

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

**DECYZJA RADY**

**z dnia 12 grudnia 2011 r.**

**dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r.  
w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11**

(2012/22/UE)

(Dz.U. L 8 z 12.1.2012, s. 1)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b> Rozporządzenie Rady (UE) nr 517/2013 z dnia 13 maja 2013 r.	L 158	1	10.6.2013

**DECYZJA RADY****z dnia 12 grudnia 2011 r.****dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r.  
do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem  
pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11**

(2012/22/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności: jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 6 lit. a) i art. 218 ust. 8 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Protokół z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (zwany dalej „protokołem ateńskim”) stanowi istotną poprawę przepisów regulujących odpowiedzialność przewoźników i kwestie odszkodowania dla pasażerów przewożonych drogą morską. W szczególności ustanawia on odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie ryzyka, przewiduje obowiązkowe ubezpieczenie z prawem do bezpośrednich roszczeń wobec ubezpieczyciela do wysokości określonych ograniczeń oraz zasady jurysdykcji i uznawania oraz wykonywania orzeczeń sądowych. Protokół ateński jest zatem zgodny z celem Unii w zakresie poprawy systemu prawnego dotyczącego odpowiedzialności przewoźników.
- (2) Protokół ateński zmienia Konwencję ateńską z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (zwaną dalej „konwencją ateńską”) oraz stanowi w art. 15, że strony protokołu ateńskiego odczytują i interpretują te dwa dokumenty jako jednolity dokument.
- (3) Większość postanowień protokołu ateńskiego została włączona do prawa unijnego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków <sup>(1)</sup>. Dlatego też Unia wykonywała kompetencje w sprawach regulowanych przez to rozporządzenie. Państwa członkowskie zachowują jednak kompetencje dotyczące szeregu postanowień protokołu ateńskiego, takich jak klauzula opt-out, zgodnie z którą mają one możliwość ustalenia ograniczeń odpowiedzialności wyższych niż te przewidziane protokołem ateńskim. Te kwestie pozostające w kompetencji państw członkowskich są w protokole ateńskim współzależne z kwestiami wchodzącymi w zakres wyłącznych kompetencji Unii. W związku z tym w kwestiach należących do ich kompetencji objętych protokołem ateńskim, państwa członkowskie powinny działać w sposób skoordynowany, uwzględniając obowiązki lojalnej współpracy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 24.

**▼ B**

- (4) Protokół ateński jest otwarty do ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niego przez państwa oraz przez regionalne organizacje integracji gospodarczej, powołane przez suwerenne państwa, które przekazały tym organizacjom kompetencje w pewnych sprawach regulowanych protokołem ateńskim.
- (5) Zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 protokołu ateńskiego regionalne organizacje integracji gospodarczej mogą zawrzeć protokół ateński.
- (6) Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej przyjął w październiku 2006 r. zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej (zwane dalej „wytycznymi IMO”), by odnieść się do pewnych kwestii wchodzących w zakres konwencji ateńskiej, takich jak odszkodowania za szkody związane z aktami terrorystycznymi.
- (7) Rozporządzenie (WE) nr 392/2009 odtwarza w swoich załącznikach odpowiednie postanowienia skonsolidowanej wersji konwencji ateńskiej, zmienionej protokołem ateńskim i wytycznymi IMO.
- (8) Na mocy art. 19 protokołu ateńskiego regionalna organizacja integracji gospodarczej musi podać w momencie podpisywania, ratyfikacji, przyjmowania, zatwierdzania lub przystępowania do protokołu zakres swoich kompetencji w odniesieniu do kwestii regulowanych protokołem ateńskim.
- (9) W związku z tym Unia powinna przystąpić do protokołu ateńskiego i dokonać zastrzeżenia, o którym mowa w wytycznych IMO. Dokonania takiego zastrzeżenia nie należy interpretować jako zmiany obecnego podziału kompetencji między Unią a państwami członkowskimi w odniesieniu do wydawania świadectw i kontroli przez władze państwowe.
- (10) Niektóre postanowienia protokołu ateńskiego dotyczą współpracy sądowej w sprawach cywilnych i dlatego wchodzą w zakres stosowania tytułu V trzeciej części TFUE. W odniesieniu do tych przepisów przyjmowana jest obecnie, równoległe z niniejszą decyzją, odrębna decyzja.
- (11) Państwa członkowskie, które mają ratyfikować protokół ateński lub do niego przystąpić, powinny – w miarę możliwości – uczynić to równocześnie. Dlatego też państwa członkowskie powinny wymieniać informacje na temat przebiegu procedur ratyfikacji lub przystępowania w celu przygotowania, tak dalece jak to możliwe, równoczesnego złożenia swoich dokumentów ratyfikacyjnych lub dokumentów przystąpienia. Ratyfikując protokół ateński lub do niego przystępując, państwa członkowskie powinny dokonać zastrzeżenia, o którym mowa w wytycznych IMO,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Europejskiej przystąpienie Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (zwanego dalej „protokołem ateńskim”) w odniesieniu do kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Unii, z wyjątkiem art. 10 i 11 protokołu ateńskiego.

**▼B**

Tekst protokołu ateńskiego, z wyjątkiem jego art. 10 i 11, zamieszczono w załączniku.

*Artykuł 2*

1. Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do złożenia dokumentu przystąpienia Unii do protokołu ateńskiego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. c), art. 17 ust. 3 i art. 19 protokołu.

2. W momencie składania dokumentu przystąpienia Unia składa następującą deklarację o kompetencji:

„1. art. 19 Protokołu ateńskiego z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu stanowi, że podpisać go mogą regionalne organizacje integracji gospodarczej tworzone przez suwerenne państwa, które przekazały tym organizacjom kompetencje w zakresie określonych kwestii będących przedmiotem niniejszego protokołu, pod warunkiem złożenia deklaracji, o której mowa w tym artykule. Unia podjęła decyzję o przystąpieniu do protokołu ateńskiego, w związku z czym składa niniejszą deklarację.

**▼MI**

2. Do Unii Europejskiej należą obecnie: Królestwo Belgii, Republika Bułgarii, Republika Czeska, Królestwo Danii, Republika Federalna Niemiec, Republika Estońska, Irlandia, Republika Grecka, Królestwo Hiszpanii, Republika Francuska, Republika Chorwacji, Republika Włoska, Republika Cypryjska, Republika Łotewska, Republika Litewska, Wielkie Księstwo Luksemburga, Węgry, Malta, Królestwo Niderlandów, Republika Austrii, Rzeczpospolita Polska, Republika Portugalska, Rumunia, Republika Słowenii, Republika Słowacka, Republika Finlandii, Królestwo Szwecji oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

**▼B**

3. Niniejsze oświadczenie nie dotyczy tych terytoriów państw członkowskich Unii Europejskiej, do których nie ma zastosowania Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oraz pozostałe bez uszczerbku dla wszelkich aktów i stanowisk, które mogą zostać przyjęte na mocy protokołu przez zainteresowane państwa członkowskie w imieniu i w interesie tych terytoriów.

4. Państwa członkowskie Unii Europejskiej powierzyły Unii wyłączne kompetencje w odniesieniu do środków przyjętych na podstawie art. 100 TFUE. Takie środki zostały przyjęte w odniesieniu do art. 1 i 1a, art. 2 ust. 2, art. 3–16 oraz art. 18, 20 i 21 konwencji ateńskiej, zmienionej protokołem ateńskim oraz wytycznymi IMO, w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.

**▼ B**

5. Wykonywanie kompetencji przekazanych Unii Europejskiej przez państwa członkowskie zgodnie z TFUE podlega, z natury rzeczy, ciągłym zmianom. W ramach TFUE właściwe organy mogą podejmować decyzje, które ustalają zakres kompetencji Unii Europejskiej. W związku z tym Unia Europejska zastrzega sobie prawo odpowiedniego zmieniania niniejszej deklaracji, przy czym nie będzie to stanowić warunku wykonywania posiadanych przez nią kompetencji w odniesieniu do spraw uregulowanych przez protokół ateński. Unia Europejska notyfikuje zmienioną deklarację Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej”.
3. Osoba lub osoby wyznaczone na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu dokonują zastrzeżenia, o którym mowa w wytycznych IMO, w momencie składania dokumentu przystąpienia Unii do protokołu ateńskiego.

*Artykuł 3*

Unia składa dokument przystąpienia do protokołu ateńskiego do dnia 31 grudnia 2011 r.

*Artykuł 4*

1. Państwa członkowskie podejmują – w rozsądnym terminie, i, o ile to możliwe, do 31 grudnia 2011 r. – konieczne kroki w celu złożenia dokumentów ratyfikacji protokołu ateńskiego lub przystąpienia do niego.
2. Państwa członkowskie dokonują zastrzeżenia, o którym mowa w wytycznych IMO, w momencie składania swoich dokumentów ratyfikacji protokołu ateńskiego lub przystąpienia do niego.



## ZAŁĄCZNIK

## TŁUMACZENIE

**PROTOKÓŁ Z 2002 r. DO KONWENCJI ATEŃSKIEJ Z 1974 r.  
W SPRAWIE PRZEWOZU MORZEM PASAŻERÓW I ICH  
BAGAŻU**

PAŃSTWA STRONY NINIEJSZEGO PROTOKOŁU,

MAJĄC NA UWADZE, że wskazany jest przegląd Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach w dniu 13 grudnia 1974 r., którego celem jest zapewnienie większego wymiaru odszkodowania, wprowadzenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, ustanowienie uproszczonej procedury aktualizacji limitów odpowiedzialności oraz zapewnienie obowiązkowego ubezpieczenia na korzyść pasażerów,

PRZYPOMINAJĄC, że na mocy protokołu z 1976 r. do Konwencji jednostką obliczeniową stało się specjalne prawo ciągnięcia, zastępując franka w zlocie,

ZWAŻYWSZY, że protokół z 1990 r. do Konwencji, w którym przewidziano większy wymiar odszkodowania i uproszczoną procedurę aktualizacji limitów odpowiedzialności, nie wszedł w życie,

UZGODNIŁY, co następuje:

*Artykuł 1*

Do celów niniejszego Protokołu:

1. „Konwencja” oznacza tekst Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.
2. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO).
3. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

*Artykuł 2*

Artykuł 1 ust. 1 Konwencji otrzymuje brzmienie:

1. a) »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 tę osobę, 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; oraz
- c) »przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu« oznacza wykonującego przewóz lub, jeśli to przewoźnik faktycznie wykonuje przewóz – przewoźnika.”.

*Artykuł 3*

1. Artykuł 1 ust. 10 Konwencji otrzymuje brzmienie:

„10 »Organizacja« oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO).”.

**▼B**

2. Do art. 1 ust. 11 Konwencji dodaje się następujący tekst:

„11. »Sekretarz Generalny« oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.”.

*Artykuł 4*

Artykuł 3 Konwencji otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 3*

**Odpowiedzialność przewoźnika**

1. Za straty poniesione w wyniku śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowane w wyniku incydentu żeglugowego, przewoźnik odpowiada w takim stopniu, w jakim straty te w odniesieniu do jednego pasażera w każdym osobnym przypadku nie przekraczają 250 000 jednostek obliczeniowych, chyba że przewoźnik udowodni, że incydent ten:

- a) nastąpił na skutek działań wojennych lub wrogich, wojny domowej, powstania albo na skutek zjawiska przyrodniczego w swej naturze wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do opanowania; lub
- b) był w całości wynikiem czynu lub zaniechania, jakiego dopuściła się strona trzecia z zamiarem spowodowania wypadku.

Przewoźnik ponosi również odpowiedzialność, jeżeli straty przekraczają powyższy limit, w takim zakresie, w jakim przekraczają one powyższy limit, chyba że przewoźnik udowodni, iż do incydentu, który był przyczyną strat, doszło nie z winy ani nie przez niedbalstwo przewoźnika.

2. Za straty poniesione w wyniku śmierci lub szkody na osobie pasażera, a nie powstałe na skutek incydentu żeglugowego, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli do incydentu, który był przyczyną strat, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. Ciężar udowodnienia winy lub niedbalstwa spoczywa na powodzie.

3. Za straty poniesione w wyniku utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli do incydentu, który był przyczyną strat, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. W przypadku utraty bagażu kabinowego w następstwie incydentu żeglugowego wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane.

4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty poniesione w wyniku utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż kabinowy, chyba że udowodni, iż do incydentu, który był przyczyną strat, doszło nie z winy ani nie przez niedbalstwo przewoźnika.

5. Do celów niniejszego artykułu:

- a) »incydent żeglugowy« oznacza rozbicie, wywrócenie, zderzenie lub wejście na mieliznę statku, wybuch lub pożar na statku lub uszkodzenie statku;
- b) »wina lub niedbalstwo przewoźnika« obejmuje winę lub niedbalstwo załogi przewoźnika podczas wykonywania obowiązków służbowych;
- c) »uszkodzenie statku« oznacza jakiegokolwiek wadliwe działanie, awarię lub niezgodność z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa dotyczące jakiegokolwiek części statku lub jego wyposażenia, które wykorzystywane są do ucieczki, ewakuacji, umożliwienia pasażerom wejścia na statek i opuszczenia go; lub do zapewnienia napędu, sterowności, bezpieczeństwa żeglugi, do cumowania, kotwiczenia, przybijania do lub odbijania od nabrzeża lub kotwicowiska lub do opanowywania szkód po zatopieniu; lub też do uruchomienia urządzeń służących ratowaniu życia; oraz

**▼B**

d) »strata« nie obejmuje odszkodowań o charakterze sankcji ani odszkodowań z nawiązką.

6. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy niniejszego artykułu obejmuje wyłącznie straty poniesione w następstwie incydentów, które miały miejsce w trakcie przewozu. Ciężar udowodnienia, że do incydentu, który stał się przyczyną straty, doszło w trakcie przewozu, oraz określenie rozmiaru strat spoczywa na powodzie.

7. Żaden z zapisów niniejszej Konwencji nie ogranicza praw przewoźnika do roszczeń regresowych wobec strony trzeciej ani jego prawa do obrony przez utrzymywanie, że sam poszkodowany przyczynił się do powstania szkody, o czym mowa w art. 6 niniejszej Konwencji. Żaden z zapisów niniejszego artykułu nie ogranicza praw wynikających z ograniczenia odpowiedzialności określonego w art. 7 lub 8 niniejszej Konwencji.

8. Domniemanie winy lub niedbalstwa strony lub przeniesienie ciężaru dowodu na daną stronę nie wyklucza uwzględnienia dowodów świadczących na korzyść tej strony.”.

*Artykuł 5*

Dodany zostaje art. 4a Konwencji w brzmieniu:

*„Artykuł 4a***Obowiązkowe ubezpieczenie**

1. Gdy pasażerowie przewożeni są na pokładzie statku zarejestrowanego w Państwie Stronie, który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów, a niniejsza Konwencja ma zastosowanie, każdy przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, musi posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, pokrywające odpowiedzialność wynikającą z niniejszej Konwencji w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażerów. Limit ubezpieczenia obowiązkowego lub innego zabezpieczenia finansowego wynosi nie mniej niż 250 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku.

2. Gdy stosowny organ Państwa Strony stwierdzi, że wymogi określone w ust. 1 zostały spełnione, statkowi wydane zostaje świadectwo potwierdzające, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe jest ważne zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji. W odniesieniu do statku zarejestrowanego w Państwie Stronie, świadectwo takie zostaje wydane lub potwierdzone przez stosowny organ państwa, w którym statek ten jest zarejestrowany; w przypadku statku nie zarejestrowanego w Państwie Stronie, może zostać wydane lub potwierdzone przez stosowny organ któregośkolwiek z Państw Stron. Świadectwo to ma formę zgodną ze wzorem zawartym w załączniku do niniejszej Konwencji i zawiera następujące informacje szczególne:

- a) nazwę statku, numer identyfikacyjny lub oznaczenie identyfikacyjne oraz nazwę portu macierzystego;
- b) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
- c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
- d) rodzaj i okres ważności zabezpieczenia;



**▼ B**

- e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe oraz w stosownych przypadkach siedzibę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe zostały ustanowione; oraz
- f) okres ważności świadectwa, który nie może przekraczać okresu ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

3. a) Państwo Strona może upoważnić uznawaną przez siebie instytucję lub organizację do wydania świadectwa. Taka instytucja lub organizacja każdorazowo informuje to państwo o wydaniu świadectwa. W każdym przypadku Państwo Strona w pełni ręczy za to, by wydane w ten sposób świadectwa były kompletne i ścisłe, oraz podejmuje się wprowadzić niezbędne procedury służące wypełnieniu tego obowiązku.

b) Państwo Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o:

(i) szczegółowym zakresie odpowiedzialności oraz warunkach, na jakich instytucji lub organizacji uznawanej przez to państwo nadane zostało upoważnienie do wydawania świadectw;

(ii) cofnięciu takiego upoważnienia; oraz

(iii) dniu, w którym takie upoważnienie lub jego cofnięcie staje się skuteczne.

Takie upoważnienie nabiera mocy dopiero z upływem 3 miesięcy od daty powiadomienia o powyższym Sekretarza Generalnego.

c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania świadectw stosownie do postanowień niniejszego ustępu, jest uprawniona co najmniej do cofania tych świadectw w przypadku, gdy warunki, na jakich zostały one wydane, nie są przestrzegane. W każdym przypadku instytucja lub organizacja powiadamia państwo, w imieniu którego wydała świadectwo, o jego cofnięciu.

4. Świadectwa sporządza się w urzędowym języku lub językach państwa wydającego. Jeżeli jest to język inny niż angielski, francuski lub hiszpański, w tekście zawarte zostaje tłumaczenie na jeden z tych języków, a w przypadku gdy dane państwo tak zadecyduje, tekst w języku urzędowym tego państwa może zostać pominięty.

5. Świadectwo jest przewożone na pokładzie statku, a jego odpis jest przekazywany organom, które prowadzą rejestr statków, lub jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie Stronie – organowi państwa wydającego lub potwierdzającego świadectwo.

**▼ B**

6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie spełnia wymogów niniejszego artykułu, jeżeli może ono wygasnąć – z przyczyn innych niż upływanie terminu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia określonego na świadectwie – przed upływem trzech miesięcy od dnia, w którym powiadomienie o jego wygaśnięciu przekazane zostało organom, o których mowa w ust. 5, chyba że w trakcie tego okresu świadectwo zostało zwrócone tym organom lub wydane zostało nowe świadectwo. Określone powyżej postanowienia mają na podobnych zasadach zastosowanie do każdej zmiany, na skutek której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe przestaje spełniać wymogi niniejszego artykułu.

7. Państwo, w którym zarejestrowany jest statek, określa warunki wydawania oraz ważność świadectwa, z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu.

8. Żadne postanowienie niniejszej Konwencji nie może być interpretowane w sposób uniemożliwiający Państwu Stronie opieranie się na informacjach o sytuacji finansowej podmiotu zapewniającego ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe uzyskanych do celów niniejszej Konwencji od innych państw, od Organizacji lub od innych organizacji międzynarodowych. W takich przypadkach Państwo Strona opierające się na takich informacjach nadal ponosi odpowiedzialność jako państwo wydające świadectwo.

9. Świadectwa wydane lub poświadczane z upoważnienia Państwa Strony będą do celów niniejszej Konwencji uznawane przez inne Państwa Strony jako posiadające tę samą moc co świadectwa wydawane lub poświadczane przez nie, nawet gdy są one wydawane lub poświadczane w odniesieniu do statków nie zarejestrowanych w Państwie Stronie. Państwo Strona może w dowolnym momencie zwrócić się do państwa wydającego lub poświadczającego świadectwo z prośbą o konsultację, jeżeli uzna, że ubezpieczyciel lub gwarant określony z nazwy na świadectwie ubezpieczenia nie posiada środków finansowych na spełnienie obowiązków nałożonych przez niniejszą Konwencję.

10. Każde roszczenie o odszkodowanie objęte ubezpieczeniem lub innym zabezpieczeniem finansowym zgodnie z niniejszym artykułem może być zgłoszone bezpośrednio do ubezpieczyciela lub innej osoby zapewniającej zabezpieczenie finansowe. W takim przypadku kwota określona w ust. 1 stanowi limit ograniczający odpowiedzialność ubezpieczyciela lub innej osoby zapewniającej zabezpieczenie finansowe, nawet jeżeli przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz nie przysługuje ograniczenie odpowiedzialności. Pozwany może oprócz tego powoływać się na okoliczności (inne niż upadłość lub likwidacja), na które przewoźnik określony w ust. 1 miałby prawo powoływać się zgodnie z niniejszą Konwencją. Ponadto pozwany może wysunąć argument, że szkoda powstała w wyniku umyślnego naruszenia przepisów przez ubezpieczonego, pozwany nie może jednak powoływać się na żaden inny argument, na który miałby prawo powołać się w postępowaniu wszczętym przeciwko niemu przez ubezpieczonego. W każdym przypadku pozwany ma prawo zażądać, by do postępowania włączony został przewoźnik oraz wykonujący przewóz.

**▼B**

11. Wszelkie kwoty gwarantowane ubezpieczeniem lub innym zabezpieczeniem finansowym utrzymywany zgodnie z ust. 1 służyć mają wyłącznie pokryciu roszczeń na mocy niniejszej Konwencji, a każda wypłata takich kwot zmniejsza wszelką odpowiedzialność wynikającą z niniejszej Konwencji o ich wysokość.

12. Państwo Strona w żadnym razie nie zezwala statkowi pływającemu pod jego banderą, do którego niniejszy artykuł ma zastosowanie, na działalność, jeżeli nie zostało wydane świadectwo zgodne z ust. 2 lub 15.

13. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, każde Państwo Strona dopilnowuje w ramach przepisów krajowych, by ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe w zakresie określonym w ust. 1 obowiązywało każdy statek posiadający licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów, niezależnie od miejsca jego rejestracji, wchodzący do lub wychodzący z portu na jego terytorium w takim zakresie, o ile niniejsza Konwencja ma zastosowanie.

14. Niezależnie od postanowień ust. 5, Państwo Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że do celów ust. 13 świadectwo wymagane zgodnie z ust. 2 nie musi być przewożone na pokładzie lub okazywane przy wejściu do lub wyjściu z portu na jego terytorium, pod warunkiem że Państwo Strona wydające świadectwo powiadomiło Sekretarza Generalnego o prowadzeniu rejestru w formie elektronicznej, dostępnego dla wszystkich Państw Stron, który potwierdza istnienie świadectwa i pozwala Państwom Stronom wywiązywać się z zobowiązań określonych w ust. 13.

15. Jeżeli statek będący własnością Państwa Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, odpowiednie przepisy niniejszego artykułu nie mają zastosowania do takiego statku, niemniej statek taki przewozi świadectwo wydane przez stosowne organy państwa, w którym jest on zarejestrowany, stanowiące, że statek ten jest własnością tego państwa, a zakres odpowiedzialności mieści się w kwocie określonej w ust. 1. Świadectwo takie jest w możliwie największym stopniu zgodne ze wzorem określonym w ust. 2.”.

*Artykuł 6*

Artykuł 7 Konwencji otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 7***Limit odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie**

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera na mocy art. 3 nie może w żadnym razie przekraczać 400 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym odrębnym przypadku. Jeżeli zgodnie z prawem sądu, do którego wniesiono sprawę, odszkodowanie zostaje zasądzone w formie okresowych wypłat, równoważnik kwotowy tych wypłat nie może przekroczyć wspomnianego limitu.

**▼B**

2. Państwo Strona może w drodze szczegółowych przepisów prawa krajowego regulować limit odpowiedzialności określony w ust. 1, pod warunkiem że krajowy limit odpowiedzialności, jeżeli istnieje, nie jest niższy niż limit określony w ust. 1. Państwo Strona, które korzysta z możliwości wskazanej w niniejszym ustępie, informuje Sekretarza Generalnego o przyjętym limicie odpowiedzialności lub o jego braku.”.

*Artykuł 7*

Artykuł 8 Konwencji otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 8***Limit odpowiedzialności z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu i pojazdów**

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego nie może w żadnym razie przekraczać 2 250 jednostek obliczeniowych na pasażera i na przewóz.
2. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia pojazdów łącznie z całym przewożonym w pojeździe lub na pojeździe bagażem, nie może w żadnym razie przekraczać 12 700 jednostek obliczeniowych na pojazd i na przewóz.
3. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż wymieniony w ust. 1 i 2 nie może w żadnym razie przekraczać 3 375 jednostek obliczeniowych na pasażera i na przewóz.
4. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, że odpowiedzialność przewoźnika podlega potrąceniu nieprzekraczającemu 330 jednostek obliczeniowych w przypadku uszkodzenia pojazdu i nieprzekraczającemu 149 jednostek obliczeniowych na pasażera w przypadku utraty lub uszkodzenia innego bagażu, przy czym kwoty te będą potrącane od utraty lub szkody.”.

*Artykuł 8*

Artykuł 9 Konwencji otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 9***Jednostka obliczeniowa i przeliczanie**

1. Jednostką obliczeniową wymienioną w niniejszej Konwencji jest specjalne prawo ciągnięcia określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty wymienione w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 są przeliczane na walutę krajową państwa sądu, do którego wniesiono sprawę, na podstawie wartości tej waluty względem specjalnego prawa ciągnięcia w dniu wydania orzeczenia lub w dniu uzgodnionym przez strony. Wartość waluty krajowej Państwa Strony będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, obliczana jest względem specjalnego prawa ciągnięcia zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy obowiązującą w danym dniu w jego operacjach i transakcjach. Wartość waluty krajowej Państwa Strony, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, obliczana jest względem specjalnego prawa ciągnięcia w sposób określony przez dane Państwo Stronę.

**▼B**

2. Jednakże państwo, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego prawo nie zezwala na stosowanie przepisów ust. 1, może w czasie ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji lub w dowolnym terminie późniejszym zadeklarować, że jednostka obliczeniowa, o której mowa w ust. 1, jest równa 15 frankom w złocie. Frank w złocie, o którym mowa w niniejszym ustępie, odpowiada sześćdziesięciu pięciu i pół miligramom złota próby dziewięćset. Przeliczanie franka w złocie na walutę krajową odbywa się zgodnie z prawem danego państwa.

3. Obliczanie, o którym mowa w ostatnim zdaniu ust. 1, i przeliczanie, o którym mowa w ust. 2, zostają przeprowadzone w taki sposób, aby jak najdokładniej wyrażały w walucie krajowej Państw Stron taką samą rzeczywistą wartość kwot wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8, jaka wynikałaby z zastosowania pierwszych trzech zdań ust. 1. Państwa informują Sekretarza Generalnego, zależnie od przypadku, o sposobie obliczania zgodnie z ust. 1 lub o wyniku przeliczenia zgodnie z ust. 2 w czasie składania dokumentu ratyfikacyjnego, w momencie przyjmowania lub zatwierdzenia Konwencji lub w momencie przystąpienia do niej, a także każdorazowo o dokonywanych zmianach.”.

*Artykuł 9*

Artykuł 16 ust. 3 Konwencji otrzymuje brzmienie:

„3. Prawo sądu, do którego wniesiono sprawę, decyduje o podstawie zawieszania i przerywania biegu przedawnienia, ale w żadnym razie sprawa podlegająca zakresowi niniejszej Konwencji nie może być wniesiona po upływie któregokolwiek z poniższych terminów:

- a) terminu pięciu lat od dnia opuszczenia statku przez pasażera lub od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza; lub (jeśli upływa wcześniej niż termin określony w lit. a)
- b) terminu trzech lat od dnia, w którym powód dowiedział się lub z racjonalnego punktu widzenia powinien dowiedzieć się o szkodzie na osobie, o utracie lub szkodzie spowodowanej danym zdarzeniem.”.

*Artykuł 10*

[niezamieszczony]

*Artykuł 11*

[niezamieszczony]

**▼B***Artykuł 12*

Artykuł 18 Konwencji otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 18*

**Nieważność postanowień umownych**

Żadne postanowienie umowne zawarte przed dojściem do incydentu, który spowodował śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, służące zwolnieniu jakiejkolwiek osoby z przewidzianej niniejszą Konwencją odpowiedzialności wobec pasażera lub nałożeniu niższego limitu odpowiedzialności niż limit określony w niniejszej Konwencji, z wyjątkiem art. 8 ust. 4, ani żadne postanowienie służące zdjęciu ciężaru dowodu z przewoźnika czy wykonującego przewóz lub skutkujące ograniczeniem opcji określonych w art. 17 ust. 1 lub 2 nie mają mocy prawnej, jednak nieważność takiego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega postanowieniom niniejszej Konwencji.”.

*Artykuł 13*

Artykuł 20 Konwencji otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 20*

**Szkody jądrowe**

Niniejsza Konwencja nie przewiduje odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku wypadku jądrowego:

- a) jeżeli kierujący obiektem jądrowym ponosi odpowiedzialność za takie szkody na mocy Konwencji paryskiej o odpowiedzialności osób trzecich w dziedzinie energii jądrowej z dnia 29 lipca 1960 r. zmienionej protokołem dodatkowym z dnia 28 stycznia 1964 r. lub na mocy Konwencji wiedeńskiej o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową z dnia 21 maja 1963 r., lub na mocy jakiejkolwiek obowiązującej zmiany w nich lub jakiegokolwiek obowiązującego protokołu do nich; lub
- b) jeżeli operator obiektu jądrowego ponosi odpowiedzialność za taką szkodę na podstawie prawa krajowego regulującego zasady odpowiedzialności za takie szkody, pod warunkiem że prawo to jest pod każdym względem tak samo korzystne dla osób, które mogą ponieść szkody, jak konwencja paryska lub wiedeńska lub jakakolwiek obowiązująca zmiana w nich lub jakikolwiek obowiązujący protokół do nich.”.

*Artykuł 14***Wzór świadectwa**

1. Wzór świadectwa zamieszczony w załączniku do niniejszego Protokołu zostanie włączony w postaci załącznika do Konwencji.

**▼ B**

2. Dodany zostaje art. 1a Konwencji w brzmieniu:

*„Artykuł 1a*

**Załącznik**

Załącznik do niniejszej Konwencji stanowi jej integralną część.”.

*Artykuł 15*

**Interpretacja i stosowanie**

1. Konwencja oraz niniejszy Protokół są traktowane i interpretowane przez Strony niniejszego Protokołu jako jednolity dokument.
2. Konwencja zmieniona niniejszym Protokołem ma zastosowanie jedynie do roszczeń będących wynikiem incydentów, do których dojdzie po jego wejściu w życie w każdym państwie.
3. Artykuły 1–22 Konwencji zmienione niniejszym Protokołem wraz z artykułami 17–25 niniejszego Protokołu i załącznikiem do niego stają się Konwencją ateńską z 2002 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu i są określane tym tytułem.

*Artykuł 16*

- Dodany zostaje art. 22a Konwencji w brzmieniu:

*„Artykuł 22a*

**Klauzule końcowe Konwencji**

Klauzulami końcowymi niniejszej Konwencji są artykuły 17–25 Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu. Odwołania do Państw Stron w niniejszej Konwencji będą oznaczać odwołania do Państw Stron tego Protokołu.”

KLAUZULE KOŃCOWE

*Artykuł 17*

**Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie**

1. Niniejszy Protokół pozostanie otwarty do podpisania w siedzibie Organizacji od dnia 1 maja 2003 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r., a następnie pozostanie otwarty do przystąpienia.
2. Państwa mogą wyrażać swoją zgodę na związanie niniejszym Protokołem przez:
  - a) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; lub
  - b) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym to podpisaniu nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub
  - c) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie zostanie dokonane przez złożenie dokumentu o tym skutku na ręce Sekretarza Generalnego.

**▼B**

4. Uznaje się, że każdy dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po wejściu w życie nowelizacji do niniejszego Protokołu w odniesieniu do wszystkich istniejących Państw Stron, lub po zakończeniu wszelkich działań koniecznych, aby nowelizacja zaczęła obowiązywać w odniesieniu do tych Państw Stron, będzie miał zastosowanie do niniejszego Protokołu z jego zmianami.

5. Państwo nie może wyrazić zgody na związanie niniejszym Protokołem dopóki, jako Strona, nie wypowie:

- a) Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach w dniu 13 grudnia 1974 r.;
- b) Protokołu do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonego w Londynie w dniu 19 listopada 1976 r.; oraz
- c) Protokołu z 1990 r. dotyczącego zmian w Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonego w Londynie w dniu 29 marca 1990 r.,

ze skutkiem od chwili, gdy niniejszy Protokół wejdzie w życie w stosunku do tego państwa zgodnie z art. 20.

*Artykuł 18***Państwa z więcej niż jednym systemem prawnym**

1. Jeżeli w państwie funkcjonują dwie lub więcej jednostki terytorialne z różnymi systemami prawa stosowanego w kwestiach określonych niniejszym Protokołem, może ono w momencie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożyć deklarację, iż niniejszy Protokół obowiązywał będzie na terenie wszystkich jego jednostek terytorialnych lub tylko na terenie jednej lub kilku z nich, a także może modyfikować taką deklarację przez złożenie nowej deklaracji w dowolnym czasie.

2. Sekretarz Generalny zostaje powiadomiony o każdej takiej deklaracji, zaś deklaracja wyraźnie określa jednostki terytorialne, do których ma zastosowanie niniejszy Protokół.

3. Jeżeli chodzi o Państwo Stronę, które złożyło taką deklarację:

- a) odniesienia do państwa, w którym statek został zarejestrowany, a w związku ze świadectwem obowiązkowego ubezpieczenia - do państwa wydającego lub poświadczającego takie świadectwo, interpretuje się jako odniesienia do jednostki terytorialnej, odpowiednio: w której zarejestrowany jest statek lub która wydaje lub potwierdza świadectwo;
- b) odniesienia do wymogów prawa krajowego, krajowego limitu odpowiedzialności oraz do waluty krajowej interpretuje się odpowiednio jako odniesienia do wymogów prawa, limitu odpowiedzialności i do waluty danej jednostki terytorialnej; oraz
- c) odniesienia do sądów oraz do orzeczeń, które muszą zostać uznane przez Państwa Strony, interpretuje się odpowiednio jako odniesienia do sądów oraz do orzeczeń, które muszą zostać uznane przez daną jednostkę terytorialną.



*Artykuł 19***Regionalne organizacje integracji gospodarczej**

1. Regionalna organizacja integracji gospodarczej tworzona przez suwerenne państwa, które przekazały jej kompetencje odnośnie do określonych kwestii będących przedmiotem niniejszego Protokołu, może go podpisać, ratyfikować, przyjąć, zatwierdzić lub może do niego przystąpić. Regionalna organizacja integracji gospodarczej, która jest Stroną niniejszego Protokołu, posiada te same prawa i obowiązki co Państwo Strona w zakresie, w jakim przekazano jej kompetencje odnośnie do kwestii będących przedmiotem niniejszego Protokołu.

2. Gdy regionalna organizacja integracji gospodarczej korzysta z prawa głosu w sprawach, w których przekazano jej kompetencje, liczba przynależnych jej głosów jest równa liczbie jej państw członkowskich, które są Stronami niniejszego Protokołu i które przekazały jej kompetencje w danej kwestii. Regionalna organizacja integracji gospodarczej nie korzysta z prawa głosu, jeżeli korzystają z niego jej państwa członkowskie i odwrotnie.

3. W przypadkach, gdy w niniejszym Protokole odgrywa znaczenie liczba Państw Stron, - np., ale nie wyłącznie, jego art. 20 i 23 - regionalna organizacja integracji gospodarczej nie jest liczona jako dodatkowe Państwo Strona obok jej państw członkowskich, które są Państwami Stronami.

4. W chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia Protokołu lub przystąpienia do niego regionalna organizacja integracji gospodarczej składa na ręce Sekretarza Generalnego deklarację określającą kwestie będące przedmiotem niniejszego Protokołu, odnośnie do których państwa członkowskie będące sygnatariuszami lub Stronami niniejszego Protokołu przekazały jej kompetencje, a także wszelkie ograniczenia zakresu takich kompetencji. Regionalna organizacja integracji gospodarczej natychmiast powiadamia Sekretarza Generalnego o wszelkich zmianach w zakresie podziału kompetencji - w tym o nowych przypadkach przekazania kompetencji określonych w deklaracji zgodnie z niniejszym ustępem. Każda taka deklaracja zostaje udostępniona przez Sekretarza Generalnego na mocy art. 24 niniejszego Protokołu.

5. Państwa Strony będące państwami członkowskimi regionalnej organizacji integracji gospodarczej, która jest Stroną niniejszego Protokołu, są uznawane za właściwe we wszelkich sprawach, które reguluje niniejszy Protokół, a odnośnie do których przekazanie kompetencji na tę organizację nie zostało wyraźnie zgłoszone w deklaracji lub powiadomieniu wymienionym w ust. 4.

*Artykuł 20***Wejście w życie**

1. Niniejszy Protokół wchodzi w życie z upływem dwunastu miesięcy od dnia, w którym 10 państw podpisze go bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo złoży dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia na ręce Sekretarza Generalnego.

**▼ B**

2. Wobec każdego państwa, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza niniejszy Protokół lub przystępuje do niego po spełnieniu warunków poprzedzających jego wejście w życie wymienionych w ust. 1, niniejszy Protokół wchodzi w życie z upływem trzech miesięcy od daty złożenia przez to państwo stosownego dokumentu, ale dopiero gdy niniejszy Protokół wejdzie w życie zgodnie z ust. 1.

*Artykuł 21***Wypowiedzenie**

1. Niniejszy Protokół może zostać wypowiedziany przez każde Państwo Stronę w każdej chwili od daty jego wejścia w życie wobec tego państwa.

2. Wypowiedzenie zostaje dokonane przez złożenie dokumentu o tym skutku na ręce Sekretarza Generalnego.

3. Wypowiedzenie nabiera mocy prawnej z upływem dwunastu miesięcy od jego złożenia na ręce Sekretarza Generalnego lub dłuższego okresu, który może zostać określony w dokumencie wypowiedzenia.

4. Pomiędzy Państwami Stronami niniejszego Protokołu wypowiedzenie przez którekolwiek z nich Konwencji zgodnie z jej art. 25 nie jest w żaden sposób interpretowane jako wypowiedzenie Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.

*Artykuł 22***Rewizja i zmiany**

1. Organizacja może zwołać konferencję w celu dokonania rewizji lub zmiany niniejszego Protokołu.

2. Organizacja zwołuje konferencję Państw Stron niniejszego Protokołu w celu jego rewizji lub zmiany na wniosek nie mniej niż jednej trzeciej Państw Stron.

*Artykuł 23***Zmiana limitów**

1. Bez uszczerbku dla postanowień art. 22, specjalna procedura wynikająca z niniejszego artykułu ma zastosowanie wyłącznie do zmiany ograniczeń określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.

2. Na wniosek co najmniej połowy, ale w żadnym wypadku nie mniej niż sześciu Państw Stron niniejszego Protokołu, każda propozycja zmiany limitów, łącznie z potrąceniami, określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem zostaje rozesłana przez Sekretarza Generalnego do wszystkich członków organizacji oraz do wszystkich Państw Stron.

3. Każda zmiana w powyższy sposób zaproponowana i rozesłana zostaje przedłożona do rozpatrzenia komitetowi prawnemu organizacji (zwanemu dalej „komitetem prawnym”) co najmniej sześć miesięcy po dacie jej rozesłania.

**▼B**

4. Wszystkie Państwa Strony Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem, bez względu na to, czy są one członkami organizacji, są uprawnione do udziału w pracach komitetu prawnego przy rozpatrywaniu i przyjmowaniu zmian.

5. Zmiany są przyjmowane większością dwóch trzecich głosów Państw Stron Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem obecnych i biorących udział w głosowaniu na posiedzeniu komitetu prawnego rozszerzonego zgodnie z ust. 4, pod warunkiem że co najmniej połowa Państw Stron Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem jest obecna w czasie głosowania.

6. Rozpatrując propozycję zmiany limitów, komitet prawny bierze pod uwagę przeszłe incydenty, a w szczególności wielkość szkód z nich wynikających, zmiany w wartości pieniężnej oraz wpływ proponowanej zmiany na koszt ubezpieczenia.

7. a) Żadna zmiana limitów dokonana na mocy niniejszego artykułu nie może być rozpatrywana wcześniej niż pięć lat od dnia, w którym niniejszy Protokół wyłożono do podpisu, ani też wcześniej niż pięć lat od daty wejścia w życie poprzedniej zmiany na mocy niniejszego artykułu.

b) Żaden limit nie może być zwiększony do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada limitowi określonymu w konwencji zmienionej niniejszym protokołem powiększalnemu o sześć procent rocznie kumulowanych od dnia otwarcia niniejszego protokołu do podpisu.

c) Żaden limit nie może być zwiększony do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada limitowi określonymu w konwencji zmienionej niniejszym protokołem pomnożonemu przez trzy.

8. Wszystkie Państwa Strony są powiadamiane przez organizację o wszelkich zmianach przyjętych zgodnie z ust. 5. Zmiana zostaje uznana za zaakceptowaną z upływem osiemnastu miesięcy od daty powiadomienia, o ile w tym czasie co najmniej jedna czwarta państw, które były Państwami Stronami w chwili przyjęcia zmiany, nie powiadomi Sekretarza Generalnego o braku akceptacji zmiany, w którym to przypadku zmiana zostaje odrzucona i nie pociąga za sobą skutków prawnych.

9. Zmiana uznana za zaakceptowaną zgodnie z ust. 8 wchodzi w życie z upływem osiemnastu miesięcy od jej akceptacji.

10. Wszystkie Państwa Strony są związane zmianą, o ile nie wypowiedzą niniejszego Protokołu zgodnie z art. 21 ust. 1 i 2 na co najmniej sześć miesięcy przed wejściem zmiany w życie. Takie wypowiedzenie zaczyna obowiązywać w chwili wejścia zmiany w życie.

11. Gdy zmiana została przyjęta, ale nie upłynął jeszcze osiemnastomiesięczny okres przeznaczony na jej akceptację, państwo, które podczas tego okresu staje się Państwem Stroną, jest związane zmianą, jeżeli wchodzi ona w życie. Państwo, które staje się Państwem Stroną po tym okresie, jest związane zmianą, która została zaakceptowana zgodnie z ust. 8. W przypadkach, o których mowa w niniejszym ustępie, państwo zostaje związane zmianą w chwili wejścia tej zmiany w życie lub w chwili wejścia w życie niniejszego Protokołu, jeżeli w odniesieniu do tego Protokołu jest to data późniejsza.

**▼B***Artykuł 24***Depozytariusz**

1. Niniejszy Protokół oraz wszelkie zmiany przyjęte stosownie do art. 23 zostają złożone u Sekretarza Generalnego.
2. Sekretarz Generalny:
  - a) informuje wszystkie państwa, które podpisały niniejszy Protokół lub przystąpiły do niego o:
    - (i) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, podając jego datę,
    - (ii) każdej deklaracji lub informacji na mocy art. 9 ust. 2 i 3, art. 18 ust. 1 i art. 19 ust. 4 Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem;
    - (iii) dacie wejścia w życie niniejszego Protokołu;
    - (iv) każdej propozycji zmiany limitów złożonej stosownie do art. 23 ust. 2 niniejszego Protokołu;
    - (v) każdej zmianie przyjętej zgodnie z art. 23 ust. 5 niniejszego Protokołu;
    - (vi) każdej zmianie uznanej za zaakceptowaną na mocy art. 23 ust. 8 niniejszego Protokołu, podając datę wejścia tej zmiany w życie zgodnie z ust. 9 i 10 tego artykułu;
    - (vii) złożeniu każdego dokumentu wypowiedzenia niniejszego Protokołu, podając datę złożenia oraz datę nabrania mocy prawnej;
    - (viii) wszelkich zgłoszeniach wymaganych na mocy któregokolwiek z artykułów niniejszego Protokołu;
  - b) przekazuje uwierzytelnione kopie niniejszego Protokołu wszystkim państwom, które podpisały niniejszy Protokół lub do niego przystąpiły.
3. Z chwilą wejścia niniejszego Protokołu w życie jego tekst zostaje przekazany przez Sekretarza Generalnego Sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych do rejestracji i publikacji zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

*Artykuł 25***Języki**

Niniejszy Protokół został sporządzony w jednym oryginalnym egzemplarzu w języku arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, z których każdy jest jednakowo autentyczny.



## ZAŁĄCZNIK DO PROTOKOŁU ATEŃSKIEGO

**ŚWIADECTWO UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO W ODNIESIENIU DO ODPOWIEDZIALNOŚCI Z TYTUŁU ŚMIERCI LUB SZKODY NA OSOBIE PASAŻERA**

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej z 2002 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu.

Nazwa statku	Oznaczenie identyfikacyjne (numeryczne lub literowe)	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada ważną polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej z 2002 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu.

Rodzaj zabezpieczenia .....

Czas trwania zabezpieczenia .....

Nazwa i adres ubezpieczyciela (ubezpieczycieli) lub gwaranta (gwarantów)

Nazwa .....

Adres .....

Niniejsze świadectwo jest ważne do .....

Wydane lub poświadczane przez rząd .....  
(pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy postąpić następującym tekstem:

Niniejsze świadectwo zostało wydane z upoważnienia rządu

..... (pełna nazwa państwa) przez .....  
(nazwa instytucji lub organizacji)

W ..... dnia .....  
(miejsce) (data)

.....  
(podpis i stanowisko urzędnika wydającego lub poświadczającego)

**Objaśnienia:**

1. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, nazwie państwa może towarzyszyć nazwa właściwych organów publicznych kraju, w którym wydano świadectwo.
2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia pochodzi z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę każdego z nich.
3. Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
4. Pozycja „Czas trwania zabezpieczenia” musi określać datę, od której zaczyna ono obowiązywać.
5. Pozycja „Adres” ubezpieczyciela (ubezpieczycieli) lub gwaranta (gwarantów) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela (ubezpieczycieli) lub gwaranta (gwarantów). W stosownych przypadkach należy podać miejsce zawarcia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.