

KONWENCJA ATEŃSKA

w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974,

sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 13 grudnia 1974 r. została sporządzona w Atenach Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 20 listopada 1986 r.

Przewodniczący Rady Państwa: w z. K. Barcikowski

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: M. Orzechowski

(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru)

KONWENCJA ATENSKA

w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974,

sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r.

Przekład

Państwa-Strony niniejszej konwencji,

uznając potrzebę określenia w drodze porozumienia niektórych zasad dotyczących przewozu morzem pasażerów i ich bagażu,

postanowiły zawrzeć w tym celu konwencję i w związku z tym uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

W niniejszej konwencji następujące wyrażenia mają znaczenie określone niżej:

- 1a) „przewoźnik” — oznacza osobę, która zawarła umowę przewozu lub w której imieniu została zawarta taka umowa, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią, czy przez wykonującego przewóz;
- b) „wykonujący przewóz” — oznacza osobę inną niż przewoźnik, będącą właścicielem, czarterującym lub armatorem statku, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
- 2) „umowa przewozu” — oznacza umowę zawartą przez przewoźnika lub w jego imieniu na przewóz morzem pasażera lub pasażera i jego bagażu, w zależności od sytuacji;
- 3) „statek” — oznacza jedynie statek morski, z wyłączeniem poduszkowca;
- 4) „pasażer” — oznacza każdą osobę przewożoną statkiem:
 - a) na mocy umowy przewozu albo
 - b) która za zgodą przewoźnika towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom, objętym umową przewozu towarów nie podlegającą postanowieniom niniejszej konwencji;
- 5) „bagaż” oznacza każdą rzecz lub pojazd przewożony przez przewoźnika na mocy umowy przewozu, z wyłączeniem:
 - a) rzeczy i pojazdów przewożonych na podstawie czarteru, konosamentu lub innej umowy, przede wszystkim dotyczącej przewozu ładunku, i
 - b) żywych zwierząt;
- 6) „bagaż kabinowy” — oznacza bagaż, który pasażer ma w swojej kabinie lub który w inny sposób znajduje się w jego posiadaniu, pod jego opieką lub kontrolą; z wyłączeniem stosowania pkt 8 niniejszego artykułu i artykułu 8, bagaż kabinowy obejmuje bagaż, który pasażer ma w pojeździe lub na nim;
- 7) „utrata lub uszkodzenie bagażu” — obejmuje również straty pieniężne wynikające z niedostarczenia pasażerowi bagażu w rozsądnym czasie po przybyciu statku, na którym bagaż był lub powinien być przewieziony; nie obejmuje jednak opóźnień wynikających ze sporów ze stosunku pracy;
- 8) „przewóz” — obejmuje następujące okresy:
 - a) w odniesieniu do pasażera i jego bagażu kabinowego — czas, w którym pasażer i (lub) jego bagaż kabinowy znajdują się na pokładzie statku lub w trakcie załadunku albo wyładunku, oraz czas, w którym pasażer i jego bagaż kabinowy przewożone są drogą wodną z lądu na statek lub odwrotnie, jeżeli koszt takiego przewozu jest włączony do opłaty za przewóz lub jeżeli środek transportu używany do przewozu pomocniczego został przez przewoźnika postawiony do dyspozycji pasażera; jednakże w odniesieniu do pasażera przewóz nie obejmuje czasu, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym;
 - b) w odniesieniu do bagażu kabinowego — również czas, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim, na stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym, jeżeli bagaż ten został przejęty przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta i nie został przekazany pasażerowi;
 - c) w odniesieniu do innego bagażu, który nie jest bagażem kabinowym — czas od momentu przejęcia bagażu przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta na lądzie lub na pokładzie aż do momentu ponownego jego przekazania pasażerowi przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta;
- 9) „przewóz międzynarodowy” — oznacza każdy przewóz, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajdują się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie.

jeżeli zgodnie z umową przewozu lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie;

- 10) „Organizacja” — oznacza Międzyrządową Morską Organizację Doradczą.*)

Artykuł 2

Stosowanie

1. Niniejsza konwencja ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego, jeżeli:

- a) statek podnosi banderę Państwa-Strony niniejszej konwencji albo jest w nim zarejestrowany lub
- b) umowa przewozu została zawarta w Państwie-Stronie niniejszej konwencji, lub
- c) miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu, znajduje się w Państwie-Stronie niniejszej konwencji.

2. Niezależnie od ust. 1 niniejszej konwencji nie stosuje się, gdy przewóz podlega jakiegokolwiek innej międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu pasażerów lub bagażu innym środkiem transportu lub przepisom o odpowiedzialności cywilnej, wynikającym z postanowień takiej konwencji, jeśli istnieje obowiązek stosowania tych postanowień do przewozu morzem.

Artykuł 3

Odpowiedzialność przewoźnika

1. Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą w wyniku śmierci pasażera lub odniesionego przez niego uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia oraz utraty lub uszkodzenia bagażu, jeżeli wypadek, który spowodował doznaną w ten sposób szkodę, nastąpił w czasie przewozu i był wynikiem winy lub niedbalstwa przewoźnika, jego pracowników albo agentów działających w ramach ich zatrudnienia.

2. Ciężar udowodnienia, że wypadek, który spowodował utratę lub uszkodzenie bagażu, nastąpił w czasie przewozu, jak również określenie utraty lub rozmiaru szkody, spoczywa na powodzie.

3. Domniemywa się winę lub niedbalstwo przewoźnika albo jego pracowników, albo też agentów działających w ramach zatrudnienia, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej, w razie gdy śmierć lub uszkodzenie ciała, lub rozstrój zdrowia pasażera albo utrata lub uszkodzenie bagażu kabinowego nastąpiły wskutek albo w związku z rozbiciem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem lub pożarem albo wadliwością statku. W odniesieniu do utraty lub uszkodzenia innego bagażu domniemywa się taką winę lub niedbalstwo, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej, niezależnie od natury wypadku, który spowodował utratę lub szkodę. We wszystkich innych wypadkach ciężar udowodnienia winy lub niedbalstwa spoczywa na powodzie.

Artykuł 4

Wykonujący przewóz

1. Jeżeli wykonanie przewozu lub jego części zostało powierzone wykonującemu przewóz, przewoźnik jest na-

*) Obecnie Międzynarodowa Organizacja Morska.

dal odpowiedzialny za całość przewozu zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji. Ponadto wykonujący przewóz będzie podlegał postanowieniom niniejszej konwencji oraz będzie uprawniony do korzystania z postanowień tej konwencji w zakresie części przewozu wykonanej przez niego.

2. W odniesieniu do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz przewoźnik jest odpowiedzialny za działania i zaniechania wykonującego przewóz, jego pracowników i agentów działających w ramach ich zatrudnienia.

3. Każde specjalne porozumienie, na którego mocy przewoźnik podejmie zobowiązanie nie nałożone niniejszą konwencją, lub też jakiegokolwiek zrzeczenie się uprawnień wynikających z niniejszej konwencji będzie obowiązywało wykonującego przewóz, jeśli wyrazi na nie zgodę wyraźnie i na piśmie.

4. W razie gdy zarówno przewoźnik, jak i wykonujący przewóz ponoszą odpowiedzialność, ich odpowiedzialność jest solidarna.

5. Nic w niniejszym artykule nie uszczupla jakiegokolwiek praw do wzajemnych roszczeń między przewoźnikiem a wykonującym przewóz.

Artykuł 5

Kosztowność

Przewoźnik nie odpowiada za utratę lub uszkodzenie pieniędzy, papierów wartościowych, złota, wyrobów ze srebra, biżuterii, ozdób, dzieł sztuki lub innych kosztowności, z wyjątkiem sytuacji, gdy te kosztowności zostały przekazane przewoźnikowi do depozytu w celu przechowania, przy czym odpowiada on do wysokości przewidzianej w artykule 8 ust. 3, jeśli nie zostanie ustalona wyższa granica odpowiedzialności zgodnie z artykułem 10 ust. 1.

Artykuł 6

Przyczynienie się

Sąd rozpatrujący sprawę może uwolnić przewoźnika całkowicie lub częściowo od odpowiedzialności zgodnie z prawem tego sądu, jeżeli przewoźnik udowodni, że do śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera albo utraty lub uszkodzenia jego bagażu przyczyniły się lub je spowodowały wina albo niedbalstwo pasażera.

Artykuł 7

Granica odpowiedzialności za uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia

1. Odpowiedzialność przewoźnika za śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera w żadnym wypadku nie przekracza sumy 700 000 franków za przewóz. W razie gdy zgodnie z prawem sądu rozpatrującego sprawę odszkodowanie jest przyznane w formie okresowych wypłat, równoważność ogólnej sumy tych wypłat nie może przekroczyć tej granicy.

2. Niezależnie od ust. 1 w prawie wewnętrznym każdego Państwa-Strony niniejszej konwencji, w odnie-

sieniu do przewoźników będących obywatelami tego Państwa, może być ustalona wyższa granica odpowiedzialności, per capita.

Artykuł 8

Granica odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenia bagażu

1. Odpowiedzialność przewoźnika za utratę lub uszkodzenie bagażu kabinowego nie przekracza w żadnym wypadku sumy 12 500 franków na pasażera, za jeden przewóz.

2. Odpowiedzialność przewoźnika za utratę lub uszkodzenie pojazdów, łącznie z całym bagażem w nich lub na nich przewożonym, nie przekracza w żadnym wypadku sumy 50 000 franków od pojazdu, za jeden przewóz.

3. Odpowiedzialność przewoźnika za utratę lub uszkodzenie bagażu innego niż wymieniony w ust. 1 i 2 w żadnym wypadku nie przekracza sumy 18 000 franków na pasażera, za jeden przewóz.

4. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, że odpowiedzialność przewoźnika będzie podlegać obniżce nie przekraczającej sumy 1750 franków w razie uszkodzenia pojazdu i nie przekraczającej sumy 200 franków na pasażera w razie utraty lub uszkodzenia innego bagażu, które to sumy będą odliczone od należności za utratę lub uszkodzenie.

Artykuł 9

Jednostka monetarna i przeliczenie

1. Frank wymieniony w niniejszej konwencji będzie uważany za odnoszący się do jednostki zawierającej 65,5 miligrama złota próby 900.

2. Kwoty, o których mowa w artykułach 7 i 8, będą przeliczane na walutę narodową państwa, którego sąd rozpatruje sprawę, na podstawie oficjalnej wartości tej waluty, z odwołaniem się do jednostki określonej w ust. 1, w dniu wydania wyroku lub w innej dacie uzgodnionej przez Strony. Jeżeli oficjalna wartość nie jest ustalona, właściwe organy zainteresowanego państwa dla celów tej konwencji ustalą, co będzie uważane za taką wartość.

Artykuł 10

Dodatkowe postanowienia dotyczące granicy odpowiedzialności

1. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, wyraźnie i w formie pisemnej, wyższą granicę odpowiedzialności niż przewidziana w artykułach 7 i 8.

2. Odsetki od odszkodowania i koszty sądowe nie będą wliczane do granicy odpowiedzialności przewidzianej w artykułach 7 i 8.

Artykuł 11

Środki obrony i granice przewidziane dla pracowników przewoźnika

Jeżeli przeciwko pracownikowi lub agentowi przewoźnika albo wykonującemu przewóz zostanie wytoczone

powództwo w związku ze szkodą przewidzianą w niniejszej konwencji, pracownik ten lub agent, gdy udowodni, że działał w ramach zakresu swego zatrudnienia, będzie uprawniony do skorzystania ze środków obrony i ograniczenia odpowiedzialności, do jakich jest uprawniony przewoźnik lub wykonujący przewóz na podstawie niniejszej konwencji.

Artykuł 12

Zbieg roszczeń

1. Przewidziane w artykułach 7 i 8 granice odpowiedzialności będą miały zastosowanie do zbiegu kwot podlegających zwrotowi z tytułu wszystkich roszczeń wynikających ze śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia każdego pasażera albo utraty lub uszkodzenia jego bagażu.

2. Odnośnie do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz zbieg kwot podlegających zwrotowi od przewoźnika i wykonującego przewóz oraz ich pracowników i agentów działających w ramach zakresu ich zatrudnienia nie przekracza najwyższej kwoty, która mogłaby być zasądzona od przewoźnika lub wykonującego przewóz na mocy niniejszej konwencji, ale żadna z wymienionych osób nie będzie odpowiadać powyżej kwoty stanowiącej granice ponoszonej przez nią odpowiedzialności.

3. W każdym wypadku, gdy pracownik albo agent przewoźnika lub wykonujący przewóz jest uprawniony zgodnie z artykułem 11 niniejszej konwencji do skorzystania z granic odpowiedzialności przewidzianych w artykułach 7 i 8, zbieg kwot podlegających zwrotowi od przewoźnika lub wykonującego przewóz, w zależności od sytuacji, oraz od tego pracownika lub agenta nie może przekroczyć tych granic.

Artykuł 13

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

1. Przewoźnik nie jest uprawniony do korzystania z prawa do ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej w artykułach 7 i 8 i artykule 10 ust. 1, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania przewoźnika, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

2. Pracownik lub agent przewoźnika, lub wykonujący przewóz nie jest uprawniony do korzystania z uprawnień wynikających z tych granic, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania tego pracownika albo agenta, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

Artykuł 14

Podstawa roszczeń

Żadne powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera albo utraty lub uszkodzenia bagażu nie może być wniesione przeciwko przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz inaczej niż zgodnie z niniejszą konwencją.

Artykuł 15

Zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu bagażu

1. Pasażer powinien zawiadomić w formie pisemnej przewoźnika lub jego agenta:

- a) w razie widocznego uszkodzenia bagażu:
 - i) w odniesieniu do bagażu kabinowego — przed albo w czasie opuszczenia statku przez pasażera;
 - ii) w odniesieniu do każdego innego bagażu — przed albo w czasie przekazywania go pasażerowi;
- b) w razie uszkodzenia bagażu, które nie jest widoczne, lub utraty bagażu — w ciągu piętnastu dni od dnia opuszczenia statku lub otrzymania bagażu albo od dnia, w którym takie przekazanie bagażu przez przewoźnika powinno było nastąpić.

2. W razie gdy pasażer nie zastosuje się do przepisów niniejszego artykułu, domniemywa się, że otrzymał swój bagaż nie uszkodzony, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej.

3. Zawiadomienie w formie pisemnej nie jest konieczne, gdy stan bagażu w czasie jego przyjmowania był przedmiotem wspólnych oględzin lub inspekcji.

Artykuł 16

Przedawnienie roszczeń

1. Każde powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera albo utraty lub uszkodzenia bagażu przedawnia się z upływem dwóch lat.

2. Termin przedawnienia jest liczony w następujący sposób:

- a) w razie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia — od dnia opuszczenia statku przez pasażera;
- b) w razie śmierci, która nastąpiła w czasie przewozu — od dnia, w którym pasażer powinien opuścić statek, a w razie odniesienia w czasie przewozu obrażeń ciała powodujących śmierć pasażera po opuszczeniu statku — od dnia śmierci, z tym że okres ten nie może przekroczyć trzech lat od daty opuszczenia statku;
- c) w razie utraty lub uszkodzenia bagażu — od dnia opuszczenia statku lub od dnia, w którym powinno było ono nastąpić, w zależności od tego, który z nich jest późniejszy.

3. Prawo sądu rozpatrującego sprawę będzie decydować o podstawie zawieszania i przerwania biegu przedawnienia, ale w żadnym wypadku sprawa nie może być wniesiona zgodnie z niniejszą konwencją po upływie trzech lat od dnia opuszczenia statku przez pasażera lub od dnia, w którym to opuszczenie powinno było nastąpić, w zależności od tego, który z nich jest późniejszy.

4. Niezależnie od ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu termin przedawnienia może być przedłużony w drodze oświadczenia złożonego przez przewoźnika lub przez porozumienie stron, po powstaniu przyczyny powodującej możliwość powództwa. Oświadczenie lub porozumienie powinno mieć formę pisemną.

Artykuł 17

Właściwość sądów

1. Powództwo zgodnie z niniejszą konwencją powinno w zależności od wyboru powoda być wniesione do jednego z niżej wymienionych sądów, pod warunkiem że sąd ten ma swą siedzibę w Państwie-Stronie niniejszej konwencji:

- a) sądu miejsca stałego pobytu lub głównej siedziby pozwanego albo
- b) sądu miejsca wyjazdu lub miejsca przeznaczenia zgodnie z umową przewozu, albo
- c) sądu w państwie zamieszkania lub stałego pobytu powoda, jeżeli pozwany ma w tym państwie przedsiębiorstwo i podlega jurysdykcji tego państwa, albo
- d) sądu Państwa, w którym zawarta została umowa przewozu, jeżeli pozwany ma w tym państwie przedsiębiorstwo i podlega jurysdykcji tego państwa.

2. Po powstaniu wypadku, który spowodował szkodę, strony mogą uzgodnić, że roszczenie o odszkodowanie zostanie wniesione do dowolnego sądu lub będzie podane arbitrażowi.

Artykuł 18

Nieważność postanowień umownych

Żadne z postanowień umowy zawartej przed powstaniem wypadku, który spowodował śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, stanowiące o zwolnieniu przewoźnika z odpowiedzialności wobec pasażera lub ustalające niższą granicę odpowiedzialności niż określona w niniejszej konwencji, z wyłączeniem postanowień przewidzianych w artykule 8 ust. 4, oraz każde postanowienie zmierzające do przesunięcia ciężaru przeprowadzenia dowodu, który spoczywa na przewoźniku lub w którego wyniku nastąpi ograniczenie opcji wymienionej w artykule 17 ust. 1, nie ma mocy prawnej, ale nieważność tego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega przepisom niniejszej konwencji.

Artykuł 19

Inne konwencje dotyczące ograniczenia odpowiedzialności

Niniejsza konwencja nie narusza praw i obowiązków przewoźnika wykonującego przewóz, ich pracowników lub agentów, przewidzianych w międzynarodowych konwencjach dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Artykuł 20

Szkody atomowe

Niniejsza konwencja nie przewiduje odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku wypadku atomowego:

- a) jeżeli kierujący urządzeniem atomowym ponosi odpowiedzialność za takie szkody na mocy Konwencji paryskiej z dnia 29 lipca 1960 r. w sprawie odpo-

wiedzialności trzeciej strony w dziedzinie energii atomowej, z poprawkami zawartymi w protokole dodatkowym z dnia 28 stycznia 1964 r., albo Konwencji wiedeńskiej z dnia 21 maja 1963 r. w sprawie odpowiedzialności cywilnej za szkody atomowe, lub

- b) jeżeli kierujący urządzeniem atomowym ponosi odpowiedzialność za taką szkodę na podstawie prawa krajowego w sprawie odpowiedzialności za takie szkody, z zastrzeżeniem że prawo to jest pod wszystkimi względami tak samo korzystne dla osób, które mogą ponieść szkody, jak Konwencja paryska lub wiedeńska.

Artykuł 21

Przewóz handlowy przez instytucje rządowe

Niniejsza konwencja ma zastosowanie do przewozu handlowego podejmowanego przez państwa lub instytucje rządowe na podstawie umów przewozu w rozumieniu artykułu 1.

Artykuł 22

Oświadczenie o niestosowaniu

1. Każda Strona może w chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej konwencji oświadczyć na piśmie, że nie będzie stosowała niniejszej konwencji, w razie gdy pasażer i przewoźnik podlegają tej Stronie lub mają jej obywatelstwo.

2. Oświadczenie złożone na podstawie ust. 1 może być w każdej chwili wycofane w drodze pisemnego powiadomienia Sekretarza Generalnego Organizacji.

Artykuł 23

Podpisanie, ratyfikacja i przystąpienie

1. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisania w siedzibie Organizacji do dnia 31 grudnia 1975 r., a po tym terminie pozostanie otwarta do przystąpienia.

2. Państwa mogą stać się Stronami niniejszej konwencji przez:

- podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia;
- podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie, albo
- przystąpienie.

3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpi przez złożenie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji odpowiedniego dokumentu.

Artykuł 24

Wejście w życie

1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia od daty, w której 10 państw podpisało ją bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia

albo też złożyło odpowiednie dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

2. W stosunku do każdego państwa, które następnie podpisze niniejszą konwencję bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo złoży dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, konwencja wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia od daty takiego podpisania lub złożenia dokumentów.

Artykuł 25

Wypowiedzenie

1. Niniejsza konwencja może być wypowiedziana przez Stronę w każdym czasie po dniu, w którym weszła ona w życie dla tej Strony.

2. Wypowiedzenie następuje w drodze złożenia odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji, który poinformuje wszystkie pozostałe Strony o otrzymaniu dokumentu wypowiedzenia oraz o dacie jego złożenia.

3. Wypowiedzenie staje się skuteczne po upływie jednego roku od daty złożenia dokumentu wypowiedzenia albo po dłuższym okresie, jaki może być określony w tym dokumencie.

Artykuł 26

Rewizja i poprawki

1. Organizacja może zwołać konferencję w celu rewizji lub wprowadzenia poprawek do niniejszej konwencji.

2. Organizacja zwoła konferencję Stron niniejszej konwencji w celu jej rewizji lub wprowadzenia do niej poprawek na żądanie nie mniej niż jednej trzeciej Stron.

3. Każde państwo stające się Stroną konwencji po wejściu w życie poprawki przyjętej przez konferencję zwołaną zgodnie z tym artykułem będzie związane konwencją wraz z dokonaną poprawką.

Artykuł 27

Depozytariusz

1. Niniejsza konwencja zostanie złożona Sekretarzowi Generalnemu Organizacji.

2. Sekretarz Generalny Organizacji:

- poinformuje wszystkie państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły:
 - o każdym nowym podpisaniu i każdym złożeniu dokumentu, łącznie z datami;
 - o dacie wejścia w życie niniejszej konwencji;
 - o każdym wypowiedzeniu niniejszej konwencji i dacie wejścia w życie tego wypowiedzenia;
- przekaze uwierzytelnione odpisy niniejszej konwencji wszystkim państwom, które ją podpisały, i wszystkim państwom, które do niej przystąpiły.

3. Po wejściu w życie niniejszej konwencji jej uwierzytelniony odpis zostanie przekazany przez Sekretarza

Generalnego Organizacji Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych w celu rejestracji i opublikowania zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne. Sekretarz Generalny Organizacji sporządzi oficjalne tłumaczenia na języki rosyjski i hiszpański, które zostaną złożone wraz z podpisanym oryginałem.

Artykuł 28

Języki

Niniejszą konwencję sporządzono w jednym oryginalnym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim,

Na dowód powyższego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli swoje podpisy pod niniejszą konwencją.

Sporządzono w Atenach dnia trzynastego grudnia tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego czwartego roku.

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

The States Parties to this Convention,

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

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

ARTICLE 1

Definitions

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

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;
7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;
8. "carriage" covers the following periods:
- (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;
 - (b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;
 - (c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;
9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;
10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

ARTICLE 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:
- (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
 - (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
 - (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3

Liability of the carrier

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

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

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

ARTICLE 4

Performing carrier

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Valuables

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

ARTICLE 6

Contributory fault

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

ARTICLE 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

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

ARTICLE 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

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

ARTICLE 9

Monetary unit and conversion

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.
2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

ARTICLE 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.
2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

ARTICLE 11

Defences and limits for carriers' servants

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

ARTICLE 12*Aggregation of claims*

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

ARTICLE 13*Loss of right to limit liability*

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

ARTICLE 14*Basis for claims*

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

ARTICLE 15*Notice of loss or damage to luggage*

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:
 - (a) in the case of apparent damage to luggage:
 - (i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
 - (ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery
 - (b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.
3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

ARTICLE 16

Time-bar for actions

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

ARTICLE 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:
 - (a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
 - (c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
 - (d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 18*Invalidity of contractual provisions*

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

ARTICLE 19*Other conventions on limitation of liability*

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

ARTICLE 20*Nuclear damage*

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

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

ARTICLE 21*Commercial carriage by public authorities*

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

ARTICLE 22*Declaration of non-application*

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

ARTICLE 23*Signature, ratification and accession*

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

2. States may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 24

Entry into force

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

ARTICLE 25

Denunciation

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

ARTICLE 26

Revision and amendment

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

ARTICLE 27

Depositary

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

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

ARTICLE 28

Languages

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

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

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