificados expedidos o refrendados con la autorización de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Partes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si han sido expedidos o refrendados respecto de un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento consultar con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el fiador que se citan en el certificado no tienen solvencia financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.
- 10 Podrá promoverse una reclamación de indemnización, cubierta por un seguro u otra garantía financiera de conformidad con el presente artículo, directamente contra el asegurador u otra persona proveedora de la garantía financiera. En tal caso, la cuantía que figura en el párrafo 1 es aplicable como límite de la responsabilidad del asegurador u otra persona proveedora de garantía financiera, aun cuando el transportista o el transportista



ejecutor no tengan derecho a limitar su responsabilidad. El demandado podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes) que el transportista al que se hace referencia en el párrafo 1 hubiese tenido derecho a invocar de conformidad con el presente Convenio. Además, el demandado podrá hacer valer como defensa que los daños resultaron de la conducta dolosa del asegurado, pero no podrá valerse de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el asegurado contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al transportista y al transportista ejecutor que concurren con él en el procedimiento.

- 11 Cualesquiera sumas que puedan proporcionar el seguro o la otra garantía financiera mantenidos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 se destinarán exclusivamente a satisfacer las reclamaciones promovidas en virtud del presente Convenio, y todo pago que se efectúe de dichas sumas descargará de cualquier responsabilidad que se derive del presente Convenio en la medida de las cuantías abonadas.
- 12 Un Estado Parte no permitirá que ningún buque que enarbole su pabellón y que esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo opere en absoluto, a menos que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 ó 15.
- 13 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, está cubierto por un seguro u otra garantía financiera en la cuantía establecida en el párrafo 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable.
- 14 No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, todo Estado Parte podrá comunicar al Secretario General que, a efectos de lo dispuesto en el párrafo 13, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o a presentar el certificado prescrito en el párrafo 2 del presente artículo cuando entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado haya comunicado al Secretario General que mantiene un registro en formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Partes y que atestigua la existencia del certificado y permite a los Estados Partes cumplir las obligaciones que les impone el párrafo 13.
- 15 Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero éste habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta con arreglo a la cuantía establecida en el párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 2.

## **ARTÍCULO 6**

**El artículo 7 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

### **Artículo 7**

#### **Límite de responsabilidad respecto de muertes y lesiones**

- 1 La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero en virtud del artículo 3 no excederá en ningún caso de 400 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto. Si, conforme a la ley del tribunal que entienda en el asunto, se adjudica una indemnización en forma de renta, el importe del capital constitutivo de la renta no excederá de dicho límite.
- 2 Los Estados Partes pueden fijar el límite de responsabilidad prescrito en el párrafo 1 mediante disposiciones específicas de su legislación nacional, siempre que el límite nacional de responsabilidad, de haberlo, no sea inferior al prescrito en el párrafo 1. Los Estados Partes que utilicen la opción prevista en este párrafo informarán al Secretario General de los límites de responsabilidad adoptados o del hecho de que no los haya.

## **ARTÍCULO 7**

**El artículo 8 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

### **Artículo 8**

#### **Límite de responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos**

- 1 La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 2 250 unidades de cuenta por pasajero y transporte.
- 2 La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 12 700 unidades de cuenta por vehículo y transporte.
- 3 La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo no excederá en ningún caso de 3 375 unidades de cuenta por pasajero y transporte.
- 4 El transportista y el pasajero podrán acordar que la responsabilidad del transportista esté sujeta a una franquicia deducible no superior a 330 unidades de cuenta en caso de daños sufridos por un vehículo, y no superior a 149 unidades de cuenta por pasajero en caso de pérdida o daños sufridos por otros artículos de equipaje. Esta suma será deducida del importe a que asciendan la pérdida o daños sufridos.

## ARTÍCULO 8

**El artículo 9 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

### Artículo 9

#### Unidad de cuenta y conversión

- 1 La unidad de cuenta a que se hace referencia en el presente Convenio es el Derecho Especial de Giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4*bis*, el párrafo 1 del artículo 7, y el artículo 8, se convertirán en moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que entienda en el asunto, utilizando como base el valor que tenga dicha moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha del fallo o en la fecha que hayan convenido las partes. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones en la fecha de que se trate. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.
- 2 No obstante, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrá, cuando se produzca la ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o la adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que la unidad de cuenta a que se hace referencia en el párrafo 1 será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente párrafo corresponde a 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.
- 3 El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 2 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional de los Estados Partes las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4*bis*, el párrafo 1 del artículo 7, y el artículo 8, dándoles el mismo valor real que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del párrafo 1. Los Estados comunicarán al Secretario General el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 o el resultado de la conversión que se indica en el párrafo 2, según sea el caso, al depositar el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o de adhesión a éste, y cuando se produzca un cambio en cualquiera de aquéllos.

## ARTÍCULO 9

**El párrafo 3 del artículo 16 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

- 3 Para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los plazos de prescripción regirá la ley del tribunal que entienda en el asunto, pero en ningún caso se podrá entablar una acción en virtud del presente Convenio una vez expirado uno de los siguientes plazos:
  - a) un plazo de cinco años contados a partir del día de desembarco del pasajero o del día en que debería haberse efectuado el desembarco, si esta fecha fuera posterior; o, si el plazo siguiente expira antes,
  - b) un plazo de tres años contados a partir del momento en que el demandante tuvo o es razonable suponer que tuviera conocimiento de la lesión, pérdida o daños causados por el suceso.

## ARTÍCULO 10

**El artículo 17 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

### Artículo 17

#### Jurisdicción competente

- 1 Las acciones que puedan incoarse en virtud de los artículos 3 y 4 del presente Convenio serán entabladas, a elección del demandante, ante uno de los tribunales citados a continuación, a condición de que el tribunal se encuentre en un Estado Parte en el presente Convenio y sujeto a la legislación interna del Estado Parte mediante la que se regule la jurisdicción debida en los Estados con posibles jurisdicciones múltiples:
  - a) el tribunal del Estado de residencia habitual o del establecimiento principal del demandado; o
  - b) el tribunal del Estado de partida o del de destino señalados en el contrato de transporte; o
  - c) el tribunal del Estado en que se encuentren el domicilio o la residencia habitual del demandante si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción; o
  - d) el tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción.

- 2 Las acciones que puedan incoarse en virtud del artículo 4bis del presente Convenio serán entabladas, a elección del demandante, ante uno de los tribunales competentes para entender en acciones interpuestas contra el transportista o el transportista ejecutor, según lo dispuesto en el párrafo 1.
- 3 Después de ocurrido el suceso causante del daño, las partes podrán acordar que el litigio sea sometido a la jurisdicción de cualquier tribunal o a arbitraje.

## **ARTÍCULO 11**

**Se agrega el texto siguiente como artículo 17bis del Convenio:**

### **Artículo 17bis**

#### **Reconocimiento y ejecución**

- 1 Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el artículo 17, que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen y en el cual ya no esté sometido a procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier Estado Parte, salvo que:
  - a) se haya obtenido fraudulentamente; o
  - b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.
- 2 Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 serán de cumplimiento obligatorio en cada Estado Parte tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en ese Estado. Esas formalidades no permitirán que se revise el fondo del litigio.
- 3 Un Estado Parte en el presente Protocolo podrá aplicar otras reglas para el reconocimiento y ejecución de fallos, siempre que su efecto sea asegurar que los fallos se reconocen y ejecutan al menos en la misma medida en que se haría de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2.

## **ARTÍCULO 12**

**El artículo 18 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

### **Artículo 18**

#### **Nulidad de estipulaciones contractuales**

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 8, se tendrá por nula y sin efecto toda estipulación contractual que, convenida antes de ocurrir el hecho causante de la muerte o lesión de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje del pasajero, tenga por objeto eximir a cualquier persona responsable en virtud del presente Convenio de su responsabilidad con respecto al pasajero o establecer un límite de responsabilidad inferior al fijado por el presente Convenio, y cualquier estipulación cuyo

objeto sea desplazar la carga de la prueba que recaerá en el transportista o en el transportista ejecutor, o limitar la posibilidad de elección mencionada en los párrafos 1 ó 2 del artículo 17, si bien la nulidad de tales estipulaciones no dejará sin efecto el propio contrato de transporte, que seguirá sujeto a las disposiciones del presente Convenio.

### **ARTÍCULO 13**

**El artículo 20 del Convenio se sustituye por el texto siguiente:**

#### **Artículo 20**

#### **Daños de carácter nuclear**

Los daños ocasionados por un suceso de carácter nuclear no originarán responsabilidad alguna en virtud del presente Convenio:

- a) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños de conformidad con el Convenio de París de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, o con la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o con cualquier enmienda o protocolo al respecto que estén en vigor; o
- b) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños en virtud de una ley nacional que rija la responsabilidad derivada de ellos, siempre y cuando esa ley sea en todos los aspectos tan favorable para las personas que puedan sufrirlos como el Convenio de París o la Convención de Viena, o cualquier enmienda o protocolo al respecto que estén en vigor.

### **ARTÍCULO 14**

#### **Modelo de certificado**

- 1 El modelo de certificado que figura en el anexo del presente Protocolo se incorporará como un anexo del Convenio.
- 2 Se agrega el texto siguiente como artículo *1bis* del Convenio:

"Artículo *1bis*

*Anexo*

El anexo del presente Convenio será parte integrante del Convenio."

## **ARTÍCULO 15**

### **Interpretación y aplicación**

- 1 Las Partes en el presente Protocolo leerán e interpretarán el Convenio y el presente Protocolo como constitutivos de un instrumento único.
- 2 El Convenio revisado por el presente Protocolo se aplicará solamente a las reclamaciones debidas a sucesos que tengan lugar después de la entrada en vigor para cada Estado del presente Protocolo.
- 3 Los artículos 1 a 22 del Convenio revisado por el presente Protocolo junto con los artículos 17 a 25 y el anexo del presente Protocolo constituirán lo que se designará el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

## **ARTÍCULO 16**

Se agrega el texto siguiente como artículo *22bis* del Convenio:

### **Artículo 22bis**

#### **Cláusulas finales del Convenio**

Los artículos 17 a 25 del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, constituirán las cláusulas finales del presente Convenio. Las referencias que en el presente Convenio se hagan a los Estados Partes se entenderán como referencias a los Estados Partes en dicho Protocolo.

## **CLÁUSULAS FINALES**

### **ARTÍCULO 17**

#### **Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

- 1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de mayo de 2003 hasta el 30 de abril de 2004, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.
- 2 Todo Estado podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:
  - a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
  - b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - c) adhesión.

- 3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante el depósito del pertinente instrumento ante el Secretario General.
- 4 Cuando se deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de haber entrado en vigor una enmienda al presente Protocolo que sea aplicable a todos los Estados Partes existentes, o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados Partes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al presente Protocolo modificado por esa enmienda.
- 5 Un Estado no podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo a menos que denuncie los siguientes instrumentos, si es Parte en ellos:
  - a) el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974;
  - b) el Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976; y
  - c) el Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Londres el 29 de marzo de 1990,con efecto a partir del momento en que el presente Protocolo entre en vigor para ese Estado de conformidad con el artículo 20.

## **ARTÍCULO 18**

### **Estados con más de un régimen jurídico**

- 1 Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales a las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Protocolo podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Protocolo será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.
- 2 Esta declaración se comunicará al Secretario General y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el presente Protocolo.
- 3 En relación con un Estado Parte que haya hecho tal declaración:
  - a) las referencias al Estado de matrícula del buque y, por lo que respecta al certificado de seguro obligatorio, al Estado que lo expide o lo refrenda, se entenderán como referencias a la unidad territorial en que está matriculado el buque y que expide o refrenda el certificado, respectivamente;
  - b) las referencias a las disposiciones de la legislación nacional, a los límites nacionales de la responsabilidad y a la moneda nacional se entenderán, respectivamente, como referencias a las disposiciones de la legislación, a los límites de la responsabilidad y a la moneda de la unidad territorial de que se trate; y



- c) las referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en los Estados Partes se entenderán, respectivamente, como referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en la unidad territorial de que se trate.

## ARTÍCULO 19

### **Organizaciones regionales de integración económica**

- 1 Una organización regional de integración económica, constituida por Estados soberanos que le han transferido su competencia en ciertos asuntos regidos por el presente Protocolo, podrá firmar, ratificar, aceptar y aprobar el presente Protocolo o adherirse a él. Una organización regional de integración económica que sea Parte en el presente Protocolo tendrá los mismos derechos y obligaciones que un Estado Parte en la medida en que tenga competencia en asuntos regidos por el presente Protocolo.
- 2 Cuando una organización regional de integración económica ejerza su derecho de voto en asuntos de su competencia, tendrá un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Partes en el presente Protocolo y que le hayan transferido su competencia en el asunto de que se trate. Una organización regional de integración económica no ejercerá su derecho de voto si sus Estados miembros ejercen el suyo propio y viceversa.
- 3 Cuando el número de Estados Partes sea decisivo para dar efecto a lo dispuesto en el presente Protocolo, incluidos los artículos 20 y 23 del presente Protocolo pero sin limitarse a ellos, la organización regional de integración económica no contará como Estado Parte además de sus Estados miembros que sean Estados Partes.
- 4 En el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la organización regional de integración económica hará una declaración al Secretario General especificando los asuntos regidos por el presente Protocolo respecto de los cuales sus Estados miembros que sean signatarios del presente Protocolo o Partes en él le hayan transferido su competencia, así como cualquier otra restricción relativa al alcance de dicha competencia. La organización regional de integración económica comunicará sin demora al Secretario General cualquier cambio en la distribución de competencias, incluidas las nuevas transferencias de competencia, especificada en la declaración efectuada según lo establecido en este párrafo. El Secretario General informará sobre cualesquiera de dichas declaraciones de conformidad con lo estipulado en el artículo 24 del presente Protocolo.
- 5 Se supondrá que los Estados Partes que sean Estados miembros de una organización regional de integración económica que sea Parte en el presente Protocolo tendrán competencia en todos los asuntos regidos por el presente Protocolo respecto de los cuales las transferencias de competencia a dicha organización no se hayan declarado o comunicado específicamente en virtud de lo dispuesto en el párrafo 4.

## **ARTÍCULO 20**

### **Entrada en vigor**

- 1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que 10 Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General.
- 2 Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo, o se adhiera a él, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha en que tal Estado deposite el instrumento pertinente, pero no antes de que el presente Protocolo haya entrado en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.

## **ARTÍCULO 21**

### **Denuncia**

- 1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento posterior a la fecha de entrada en vigor para dicho Estado.
- 2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento a tal efecto ante el Secretario General.
- 3 La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que se haya depositado ante el Secretario General el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se especifique en dicho instrumento.
- 4 Entre los Estados Partes en el presente Protocolo, la denuncia del Convenio por cualquiera de ellos de conformidad con el artículo 25 de éste, no se interpretará en modo alguno como denuncia del Convenio revisado por el presente Protocolo.

## **ARTÍCULO 22**

### **Revisión y enmienda**

- 1 La Organización podrá convocar una conferencia para revisar o enmendar el presente Protocolo.
- 2 La Organización convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente Protocolo con objeto de revisar o enmendar el presente Protocolo, a petición de no menos de un tercio de los Estados Partes.

## ARTÍCULO 23

### Enmienda de los límites

- 1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 22, el procedimiento especial establecido en el presente artículo se aplicará únicamente a los efectos de enmendar los límites que figuran en el párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4 *bis*, el párrafo 1 del artículo 7 y el artículo 8 del Convenio revisado por el presente Protocolo.
- 2 A petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes en el presente Protocolo, el Secretario General distribuirá a todos los Miembros de la Organización y a todos los Estados Partes toda propuesta destinada a enmendar los límites, incluidas las franquicias deducibles, establecidos en el párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4 *bis*, el párrafo 1 del artículo 7 y el artículo 8 del Convenio revisado por el presente Protocolo.
- 3 Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse será sometida a la consideración del Comité Jurídico de la Organización (en adelante "el Comité Jurídico") al menos seis meses después de la fecha de su distribución.
- 4 Todos los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité Jurídico cuyo objeto sea examinar y adoptar enmiendas.
- 5 Las enmiendas se adoptarán por mayoría de dos tercios de los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité Jurídico ampliado tal como se dispone en el párrafo 4, a condición de que al menos la mitad de los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo, estén presentes en el momento de la votación.
- 6 En su decisión relativa a una propuesta destinada a enmendar los límites, el Comité Jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, la fluctuación registrada en el valor de la moneda y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro.
- 7
  - a) Ninguna enmienda relativa a los límites que se proponga en virtud del presente artículo se podrá examinar antes de transcurridos cinco años contados a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años contados a partir de la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior introducida en virtud del presente artículo.
  - b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio revisado por el presente Protocolo, incrementado en un seis por ciento anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma.
  - c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio revisado por el presente Protocolo multiplicado por tres.

- 8 La Organización notificará a todos los Estados Partes toda enmienda adoptada de conformidad con el párrafo 5. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un periodo de dieciocho meses contados a partir de la fecha de notificación, a menos que en ese periodo no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la adopción de la enmienda hayan comunicado al Secretario General que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso la enmienda se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.
- 9 Una enmienda que se considere aceptada de conformidad con el párrafo 8 entrará en vigor dieciocho meses después de su aceptación.
- 10 Todos los Estados Partes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 21 al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.
- 11 Cuando una enmienda haya sido adoptada pero el periodo de dieciocho meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Parte durante ese periodo estará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Parte después de ese periodo estará obligado por toda enmienda que haya sido aceptada de conformidad con el párrafo 8. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, el Estado pasará a estar obligado por una enmienda cuando ésta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que ocurra esto último es posterior.

## **ARTÍCULO 24**

### **Depositario**

- 1 El presente Protocolo y toda enmienda adoptada en virtud del artículo 23 serán depositados ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
  - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo de:
    - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
    - ii) toda declaración y comunicación en virtud de los párrafos 2 y 3 del artículo 9, del párrafo 1 del artículo 18 y del párrafo 4 del artículo 19 del Convenio revisado por el presente Protocolo;
    - iii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

- iv) toda propuesta destinada a enmendar los límites que se haya presentado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 23 del presente Protocolo;
  - v) toda enmienda que haya sido adoptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 23 del presente Protocolo;
  - vi) toda enmienda que se considere aceptada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 23 del presente Protocolo, así como de la fecha en que tal enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 9 y 10 de dicho artículo;
  - vii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surtirá efecto; y
  - viii) toda comunicación exigida por cualquier artículo del presente Protocolo;
- b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo.
- 3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## ARTÍCULO 25

### Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico.

HECHO EN LONDRES el día uno de noviembre de dos mil dos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos al efecto, firman el presente Protocolo.

\*\*\*

## ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA  
CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O  
LESIONES DE LOS PASAJEROS**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte  
de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del establecimiento principal del transportista que efectúa de hecho el transporte

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 4bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002

Tipo de garantía .....

Duración de la garantía .....

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre .....

Dirección .....

Este certificado es válido hasta .....

Expedido o refrendado por el Gobierno de .....

(Nombre completo del Estado)

O

La siguiente fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 4bis:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de .....  
(nombre completo del Estado) por ..... (nombre de la institución u organización)

En ..... a .....

(Lugar)

(Fecha)

.....  
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

**Notas explicativas:**

- 1 Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe "Duración de la garantía", indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
- 5 En el epígrafe "Dirección" del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores), deberá indicarse el establecimiento principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el establecimiento en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.

*ACCEPTANCE (WITH RESERVATION)\****Finland**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 5 June 2017*

*Date of effect: 5 September 2017*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

*Reservation:*

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

*ACCESSION (WITH RESERVATION)\****France**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 19 September 2016*

*Date of effect: 19 December 2016*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

*Reservation:*

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

*ACCEPTATION (AVEC RÉSERVE)***Finlande**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 5 juin 2017*

*Date de prise d'effet : 5 septembre 2017*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

*Réserve :*

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

*ADHÉSION (AVEC RÉSERVE)***France**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 19 septembre 2016*

*Date de prise d'effet : 19 décembre 2016*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

*Réserve :*

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*



## ACCESSION (WITH RESERVATION)\*

**Ireland**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 7 August 2014*

*Date of effect: 7 November 2014*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

**Reservation:**

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

## ACCESSION (WITH RESERVATION)\*

**Lithuania**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 10 March 2015*

*Date of effect: 10 June 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

**Reservation:**

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

## ADHÉSION (AVEC RÉSERVE)

**Irlande**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 7 août 2014*

*Date de prise d'effet : 7 novembre 2014*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**Réserve :**

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

## ADHÉSION (AVEC RÉSERVE)

**Lituanie**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 10 mars 2015*

*Date de prise d'effet : 10 juin 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**Réserve :**

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

*ACCESSION (WITH RESERVATION)\****Marshall Islands**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 27 October 2014*

*Date of effect: 27 January 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

*ADHÉSION (AVEC RÉSERVE)***Îles Marshall**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 27 octobre 2014*

*Date de prise d'effet : 27 janvier 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

*Reservation:*

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

*Réserve :*

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

*ACCESSION\****Montenegro**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 9 September 2015*

*Date of effect: 9 December 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

*ADHÉSION***Monténégro**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 9 septembre 2015*

*Date de prise d'effet : 9 décembre 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

## ACCESSION (WITH RESERVATION)\*

**Portugal**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 1 September 2015*

*Date of effect: 1 December 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

## ADHÉSION (AVEC RÉSERVE)

**Portugal**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 1<sup>er</sup> septembre 2015*

*Date de prise d'effet : 1<sup>er</sup> décembre 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**Reservation:**

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

**Réserve :**

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

## ACCESSION\*

**Romania**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 21 October 2014*

*Date of effect: 21 January 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

## ADHÉSION

**Roumanie**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 21 octobre 2014*

*Date de prise d'effet : 21 janvier 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**ACCESSION (WITH RESERVATION)\*****Slovenia**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 9 January 2017*

*Date of effect: 9 April 2017*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

**Reservation:**

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

**RATIFICATION (WITH RESERVATION AND DECLARATION)\*****Spain**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 11 June 2015*

*Date of effect: 11 September 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

**Reservation and declaration:**

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

**ADHÉSION (AVEC RÉSERVE)****Slovénie**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 9 janvier 2017*

*Date de prise d'effet : 9 avril 2017*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**Réserve :**

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

**RATIFICATION (AVEC RÉSERVE ET DÉCLARATION)****Espagne**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 11 juin 2015*

*Date de prise d'effet : 11 septembre 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**Réserve et déclaration :**

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

**RATIFICATION (WITH RESERVATION)\*****Sweden**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 2 June 2015*

*Date of effect: 2 September 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

**RATIFICATION (AVEC RÉSERVE)****Suède**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 2 juin 2015*

*Date de prise d'effet : 2 septembre 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

**Reservation:**

*Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended, and the publication practice of the Secretariat.*

**Réserve :**

*Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé, et à la pratique du Secrétariat en matière de publication.*

**TERRITORIAL EXTENSION\*****United Kingdom (in respect of: Gibraltar)**

*Notification deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 8 May 2014*

*Date of effect: 8 May 2014*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.*

**EXTENSION TERRITORIALE****Royaume-Uni (à l'égard de : Gibraltar)**

*Dépôt de la notification auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 8 mai 2014*

*Date de prise d'effet : 8 mai 2014*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

*\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.*

ACCESSION (WITH DECLARATION AND RESERVATION)\*      ADHÉSION (AVEC DÉCLARATION ET RÉSERVE)\*

**Slovakia**

*Deposit of instrument with the Secretary-General of the International Maritime Organization: 13 April 2015*

*Date of effect: 13 July 2015*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Maritime Organization, 24 December 2018*

\*No UNTS volume number has yet been determined for this record.

**Slovaquie**

*Dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale : 13 avril 2015*

*Date de prise d'effet : 13 juillet 2015*

*Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Organisation maritime internationale, 24 décembre 2018*

\*Le numéro de volume RTNU n'a pas encore été établi pour ce dossier.

*Declaration and reservation:*

\*The texts reproduced below are the action attachments as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

*Déclaration et réserve :*

\*Les textes reproduits ci-dessous sont les textes authentiques de la pièce jointe de l'action telle que soumise pour enregistrement et publication au Secrétariat. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées de manière séquentielle. Les traductions, si elles sont incluses, ne sont pas sous forme finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

"The declaration and reservation of the Slovak Republic to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 2002) are applied in accordance with declarations and reservations made by the European Union, mutatis mutandis."

[TRANSLATION – TRADUCTION]

La déclaration et la réserve de la République slovaque se rapportant au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Protocole PAL de 2002) sont appliquées mutatis mutandis conformément aux déclarations et réserves formulées par l'Union européenne.