

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 392/2009

av den 23 april 2009

om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 3 februari 2009, och

av följande skäl:

- (1) Som ett led i den gemensamma transportpolitiken är det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra säkerheten vid transporter till sjöss. Dessa åtgärder bör inbegripa bestämmelser om skadestånd till passagerare som har lidit skada, eftersom det är viktigt att passagerare som drabbas av olyckor vid resor till sjöss kan få en lämplig ersättning.
- (2) 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods antogs den 1 november 2002 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Gemenskapen och dess medlemsstater är i färd med att besluta huruvida de ska ansluta sig till eller ratificera detta protokoll. Under alla omständigheter bör dess bestämmelser som införts genom denna förordning tillämpas i gemenskapen senast den 31 december 2012.
- (3) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i dess ändrade lydelse enligt

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 562), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 17) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

protokollet från 2002 (nedan kallad *Atenkonventionen*) gäller bara internationella transporter. Distinktionen mellan nationella och internationella transporter har slopats när det gäller den inre marknaden för sjötransporttjänster, och det är därför lämpligt att ha samma nivå och typ av skadeståndsansvar när det gäller både nationella och internationella transporter inom gemenskapen.

- (4) De försäkringar som krävs enligt *Atenkonventionen* måste stå i ett rimligt förhållande till redarnas och försäkringsbolagens ekonomiska medel. Redarna måste kunna sköta sina försäkringar på ett sätt som är ekonomiskt acceptabelt, och särskilt när det gäller små redare som driver inrikestransporter måste man beakta verksamhetens säsongsmässiga natur. Försäkringarna bör därför fastställas enligt denna förordning med beaktande av de olika fartygsklasserna.
- (5) Transportören bör vara tvungen att göra en förskottsutbetalning om en passagerare avlider eller drabbas av personskada, men en förskottsutbetalning bör inte betraktas som medgivande av skadeståndsansvar.
- (6) Passagerare bör före resan få lämplig information om sina rättigheter, eller, om det inte är möjligt, senast vid avfärden.
- (7) IMO:s juridiska kommitté antog den 19 oktober 2006 ett dokument avseende förbehåll och riktlinjer för genomförandet av *Atenkonventionen* (nedan kallat *IMO:s riktlinjer*) för att lösa vissa frågor inom ramen för *Atenkonventionen*, särskilt beträffande ersättning för terrorismrelaterade skador. IMO:s riktlinjer kan som sådana betraktas som *lex specialis*.
- (8) Genom denna förordning införlivas delar av IMO:s riktlinjer och görs bindande. Verbet bör i bestämmelserna i IMO:s riktlinjer bör därför särskilt tolkas som *ska*.
- (9) Bestämmelserna i *Atenkonventionen* (bilaga I) och i IMO:s riktlinjer (bilaga II) bör i tillämpliga delar tolkas mot bakgrund av gemenskapslagstiftningen.

- (10) Det ansvarssystem som fastställs i denna förordning bör gradvis utvidgas till olika fartygsklasser i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁽¹⁾. Följderna när det gäller avgifter och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkrings-skydd till överkomligt pris på erforderlig nivå, mot den politiska bakgrunden att stärka passagerares rättigheter och den säsongbetonade arten hos en del av trafiken, bör beaktas.
- (11) De frågor som avses i artiklarna 17 och 17a i Atenkonventionen omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet i den mån som dessa artiklar påverkar de bestämmelser som fastställs genom rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område⁽²⁾. Dessa båda bestämmelser kommer därför att utgöra en del av gemenskapens rättsordning när gemenskapen ansluter sig till Atenkonventionen.
- (12) I denna förordning bör uttrycket *eller är registrerat i en medlemsstat* anses betyda att flaggstaten i samband med registrering av fartyg som hyrs ut utan besättning antingen ska vara en EU-medlemsstat eller en part i Atenkonventionen. Medlemsstaterna och kommissionen bör vidta de åtgärder som krävs för att uppmana IMO att utveckla riktlinjer för begreppet registrering av fartyg som hyrs ut utan besättning.
- (13) *Rörelsehjälpmedel* bör i denna förordning inte anses utgöra resgods eller fordon i den mening som avses i artikel 8 i Atenkonventionen.
- (14) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽³⁾.
- (15) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra denna förordning för införlivandet av senare ändringar av internationella konventioner samt tillhörande protokoll, koder och resolutioner. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (16) Den europeiska sjösäkerhetsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002⁽⁴⁾, bör bistå kommissionen i utarbetandet
- av ett utkast till en lägesrapport om hur de regler som fastställs genom denna förordning fungerar.
- (17) De nationella myndigheterna, särskilt hamnmyndigheterna, spelar en avgörande och viktig roll för att identifiera och hantera de olika sjöfartsriskerna.
- (18) I medlemsstaternas uttalande om sjösäkerhet av den 9 oktober 2008 gjorde de ett tydligt åtagande att senast den 1 januari 2012 uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll. Medlemsstaterna kan använda sig av den valmöjlighet som anges i artikel 15.3a i den konventionen för att genom särskilda bestämmelser i denna förordning reglera systemet med ansvarsbegränsning som ska tillämpas på passagerare.
- (19) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att skapa enhetliga bestämmelser för transportörers och passagerares rättigheter i samband med olyckor vid sjöbefordran, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs gemenskapsbestämmelserna om skadeståndsansvar och försäkring för passagerarbefordran till sjöss såsom anges i relevanta bestämmelser i

a) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i dess ändrade lydelse enligt protokollet från 2002 (nedan kallad *Atenkonventionen*), som återges i bilaga I, och

b) IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, som antogs av IMO:s juridiska kommitté den 19 oktober 2006 (nedan kallade *IMO:s riktlinjer*), som återges i bilaga II.

⁽¹⁾ EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Genom denna förordning utsträcks vidare dessa bestämmelser tillämpningsområde till att omfatta även inrikes befordran av passagerare till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG och fastställs vissa ytterligare krav.

3. Kommissionen ska senast den 30 juni 2013, vid behov, lägga fram ett lagstiftningsförslag som bland annat utökar denna förordnings tillämpningsområde till att omfatta fartyg av klass C- och D-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på varje internationell befordran i den mening som avses i artikel 1.9 i Atenkonventionen och på befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG, om

- a) fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, eller
- b) befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat, eller
- c) avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en medlemsstat.

Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på befordran till sjöss i en enda medlemsstat.

Artikel 3

Skadeståndsansvar och försäkring

1. Skadeståndsansvaret gentemot passagerare, deras resgods och fordon samt reglerna om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ska regleras av denna förordning och av artiklarna 1 och 1a, artikel 2.2, artiklarna 3–16 och artiklarna 18, 20 och 21 i Atenkonventionen enligt bilaga I och bestämmelserna i IMO:s riktlinjer enligt bilaga II.

2. IMO:s riktlinjer som återges i bilaga II ska vara bindande.

Artikel 4

Ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning

Vid förlust av eller skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning som används av en passagerare med nedsatt rörlighet ska transportörens ansvar regleras av artikel 3.3 i Atenkonventionen. Ersättningen ska motsvara återanskaffnings-

värdet av utrustningen i fråga, eller, i förekommande fall, reparationskostnaden.

Artikel 5

Övergripande ansvarsbegränsning

1. Denna förordning ska inte inskränka transportörens eller den utförande transportörens rättigheter och skyldigheter enligt den nationella lagstiftning som genomför 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll, inbegripet eventuella kommande ändringar av konventionen.

Vid avsaknad av sådan tillämplig nationell lagstiftning ska transportörens eller den utförande transportörens ansvar fastställas endast med stöd av artikel 3 i denna förordning.

2. När det gäller ersättningskrav vid dödsfall eller passagerares kroppsskada som vållats genom någon av riskerna enligt punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer får transportören och den utförande transportören begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 6

Förskottsutbetalning

1. Om en passagerare avlider eller får kroppsskador till följd av en sjöfartsolycka, ska den transportör som faktiskt utförde den befordran eller en del av den befordran då sjöfartsolyckan inträffade, senast 15 dagar efter det att den skadeståndsberättigade har identifierats, göra en förskottsutbetalning som täcker omedelbara ekonomiska behov i proportion till den uppkomna skadan. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen vara minst 21 000 EUR.

Denna bestämmelse ska tillämpas även i fråga om en transportör som är etablerad inom gemenskapen.

2. En förskottsutbetalning ska inte innebära ett erkännande av skadeståndsansvar och kan kvittas mot eventuella senare utbetalningar enligt denna förordning. Den ska inte kunna återkrävas annat än i de fall som anges i artikel 3.1 eller i artikel 6 i Atenkonventionen, eller i tillägg A till IMO:s riktlinjer eller när en annan person än den skadeståndsberättigade personen har mottagit förskottsutbetalningen.

Artikel 7

Information till passagerare

Utan att det påverkar researrangörers skyldigheter som fastställs i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang⁽¹⁾, ska transportören och/eller den utförande transportören se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt denna förordning.

⁽¹⁾ EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

När transportavtalet har ingåtts i en medlemsstat ska denna information tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen, inbegripet vid telefon- och Internetförsäljning. Om avgångshamnen ligger i en medlemsstat ska denna information tillhandahållas före avgången. I alla andra fall ska denna information tillhandahållas åtminstone vid avgången. I den utsträckning som informationskravet enligt denna artikel har fullgjorts antingen av transportören eller den utförande transportören, ska den andre inte vara skyldig att informera. Informationen ska tillhandahållas på det lämpligaste sättet.

För att uppfylla informationskravet i denna artikel ska transportören och den utförande transportören använda en översikt av bestämmelserna i denna förordning som utarbetats av kommissionen och offentliggjorts.

Artikel 8

Rapportering

Senast tre år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen utarbeta en rapport om förordningens tillämpning, i vilken bland annat den ekonomiska utvecklingen och arbetet inom ramen för internationella forum ska tas upp.

Rapporten kan åtföljas av ett förslag om ändring av förordningen eller ett förslag som gemenskapen kan lägga fram inom ramen för relevant internationellt forum.

Artikel 9

Ändringar

1. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning avseende införlivande av ett beslut om ändrade begränsningsbelopp i artiklarna 3.1, 4a.1, 7.1 och 8 i Atenkonventionen som fattats enligt artikel 23 i den konventionen och motsvarande uppdateringar i bilaga I till denna förordning ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2 i denna förordning.

Med beaktande av följderna för befordringsavgifterna och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkringsskydd till överkomligt pris på den nivå som krävs och mot bakgrund av det politiska målet att stärka passagerarnas rättigheter och den säsongsbetonade naturen hos viss trafik ska kommissionen enligt en lämplig konsekvensanalys senast den 31 december 2016 anta bestämmelser om de gränser som anges i bilaga I för fartyg som är av klass B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG. Den

åtgärden, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2 i denna förordning.

2. De bestämmelser som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning och avseende införlivande av ändringar av bestämmelserna i IMO:s riktlinjer enligt bilaga II ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2.

Artikel 10

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 11

Övergångsbestämmelse

1. I fråga om befordran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av denna förordning fram till fyra år efter den dag den börjar tillämpas.

2. I fråga om befordran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av denna förordning fram till 31 december 2018.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för gemenskapen och i vilket fall som helst senast från den 31 december 2012.

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA I

BESTÄMMELSER I ATENKONVENTIONEN OM BEFORDRAN TILL SJÖSS AV PASSAGERARE OCH DERAS RESGODS SOM ÄR RELEVANTA FÖR TILLÄMPNINGEN AV DENNA FÖRORDNING

(Konsoliderad text av 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods och protokollet till konventionen från 2002)

Artikel 1

Definitioner

I denna konvention har följande begrepp nedan angivna innebörd:

1. a) Med *transportör* förstås en person som har träffat ett befordringsavtal eller på vars vägnar ett befordringsavtal har träffats, oavsett om befordran utförs av bortfraktaren själv eller av en utförande transportör.
b) Med utförande *transportör* förstås den som, utan att vara avtalande transportör, i egenskap av ägare eller befraktare av ett fartyg eller i egenskap av redare, faktiskt utför hela befordran eller en del av denna.
c) Med *transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den* förstås den utförande transportören eller transportören, i den mån den sistnämnde faktiskt utför befordran.
2. Med *befordringsavtal* förstås ett avtal, träffat av en transportör eller på dennes vägnar, om befordran till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods.
3. Med *fartyg* förstås endast fartyg, svävarfarkoster undantagna, som används till fart i öppen sjö.
4. Med *passagerare* förstås varje person som befordras med fartyg
 - a) enligt ett befordringsavtal, eller
 - b) som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran vilket inte regleras av denna konvention.
5. Med *resgods* förstås varje föremål eller fordon som befordras av transportören enligt ett befordringsavtal med undantag för
 - a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser godsbefordran, och
 - b) levande djur.
6. Med *handresgods* förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin besittning eller vård eller under sin kontroll. Handresgods omfattar, utom vid tillämpningen av punkt 8 i denna artikel och artikel 8, resgods som passageraren har i eller på sitt fordon.
7. *förlust av eller skada på resgods* avser även ekonomisk förlust som är en följd av att resgodset inte har återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men innefattar inte dröjsmål som är en följd av arbetskonflikter.
8. *befordran* omfattar följande perioder:
 - a) I fråga om passagerare och hans handresgods, den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in eller utskeppning och den tid under vilken passageraren och hans resgods transporterats till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriiset eller om det för denna transport använda fartyget har ställts till passagerarens förfogande av transportören. Såvitt angår passageraren omfattar befordran emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning.

- b) I fråga om handresgods, även den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning, om resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller andra som han anlitat och inte har utlämnats till passageraren.
- c) I fråga om annat resgods som inte utgör handresgods, tiden från det resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller annan person, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av transportören, hans medhjälpare eller annan person.
9. Med *internationell befordran* förstås varje befordran där, enligt befordringsavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befordringsavtalet eller fastställd turlista ska anlöpa hamn i en annan stat under resan.
10. Med *organisationen* förstås Internationella sjöfartsorganisationen.
11. Med *generalsekreteraren* förstås organisationens generalsekreterare.

Artikel 1a

Bilaga

Bilagan till denna konvention utgör en integrerad del av konventionen.

Artikel 2

Tillämplighet

1. [...] (*)
2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig när befordran är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan internationell konvention som avser befordran av passagerare eller resgods med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är bindande för befordran till sjöss.

Artikel 3

Transportörens ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka, i den mån skadan beträffande denna passagerare vid en och samma händelse inte överstiger 250 000 beräkningsenheter, såvida inte transportören bevisar att olyckan
 - a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte har kunnat undvikas och vars följder inte har kunnat förhindras, eller
 - b) i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada.

Transportören ska även vara ansvarig i den omfattning skadan överstiger den beloppsgräns som angivits ovan, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inte uppkom genom fel eller försummelse av transportören.

2. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Bevisbördan för fel eller försummelse ska ligga på käranden.
3. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören ska antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka.
4. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på annat resgods än handresgods, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören.
5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med
 - a) *sjöfartsolycka*: förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget,
 - b) *fel eller försummelse av transportören*: termen inbegriper även fel eller försummelse av transportörens medhjälpare som handlar inom ramen för uppdragets fullgörande,

(*) Återges inte.

c) *fel i fartyget*: funktionsoduglighet, brist eller åsidosättande av tillämpliga säkerhetsföreskrifter i fråga om någon del av fartyget eller i dess utrustning vid användning för utrymning, evakuering eller passagerares ombord eller ilandstigning, eller vid användning för framdrivning, styrning, säker navigering, förtöjning, ankring, angörande av eller avgång från kaj eller ankringsplats, eller skadekontroll efter vattenfyllning, eller vid användning för sjösättning av livräddningsredskap, och

d) *skada*: beteckningen inbegriper inte straffliknande skadestånd (så kallade exemplary or punitive damages).

6. Transportörens ansvar enligt denna artikel avser endast skada som härrör från händelser som har inträffat under befordran. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordran och omfattningen av skadan ska ligga på käranden.

7. Bestämmelserna i denna konvention påverkar inte transportörens regressrätt gentemot tredje man eller rätten att göra invändning om medvållande enligt artikel 6 i denna konvention. Denna artikel påverkar inte rätten till ansvarsbe-gränsning enligt artiklarna 7 och 8.

8. Ett antagande om en parts fel eller försumlighet eller placering av bevisbördan hos en part hindrar inte att bevisning som talar till den partens fördel beaktas.

Artikel 4

Utförande transportör

1. Om utförandet av befordran eller en del av den har anförtrotts en utförande transportör förblir transportören ändå ansvarig för hela befordran enligt bestämmelserna i denna konvention. Dessa bestämmelser ska dessutom gälla för den utförande transportören beträffande den del av befordran som han utför.

2. Såvitt gäller den befordran som utförs av den utförande transportören svarar transportören för handlande eller underlåtenhet av den utförande transportören och hans medhjälpare och andra som han anlitar för befordran, när de handlar inom ramen för uppdragets fullgörande.

3. Har transportören genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser som inte åläggs genom denna konvention eller avstått från rättigheter som följer av konventionen, binder denna den utförande transportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt härtill.

4. När både transportören och den utförande transportören är ansvariga ska ansvaret, i den utsträckning ansvar föreligger, vara solidariskt.

5. Vad som föreskrivs i denna artikel ska inte utgöra hinder för regress mellan transportören och den utförande transportören.

Artikel 4a

Obligatorisk försäkring

1. Den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en passagerarbefordran, för vilken denna konvention gäller, med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare, är skyldig att ta och vidmakthålla försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti ställd av bank eller liknande finansiell institution, för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Försäkringen eller säkerheten ska uppgå till minst 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse.

2. När en behörig myndighet i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts ska ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i någon fördragsslutande stat. Certifikatet ska följa den förlaga som återges i bilagan till denna konvention och ska innehålla följande uppgifter:

a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

- b) Namnet på den transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs.
- c) Fartygets IMO nummer.
- d) Den ställda säkerhetens art och varaktighet.
- e) Namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs beträffande försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet, samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts,
- f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid.
3. a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen ska underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Den fördragsslutande staten bär i varje enskilt fall det fulla ansvaret för att ett på detta sätt utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt och ska vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet.
- b) En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om
- i) vilka specifika ansvarsområden som delegerats till den erkända institutionen eller organisationen och vilka villkor som gäller för bemyndigandet,
 - ii) ett bemyndigande återkallas, och
 - iii) när bemyndigandet eller återkallelsen får verkan.
- Bemyndigandet får ges verkan tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats.
- c) En institution eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt ska åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institutionen eller organisationen ska underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen.
4. Certifikatet ska avfattas på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.
5. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.
6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som av annan anledning än att dess giltighetstid enligt certifikatet har löpt ut, kan upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp hos de myndigheter som avses i punkt 5, uppfyller kraven i denna artikel endast om certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Detta gäller även ändringar som innebär att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven enligt denna artikel.
7. Om inte annat följer av denna artikel ska villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat.
8. Ingenting i denna konvention ska tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar från andra stater eller från organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. En fördragsslutande stat som förlitar sig på sådana upplysningar är dock inte befriad från sitt ansvar i egenskap av stat som utfärdar certifikatet.

9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt en fördragsslutande stats bemyndigande ska för tillämpningen av denna konvention godtas av övriga fördragsslutande stater och tillerkännas samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om certifikatet avser ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat. En fördragsslutande stat som anser att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får när som helst begära överläggningar med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

10. Talan om ersättning som täcks av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna artikel får föras direkt mot försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. Det belopp som anges i punkt 1 utgör ansvarsgränsen för försäkringsgivaren och den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten, även om transportören eller den utförande transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får göra gällande de invändningar som den transportör som avses i punkt 1 skulle ha fått göra enligt denna konvention, med undantag för invändningar om konkurs eller likvidation. Svaranden får åberopa att skadan har orsakats genom försäkringstagarens uppsåtliga handlande, men svaranden får inte göra gällande andra invändningar som svaranden hade kunnat göra i en rättegång där försäkringstagaren väckt talan mot svaranden. Svaranden har alltid rätt att få transportören eller den utförande transportören instämnda i målet.

11. De belopp som tillförsäkras genom försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i enlighet med punkt 1 får endast användas för betalning av fordringar som grundas på denna konvention, och i och med utbetalningen av sådana belopp upphävs i motsvarande mån ansvarigheten enligt konventionen.

12. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg som omfattas av denna artikel om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkterna 2 eller 15.

13. Om inte annat följer av denna artikel ska varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 i den utsträckning denna konvention är tillämplig.

14. Om den fördragsslutande stat som har utfärdat certifikatet enligt punkt 2 har meddelat generalsekreteraren att den håller ett register i elektroniskt format, tillgängligt för alla fördragsslutande stater, varigenom det kan bekräftas att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 13, får en fördragsslutande stat utan hinder av punkt 5 meddela generalsekreteraren att den för de ändamål som avses i punkt 13 inte kräver att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium ska medföra ombord eller uppvisa det certifikat som krävs enligt punkt 2.

15. Bestämmelserna om försäkring och annan ekonomisk säkerhet i denna artikel gäller inte fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och som inte är täckt av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Sådant fartyg ska dock ombord medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som bestyrker att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt intill det belopp som anges i punkt 1. Certifikatet ska så nära som möjligt följa den förlaga som avses i punkt 2.

Artikel 5

Värdesaker

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på pengar, värdepapper, guld, silver, juveler, smycken, konstföremål eller andra värdesaker utom när sådana värdesaker har deponerats hos transportören med uttrycklig överenskommelse om att de ska förvaras under säkerhet, i vilket fall transportören är ansvarig intill den gräns som anges i artikel 8.3, såvida inte överenskommelse har träffats om en högre gräns enligt artikel 10.1.

Artikel 6

Medvällande

Om transportören visar att en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på dennes resgods förorsakades av passageraren själv eller att denne medverkade till det, kan den domstol som handlägger målet, i överenskommelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria transportören från ansvarighet.

Artikel 7

Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada

1. Transportörens ansvar enligt artikel 3 för en passagerares död eller personskada ska inte i något fall överstiga 400 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Om skadeståndet enligt domstolslandets lag ska betalas ut i form av periodiska utbetalningar får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.
2. En fördragsslutande stat får genom särskilda bestämmelser i sin nationella lagstiftning reglera den ansvarsgräns som anges i punkt 1, men den nationella ansvarsgränsen, om en sådan fastställts, får inte vara lägre än vad som anges i punkt 1. En fördragsslutande stat som tillämpar denna punkt ska underrätta generalsekreteraren om ansvarsgränsen eller frånvaron av gräns.

Artikel 8

Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods och fordon

1. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på handresgods ska inte i något fall överstiga 2 250 beräkningsenheter per passagerare och befördran.
2. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på fordon inbegripet resgods i eller på fordonet ska inte i något fall överstiga 12 700 beräkningsenheter per fordon och befördran.
3. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på annat resgods än som nämns i punkterna 1 och 2 ska inte i något fall överstiga 3 375 beräkningsenheter per passagerare och befördran.
4. Transportören och passageraren kan komma överens om att transportören ska ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp med högst 330 beräkningsenheter vid fordonsskada och högst 149 beräkningsenheter per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods.

Artikel 9

Beräkningsenheter och omräkning

1. Med beräkningsenhet avses i denna konvention en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens bestämmelser. De belopp som avses i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 ska räknas om till domstolslandets nationella valuta på grundval av valutans kurs i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag då domen meddelades eller den dag som parterna har kommit överens om. För fördragsslutande stater som är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. För fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter på det sätt som staten ifråga bestämmer.
2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lagstiftning inte tillåter att punkt 1 tillämpas får vid statens ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen, eller när som helst därefter, lämna en förklaring om att den beräkningsenhet som avses i punkt 1 ska motsvara 15 guldfranc. En guldfranc enligt denna punkt motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Omräkningen från guldfranc till nationell valuta ska ske enligt den berörda statens lag.
3. Beräkningen enligt punkt 1 sista meningen och omräkningen enligt punkt 2 ska göras på ett sådant sätt att de belopp som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 får ett realvärde i den fördragsslutande statens nationella valuta som så långt möjligt är lika med vad som skulle ha blivit fallet om beräkningen gjorts enligt de tre första meningarna i punkt 1. En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om vilken beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1, eller om resultatet av omräkningen enligt punkt 2 när staten deponerar sitt ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention samt när staten ändrar beräknings- eller omräkningsmetod.

*Artikel 10***Tillägsbestämmelser om ansvarsgränser**

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.
2. Räkna på skadestånd och rättegångskostnader ska inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

*Artikel 11***Befrielse från och begränsning av ansvar för transportörens medhjälpare**

Om talan med anledning av skada som omfattas av denna konvention väcks mot någon av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran har en sådan medhjälpare eller annan person om han visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvar som transportören eller den utförande transportören är berättigade att åberopa enligt denna konvention.

*Artikel 12***Sammanläggning av fordringar**

1. Ansvarsgränserna i artiklarna 7 och 8 ska tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på hans resgods.
2. I fråga om befordran som utförts av en utförande transportör ska summan av de skadeståndsbelopp som transportören och den utförande transportören samt deras medhjälpare och andra som de anlitat för befordran, vilka handlat inom ramen för uppdragets fullgörande, förpliktas utge inte överstiga det högsta belopp som enligt denna konvention kan komma i fråga för antingen transportören eller den utförande transportören; ingen av de nämnda personerna ska dock vara ansvarig med ett belopp överstigande den gräns som gäller för honom.
3. Närhelst en av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller annan person som de anlitat för befordran enligt artikel 11 i denna konvention har rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8, får summan av de skadeståndsbelopp som transportören, eller i förekommande fall den utförande transportören, och medhjälparen eller den andra personen i fråga förpliktas utge inte överstiga dessa gränser.

*Artikel 13***Förlust av rätten till ansvarsbegränsning**

1. Transportören har inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10.1 om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.
2. Transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran har inte rätt att åberopa dessa ansvarsgränser om det visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

*Artikel 14***Grunden för skadeståndskrav**

Talan angående skadestånd i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på resgods får inte väckas mot transportören eller den utförande transportören annat än enligt denna konvention.

*Artikel 15***Reklamation vid förlust av eller skada på resgods**

1. Passageraren ska skriftligen underrätta transportören eller den person som denna anlitat för befordran
 - a) vid uppenbar skada på resgods
 - i) i fråga om handresgods, före eller i samband med passagerarens ilandstigning,
 - ii) i fråga om allt annat resgods, före eller i samband med dess utlämnande,

- b) vid resgodsskada som inte är uppenbar eller vid förlust av resgods, inom femton dagar från dagen för ilandstigningen eller resgodsets utlämnande, eller från den tidpunkt då sådant utlämnande skulle ha ägt rum.
2. Om passageraren inte iakttar föreskrifterna i denna artikel ska han antas ha mottagit resgodset i oskadat skick, såvida inte motsatsen bevisas.
3. Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om vid tiden för mottagandet resgodsets skick har varit föremål för gemensam besiktning eller inspektion.

Artikel 16

Preskriptionstid för skadeståndsfordringar

1. Skadeståndsfordringar på grund av passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på resgods preskriberas efter en tid av två år.
2. Preskriptionstiden ska räknas enligt följande:
- a) Vid personskada, från dagen för passagerarens ilandstigning.
- b) Vid dödsfall under befordran, från den dag passageraren skulle ha stigit i land och, om personskada under befordran lett till passagerarens död efter ilandstigningen, från dagen för dödsfallet, förutsatt att denna tidsperiod inte överstiger tre år från ilandstigningsdagen.
- c) Vid förlust av eller skada på resgods, från dagen för ilandstigningen eller, om den dagen är senare, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum.
3. Villkoren för förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden ska bestämmas enligt domstolslandets lag, men talan enligt denna konvention får inte i något fall väckas senare än
- a) fem år efter det att passageraren steg i land eller, om detta är senare, skulle ha stigit i land, dock senast
- b) tre år efter det att käranden fick eller rimligen borde ha fått kännedom om den skada eller förlust händelsen orsakat.
4. Utan hinder av vad som sägs i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel kan preskriptionstiden förlängas genom en förklaring av transportören eller genom överenskommelse mellan parterna efter skadans uppkomst. Förklaringen eller överenskommelsen ska ske skriftligen.

Artikel 17

Laga domstol (*)

Artikel 17a

Erkännande och verkställighet (*)

Artikel 18

Avtalsbestämmelserns ogiltighet

Avtalsvillkor som fastställts före den händelse som orsakat en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på passagerarens resgods och som syftar till att befria den som är ansvarig enligt denna konvention från ansvar gentemot passageraren eller till att bestämma en lägre ansvarsgräns än som har fastställts i denna konvention är, med undantag för vad som föreskrivs i artikel 8.4, ogiltiga, liksom avtalsvillkor som syftar till att flytta bevisbördan från transportören eller den utförande transportören, eller begränsa den valmöjlighet som anges i artikel 17.1 eller 17.2; ogiltigheten av ett sådant avtalsvillkor ska dock inte föranleda att befordringsavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.

(*) Återges inte.

*Artikel 20***Atomskada**

Ansvar ska inte uppkomma enligt denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka

- a) om den som driver en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet av den 28 januari 1964, eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft, eller
- b) om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla hänseenden är lika förmånlig för den skadelidande som Paris eller Wienkonventionen, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft.

*Artikel 21***Kommersiell befordran som utförs av offentlig myndighet**

Denna konvention ska tillämpas på kommersiell befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett befordringsavtal av den innebörd som anges i artikel 1.

[Artiklarna 22 och 23 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods]

*Artikel 22***Översyn och ändringar (*)***Artikel 23***Ändring av ansvarsgränserna**

1. Det särskilda förfarande som anges i denna artikel ska endast användas för ändring av de ansvarsgränser som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll och påverkar inte tillämpningen av artikel 22.
2. På begäran av minst hälften av de fördragsslutande staterna i detta protokoll, dock minst sex, ska ett förslag till ändring av ansvarsgränserna eller självriskerna enligt artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.
3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska läggas fram för organisationens juridiska kommitté (nedan kallad *juridiska kommittén*) för övervägande, vilket får äga rum tidigast sex månader efter översändandet.
4. Alla fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.
5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll är närvarande vid röstningstillfället.
6. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av gränserna ska den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan på försäkringskostnaderna som ändringsförslaget medför.

(*) Återges inte.

7. a) Ändringar av ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän fem år förflutit från den dag då detta protokoll öppnades för undertecknande, och inte heller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.
 - b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den dag protokollet öppnades för undertecknande.
 - c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.
8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 ska av organisationen delges samtliga fördragsslutande stater. Ändringen ska anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen, om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen, som då förkastas och inte får någon verkan.
9. En ändring som anses godtagen i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtog.
10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp protokollet i enlighet med artikel 21.1 och 21.2 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. Uppsägningen får verkan när ändringen träder i kraft.
11. En stat som blir fördragsslutande part innan 18 månadersperioden för en ändrings godtagande har löpt ut, blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande part efter den perioden, blir bunden av ändringen om den har godtagits i enlighet med punkt 8. I de fall som anges i denna punkt blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft, eller när protokollet träder i kraft för den staten, om detta sker senare.
-

BILAGA TILL ATENKONVENTIONEN

**CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR FÖR
PASSAGERARES DÖD ELLER PERSONSKADA**

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Fartygets namn	Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget	Fartygets IMO nummer	Registreringsort	Namnet på den transportör som faktiskt utför befordran och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art

Säkerhetens giltighetstid

Namn och adress på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn

Adress

Certifikatet gäller t.o.m.

Utfärdat eller bemyndigat av regeringen i

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 ska följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

(statens fullständiga namn) av (institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat iden

(ort)

(datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

1. Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet.
2. Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
3. Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
4. Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
5. Under adressen på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet ska även anges var personen har sin huvudsakliga rörelse. I tillämpliga fall ska det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.

BILAGA II

Utdrag från IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006**IMO:s FÖRBEHÅLL OCH RIKTLINJER FÖR GENOMFÖRANDE AV ATENKONVENTIONEN****Förbehåll**

1. Atenkonventionen bör ratificeras med följande förbehåll eller med ett uttalande med samma verkan:

"[1.1] Förbehåll i samband med ... regerings ratificering av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, 2002 ('konventionen')

Ansvarsbegränsning för transportörer, osv.

[1.2] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 3.13.2 i konventionen begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:

— 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse,

eller

— 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

[1.3] ... regering förbehåller sig vidare rätten och åtar sig att tillämpa IMO:s riktlinjer för genomförandet av punkterna 2.1.1 och 2.2.2 med vederbörliga ändringar i Atenkonventionen på sådant skadeståndsansvar.

[1.4] Den utförande transportörens skadeståndsansvar enligt artikel 4 i konventionen, det ansvar som vilar på transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitar för befordran enligt artikel 11 i konventionen och begränsningen av summan av skadeståndsbeloppen enligt artikel 12 i konventionen ska begränsas på samma sätt.

[1.5] Förbehållet och åtagandet i punkt 1.2 ska vara tillämpliga oavsett grunden till skadeståndsansvaret enligt artikel 3.1 eller 3.2 och utan hinder av något som talar emot detta i artikel 4 eller artikel 7 i konventionen. Förbehållet och åtagandet påverkar inte tillämpningen av artiklarna 10 och 13.

Obligatorisk försäkring och ansvarsbegränsning för försäkringsgivare

[1.6] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 4a.1 begränsa försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:

— 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse, eller

eller

— 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

[1.7] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att begränsa det skadeståndsansvar som försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet har enligt artikel 4a.10 för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, till en högsta gräns för det försäkringsbelopp eller annan ekonomisk säkerhet som transportören är skyldig att ha enligt punkt 1.6 i detta förbehåll.

[1.8] ... regering förbehåller sig även rätten och åtar sig att tillämpa IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen inklusive tillämpningen av de klausuler som anges i punkt 2.1 och punkt 2.2 i riktlinjerna när det gäller all obligatorisk försäkring enligt konventionen.

- [1.9] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att undanta försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet enligt punkt 1 i artikel 4a från varje skadeståndsansvar som han inte har iklätt sig.

Certifiering

- [1.10] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att utfärda certifikat för försäkring enligt punkt 2 i artikel 4a i konventionen som
- återspeglar ansvarsbegränsningarna och de krav på försäkring som avses i punkterna 1.2, 1.6, 1.7 samt 1.9, och
 - innefattar sådana andra begränsningar, krav och undantag som den finner att förhållandena på försäkringsmarknaden vid tiden för utfärdandet nödvändiggör.
- [1.11] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att godta sådana försäkringscertifikat som är utfärdade av andra fördragsslutande stater enligt ett liknande förbehåll.
- [1.12] Alla sådana begränsningar, krav och undantag kommer att tydligt återspeglas i det certifikat som utfärdats eller certifierats enligt artikel 4a.2 i konventionen.

Förhållandet mellan detta förbehåll och IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen

- [1.13] De rättigheter som detta förbehåll medför ska utövas med vederbörlig hänsyn till IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, eller av eventuella ändringar av den, i syfte att säkerställa enhetlighet. Om Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté har godkänt ett förslag till ändring av IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, inklusive begränsningar, ska dessa ändringar tillämpas från och med den tidpunkt kommittén har fastställt. Detta ska ske utan att det påverkar bestämmelserna i internationell rätt om en stats rätt att dra tillbaka eller ändra sitt förbehåll."

Riktlinjer

2. Inom försäkringsmarknaden gäller för närvarande att de fördragsslutande staterna bör utfärda försäkringscertifikat på grundval av dels ett åtagande från en försäkringsgivare som gäller krigsrisker, dels ett åtagande från en annan försäkringsgivare som gäller icke krigsrisker. Varje försäkringsgivare bör endast vara ansvarig för sin del. Följande bestämmelser bör tillämpas (de klausuler som det hänvisas till återges i tillägg A):

2.1 Både krigs och icke krigsförsäkring får omfattas av följande klausuler:

- 2.1.1 Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen (standardklausul nr 370).
- 2.1.2 Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid it attacker (standardklausul nr 380).
- 2.1.3 De invändningar och begränsningar som får göras av en person som ställt obligatorisk ekonomisk säkerhet enligt konventionen såsom den ändrats genom dessa riktlinjer, särskilt antalet beräkningsenheter som begränsas till 250 000 per passagerare vid en och samma händelse.
- 2.1.4 Förbehållet att försäkringen endast ska gälla ansvar som omfattas av konventionen såsom den ändrats genom dessa riktlinjer och
- 2.1.5 förbehållet att alla belopp som fastställs enligt konventionen ska syfta till att i enlighet med artikel 4a i konventionen minska transportörens och/eller försäkringsgivarens utestående ansvar, även om de inte utbetalas eller utkrävs av respektive krigs eller icke krigsförsäkringsgivare.

2.2 Krigsförsäkring ska täcka ansvar, om sådant föreligger för förlust som uppstått efter dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av

- krig, inbördeskrig, revolution, uppror, resning eller därav föranledda inbördes oroligheter, eller varje fientlig handling av eller mot krigförande makt,
- tillfångatagande, gripande, arrestering, inspärning eller kvarhållande och följderna därav, eller varje hot om detta,
- kvarlämnade minor, torpeder, bomber eller andra kvarlämnade krigsvapen,
- handlingar som begås av terrorister eller personer med ont uppsåt eller av politiska skäl samt alla handlingar som görs för att förhindra eller bemöta alla sådana risker,
- konfiskering och expropriering,

och får omfattas av följande undantag, begränsningar och krav:

2.2.1 Automatisk uppsägnings och undantagsklausul vid krig

2.2.2 Om enskilda passagerares fordringar sammanlagt i genomsnitt överskrider 340 miljoner beräkningsenheter per fartyg vid en enskild händelse, ska transportören vara berättigad att åberopa en begränsning av sitt ansvar vid belopp som motsvarar 340 miljoner beräkningsenheter, dock alltid under förutsättning att

- detta belopp bör fördelas mellan fordringsägarna i proportion till deras fastställda anspråk,
- utdelningen av beloppet har formen av en eller flera delbetalningar till de fordringsägare som är kända då utdelningen görs, och
- utdelningen av beloppet kan göras av försäkringsgivaren eller av domstol eller annan behörig myndighet till vilken försäkringsgivaren har vänt sig i en fördragsslutande stat där det finns rättsliga förfaranden för fordringar som påstås täckas av försäkringen.

2.2.3 Bestämmelse om uppsägning med 30 dagars varsel vid fall som inte omfattas av 2.2.1.

2.3 Icke krigsförsäkringar bör täcka alla risker som omfattas av obligatorisk försäkring utom de risker som anges i 2.2, oavsett om de omfattas av undantagen, begränsningarna eller kraven enligt 2.1 och 2.2.

3. Ett exempel på försäkringsåtaganden (blå kort) och ett försäkringscertifikat, som samtliga återspeglar dessa riktlinjer, återges i tillägg B.

TILLÄGG A

Bestämmelser som avses i riktlinjerna 2.1.1, 2.1.2 och 2.2.1**Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen** (standardklausul nr 370, 10.11.2003)

Denna klausul ska vara utslagsgivande och ha företräde framför varje annan därmed oförenlig regel i försäkringen.

1. Försäkringen gäller i inget fall för ansvar för förlustskador eller kostnader som direkt eller indirekt orsakats av, stått i samband med eller föranletts av
 - 1.1 joniserande strålning från eller kontaminering orsakad av radioaktivitet från kärnbränsle, kärnavfall eller förbränning av kärnbränsle,
 - 1.2 radioaktiv, giftig, explosiv eller på annat sätt farlig eller smittsam egendom från kärnkraftinstallation, reaktor eller annan kärnteknisk anläggning eller nukleära delar därav,
 - 1.3 vapen eller apparatur som använder atom- eller kärnklyvning, fusion eller annan liknande process eller radioaktiv kraft eller radioaktivt stoff,
 - 1.4 radioaktiv, giftig, explosiv eller på annat sätt farlig eller smittsam egendom av radioaktivt slag. Undantaget i denna punkt gäller inte radioaktiva isotoper, annat än kärnbränsle, när sådana isotoper iordningställs, transporteras, lagras eller används i kommersiella, jordbruksrelaterade, medicinska, vetenskapliga eller andra liknande fredliga syften,
 - 1.5 kemiska, biologiska, biokemiska eller elektromagnetiska vapen.

Undantagsklausul om försäkringsvillkor vid it-attacker (standardklausul nr 380, 10.11.2003)

1. Om inte annat följer av bestämmelsen i punkt 2 nedan, gäller denna försäkring i inget fall för ansvar för förlustskador eller kostnader som direkt eller indirekt orsakats av, stått i samband med eller föranletts av användning eller drift, som ett medel för att vålla skada, av en dator, ett datasystem, en programvara, destruktiva program, datavirus eller processer eller något annat elektroniskt system.
2. Om denna klausul skrivs in i försäkringar som gäller för risker för krig, inbördeskrig, revolution, uppror, resning eller därav föranledda inbördes oroligheter, eller varje fientlig handling av eller mot krigförande makt, eller terrorism eller varje person som handlar av politiska skäl, ska bestämmelsen i punkt 1 inte syfta till att undanta förluster (vilka annars skulle omfattas) som härrör från användningen av en dator, ett datorsystem eller en programvara eller något annat elektroniskt system i uppskjutnings- och/eller styrsystemet och/eller avfyrningsmekanismen i vapen eller robotar.

Automatisk uppsägning och undantag vid krig

- 1.1 Automatisk uppsägning av försäkringsskyddet

Oavsett om sådan underrättelse om uppsägning har lämnats, ska nedanstående försäkringar AUTOMATISKT SÄGAS UPP

- 1.1.1 vid krigsutbrott (oavsett om det har lämnats en krigsförklaring eller inte) mellan någon av följande stater: Förenade kungariket, Amerikas förenta stater, Frankrike, Ryska federationen och Folkrepubliken Kina,
- 1.1.2 när det gäller fartyg som omfattas av försäkringsskydd enligt nedan, om ett sådant fartyg tas i anspråk antingen som egendom eller för användning.

- 1.2 Krig mellan de fem staterna

Försäkringen gäller inte

- 1.2.1 ansvar för förlustskador eller kostnader som föranlett av krigsutbrott (oavsett om det har lämnats en krigsförklaring eller inte) mellan någon av följande stater: Förenade kungariket, Amerikas förenta stater, Frankrike, Ryska federationen och Folkrepubliken Kina,
- 1.2.2 rekvisition, antingen som egendom eller för användning.

TILLÄGG B

I. Exempel på försäkringsåtaganden (blå kort) som avses i riktlinje 3

Blå kort som utfärdas av krigsförsäkringsgivare

Certifikat utfärdat som bevis på försäkringsskydd enligt artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Fartygets namn

Fartygets IMO nummer

Registreringsort

Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg i ovan angivna ägo gäller en försäkring som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med förbehåll för alla undantag och begränsningar som medges för obligatorisk krigsförsäkring enligt konventionen och de genomföranderiktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006 med främst följande bestämmelser: [Här kan konventionstexten och riktlinjerna med tillägg införas i önskad omfattning.]

Försäkringsperioden gäller fr.o.m.: den 20 februari 2007

t.o.m.: den 20 februari 2008

Försäkringsgivaren kan alltid ogiltigförklara detta certifikat genom att med 30 dagars varsel skriftligen meddela detta till ovan angivna myndighet, varvid försäkringsgivarens ansvar enligt certifikatet ska upphöra samma dag som uppsägnings-tiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av:

War Risks, Inc

[Adress]

.....

Ombud för endast War Risks, Inc.

Försäkringsgivarens namnteckning

Blå kort som utfärdas av icke krigsförsäkringsgivare

Certifikat utfärdat som bevis på försäkringsskydd enligt artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Fartygets namn

Fartygets IMO nummer

Registreringsort

Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg i ovan angivna ägo gäller en försäkring som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med förbehåll för alla undantag och begränsningar som medges för icke krigsförsäkringsgivare enligt konventionen och de genomföranderiktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006 med främst följande bestämmelser: [Här kan konventionstexten och riktlinjerna med tillägg införas i önskad omfattning.]

Försäkringsperioden gäller fr.o.m. den 20 februari 2007

t.o.m. den 20 februari 2008

Försäkringsgivaren kan alltid ogiltigförklara detta certifikat genom att med 3 månaders varsel skriftligen meddela detta till ovan angivna myndighet, varvid försäkringsgivarens ansvar enligt certifikatet ska upphöra samma dag som uppsägningstiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av:

PANDI P&I

[Adress]

.....

Ombud endast för PANDI P&I

Försäkringsgivarens namnteckning

II. Modell för certifikat angående försäkring som avses i riktlinje 3

CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR FÖR PASSAGERARES DÖD ELLER PERSONSKADA

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Fartygets namn	Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget	Fartygets IMO nummer	Registreringsort	Namnet på den transportör som faktiskt utför befordran och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art

Säkerhetens giltighetstid

Namn och adress på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Det försäkringsskydd som här bestyrks är uppdelat i en krigsförsäkringsdel och en icke krigsförsäkringsdel, enligt de genomförande riktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006. Båda dessa delar av försäkringsskyddet omfattas av alla de undantag och begränsningar som medges enligt konventionen och dess genomföranderiktlinjer. Försäkringsgivarna är inte gemensamt och solidariskt ansvariga. Försäkringsgivare är:

För krigsrisker: War Risks, Inc., [adress]

För icke krigsrisker: PANDI P&I, [adress]

Detta certifikat gäller till och med

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 ska följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i (statens fullständiga namn) av(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den
(ort) (datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

1. Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet i den stat där certifikatet är utfärdat.
 2. Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
 3. Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
 4. Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
 5. Under adressen på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet ska även anges var personen har sitt huvudsakliga driftställe. I tillämpliga fall ska det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.
-