

[Официальный перевод]

Принята 13 декабря 1974 года в Афинах
на Международной юридической конференции
по вопросам перевозки на судах пассажиров и их багажа

АФИНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ

о перевозке морем пассажиров и их багажа*

(с изменениями на 19 ноября 1976 года)

Документ с изменениями, внесенными:

[Протоколом к настоящей Конвенции от 19 ноября 1976 года](#)

* Конвенция вступила в силу 28.04.1987. СССР присоединился к Конвенции ([Указ Президиума ВС СССР от 05.04.1983 N 9064-X](#)), документ о присоединении СССР к Конвенции сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации (ИМО) 27.04.1983. Конвенция вступила в силу для СССР 28.04.1987.

Государства - Стороны настоящей Конвенции,

признавая желательным установить посредством соглашения некоторые правила о перевозке морем пассажиров и их багажа,

решили заключить с этой целью Конвенцию и поэтому согласились о нижеследующем:

Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции указанные ниже термины имеют следующее значение:

1. а) "перевозчик" означает лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или заменяющим перевозчиком;

б) "заменяющий перевозчик" означает лицо, иное чем перевозчик, которое, будучи собственником, фрахтователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть;

2. "договор перевозки" означает заключенный перевозчиком или от его имени договор о перевозке пассажира или, в соответствующем случае, пассажира и его багажа;

3. "судно" означает только морское судно, за исключением судна на воздушной подушке;

4. "пассажир" означает любое лицо, которое перевозится на судне:

а) по договору перевозки или

б) с согласия перевозчика для сопровождения автомашины или живых животных, являющихся предметом договора перевозки грузов, не регулируемого настоящей Конвенцией;

5. "багаж" означает любой предмет или автомашину, перевозимые перевозчиком по договору перевозки, за исключением:

а) вещей или автомашины, перевозимых по договору фрахтования, коносаменту или другому договору, относящемуся главным образом к перевозке грузов, и

б) живых животных;

6. "каютный багаж" означает багаж, который находится в каюте пассажира или иным образом находится в его владении, под его охраной или его контролем. За исключением случаев применения пункта 8 настоящей статьи и статьи 8, каютный багаж включает багаж, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней;

7. "утрата или повреждение багажа" включает материальный ущерб, причиненный тем, что багаж не был выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться, но не включает задержки, вызванные трудовыми конфликтами;

8. "перевозка" охватывает следующие периоды:

а) в отношении пассажира и его каютного багажа - период, в течение которого пассажир и/или его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки и период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или если судно, используемое для этой вспомогательной перевозки, было предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком. Однако в отношении пассажира перевозка не охватывает период, в течение которого он находится на морском вокзале, на причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем;

б) в отношении каютного багажа - также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, на причале или в любом другом портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его служащим или агентом и еще не выдан пассажиру;

в) в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, - период с момента принятия его перевозчиком, его служащим или агентом на берегу или на борту судна до момента его выдачи перевозчиком, его служащим или агентом;

9. "международная перевозка" означает любую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах либо в одном государстве, если согласно договору перевозки или предусмотренному рейсу промежуточный порт захода находится в другом государстве;

10. "Организация" означает Межправительственную морскую консультативную организацию*.

* 22 мая 1982 г. вступили в силу принятые в 1975 г. поправки к [Конвенции об ИМКО 1948 г.](#), в соответствии с которыми она стала называться Международной морской организацией (ИМО).

Статья 2. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется к любой международной перевозке, если:

а) судно плавает под флагом государства, являющегося Стороной настоящей Конвенции, или зарегистрировано в таком государстве, или

б) договор перевозки заключен в государстве, являющемся Стороной настоящей Конвенции, или

с) в соответствии с договором перевозки место отправления или назначения находится в государстве, являющемся Стороной настоящей Конвенции.

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, настоящая Конвенция не применяется, когда перевозка подпадает под режим гражданской ответственности, предусмотренной положениями любой другой международной конвенции о перевозке пассажиров и их багажа иным видом транспорта, если только эти положения должны применяться к перевозке морем.

Статья 3. Ответственность перевозчика

1. Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Бремя доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, а также бремя доказывания размера ущерба возлагается на истца.

3. Вина или небрежность перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей, предполагается, поскольку не доказано противоположное, если смерть или телесные повреждения пассажира либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна. В отношении утраты или повреждения иного багажа такая вина или небрежность предполагается, поскольку не доказано противоположное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение багажа. Во всех других случаях бремя доказывания вины или небрежности лежит на истце.

Статья 4. Заменяющий перевозчик

1. Если осуществление перевозки или ее части поручено заменяющему перевозчику, перевозчик тем не менее остается ответственным, в соответствии с положениями настоящей Конвенции, за всю перевозку. Вместе с тем заменяющий перевозчик несет* обязанности и имеет права, предусмотренные положениями настоящей Конвенции, в отношении части перевозки, осуществляемой им самим.

* Ст.4, п.1 (фр.): "заменяющий перевозчик, равно как его служащие и агенты, несет".

2. В отношении перевозки, осуществляемой заменяющим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения заменяющего перевозчика, а также его служащих и агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей.

3. Любое специальное соглашение о том, что заменяющий перевозчик принимает на себя обязанности, не возлагаемые на него настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, имеет силу для заменяющего перевозчика только при его точно выраженном в письменной форме согласии на это.

4. Когда перевозчик и заменяющий перевозчик несут ответственность, и в той мере, в какой они несут ответственность, они отвечают солидарно.

5. Никакое из положений настоящей статьи не наносит ущерба праву регресса перевозчика и заменяющего перевозчика друг к другу.

Статья 5. Ценности

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценностей, за исключением случая, когда такие ценности были сданы на хранение перевозчику, который согласился их сохранять в безопасности. В последнем случае перевозчик отвечает не свыше предела, предусмотренного в пункте 3 статьи 8, если не был согласован более высокий предел ответственности в соответствии с пунктом 1 статьи 10.

Статья 6. Вина пассажира

Если перевозчик докажет, что вина или небрежность пассажира явились причиной или способствовали его смерти или телесному повреждению либо утрате или повреждению его багажа, суд, рассматривающий дело, может в соответствии с положениями законодательства страны суда освободить перевозчика от ответственности полностью или частично.

Статья 7. Предел ответственности в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира

1. Ответственность перевозчика в случае смерти пассажира или причинения ему телесного повреждения ни в коем случае не должна превышать 46 666 расчетных единиц в отношении перевозки в целом. Если в соответствии с законом страны суда, рассматривающего дело, ущерб возмещается в форме периодических платежей, соответствующая общая сумма этих платежей не должна превышать указанного выше предела.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 30 апреля 1989 года [Протоколом к настоящей Конвенции от 19 ноября 1976 года](#)..)

2. Несмотря на положения пункта 1 настоящей статьи, в национальном законодательстве любого государства, являющегося Стороной настоящей Конвенции, для перевозчиков, принадлежащих к такому государству, может быть установлен более высокий предел ответственности за каждого потерпевшего.

Статья 8. Предел ответственности в случае утраты или повреждения багажа

1. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение каютного багажа ни в коем случае не должна превышать 833 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

2. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение автомашин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, ни в коем случае не должна превышать 3333 расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом.

3. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение багажа, иного чем тот, который указан в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, ни в коем случае не должна превышать 1200 расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом.

4. Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о том, что ответственность может быть возложена на перевозчика только за вычетом франшизы, не превышающей 117 расчетных единиц, - в случае повреждения автомашины и 13 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа, причем эта сумма должна вычитаться из суммы понесенной утраты или повреждения.

(Статья в редакции, введенной в действие с 30 апреля 1989 года [Протоколом к настоящей Конвенции от 19 ноября 1976 года..](#)

Статья 9. Денежная единица и ее перевод

Статья 9. Расчетная единица или валютная единица и перевод

(Название статьи в редакции, введенной в действие с 30 апреля 1989 года [Протоколом к настоящей Конвенции от 19 ноября 1976 года..](#)

1. Расчетная единица, упомянутая в настоящей Конвенции, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы, упомянутые в статьях 7 и 8, переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело, на основе стоимости этой валюты на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением сторон. Стоимость национальной валюты государства, являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется способом, установленным этим государством.

2. Государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не разрешает применения положений пункта 1 настоящей статьи, может тем не менее во время ратификации или присоединения либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, которые должны применяться на его территории, устанавливаются следующим образом:

a) в отношении пункта 1 статьи 7 - 700 000 валютных единиц;

b) в отношении пункта 1 статьи 8 - 12 500 валютных единиц;

c) в отношении пункта 2 статьи 8 - 50 000 валютных единиц;

d) в отношении пункта 3 статьи 8 - 18 000 валютных единиц;

e) в отношении пункта 4 статьи 8 - вычитаемая сумма не должна превышать 1750 валютных единиц в случае повреждения автомашины и 200 валютных единиц на пассажира - в случае утраты или повреждения иного багажа.

Валютная единица, упомянутая в настоящем пункте, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод сумм, указанных в настоящем пункте, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

3. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 1, и перевод, упомянутый в пункте 2, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в статьях 7 и 8, какая выражена в этих статьях в расчетных единицах. Государства сообщают депозитарию способ исчисления согласно пункту 1 или, в соответствующем случае, результат перевода согласно пункту 2 при сдаче на хранение документа, упомянутого в статье III, затем всякий раз, когда происходит изменение в этом способе или в результатах перевода.

(Статья в редакции, введенной в действие с 30 апреля 1989 года [Протоколом к настоящей Конвенции от 19 ноября 1976 года](#)..)

Статья 10. Дополнительные положения о пределах ответственности

1. Перевозчик и пассажир могут путем точно выраженного письменного соглашения установить более высокие пределы ответственности, чем те, которые предусмотрены в статьях 7 и 8.

2. Проценты на сумму ущерба и судебные издержки не включаются в пределы ответственности, установленные в статьях 7 и 8.

Статья 11. Применение пределов ответственности и исключений из нее к служащим перевозчика

Если к служащему или агенту перевозчика либо заменяющего перевозчика предъявлен иск по поводу ущерба, возмещение которого предусмотрено настоящей Конвенцией, этот служащий или агент, если он докажет, что действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться пределами ответственности*, на которые перевозчик и заменяющий перевозчик вправе ссылаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

* Ст.11 Перевод неточен. В тексте конвенции: "имеет право воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределами, на которые...". См. примечание 6 к Протоколу 1968 г. к Конвенции о коносаменте 1924 г.

Статья 12. Объединение требований

1. В случаях, когда применяются пределы ответственности, установленные в статьях 7 и 8, они применяются к совокупности сумм, подлежащих возмещению по всем требованиям, возникшим в результате смерти одного пассажира или причинения ему телесных повреждений, либо утраты или повреждения его багажа.

2. В отношении перевозки, осуществленной заменяющим перевозчиком, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, заменяющим перевозчиком и их служащими и агентами, действовавшими в пределах своих служебных обязанностей, не может превышать наибольшей суммы возмещения, которая по настоящей Конвенции могла бы быть взыскана с перевозчика либо с заменяющего перевозчика. При этом ни одно из указанных лиц не должно отвечать сверх подлежащего к нему применению предела ответственности.

3. В любом случае, когда служащий или агент перевозчика либо заменяющего перевозчика вправе, в соответствии со статьей 11 настоящей Конвенции, воспользоваться пределами ответственности, установленными в статьях 7 и 8, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком либо, в соответствующем случае, заменяющим перевозчиком и таким служащим или агентом, не должна превышать этих пределов.

Статья 13. Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик не вправе воспользоваться пределами ответственности, установленными в статьях 7 и 8 и в пункте 1 статьи 10, если доказано, что ущерб возник в результате действий или упущений перевозчика, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб, либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба.

2. Служащий и агент перевозчика или заменяющего перевозчика не вправе воспользоваться этими пределами ответственности, если доказано, что ущерб возник в результате действий или упущений этого следующего или агента, совершенных либо с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба.

Статья 14. Основания требований

Любое требование о возмещении ущерба, вызванного смертью пассажира, нанесением ему телесного повреждения либо утратой или повреждением его багажа, может быть предъявлено к перевозчику только на основании* настоящей Конвенции.

* Ст.14 (англ.): "только в соответствии с ...".

Статья 15. Уведомление об утрате или повреждении багажа

1. Пассажир должен направить письменное уведомление перевозчику или его агенту:

а) в случае явного повреждения багажа:

i) в отношении каютного багажа - до или в момент высадки пассажира;

ii) в отношении другого багажа - до или в момент его выдачи;

б) в случае утраты багажа или повреждения багажа, которое не является явным, - в течение пятнадцати дней со дня высадки или со дня выдачи багажа, или с того момента, когда он должен был быть выдан.

2. Если пассажир не выполнил требований настоящей статьи, то предполагается, поскольку не доказано противоположное, что пассажир получил свой багаж неповрежденным.

3. Письменное уведомление не требуется, если состояние багажа было совместно установлено или проверено в момент его получения.

Статья 16. Срок исковой давности

1. К любому требованию о возмещении ущерба, причиненного смертью пассажира, нанесением ему телесного повреждения либо утратой или повреждением багажа, применяется срок исковой давности в два года.

2. Срок исковой давности исчисляется:

а) в случае причинения телесного повреждения - со дня высадки пассажира на берег;

б) в случае смерти, происшедшей во время перевозки, - с того дня, когда пассажир должен был высадиться на берег, а в случае нанесения во время перевозки телесного повреждения, вызвавшего смерть пассажира после его высадки на берег, - со дня смерти, при условии, что этот срок не превышает* трех лет со дня высадки;

* Ст.16, п.2 "б". В переводе точнее было бы сказать: "с условием, что этот срок не может превышать".

с) в случае утраты или повреждения багажа - со дня выгрузки багажа либо со дня, когда багаж должен был быть выгружен, в зависимости от того, какая из этих дат является более поздней.

3. Основания приостановления и перерыва сроков исковой давности определяются законом суда, рассматривающего дело, но ни в коем случае иск на основании настоящей Конвенции не может быть предъявлен по истечении трех лет со дня высадки пассажира или со дня, когда высадка должна была произойти, считая с более поздней из этих дат.

4. Несмотря на положения пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи, срок исковой давности может быть продлен заявлением перевозчика или соглашением сторон, заключенным после возникновения ущерба. Заявление и соглашение должны быть облечены в письменную форму.

Статья 17. Подсудность

1. Иск на основании настоящей Конвенции может быть предъявлен по выбору истца в одном из указанных ниже судов, при условии, что он находится в государстве, являющемся Стороной настоящей Конвенции:

а) в суде постоянного места пребывания или места нахождения главной конторы ответчика*;

* Ст.17, п.1 "а". Выражение "principal place of business" (или "principal établissement" - фр.) в более поздних соглашениях имеет более удачный эквивалент - "основное коммерческое предприятие" (см. ст. 21 и 22 Конвенции о перевозке грузов 1978 г.).

б) в суде места отправления или места назначения согласно договору перевозки;

с) в суде государства домицилия или постоянного места жительства истца, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию;

д) в суде государства, где был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию.

2. После возникновения происшествия, явившегося причиной ущерба, стороны могут договориться о подчинении спора о возмещении ущерба любой юрисдикции или арбитражу.

Статья 18. Недействительность условий договора

Любое условие договора, заключенное до возникновения происшествия, явившегося причиной смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения либо утраты или повреждения багажа, и имеющее своей целью освободить перевозчика от ответственности перед пассажиром или установить меньшей, чем установленный в настоящей Конвенции, предел ответственности (за исключением случая, предусмотренного пунктом 4 статьи 8), а также любое условие, целью которого является перенесение бремени доказывания, лежащего на перевозчике, или ограничение выбора, указанного в пункте 1 статьи 17, является недействительным. Но недействительность этого условия не влечет недействительности договора перевозки, который продолжает подчиняться положениям настоящей Конвенции.

Статья 19. Другие конвенции об ограничении ответственности

Настоящая Конвенция не вносит никаких изменений в права и обязанности перевозчика, заменяющего перевозчика и их служащих или агентов, предусмотренные в международных конвенциях об ограничении ответственности собственников морских судов.

Статья 20. Ядерный ущерб

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

а) если оператор ядерной установки является ответственным за этот ущерб в силу Парижской конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 г., измененной Дополнительным протоколом от 28 января 1964 г., или в силу [Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб](#) от 21 мая 1963 г., или

б) если оператор ядерной установки является ответственным за этот ущерб в силу национального законодательства, устанавливающего ответственность* за такой ущерб, при условии, что это законодательство во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или [Венская конвенция](#).

* Ст.20, п."b". В конвенции: "регулирующего ответственность".

Статья 21. Коммерческие перевозки, осуществляемые публичными властями

Настоящая Конвенция применяется к коммерческим перевозкам, осуществляемым государством или иными публичными властями по договору перевозки в том значении, как он определен в статье 1.

Статья 22. Заявление о неприменении Конвенции

1. Любая Сторона может во время подписания, ратификации, принятия или одобрения настоящей Конвенции либо присоединения к ней сделать заявление в письменной форме о том, что она не будет применять положения настоящей Конвенции, когда пассажир и перевозчик являются лицами или гражданами этой Стороны.

2. Любое заявление, сделанное на основании пункта 1 настоящей статьи, может быть в любое время отозвано путем письменного уведомления об этом Генерального секретаря Организации.

Статья 23. Подписание, ратификация и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания до 31 декабря 1975 г. в штаб-квартире Организации, а затем остается открытой для присоединения.

2. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции путем:

- а) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;
- б) подписания с условием о ратификации, принятии или одобрении и последующей ратификации, принятии или одобрении; или
- с) присоединения.

3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение официального документа об этом Генеральному секретарю Организации.

Статья 24. Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после даты, на которую десять государств либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или одобрении, либо сдадут на хранение необходимые документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.

2. Для любого государства, которое после этого подпишет настоящую Конвенцию без оговорки о ратификации, принятии или одобрении либо сдаст на хранение свой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, Конвенция вступает в силу на девяностый день после даты такого подписания Конвенции или сдачи документа на хранение.

Статья 25. Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована Стороной в любое время после даты вступления Конвенции в силу для этой Стороны.

2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение документа Генеральному секретарю Организации, который сообщает всем другим Сторонам о получении документа о денонсации и о дате сдачи его на хранение.

3. Денонсация вступает в силу через один год после сдачи на хранение документа о денонсации или по прошествии более длительного периода, который может быть предусмотрен в этом документе.

Статья 26. Пересмотр и поправки

1. Организация может созвать конференцию для пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок.

2. Организация созывает конференцию Сторон настоящей Конвенции для ее пересмотра или внесения в нее поправок по просьбе не менее чем одной трети Сторон.

3. Каждое государство, ставшее Стороной настоящей Конвенции после вступления в силу поправки, принятой конференцией, созванной в соответствии с положениями настоящей статьи, связано Конвенцией, измененной этой поправкой.

Статья 27. Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Генеральный секретарь Организации:

а) сообщает всем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней:

i) о каждом новом подписании и каждой новой сдаче на хранение документа, а также о дате такого подписания или сдачи на хранение;

ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;

iii) о любой денонсации настоящей Конвенции и о дате вступления денонсации в силу;

б) направляет заверенные копии настоящей Конвенции всем подписавшим ее государствам и всем государствам, присоединившимся к настоящей Конвенции.

3. После вступления в силу настоящей Конвенции Генеральный секретарь Организации передает ее надлежаще заверенную копию в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со [статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций](#).

Статья 28. Язык

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены Генеральным секретарем Организации и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные для этой цели, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Афинах тринадцатого декабря одна тысяча девятьсот семьдесят четвертого года.

Резолюция 1

Международная юридическая конференция по вопросам перевозки на судах пассажиров и их багажа 1974 г.,

признавая и высоко ценя любезное приглашение Правительства Греции провести настоящую Конференцию в Афинах,

признавая также совершенство организационных мер, осуществленных Правительством Греции для проведения Конференции, и гостеприимство, оказанное Правительством и народом Греции участникам Конференции,

выражает свою глубокую благодарность Правительству и народу Греции за их вклад в успех Конференции,

постановляет, в знак благодарного признания этого вклада, присвоить принятой на Конференции Конвенции наименование Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.

Резолюция 2

Международная юридическая конференция по вопросам перевозки на судах пассажиров и их багажа 1974 г.,

отмечая, что Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа содержит положения, которые используют золотой франк как расчетную единицу и предусматривают перевод этой единицы в национальные валюты,

принимая во внимание, что в других морских конвенциях существуют аналогичные положения,

признавая упомянутую в ходе Конференции возможность того, что изменения в валютных системах могут сделать для государства затруднительным обеспечить соответствующий и единообразный способ перевода золотых франков в национальные валюты, и неприемлемость в настоящее время иной расчетной единицы,

учитывая возможную желательность внесения в Конвенцию даже до ее вступления в силу поправки, касающейся выражения предусмотренных положениями Конвенции пределов ответственности в другой расчетной единице,

просит Межправительственную морскую консультативную организацию созвать, если просьба об этом поступит по меньшей мере от трех государств, конференцию с целью замены золотого франка в Афинской конвенции какой-либо другой расчетной единицей,

считает, что любым принятым такой конференцией документом должно быть предусмотрено его скорейшее вступление в силу.

Меморандум конференции относительно участия в Конвенции и осуществления функций депозитария по ней Генеральным секретарем Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО)

В соответствии с ее условиями Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. будет открытой для участия всех государств, а Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) будет действовать в качестве депозитария. Конференция понимает, что Генеральный секретарь при осуществлении функций депозитария Конвенции, содержащей условие об участии всех государств, будет придерживаться практики Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций при применении такого условия и, когда это целесообразно, будет запрашивать мнение Ассамблеи ИМКО перед подписанием или принятием какого-либо документа о ратификации, принятии или присоединении.

Текст документа сверен по:

"Многосторонние международные соглашения о морском транспорте",
торгово-промышленная палата СССР,
М., 1983 год